

175 / 16535

Статистическое Бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

18571.



МАТЕРІАЛЫ

по вопросу о портахъ, пристаняхъ и вообще объ отно-
шеніи южной горной промышленности къ воднымъ
путямъ сообщенія.

Составлено подъ редакціей завѣдующаго Статистическимъ
Бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи

Горнаго Инженера Н. фонъ-Дитмаръ.

ХАРЬКОВЪ.

Паровая Типографія и Литографія Зильбербергъ.

(Рыбная улица, домъ № 30).

1899.



1862
MAY 10 1862
NEW YORK

7. №38
Статистическое Бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.



МАТЕРІАЛЫ

по вопросу о портахъ, пристаняхъ и вообще объ отно-
шеніи южной горной промышленности къ воднымъ
путямъ сообщенія.

Составлено подъ редакціей завѣдующаго Статистическимъ
Бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи

Горнаго Инженера Н. фонъ-Дитмаръ.

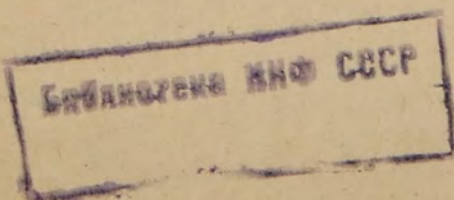


ХАРЬКОВЪ.

Паровая Типографія и Литографія Зильбербергъ.

(Рыбная улица, домъ № 30).

1899.



К

79856

Дозволено цензурою. Харьковь. 23-го Октября 1899 года.

Настоящая брошюра содержитъ материалы по вопросу о портахъ, пристаняхъ и вообще объ отношеніи южной горной промышленности къ воднымъ путямъ сообщения. Степень полноты описанія находится въ зависимости отъ того матеріала, который имѣлся въ распоряженіи Статистическаго Бюро въ видѣ данныхъ описательнаго и цифроваго характера, полученныхъ отъ различныхъ лицъ и учреждений (см. въ началѣ брошюры). Въ дальнѣйшемъ Статистическое Бюро надѣется пополнить и исправлять заключающіяся въ брошюру свѣдѣнія, по мѣрѣ поступленія матеріала.

Статистическое Бюро считаетъ своимъ долгомъ выразить признательность всѣмъ лицамъ и учреждениямъ, съ большой готовностью доставлявшимъ Статистическому Бюро всѣ свѣдѣнія и материалы, относящіяся къ портамъ, пристанямъ, судоходнымъ рѣкамъ, каботажу и т. д. въ отвѣтъ на запросы Бюро.

Завѣдующій Статистическимъ Бюро
Горный Инженеръ Н. фонъ-Дитмаръ.

1877
The following is a list of the names of the persons who have been admitted to the membership of the Society since the last meeting of the Council, held on the 15th of the month of January, 1877.

Mr. J. H. [Name] of [Location]
Mr. W. M. [Name] of [Location]
Mr. R. L. [Name] of [Location]
Mr. T. S. [Name] of [Location]
Mr. G. P. [Name] of [Location]
Mr. F. D. [Name] of [Location]
Mr. C. E. [Name] of [Location]
Mr. H. K. [Name] of [Location]
Mr. J. B. [Name] of [Location]
Mr. M. A. [Name] of [Location]

Respectfully,
Your obedient servant,
[Name]

Матеріалы къ вопросу о южно-русскихъ портахъ, пристаняхъ и вообще объ отношеніи южной горной промышленности къ водянымъ путямъ сообщенія.

Начиная съ 1874 года (перваго съѣзда), вопросъ объ отношеніи южной горной промышленности къ водянымъ путямъ сообщенія былъ предметомъ обсужденія почти каждаго съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи и входитъ въ программу предстоящаго XXIV съѣзда. Статистическое Бюро Совѣта съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи подготовило по данному вопросу матеріалы, состоящіе изъ свѣдѣній, сообщенныхъ разными лицами и учрежденіями, имѣющими отношеніе къ вопросу о передвиженіи горнозаводскихъ грузовъ по воднымъ путямъ сообщенія.

Въ сентябрѣ 1898 г. Статистическое Бюро обратилось въ Департаментъ водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній съ просьбой прислать нѣкоторыя свѣдѣнія о портахъ, пристаняхъ и рѣкахъ; были поставлены слѣдующіе вопросы: 1) регулированіе и приведеніе въ судоходное состояніе рѣкъ: Днѣпра (за Александровскомъ), Днѣстра (лиманъ), С. Донца, Килійскаго рукава р. Дуная и пр.; 2) устройства въ Александровской пристани на Днѣпрѣ; 3) техническія усовершенствованія и прочія улучшенія погрузки и храненія грузовъ, измѣненія въ сборахъ въ портахъ и пристаняхъ въ Мариуполѣ, Таганрогѣ, Ростовѣ, Керчи, Севастополѣ, Одессѣ, Ба-

тумѣ, Поти и во всѣхъ другихъ портахъ и пристаняхъ южной Россіи. Свѣдѣнія должны относиться къ 1898 и 1899 гг.

Въ другомъ своемъ отношеніи въ Департаментъ водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній Статистическое Бюро просило отвѣтить на слѣдующіе вопросы:

1. Планъ территоріи порта, расположеніе складовъ, пристаней и желѣзнодорожныхъ путей.

2. Оборудование порта погрузочными средствами. Махимум нагрузки и выгрузки. Краны подъемные; освѣщеніе, продолжительность погрузки въ сутки. Число сутокъ въ навигацію. Глубина у пристаней.

3. Послѣдовательно по годамъ: количество ввезенныхъ и вывезенныхъ грузовъ по наименованію и по происхожденію. Изъ этого количества ввезено и вывезено судами русскими и иностранными, съ подраздѣленіемъ паровыхъ и парусныхъ. Число бывшихъ въ портѣ судовъ русскихъ и иностранныхъ, паровыхъ и парусныхъ. Морскіе и рѣчные фрахты. Страхованіе грузовъ. Сборы съ грузовъ.

4. Прочія свѣдѣнія, необходимыя для сужденія о дѣятельности портовъ и пристаней.

Въ отвѣтъ на первое изъ этихъ отношеній въ декабрѣ 1898 года Коммиссіей по устройству коммерческихъ портовъ препровождена въ Статистическое Бюро копія отношенія Г. Министра Путей Сообщенія къ Г. Министру Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, въ которомъ приводятся свѣдѣнія о мѣропріятіяхъ Министерства Путей Сообщенія по улучшенію южныхъ водныхъ путей сообщенія и портовъ. Эти мѣропріятія были предприняты Министерствомъ въ отвѣтъ на ходатайство XXII съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Затѣмъ, въ мартѣ 1899 года Статистическое Бюро снова разослало тѣ же вопросные бланки о портахъ, пристаняхъ

и судоходныхъ рѣкахъ къ слѣдующимъ лицамъ и учрежденіямъ: въ городскія, портовые и желѣзнодорожныя управленія, градоначальникамъ, завѣдующимъ портовыми сооружениями, строителямъ портовъ, начальникамъ отдѣленій водныхъ сообщеній, инспекторамъ судоходства, биржевымъ и губернскимъ Статистическимъ Комитетамъ. Всего Статистическимъ Бюро за время мартъ — сентябрь 1899 г. было разослано больше 50-ти опросныхъ бланковъ и другихъ отношеній по вопросу о портахъ, пристаняхъ, судоходныхъ рѣкахъ и т. п.

Въ отвѣтъ на эти запросы, Статистическимъ Бюро были получены слѣдующія свѣдѣнія:

1. О Мариупольскомъ портѣ — свѣдѣнія о грузооборотѣ и движеніи судовъ — отъ Мариупольской портовой таможни.

2. О Таганрогскомъ портѣ: а) планъ порта и отвѣты на 2 и 5 пункты опроснаго бланка (оборудованіе порта погрузочными средствами, освѣщеніе, продолжительность навигаціи, глубина порта и затраты на его улучшеніе) — отъ производителя работъ по устройству Таганрогскаго порта; б) свѣдѣнія о портовыхъ сборахъ съ судовъ и грузовъ по Таганрогской таможнѣ — отъ Таганрогской таможни. в) о фрахтахъ и страховкѣ отъ Таганрогскаго корабельнаго маклера.

3. О Николаевскомъ портѣ: а) планъ Николаевскаго порта и статистическія свѣдѣнія по Николаевскому порту за трехлѣтіе 1888—1890 гг., за 1891 и 1892 гг. — отъ начальника работъ Николаевскаго порта; б) планъ Николаевскаго порта — отъ Управленія Харьковско-Николаевской казенной желѣзной дороги; в) свѣдѣнія о грузооборотѣ, движеніи судовъ, страховкѣ и сборахъ — отъ Николаевской портовой таможни.

4. О Ростовскомъ н/Д портѣ: продолжительность погрузки въ сутки, число сутокъ въ навигацію, число пристаней,

грузооборотъ, движеніе судовъ и сборы съ грузовъ—отъ Ростовской портовой таможни.

5. Планы расположенія путей и зданій на станціяхъ Геническѣ, Феодоссія-портъ и Севастополь—отъ Управленія Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги.

6. Схематическій планъ станціи Одесса-портъ и свѣдѣнія объ этомъ портѣ по 2 пункту опроснаго бланка (оборудованіе порта погрузочными средствами; максимумъ нагрузки и выгрузки. Продолжительность нагрузки и навигаціи)—отъ Управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

7. О Новороссійскомъ портѣ отъ Управленія Владикавказской желѣзной дороги: 1) планъ ст. Новороссійскъ въ 1890, 1894 и 1897—99 гг.; 2) свѣдѣнія по Владикавказскому порту—въ брошюрахъ „Портовые устройства Общества Владикавказской желѣзной дороги и обзоръ коммерческой дѣятельности дороги въ Новороссійскѣ“ на 1 января 1890 г. и на 1 января 1896 г. съ дополненіями, сообщенными Управленіемъ въ особомъ отношеніи. Въ томъ же отношеніи сообщены свѣдѣнія о станціонныхъ складахъ, грузооборотѣ станціи Новороссійскъ за періодъ 1888—1898 гг. и нѣкоторыя другія свѣдѣнія о Новороссійскомъ портѣ.

Кромѣ этихъ матеріаловъ, въ распоряженіи Статистическаго Бюро находятся нѣкоторые сборники справочно-статистическаго характера: „Рѣчной флотъ (паровой и непаровой) по переписи 1895 г. и судостроеніе въ 1892—1896 гг. въ Европейской Россіи“ и др.

Въ дальнѣйшемъ представлены очерки отдѣльныхъ портовъ и пристаней, составленные на основаніи имѣющагося въ Статистическомъ Бюро вышеуказаннаго матеріала, а также матеріаловъ, заключающихся въ докладѣ инженера М. Л. Лисовскаго, читаннаго въ засѣданіи Императорскаго Географическаго Общества 7 февраля 1897 г. и матеріаловъ въ тру-

дахъ комиссій, избираемыхъ съѣздами горнопромышленниковъ по разсматриваемому вопросу.

І. Мариупольскій портъ.

Мариупольскій портъ былъ открытъ съ началомъ навигаціи 1890 года. Этому открытію предшествовалъ цѣлый рядъ ходатайствъ съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи. *Первый съездъ* (въ 1874 г.) постановилъ ходатайствовать передъ правительствомъ, чтобы

„Мариупольскій портъ былъ устроенъ такимъ образомъ, чтобы нагрузка каменнаго угля на суда производилась удобно, быстро и дешево“.

Второй съездъ (въ 1877 г.) ходатайствовалъ о томъ, чтобы

„съ устройствомъ дороги до Мариуполя былъ приведенъ въ исполненіе проэктъ устройства Мариупольскаго порта“.

На пятомъ и седьмомъ съездахъ (1880 и 1882 гг.) эти ходатайства были подтверждены. *Восьмому съезду* (въ 1883 г.) былъ представленъ докладъ комиссіи по вопросу о мѣрахъ къ расширенію сбыта донецкаго минеральнаго топлива. Комиссія пришла къ нижеслѣдующимъ выводамъ:

„признавая всѣ преимущества за сооруженіемъ въ Мариуполѣ настоящаго морского порта, комиссія проситъ съездъ ходатайствовать передъ правительствомъ приступить неотложно къ постройкѣ въ Мариуполѣ настоящаго морского порта глубиною 18 фут. и со всѣми необходимыми механическими приспособленіями для погрузки угля въ суда и въ крайнемъ случаѣ, если бы почему-либо оказалось невозможнымъ приступить къ такого рода сооруженію, проситъ правительство объ устройствѣ нынѣ же каботажнаго порта отъ 10 до 12 фут. глубины, но при условіи, чтобы были сдѣланы также всѣ механическія приспособленія для непосредственной погрузки угля изъ вагоновъ въ суда, съ оставленіемъ достаточныхъ мѣстъ для складовъ угля и въ такомъ мѣстѣ, которое давало бы возможность обращенія каботажнаго порта въ морской. Отъ указанія же пунктовъ для порта комиссія уклонилась и высказывается, что гдѣ бы портъ ни былъ построенъ, лишь бы были во всей полнотѣ соблюдены вышепоименныя условія“. (Докладъ стр. 8).

Десятый съезд (1885 г.) постановил ходатайствовать, чтобы въ Мариупольскомъ портѣ

„были выполнены нѣкоторыя необходимыя временныя приспособленія для болѣе удобной погрузки угля въ каботажныя суда, имѣющія осадки до 9 фут., приспособленія такія, которыя съ пользою могли бы служить для угольной промышленности до времени полного окончанія устройства Мариупольскаго порта. Эти временныя приспособленія должны состоять: изъ временнаго на сваяхъ молла, выдвинутаго въ море на достаточную глубину, съ положенными вдоль его развѣздными путями и эстакадами для нагрузки угля“. (Доклады, стр. 254—255).

Двадцатый съезд (въ 1887 г.) принялъ обстоятельно составленный докладъ своей комиссіи и выставилъ слѣдующія ходатайства:

1) Завѣдываніе портовыми приспособленіями для угля въ Мариупольскомъ портѣ слѣдовало бы возложить на портовое управленіе, какъ это проектировано Севастопольской комиссіей для всѣхъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей, съ тѣмъ чтобы въ портовыхъ управленіяхъ и мореходныхъ управахъ былъ представитель отъ углепромышленниковъ съ правомъ голоса. 2) По вопросу, какая система предпочтительнѣе или же какимъ условіямъ должны удовлетворять устраиваемыя въ портѣ приспособленія, комиссія высказалась за проэктъ инженера Жуковскаго. По проэктѣ г. Жуковскаго предполагается мѣсто для угля отвести въ концѣ пристани, проложить рельсы въ ближайшемъ разстояніи отъ берега и устроить нѣсколько кюльботеровъ съ наклонными плоскостями, помощью которыхъ уголь, смотря по надобности, можетъ быть выгруженъ или непосредственно въ суда, или по другую сторону рельсъ въ складъ. 3) Подъ склады угля необходимо отвести площадь въ 250 сажень по берегу, считая отъ конца пристани, при полной ширинѣ до границы отчужденія, что составитъ, за исключеніемъ мѣста, необходимаго для берега и проложенія рельсовъ, около 80 саж.; означенная площадь можетъ помѣстить до 6 милл. пуд. угля. („Отчетъ предсѣдателя“, стр. XXVII—XXVIII).

Двадцатый съездъ подтвердилъ также ходатайство одинадцатаго объ освобожденіи угля отъ разныхъ сборовъ, взыскиваемыхъ въ портовыхъ городахъ (id., стр. XXIX). *На*

тринадцатомъ сѣздѣ (1888 г.) было постановлено ходатайствовать:

1) о скорѣйшемъ устройствѣ хотя части набережной въ Мариупольскомъ портѣ для погрузки угля прямо въ суда; 2) о скорѣйшемъ ознакомленіи владѣльцевъ копей и Донецкой дороги съ предполагаемыми механическими устройствами для погрузки угля въ суда и 3) объ углубленіи Мариупольскаго порта до 18 футовъ, т. е. до глубины, каковая существуетъ въ Керченскомъ проливѣ. (Доклады, стр. 262).

Пятнадцатый сѣздъ (1890 г.), узнавъ изъ отчета своихъ уполномоченныхъ, что ходатайства прошлагоднихъ сѣздовъ относительно Мариупольскаго порта не только признаны правительствомъ принципиально, но и намѣчены къ осуществленію въ ближайшемъ будущемъ, постановилъ просить

о скорѣйшемъ исполненіи ходатайства прошлагодняго сѣзда, чтобы ластовый сборъ въ портахъ взымался за дѣйствительно выгруженный товаръ, а не по вмѣстимости судна, причемъ при догрузкѣ судна въ другомъ портѣ ластовый сборъ не взимался, если баржа не производитъ выгрузки. Кромѣ того, было постановлено ходатайствовать: 1) чтобы въ Мариупольскомъ портѣ были устроены мѣста для склада, какъ изложено въ проектѣ строителя порта г. Лисовскаго и чтобы скорѣе состоялось соглашеніе между Донецкой дорогой и портовымъ начальствомъ г. Мариуполя относительно проложенія подъѣздныхъ путей къ этимъ складамъ, а равно чтобы была устроена удобная передача грузовъ со складовъ, отстоящихъ дальше отъ подъѣздныхъ путей; 2) объ углубленіи Мариупольскаго порта до 18 футовъ, обративъ вниманіе правительства на то, что постоянно высказываемое сѣздами ходатайство о такомъ углубленіи вызывается желаніемъ имѣть морскіе пароходы, которые при замерзаніи Мариупольскаго порта имѣли бы возможность работать въ другихъ моряхъ. (См. Отчетъ предсѣдателя, стр. XXXI).

Шестнадцатому сѣзду (1891 г.) пришлось ознакомиться съ первыми результатами дѣятельности вновь открытаго Мариупольскаго порта. Въ засѣданіи 8 ноября 1891 г. сѣздъ утвердилъ докладъ комиссіи, которая, подъ предсѣдательствомъ горнаго инженера Н. С. Авдакова представила

обширный докладъ о портахъ и пристаняхъ. Этотъ докладъ, между прочимъ, содержитъ критику вновь устроеннаго Мариупольскаго порта и вообще представляетъ большой интересъ для его изученія. Въ виду этого считаемъ необходимымъ привести нижеслѣдующія выписки изъ этого доклада:

„Съ открытіемъ навигаціи 1890 г., было открыто и дѣйствіе Мариупольскаго новаго порта. вмѣстѣ съ открытіемъ этого порта сразу начался и вывозъ донецкаго угля въ порты Азовскаго и Чернаго морей и вмѣстѣ съ тѣмъ было положено нѣкоторыми частными лицами начало угольнаго каботажа. Въ теченіе двухъ навигацій практика достаточно опредѣлила всѣ тѣ недостатки, коими этотъ портъ обладаетъ. Постройка Мариупольскаго порта производилась по проэктору, коимъ предполагалось, что угольный каботажъ долженъ состоять изъ судовъ мелкой осадки и съ подъемной силой не болѣе 50.000 пуд., назначенныхъ для берегового плаванія. При этихъ заданіяхъ бывшимъ Министромъ Путей Сообщенія генераль-адъютантомъ Посѣетомъ была окончательно утверждена глубина Мариупольскаго порта 14 футовъ,—каковая глубина порта имѣется и въ настоящее время. При этомъ заданіи не была очевидно принята во вниманіе статистика осадки судовъ и пароходовъ, могущихъ заходить въ этотъ портъ. Практика первыхъ двухъ навигацій показала, что угольные пароходы должны быть по своей конструкціи такъ рассчитаны, чтобы для удешевленія фрахта они могли бы поднимать возможно больше груза, а съ другой стороны во время замерзанія порта быть готовыми къ дальнѣйшему плаванію, т. е. имѣть типъ средняго морского парохода. Такіе пароходы имѣютъ осадку отъ 15 до 17 футовъ. Они не могутъ быть въ бездѣйствіи зимой, иначе фрахты не вынесутъ отъ непроизводительнаго проста парохода въ зимнее время, а съ малой осадкой идти въ дальнее плаваніе нельзя. Нынѣ работаютъ угольные пароходы, имѣющіе осадку 15, 16.5 и 17 футовъ. Многія парусныя суда съ большей подъемной силой имѣютъ осадку болѣе 15 футовъ. Большіе пароходы Русскаго Общества Пароходства и Торговли имѣютъ осадку болѣе 15 футовъ. Заграничныя суда, приходящія за хлѣбомъ, не могутъ грузиться полностью въ порту и угольные пароходы нагружаются въ порту до 60—65% и должны догружаться до 40—35% на рейдѣ. Насколько удораживается погрузка угля на рейдѣ, видно изъ слѣдующаго расчета: стоимость погрузки угленодъемомъ обходится

1 руб. 7 коп. или 0.30 коп. съ пуда, при догрузкѣ на рейдѣ эта стоимость увеличивается: за доставку на рейдѣ дубами — 1 коп., за буксировку $\frac{1}{10}$ коп., итого 1.10 коп., а всего погрузка въ порту стоитъ 0.30 коп., а съ догрузкой на рейдѣ 1.40 коп. Столь поразительная разница говоритъ сама за себя. Углубленіе порта до глубины, позволяющей грузить весь уголь въ порту, уничтожило бы громадный расходъ на 30% грузимаго угля въ 1.10 коп. Слѣдуетъ обратить вниманіе и на то, что средняя глубина не вездѣ 14 фут., мѣстами она 13 и даже 11 фут. Во время вѣтра съ берега, вода отливаетъ и горизонтъ воды становится ниже на 2 фута. Въ Азовское море впадаютъ рѣки, несущія обильное количество песку, Кальміусъ, Міусъ, Донъ и естественно, что портъ засоряется. Для поддержанія надлежащей глубины, необходимо имѣть землечерпательную машину, таковая имѣется во всѣхъ благоустроенныхъ портахъ и таковая въ Мариуполѣ одно время была, но ее увезли въ Николаевъ. Такое неудобство влечетъ за собой потерю времени, дороговизну нагрузки, а въ бурное время совсѣмъ нельзя грузить на рейдѣ и цѣлыми днями стоятъ пароходы въ бездѣйствіи, а все вмѣстѣ является громаднымъ препятствіемъ къ развитію угольной торговли на Черномъ морѣ. Вслѣдствіе возбужденнаго ходатайства объ углубленіи порта, Министерствомъ Путей Сообщенія сдѣлавъ пробный каналъ длиной въ 100 саж. и глубиною 17 $\frac{1}{2}$ фут., каковой показалъ, что грунтъ держится хорошо и въ принципѣ углубленіе порта рѣшено въ зависимости отъ стоимости работъ.

Въ виду всего изложеннаго комиссія считаетъ необходимымъ подтвердить ходатайство объ углубленіи Мариупольскаго порта до 18 футовъ съ устройствомъ канала такой-же глубины до рейда.

Кромѣ того весьма необходимо сдѣлать нѣкоторыя улучшенія въ углеподъемахъ. Паровая машина, приводящая въ дѣйствіе гидравлическія устройства и углеподъемы, не имѣетъ достаточно паровыхъ котловъ, посему ежемѣсячно, во время чистки паровыхъ котловъ, дѣйствіе углеподъемовъ прекращается на нѣсколько дней, въ самое горячее время работъ, а такъ какъ при расчетѣ нагрузки углеподъемомъ, количество людей для погрузки въ ручную имѣется ограниченное число, то является задержка вагоновъ или надо уголь тогда выгружать на землю; кромѣ того задерживаются пароходы и вообще создается рядъ неудобствъ. Другой недостатокъ углеподъема состоитъ въ томъ, что трубы для гидравлическаго подъема (водяныя) совсѣмъ не защищены отъ замерзанія, а посему какъ только температура ниже 0° на 2—3°, то вода въ трубахъ замерзаетъ и

дѣйствіе углеподъема прекращается задолго до закрытія навигаціи. Отсюда происходят задержаніе погрузки, задержки вагоновъ и Донецкая дорога беретъ за простой вагоновъ штрафъ.

Въ виду изложеннаго, комиссія считаетъ необходимымъ просить съѣздъ ходатайствовать о приведеніи углеподъема въ надлежащее состояніе, соотвѣтственно назначенію механическаго аппарата для погрузки угля.

Всякій портъ, а особенно портъ для погрузки и вывоза малоцѣнныхъ товаровъ, долженъ обладать всѣми свойствами, уменьшающими накладные расходы. А между тѣмъ въ Маріуполѣ эти накладные расходы возрастаютъ, съ одной стороны, отъ указанныхъ выше недостатковъ, а съ другой—отъ дополнительныхъ сборовъ. Кромѣ общихъ дополнительныхъ сборовъ, для отправокъ по всѣмъ направленіямъ, въ Маріуполѣ имѣются еще спеціальныя сборы, кои вмѣстѣ съ первыми составляютъ болѣе 1 коп. на пудъ, а именно: кромѣ провозной платы, каменный уголь, идущій чрезъ Маріуполь въ Черное море, оплачивается слѣдующими сборами съ вагона:

Общій сборъ съ вагона:

Станціонный сборъ	2 р. 40 к.
Перевозка	— „ 75 „
Марки и квитанціи	— „ 12 „ = 3 р. 27 к.

Спеціальныя сборы въ портѣ:

За подачу вагона отъ Маріуполя города

до Маріуполя-порта за 4 версты . .	1 р. 50 к.
Портовый сборъ ($\frac{1}{8}$ к. съ пуда) . .	— „ 75 „
Плата за пользованіе углеподъемомъ .	1 „ — „ = 3 р. 25 к.

А всего на одинъ вагонъ падаетъ сборовъ . . . 6 р. 25 к. или 1,086 коп. съ пуда; средняя цѣна угля въ Маріуполѣ-портѣ съ подачей на пароходъ 10 коп., такъ что всѣ эти сборы составляютъ 10% стоимости товара. Эти сборы такъ велики, что въ интересахъ торговли углемъ въ Черномъ морѣ ихъ слѣдуетъ уменьшить. Портовый сборъ въ $\frac{1}{8}$ коп. съ пуда вывозимаго товара есть самъ по себѣ довольно сильный сборъ для ежегоднаго покрытія расходовъ по порту. Посему казалось бы этимъ сборомъ вполне окупается и эксплуатація углеподъема, а посему 1 руб. съ вагона слѣдовало бы отмѣнить. Съ другой стороны, сборъ 1 руб. 50 коп. за провозъ угля по вѣтви изъ Маріуполя города въ Маріуполь-портъ несправедливъ и дорогъ, и было бы правильнѣе взимать плату за провозъ по вѣтви, каковая есть продолженіе Донецкой дороги до

порта, по существующему тарифу $\frac{1}{55}$ коп. съ пуда и версты, т. е. уменьшить плату до 42 коп.

На основаніи всего изложеннаго, комиссія проситъ съѣздъ ходатайствовать объ отмѣнѣ сбора за угленодъемъ въ 1 руб. съ вагона и объ уменьшеніи платы за подачу вагоновъ по вѣтви вмѣсто 1 руб. 50 коп. до 42 коп.“.

(„Труды“ XVI съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи стр. 306—310).

Семнадцатый, двадцатый, двадцать первый и двадцать второй съезды (въ 1892, 1895, 1896 и 1897 гг.) также ходатайствовали объ устраненіи различныхъ неудобствъ Мариупольскаго порта. Между прочимъ въ докладѣ комиссіи XXII съѣзду мы находимъ интересный расчетъ сравнительной скорости погрузки въ Мариупольскомъ портѣ и въ портахъ Ньюкестлѣ и Бляйтѣ:

Насколько Мариупольскій портъ не приспособленъ къ скорой нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ, комиссія находитъ умѣстнымъ ознакомить гг. членовъ съѣзда съ сравнительною скоростью погрузки въ суда въ Ньюкестлѣ, Бляйтѣ и въ Мариупольскомъ портѣ: пароходъ „Surr“ прибылъ въ Ньюкестль 23 октября въ 6 час. пополудни, погрузилъ 2,200 тоннъ угля и ушелъ въ часъ ночи въ воскресенье 24 октября, т. ч. пробылъ въ портѣ только 7 часовъ, изъ нихъ $3\frac{3}{4}$ часа было употреблено на погрузку угля. Другой случай относится къ Бляйту. Пароходъ „Klio“ прибылъ въ портъ въ 4 часа утра 22 октября и ушелъ обратно въ 1 ч. 30 м. пополудни въ субботу, принявши 2,700 тоннъ угля, 400 тоннъ кокса и 600 тоннъ угля для собственнаго потребленія. Для этой операціи пароходъ долженъ былъ перетягиваться съ сѣверной стороны на южную. Принимая во вниманіе, что погрузка кокса болѣе затруднительна, чѣмъ угля, а также и то, что пароходъ долженъ былъ переходить съ одного мѣста на другое — должно сказать, что работа по погрузкѣ была произведена очень быстро. Въ эту же субботу пароходъ „Highland“ пришелъ также въ Бляйтъ въ 10 ч. 30 м. дня, принялъ 1,292 тонны угля и 204 тонны его же въ собственные угольные ямы и окончилъ погрузку въ 7 час. 30 м. вечера, или проработалъ только 9 часовъ. (Свѣдѣнія эти напечатаны въ „Торгово-Промышленной Газетѣ“ отъ 1 ноября 1897 года). Въ Мариупольскомъ же портѣ русскій пароходъ „Ин-

женерь Авдаковъ“ для нагрузки 110 тысячъ пудовъ угля долженъ былъ употребить около трехъ сутокъ.

(Докладъ комиссіи XXII съѣзду стр. 237—238).

Такую характеристику условій погрузки даетъ докладъ комиссіи XXII съѣзда. Приблизительно къ тому же времени относится докладъ инженера д. с. с. М. Л. Лисовскаго, читанный имъ 7 февраля 1897 г. въ Императорскомъ Географическомъ Обществѣ (см. „Вѣстникъ Финансовъ“ 1897 г. № 7). Заимствуемъ отсюда описаніе Мариупольскаго порта:

„Мариуполь имѣетъ два порта—старый и новый. Старый портъ, находящійся въ чертѣ города и состоящій изъ набережной длиною 260 с., устроенной на правомъ берегу р. Кальміуса у его устья, и устроеннаго въ 1887 г. ковша, защищеннаго отъ ледохода дамбою, для зимовки судовъ. Этотъ портъ мало доступенъ для болѣе крупныхъ судовъ, вслѣдствіе бара, заграждающаго входъ въ рѣку; глубина на барѣ, несмотря на періодическія расчистки, часто бываетъ меньше 5 фут. Этотъ портъ имѣетъ однако большое значеніе, такъ какъ изъ него, помощью подводныхъ лодокъ, вывозится на рейдъ большая часть зерновыхъ продуктовъ, которые Мариупольскій портъ отправляетъ за границу. Новый портъ расположенъ къ западу отъ города у Зинцевой балки, разстояніе отъ порта до города около 5 верстъ. Онъ начатъ въ 1886 г. и оконченъ въ 1890 г.; при устройствѣ его преслѣдовалась, главнымъ образомъ, цѣль облегчить и удешевить отправку каменнаго угля донецкаго бассейна. Глубина новаго порта 14 фут.; водная площадь около 250,000 кв. саж. или 1 кв. верста. Внѣшнія сооруженія или моллы имѣютъ длину 1,610 саж. или болѣе 3 верстъ; протяженіе набережныхъ въ портѣ 400 п. с., кромѣ того, имѣется спускъ длиною 55 с. для вытаскиванія лодокъ, судовъ и лѣса; вдоль набережныхъ устроена мостовая шириною 9,5 саж. Внутреннимъ волноломомъ и молломъ (длиною 256,5 п. с.) гавань дѣлится на двѣ части: передовой портъ и внутреннюю гавань. Навигація продолжается въ среднемъ отъ конца марта до половины ноября. Новый портъ соединенъ съ городомъ шосейною дорогою длиною 4,85 верст.; отъ стан. Мариуполь, Донецкой ж. д., къ порту проведена желѣзнодорожная вѣтвь длиною 3,85 верст. На портовой территоріи устроена сѣтъ рельсовыхъ путей, общимъ протяженіемъ до 9,5 вер., для подачи вагоновъ къ набережнымъ, углеопрокидывателямъ, складамъ угля, хлѣбнымъ амба-

рамъ и для сортировки поѣздовъ. Для погрузки на суда угля устроены два гидравлическихъ углеподъема, которые выгружаютъ уголь непосредственно изъ вагона въ трюмъ судна; каждый изъ нихъ можетъ выгрузить въ день отъ 100 до 140 вагоновъ; плата за выгрузку взимается по 1 руб. съ вагона. Почти половина всей набережной отведена подъ нагрузку угля; прилегающая территорія отдается подъ склады угля. Входъ въ портъ освѣщенъ двумя маяками V разряда; внутренніе молль и волноломъ обозначаются простыми фонарями зеленого и бѣлаго цвѣта. Выше было упомянуто, что новый портъ былъ открытъ для судоходства въ концѣ 1889 г.; торговое и судоходное движеніе въ немъ быстро возрастаютъ, въ 1890 г. грузооборотъ новаго порта былъ 6.770,000 пуд., пришло 416 судовъ; въ 1895 г. грузооборотъ почти достигъ 22.467,000 п., въ приходѣ было 834 судна (18.400,000 пуд. угля), количество ежегодно зимующихъ судовъ достигаетъ 130.

Такое описаніе Маріупольскаго порта находимъ мы въ докладѣ г. Лисовскаго. Съ того времени произошли, конечно, нѣкоторыя измѣненія и улучшенія. Такъ, въ отчетѣ уполномоченныхъ XXIII-му съѣзду находимъ указаніе, что „Министерство Путей Сообщенія вошло въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ объ ассигнованіи потребныхъ для сего (улучшенія Маріупольскаго порта) кредитовъ, за счетъ которыхъ предполагается расширить существующій бассейнъ устройствомъ новыхъ молловъ и удлиненіемъ набережныхъ вдоль берега моря на протяженіи 450 пог. саж. Глубину бассейна предположено довести до 18 фут. и работа эта уже производится“. Въ докладѣ комиссіи XXIII съѣзда по вопросу „о портахъ, пристаняхъ и вообще объ отношеніяхъ южной горной промышленности къ водянымъ путямъ сообщенія“ также приводятся свѣдѣнія объ улучшеніяхъ въ Маріупольскомъ портѣ:

„Правительствомъ въ засѣданіи Комитета Министровъ отъ 12 іюня сего 1898 года былъ, согласно ходатайству керченскихъ рудовладѣльцевъ и XXII съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, отмѣненъ въ Маріупольскомъ портѣ полукопѣечный портовый сборъ на руду, а еще раньше, съ 1 октября 1897 года, Маріупольская

портовая вѣтка была включена въ общій тарифъ. Что же касается правительственныхъ мѣропріятій къ увеличенію грузопріемности Мариупольскаго порта, то къ концу мая сего 1898 г. была выстроена у внутренней стороны западнаго молла порта деревянная пристань съ линіей причала судовъ въ сто сажень и въ нынѣшнемъ же году послѣдовало Высочайшее повелѣніе отпустить изъ казны сумму въ 2.500,000 руб. на дальнѣйшее увеличеніе и улучшеніе Мариупольскаго порта. По проекту имѣющихъ производиться на эти средства работъ предполагается углубить весь портъ и подходный къ нему каналъ до 18-ти футовъ. Кромѣ того, долженъ быть сооруженъ къ западу отъ существующаго порта новый бассейнъ, спеціально назначенный для массовыхъ грузовъ—угля и руды. Бассейнъ этотъ соединяется съ теперешнимъ портомъ воротами шириною 50 саж. и длина его проектирована въ 450 саж., ширина въ 150 саж. и глубина такая же, какъ и всего порта и морскаго канала—18 футовъ. Отъ моря бассейнъ ограждается молломъ типа, и нынѣ въ портѣ примененнаго. Въ бассейнѣ по берегу устраивается набережная въ 450 саж. длины, а за набережной портовая территория шириною въ 130 саж., для чего предполагается отчужить 15 десятинъ береговой полосы“.

Наконецъ, въ Статистическомъ Бюро имѣются свѣдѣнія объ улучшеніяхъ Мариупольскаго порта, предпринятыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія въ отвѣтъ на ходатайства XXII съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи. Приводимъ выписку изъ этихъ свѣдѣній, касающуюся Мариупольскаго порта:

„Въ Мариупольскомъ портѣ имѣется уже одинъ передвижной 40 тонный гидравлическій кранъ для громоздкихъ грузовъ и два гидравлическіе углепрокидывателя. Въ настоящее время для надобностей перегрузки въ портѣ руды и угля Министерствомъ предполагается устроить съ внѣшней стороны южнаго молла особый угольный бассейнъ—глубиною 18 фут., длиною 450 саж. и шириною 160 саж., снабдивъ бассейнъ передвижными кранами системы Брауна или другими спеціальными кранами, а также углубить водную площадь существующаго бассейна до 18 фут., устроить въ немъ пристань и уширить корень южнаго молла. Кромѣ того, имѣется въ виду устроить на набережныхъ обоихъ бассейновъ электрическое освѣщеніе. Къ работамъ по устройству новаго угольнаго бассейна предпо-

лагается приступить въ будущемъ же 1899 году, для производства же въ Маріупольскомъ портѣ дноуглубительныхъ работъ Министерствомъ заказана землечерпательная машина. Что же касается ходатайства съѣзда объ учрежденіи портового управленія, то вопросъ о введеніи сего управленія въ Маріуполь казалось бы правильнѣе поставить въ зависимость отъ рѣшенія, которое послѣдуетъ по пересмотру дѣйствующаго положенія о портовыхъ управленіяхъ, нынѣ произведенному въ особой комиссіи при Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ“.

Такими мѣропріятіями выразилась дѣятельность Министерства по улучшенію и устройству Маріупольскаго порта.

Послѣдній XXIII съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи (въ 1898 г.) обратился къ Правительству со слѣдующими ходатайствами о Маріупольскомъ портѣ: 1) устроить хотя бы временный деревянный молль съ укладкой на немъ рельсовыхъ путей; 2) разрѣшить выгрузку и нагрузку угля въ портѣ днемъ и ночью и освѣтить портъ электричествомъ; 3) учредить портовое управленіе съ цѣлью упорядоченія установки судовъ и пользованія набережной; 4) пріобрѣсти еще одинъ маневровый пароходъ; 5) предоставлять подъ склады угля мѣста на вновь отчужденной подь расширеніе порта территоріи и оборудовать эти участки желѣзнодорожными путями; 6) расширить къ началу навигаціи будущаго 1899 г. станцію Маріуполь—портъ въ цѣляхъ лучшей и болѣе скорой сортировки вагоновъ; 7) устроить надлежащія механическія приспособленія для нагрузки на суда до 50 мил. пуд. угля и для выгрузки съ судовъ до 25 мил. пуд. руды въ навигацію; 8) не препятствовать производить въ портѣ разгрузочныя и нагрузочныя работы въ воскресные и праздничные дни. Въ виду настоятельной необходимости скорѣйшаго улучшенія устройствъ въ Маріупольскомъ портѣ для свободнаго пропуска всего направляемаго въ портъ количества грузовъ, съѣздъ постановилъ,

не ожидая представленія общихъ ходатайствъ, немедленно ходатайствовать предъ Министерствомъ Путей Сообщенія и Финансовъ о принятіи возможно скорѣйшихъ мѣръ къ улучшенію оборудованія и упорядоченію пропуска грузовъ въ портѣ.

Въ заключеніе мы считаемъ умѣстнымъ для характеристики экономического значенія Мариупольскаго порта привести свѣдѣнія о движеніи судовъ и грузовъ за 1898 годъ, сообщенныя Мариупольской портовой таможенной, и данныя о предполагаемомъ движеніи грузовъ въ 1899 году, заимствованныя изъ доклада комиссіи XXIII съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи.

А. Движеніе судовъ въ 1898 г.

I. Прибыло изъ за границы:

а) русскихъ паровыхъ судовъ	8
» парусныхъ	1
б) иностранныхъ паровыхъ	124
» парусныхъ	12

II. а) пришло судовъ каботажемъ	2138
б) отошло	2153

При томъ паровыхъ судовъ приблизительно въ 5-ть разъ болѣе, нежели парусныхъ.

Б. Движеніе товаровъ въ 1898 г.

I. а) привезено товаровъ изъ за границы .	5.067,474 п.
б) вывезено за границу	11.388,836 „
II. а) привезено товаровъ каботажемъ . .	7.092,760 „
б) вывезено	29.846,326 „

I. Вывозъ за границу товаровъ въ 1898 году.

	Пуды	Рубли
Пшеница	4.033,790	4.294,754
Рожь	494,400	350,568

22827

	Пуды	Рубли
Ячмень	6.537,910	3.343,637
Ленъ	1.472,630	1.401,785
Сурѣпа	596,780	345,045
Выжимки изъ семень сурѣпы	72,550	22,155
Мука	400	650
Уголь кузнечный	155,000	15,500
Пшено	100	100
Желѣзо	400	800
Рыба	100	50
Крупа	100	100
Цинковая обманка	4,090	2,000
Картофель	2,460	1,000
Итого	13.370,710	9.778,144

б) По привозу изъ заграницы:

	Пуды	Фун.	Рубли
Глина	54,885	23 . . .	22,000
Камень	24,583	37 . . .	15,459
Кирпичъ огнеупорный . . .	3.415,539	27 . . .	1.105,505
„ обыкновенный . . .	112,181	4 . . .	14,801
Гончарныя издѣлія . . .	16,276	36 . . .	9,107
Чугунъ въ штыкахъ . . .	34,941	10 . . .	21,900
„ марганцевый . . .	154,897	32 . . .	244,707
Желѣзо полос. сорт. всяк.	30,316	36 . . .	78,947
„ листовое	74,380	18 . . .	127,899
Сталь	100,266	29 . . .	194,450
Стальные рельсы	5,505	36 . . .	7,180
Сталь въ плитахъ	156,211	— . . .	302,129
Мѣдь зеленая	7,437	25 . . .	48,650
Чугунныя отливки	16,601	34 . . .	390,791
Чугунныя издѣлія	3,511	13 . . .	7,311

25867

	Пуды	Фун.	Рубли
Желѣзн. и стальн. издѣлія.	4,806	28 . . .	14,657
Всякія изд. изъ лист. жел.	56,826	6 . . .	278,410
Жел. и стальн. изд. менѣе 5 ф.	15,000	37 . . .	48,501
„ „ „ „ болѣе „ „	1,383	4 . . .	6,022
Машины	312,522	1 . . .	1.222,941
Паровозы	9,360	18 . . .	83,000
Части машинъ мѣдныя	203	12 . . .	4,347
„ „ жел. стал. и чугу.	69,355	34 . . .	255,394
Селитра чилійская	2,426	34 . . .	1,500
Сѣрный колчеданъ	240,928	22 . . .	31,851
Магnezитъ	85,554	38 . . .	33,801
Прочіе товары	47,292	33	
<hr/>			
Всего	5.053,199	27 . . .	4.571,260

Ожидаемое движеніе грузовъ въ Маріупольскомъ портѣ въ 1899 году представляется въ слѣдующемъ видѣ:

а) Вывозъ.

Угля	25.200,000	пуд.
Антрацита	500,000	„
Соли	500,000	„
Чугуна	200,000	„
Разныхъ грузовъ Керченскому заводу	1.000,000	„
Хлѣба въ зернѣ	1.500,000	„
<hr/>		
Итого вывоза	38.900,000	пуд.

б) Ввозъ.

Керченской руды	10.000,000	пуд.
Марганцовой „	5.000,000	„

Цементъ	800,000 пуд.
Лѣсныхъ матеріаловъ	200,000 „
Заграничныхъ товаровъ	3.000,000 „

Итого ввоза 19.000,000 пуд.

А всего предполаг. грузовъ въ 1899 г. 57.900,000 „

или круглой цифрой 58.000,000 „

Приведенныя цифры достаточно краснорѣчивы; съ одной стороны, онѣ свидѣтельствуютъ о громадномъ грузооборотѣ Мариупольскаго порта и о его крайне важномъ экономическомъ значеніи, особенно для горнозаводской промышленности. Съ другой стороны, тѣ же самыя цифры свидѣтельствуютъ о томъ, что многочисленныя ходатайства горнопромышленниковъ покоятся на несомнѣнномъ фактическомъ основаніи: по вычисленіямъ, приведеннымъ въ докладѣ комиссіи XXIII сѣзда, „ожидаемый въ 1899 году грузооборотъ Мариупольскаго порта превыситъ въ девять разъ грузооборотъ 1890 г. и въ $2\frac{1}{3}$ раза превыситъ ту норму, на которую этотъ портъ былъ рассчитанъ при постройкѣ“.

II. Таганрогскій портъ.

Общее экономическое значеніе Таганрогскаго порта выше, чѣмъ Мариупольскаго, но его значеніе для южной горной промышленности уступаетъ значенію Мариупольскаго порта. Въ отчетѣ уполномоченныхъ VI сѣзду находится указаніе, что гг. уполномоченные пятого сѣзда на запросъ Министерства Путей Сообщенія опредѣлили относительное значеніе портовъ такъ: на первомъ мѣстѣ — Мариуполь, на второмъ — Таганрогъ и, наконецъ, Ростовъ. Разумѣется, со времени VI сѣзда (въ 1881 году) относительное значеніе

портовъ могло измѣниться, но и до сихъ поръ Таганрогскій портъ не можетъ считаться не имѣющимъ важнаго значенія для южной горной промышленности, „такъ какъ этотъ портъ имѣетъ много преимуществъ передъ Ростовскимъ портомъ для отправки антрацита.—Въ настоящее время антрацитъ изъ Таганрога отправляется только Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли и Кошкинымъ“ (по свѣдѣнiямъ, доставленнымъ производителемъ работъ по устройству Таганрогскаго порта).

Ходатайства съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россiи (первое въ 1874 г. на первомъ съѣздѣ) касаются улучшенiя Таганрогскаго порта, въ смыслѣ приспособленiя къ болѣе удобной погрузкѣ угля, а также уменьшенiя разнообразныхъ портовыхъ сборовъ. Последнiе съѣзды (XXI, XXII, XXIII) также энергично ходатайствуютъ о приобрѣтенiи для Азовскаго моря ледокола, который могъ бы быть общимъ для Мариуполя, Таганрога, Ростова и Бердянска. Вообще, ходатайства съѣздовъ о Мариупольскомъ портѣ и касающiеся его труды комиссiй съѣздовъ представляютъ гораздо болѣе обильный материалъ, чѣмъ о Таганрогскомъ портѣ. Въ виду этого, намъ придется ограничиться описанiемъ Таганрогскаго порта, находящимся въ докладѣ г. Лисовскаго, пополнивъ его тѣми болѣе свѣжими свѣдѣнiями, которыя сообщены Статистическому Бюро г. производителемъ работъ по устройству Таганрогскаго порта и отъ Таганрогской портовой таможни. Въ докладѣ г. Лисовскаго мы находимъ слѣдующее описанiе Таганрогскаго порта:

„Таганрогскiй портъ состоитъ изъ двухъ молвъ — сѣвернаго и южнаго, ограждающихъ „Новый бассейнъ“; далѣе слѣдуетъ Петровскiй бассейнъ; оба эти бассейна углублены до 9,5 ф.; ремонтный бассейнъ находится еще въ постройкѣ, въ немъ предполагается устроить приспособленiя для починки судовъ. Постройка Таганрогскаго порта начата еще Петромъ Великимъ, остатки молвъ его

постройки видны еще до сихъ поръ. Линією причала для грузящихся судовъ служить наружная сторона сѣвернаго мола, часть Воронцовской набережной отъ корня сѣвернаго мола до конторы пароходства Стороженко по длинѣ 224 п. с. и набережныя въ бассейнахъ длиною 429 п. с.; къ набережнымъ бассейновъ прилегаеть обширная территория—еще до сихъ поръ необорудованная. Общая длина портовыхъ рельсовыхъ путей 1 верста 180 саж. Въ Таганрогскомъ портѣ наблюдается очень сильное колебаніе уровня воды, зависящее отъ направленія и силы вѣтровъ: при сильномъ NO уровень воды понижается на 5 ф. отъ 0 рейки и при SW поднимается до 10 футъ выше его. Вторая особенность Таганрогскаго порта—это удаленность рейда почти на 40 верстъ отъ гавани. Главная дѣятельность порта заключается въ отправкѣ зерновыхъ грузовъ—пшеницы, ячменя, ржи, суръпы и льна, которые грузятся въ портѣ на паровыя баржи и парусныя шхуны съ осадкою отъ 5—8 фут. и направляются на рейдъ, гдѣ перегружаются на заграничныя суда. Кромѣ того, отправляется угля отъ 2 до 4 милл. пудовъ. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ 29.225,000 пуд., каботажной 2.866,000 п., всего 32.091,000 пуд.“.

Отъ г. производителя работъ по устройству Таганрогскаго порта получены слѣдующія свѣдѣнія:

„для порта казной заготовлены и скоро будутъ поставлены 2 катучихъ крана съ подъемной силой по 10 тоннъ. Рельсовые пути устраиваются Екатерининской жел. дор. Освѣщеніе производится керосиномъ, такъ какъ ночной грузки нѣтъ. Навигация продолжается въ теченіе 8¹/₂ мѣсяцевъ, по наблюденіямъ за 12 лѣтъ. Глубина порта и канала въ среднемъ равна 10 фут... Таганрогскій портъ нуждается главнымъ образомъ въ устройствѣ зернохранилищъ около самыхъ набережныхъ вмѣстимостью не менѣе 5.000,000 пуд. Ресходы на эти зернохранилища предполагалось въ этомъ году сдѣлать за счетъ казны, съ чѣмъ согласились Министерства: Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственный Контролеръ, но Государственный Совѣтъ не призналъ возможнымъ отпустить необходимую сумму, предоставивъ устройство зернохранилищъ частной инициативѣ“.

Въ заключеніе приведемъ сообщенныя Таганрогской портовой таможней свѣдѣнія о портовыхъ сборахъ, взимаемыхъ съ судовъ и грузовъ въ Таганрогской таможнѣ.

Свѣдѣнія о количествѣ портовыхъ сборовъ съ судовъ и грузовъ по
Таганрогской таможи.

А. В ъ п о л ь з у к а з н ы .

НАЗВАНІЕ СБОРОВЪ.	ОСНОВАНІЯ ВЗИМАНІЯ.
<p>1. Ластовый сборъ, каждый разъ, за приходъ изъ-заграницы по 5 к. съ ластва и за отходъ за границу по 5 к. съ ластва вмѣстимости судна.</p>	<p>На основаніи 827 ст. т. VI Уст. Там. изд. 1892 года.</p>
<p>2. Маячный сборъ съ каждаго судна за приходъ изъ заграницы 7 р. 15 к. и за отходъ за границу 7 р. 15 коп.</p>	<p>На основаніи Высочайше утвержденнаго 3 Марта 1894 г. положенія о доходахъ и расходахъ гор. Одессы и циркуляра по таможенному вѣдомству отъ 6 Юля 1889 г. за № 12673. (Вѣст. Финан. Промышленности и Торговли № 28).</p>
<p>3. Карантинная пошлина по 2 к. съ ластва вмѣстимости судна.</p>	<p>На основаніи предписанія г. Начальника Южнаго Таможеннаго Округа отъ 1-го Октября 1889 г. за № 2874.</p>
<p>4. Ластовые за стоянку въ продолженіе карантиннаго срока ежедневно по $\frac{1}{4}$ к. съ ластва вмѣстимости.</p>	
<p>5. За выгрузку въ карантинный домъ товаровъ для очистки по $\frac{1}{4}$ к. съ рубля объявленной цѣны товару.</p>	
<p>6. Ластовый сборъ за суда, идущія изъ Таганрога въ русскіе порты, въ Балтійское море (большимъ каботажемъ) по $\frac{1}{4}$ к. съ ластва вмѣстимости судна.</p>	<p>На основаніи 4 п. 834-й ст. т. VI Устав. Там. изд. 1892 г.</p>
<p>7. Суточные деньги досмотрщикамъ за сопровожденіе и надзоръ за судномъ по 40 к. въ сутки.</p>	<p>На основаніи 50 ст. т. VI Уст. Там. изд. 1892 года.</p>

Б. Въ пользу города Таганрога.

НАЗВАНІЕ СБОРОВЪ.	ОСНОВАНІЯ ВЗИМАНІЯ.	Примѣчаніе.
1. Якорный сборъ по 7 коп. съ лафта вмѣстимости судна съ каждаго приходящаго и отходящаго за границу судна.	На основаніи Высочайше утвержденнаго 3 Марта 1824 г. положенія о доходахъ и расходахъ г. Одессы.	Сборы эти въ силу примѣчанія 2 къ 135 ст. Высочайше утвержденнаго 11 Юня 1892 г. мнѣнія Государ. Совѣта объ изданіи новаго городского положенія, подлежатъ къ постепенному прекращенію, размѣръ каждаго изъ этихъ сборовъ, начиная съ 1894 г., уменьшается на $\frac{1}{10}$ часть ежегодно, такъ что по истеченіи 10 лѣтъ сборы окончательно прекращаются.
2. Вѣсовой сборъ съ иностранныхъ товаровъ, привозимыхъ на судахъ по $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда.	На основаніи Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго въ 14 день Сентября 1807 г. на имя Таганрогскаго Градоначальника.	
3. Сборъ съ отпускныхъ за границу товаровъ по $\frac{1}{2}$ коп. съ каждаго пуда за исключеніемъ лѣса, за который никакого сбора не взыскивается.	На основаніи Высочайше утвержденныхъ 18 Декабря 1879 г. и 27 Марта 1884 г. мнѣній Государственнаго Совѣта.	

III. Бердянскій портъ.

Въ докладѣ г. Лисовскаго находится лишь очень краткое описаніе Бердянскаго порта. Приводимъ его дословно:

„Бердянскій портъ составляютъ волноломъ длиною 300 саж. и деревянная пристань. Портъ посѣщается какъ каботажными, такъ и заграничными судами; послѣднія принимаютъ грузы на рейдѣ, въ $2\frac{1}{2}$ верстахъ отъ берега. Линія причала пристани 70 п. с., здѣсь, нагружаются подвозныя лодки (дубы) и мелкія каботажныя суда. Въ настоящее время въ Бердянскѣ производятся городскимъ управленіемъ работы по дальнѣйшему расширенію порта, заключающіяся въ устройствѣ западнаго мола съ набережными, береговыхъ набережныхъ и въ углубленіи до 12 ф. всей водной площади между волноломомъ и береговыми набережными. Работы эти производятся за

счетъ заключеннаго городомъ займа, обезпеченнаго особымъ сборомъ съ привозимыхъ и отвозимыхъ товаровъ. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ—15.735,000 п., каботажной—4.204,000 п. Пришло судовъ по заграничному плаванію 217, каботажному—1.112“.

Вопросъ о Бердянскомъ портѣ впервые былъ поднятъ на XXIII съѣздѣ. Въ докладѣ комиссіи этого съѣзда находится подробное описаніе этого порта и цѣлый рядъ предложеній объ улучшеніи его. Съѣздъ принялъ докладъ комиссіи и постановилъ возбудить слѣдующія ходатайства: 1) Углубить Бердянскій портъ до 20 футовъ съ проведеніемъ къ нему такой же глубины морского канала, длиною въ шесть верстъ, соединяющаго портъ съ морскимъ рейдомъ. 2) Оборудовать Бердянскій портъ надлежащими механическими перегрузочными приспособленіями и желѣзнодорожными путями. 3) Разрѣшить въ Бердянскомъ портѣ нагрузку и выгрузку судовъ каботажнаго плаванія въ теченіе цѣлыхъ сутокъ и освѣтить весь портъ электричествомъ. 4) Соединить Бердянскій портъ съ Мариуполемъ береговой желѣзнодорожной вѣтвью, протяженіемъ около 60 верстъ. 5) Назначить къ открытію навигаціи будущаго 1899 г., въ видѣ временной мѣры, до окончанія расширенія Мариупольскаго порта и постройки просимой выше Мариупольско-Бердянской вѣтки, кружный тарифъ отъ Бердянска до Ясиноватой, равный тарифу на Мариуполь-Ясиноватая. („Труды“ XXIII съѣзда, отчетъ предсѣдателя, LVI).

IV. Θεодоссійскій портъ.

Вопросъ о Θεодоссійскомъ портѣ былъ въ первый разъ поднятъ на XV съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи (въ 1890 году); на этомъ съѣздѣ было постановлено ходатайствовать, чтобы „при постройкѣ порта въ Θεодоссіи была принята въ соображеніе необходимость устройства угольнаго склада“. („Труды“, отчетъ предсѣдателя, XXXII). На слѣ-

дующемъ шестнадцатомъ сѣздѣ выяснилось, что „постройка Θεодоссійскаго порта сдана г. Швецову и уже приступлено къ устройству порта. Хотя по проекту имѣется въ виду отвести мѣсто для угля, тѣмъ не менѣе сѣздъ, по докладу комиссiи, счель нужнымъ обратить вниманiе заблаговременно, чтобы угольная гавань въ Θεодоссiи была устроена съ возможнымъ для угля удобствомъ, съ механической выгрузкой его“. Семнадцатый сѣздъ (въ 1892 г) выслушалъ докладъ комиссiи, что въ Θεодоссiи портъ строится и будетъ принято во вниманiе устройство въ немъ угольной гавани. Изъ описанiй Θεодоссiйскаго порта мы имѣемъ лишь одно въ цитированномъ уже докладѣ г. Лисовскаго. Приводимъ это описанiе.

„Θеодоссiйскiй портъ, устройствомъ котораго предполагали замѣнить южную бухту Севастопольскаго порта, отходящую въ распоряженiе морскаго вѣдомства, открытъ въ 1895 г. Работы исполнены съ полнымъ успѣхомъ; портъ состоитъ изъ двухъ молвъ—защитнаго, длиною 300 саж. и широкаго, обдѣланнаго набережными, для приставанiя судовъ; вдоль берега устроены набережныя. Всего для причала судовъ имѣется таковыхъ 525 п. с. съ глубиною въ 24 ф., къ которымъ примыкаетъ около 44,000 кв. саж. портовой территорiи. Оборудование порта производится въ настоящее время управленiемъ желѣзной дороги и заключается въ прокладкѣ рельсовыхъ путей и въ устройствѣ складовъ для хлѣба и прочихъ товаровъ. Въ портѣ устроена казенная пристань для срочныхъ и грузовыхъ пароходовъ; кромѣ того имѣется еще пристань Р. О. П. и Т., въ которой пристають какъ пассажирскiе, такъ и грузовые пароходы этого Общества. Хотя южная бухта Севастопольскаго порта еще до сихъ поръ не закрыта для коммерческихъ судовъ, тѣмъ не менѣе, съ открытiемъ Θεодоссiйскаго порта, обороты его замѣтно возросли. Грузооборотъ 1894 г. по заграничной торговлѣ 8.770,000 п., каботажной 3.525,000 п., итого 12.295,000 п. Пришло судовъ по заграничному плаванiю 122, каботажному 796“.

Кромѣ доклада г. Лисовскаго, нѣкоторымъ пособiемъ для выясненiя оборудования Θεодоссiйскаго порта можетъ служить „Планъ расположенiя путей и зданiй въ Θεодос-

сійскомъ портѣ“, который, какъ было указано выше, при-сланъ Статистическому Бюро К.-Х.-С. желѣзной дорогой, вмѣстѣ съ подобными же планами Геническаго и Севастопольскаго портовъ.

V. Потійскій портъ.

Въ докладѣ г. Лисовскаго мы находимъ слѣдующее описаніе Потійскаго порта:

„Потійскій портъ расположенъ въ морѣ къ сѣверу отъ праваго, такъ называемаго сѣвернаго рукава р. Ріона. Портъ защищенъ двумя молами—сѣвернымъ, длиною 441 саж. и южнымъ длиною 282,5 саж., между молами проходъ въ 48 саж. Общая водная площадь гавани—65,000 кв. саж. дѣлится среднимъ моломъ, длиною въ 140 саж., на передовой портъ и гавань. Для нагрузки и выгрузки товаровъ служитъ только сѣверная сторона средняго мола; южная сторона, для предохраненія отъ размыва волненіемъ, имѣетъ подошву, прикрытую наброской изъ массивовъ. Вся каботажная торговля сосредоточивается на среднемъ молѣ, при длинѣ линіи причала въ 120 саж. Заграничная торговля сосредоточена на части сѣвернаго мола параллельной берегу, на протяженіи 170 саж., считая отъ головы. Глубина у входа доходитъ до 30 фут., вдоль линіи причала сѣвернаго мола 25—20 фут., въ передовомъ портѣ 18 фут., а въ гавани 18 и 16 фут. По сѣверному молу проложенъ рельсовый путь и вагоны подаются непосредственно къ борту судовъ; по среднему молу проложены двѣ пары рельсовъ. Грузы къ Потійскому порту доставляются Закавказскою ж. д. и мелкими каботажными судами—моремъ и по р. Ріону, которая судоходна на протяженіи 80 верстъ. Потійскій портъ открытъ для судоходства круглый годъ, но при сильныхъ W и SW вѣтрахъ разводится настолько большое волненіе, что стоянка судовъ въ передовомъ портѣ становится невозможною, а въ гавани—опасною. Портъ снабженъ въ достаточной мѣрѣ причальными бочками и тумбами; входъ обозначенъ створными огнями. Для склада товаровъ имѣются открытыя площади и магазинъ. Мѣстность отъ порта до ст. ж. д. на протяженіи 2 верстъ ровная и болотистая, мѣстами она занята складами марганца и каменнаго угля, амбарами для зерна, кукурузы и пр. Главными предметами отпускной торговли служатъ: марганецъ, хлѣбъ, лѣсъ, хлопокъ и проч. Грузооборотъ по заграничной

торговлѣ—12.547,000 пуд., каботажной—11.762,000 пуд., итого 24.309,000 п. Пришло судовъ заграничнаго плаванія—117, каботажнаго—493. Печальная репутація потійскаго порта, какъ вслѣдствіе неудачнаго расположенія входа, такъ и вслѣдствіе крайней ограниченности причальныхъ линій, ставитъ на первую очередь вопросъ о коренномъ переустройствѣ порта. Въ Министерствѣ Путей Сообщенія имѣются уже разработанные проекты улучшенія порта, заключающіеся въ вырытіи въ берегу особаго бассейна съ набережными и закрытіи существующаго входа и открытіи новаго на С. С. З.“.

На XXII сѣздѣ (въ 1897 г.) было постановлено: въ виду вывоза изъ Потійскаго порта марганцовой руды и лѣса, а въ будущемъ и желѣзныхъ рудъ, ходатайствовать объ улучшеніи означеннаго порта и объ уменьшеніи взимаемыхъ тамъ сборовъ. (Труды, отчетъ предсѣдателя LIV—LV). Въ отвѣтъ на это ходатайство, Министерство Путей Сообщенія предприняло слѣдующія мѣры *):

„Въ настоящее время предпринято произвести коренное переустройство Потійскаго порта съ цѣлью какъ увеличенія длины причальныхъ линій, такъ и улучшенія входа въ портъ и стоянки въ немъ судовъ. Съ весны будущаго 1899 года Потійское городское управленіе приступаетъ къ устройству въ Потійскомъ портѣ — на средства разрѣшеннаго городу и обезпеченнаго поступленіями $\frac{1}{2}$ коп. по Потійскому порту сбору займа—внутренняго бассейна, глубиною въ 24 фута и такого размѣра, чтобы была возможна въ немъ одновременная стоянка 8 большихъ пароходовъ. Для устройства же удобнаго входа въ портъ и для улучшенія условій стоянки судовъ въ аванъ портѣ, а равно для увеличенія въ немъ длины причальныхъ линій набережныхъ, Министерствомъ Путей Сообщенія предполагается переустроить также и внѣшнюю часть Потійскаго порта съ закрытіемъ существующаго нынѣ входа въ портъ и съ устройствомъ новаго входа съ сѣверо-запада. Имѣя въ виду необходимость скорѣйшаго переустройства внѣшнихъ сооруженій Потійскаго порта, Министерство Путей Сообщенія въ нынѣшнемъ году входило съ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ объ ассигнованіи необходимыхъ для переустройства внѣшнихъ сооруженій Потійскаго порта

*) По свѣдѣніямъ, полученнымъ Статистическимъ Бюро отъ комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ.

денежныхъ средствъ, но разрѣшенія на упомянутое ассигнованіе не послѣдовало“.... Что же касается ходатайства Съѣзда по вопросу объ уменьшеніи сборовъ, взимаемыхъ въ Потійскомъ портѣ, то, по увѣдомленію Министерства Путей Сообщенія, „рѣшеніе этихъ вопросовъ можетъ послѣдовать лишь путемъ соглашенія по этому вопросу между Министерствами: Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ и Путей Сообщенія“.

VI. Новороссійскій портъ.

Заимствуемъ изъ доклада г. Лисовскаго описаніе Новороссійскаго порта:

Новороссійская бухта вдается въ материкъ отъ юго-востока къ сѣверо-западу, занимая пространство въ 42 кв. версты; ширина входа въ бухту между мысомъ Дообъ и Суджукскою косою 8 верстъ; длина бухты отъ м. Дооба до р. Цемеса—14 верстъ. На мѣстѣ устроеннаго порта бухта суживается и между корнями моловъ имѣетъ ширину въ $2\frac{1}{4}$ вер. Рѣка Цемесъ не несетъ въ бухту заносовъ, такъ какъ близъ устья протекаетъ по низменной болотистой мѣстности, гдѣ имѣетъ весьма малое паденіе, а потому наносы осаждаются раньше достиженія ими устья. Гораздо больше наносовъ даютъ горныя рѣчки, протекающія черезъ городъ, главнымъ же образомъ рѣчка, впадающая у адмиралтейства. При продолжительныхъ дождяхъ р. Цемесъ выступаетъ изъ береговъ и затопляетъ всю низменность. Низменность эта состоитъ на значительную глубину изъ жидкаго ила съ небольшою примѣсью изъ голыша и ракушки; ниже этого слоя залегаетъ твердая скала. Глубина воды въ бухтѣ (до 90 ф.), за исключеніемъ 3 балокъ, вполне достаточная для самыхъ большихъ судовъ; въ настоящее время балки эти обозначены вѣхами, а входъ въ бухту маяками и створами. Новороссійская бухта открыта отъ юга-востока до юга-запада; развиваемое этими вѣтрами волненіе довольно сильно. Господствующій вѣтеръ въ бухтѣ NO, переходящій въ бору. Борою называется сильный сѣверо-восточный вѣтеръ съ порывами, направленіе которыхъ мѣняется отъ сѣвера къ востоку; этотъ вѣтеръ имѣетъ значительный уклонъ къ горизонту, производитъ короткія, крытыя волны, вершины которыхъ, заворачиваясь по вѣтру, покрываются пѣной. Срываемя вѣтромъ съ поверхности моря брызги уносятся далеко и зимою, при морозѣ, достигающемъ до 18° Ц., производятъ обледенѣніе судовъ и прибрежныхъ предметовъ. Въ Новороссійской бухтѣ

построены слѣдующія сооруженія: а) восточный и западный молы, длиною каждый по 500 с.; моллы эти защищают огражденную ими часть бухты въ $3\frac{1}{2}$ кв. версты отъ морскихъ вѣтровъ; входъ имѣетъ ширину—175 с. и глубину 35 ф. Вдоль сѣверо-восточнаго берега, примыкая къ моллу, устроена набережная длиною 240 с. глубиною 24 ф.; портовая территория въ 4 дес. имѣетъ достаточно мостовыхъ и около 4 вер. рельсовыхъ путей. Кромѣ того, благодаря устройству молловъ, весь берегъ достаточно защищенъ отъ волненія и можетъ быть утилизированъ для устройства пристаней. На сѣверо-западномъ берегу бухты имѣется 7 пристаней для приставанія морскихъ судовъ;—изъ нихъ первая служитъ для пароходовъ Р. О. П. и Т., вторая служитъ исключительно Обществу „Русскій Стандартъ“ для отправки нефти; остальные 5 пристаней построены Обществомъ Владикавказской жел. дор.; пристани эти выведены до глубины 25 ф. и первыя 4 служатъ для нагрузки зерновыхъ, а послѣдняя—нефтяныхъ грузовъ. Тѣмъ же обществомъ жел. дор. устроена цѣлая сѣть амбаровъ, грандіозный элеваторъ—откуда грузка зерна производится механически, помощью транспортеровъ, приводимыхъ въ движеніе электрическими двигателями. Имѣя въ виду, что Новороссійскъ расположенъ въ сторонѣ отъ порта и въ 4 верстахъ отъ ст. жел. дороги, являясь какъ-бы отрѣзаннымъ отъ нихъ и лишаясь, такимъ образомъ, своей законной доли участія въ ихъ экономическомъ ростѣ и преуспѣяніи, Министерство Путей Сообщенія предполагаетъ въ будущемъ году приступить къ устройству портовой территории и пристаней у самого города. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ—30.620.000 п., каботажной—7.150.000 п., итого 37.770.000 п. Пришло судовъ по заграничному плаванію 306, каботажному 788.

Въ этомъ описаніи отсутствуютъ нѣкоторыя свѣдѣнія по оборудованію порта амбарами, складами и т. п. Кромѣ того, въ приведенной выпискѣ изъ доклада г. Лисовскаго недостаточно подробно обрисована коммерческая дѣятельность порта и вообще отсутствуютъ нѣкоторыя свѣдѣнія, которыя удалось пополнить по даннымъ брошюръ „Портовья устройства Общества Владикавказской желѣзной дороги и обзоръ коммерческой дѣятельности дороги въ Новороссійскѣ“ (на 1 января 1891 г. и на 1 января 1896 г.). Изданіе Правленія Общества Вла-

дикавказской желѣзной дороги), а также по тѣмъ дополнительнымъ къ этой брошюрѣ даннымъ, которыя были сообщены Статистическому Бюро Управленіемъ Владикавказской желѣзной дороги. На основаніи всего этого матеріала, получилась возможность составить полную картину Новороссійскаго порта, его оборудованія погрузочными средствами и его коммерческой дѣятельности.

„Менѣе девяти лѣтъ тому назадъ, въ 1887 году, Новороссійскъ отпускалъ ничтожное количество хлѣбныхъ грузовъ—около 7.500 пуд. Какъ портъ, онъ предоставлялъ въ ту пору лишь благопріятныя условія для развитія гавани въ будущемъ, но не имѣлъ никакихъ приспособленій, которыя давали бы ему право на это названіе, если не считать небольшой деревянной пристани Общества „Русскій Стандартъ“. Число заходившихъ въ него судовъ было соотвѣтственно ничтожно. Нѣсколько пароходовъ, поддерживавшихъ срочные рейсы и каботажныхъ парусниковъ, случайно заворачивавшихъ въ гавань—таковъ былъ оборотъ судовъ въ Новороссійской бухтѣ—Рѣзкій поворотъ въ исторіи Новороссійска начинается съ половины 1888 года. Въ іюль этого года была окончена постройка Новороссійской вѣтви и первой пристани Общества Владикавказской желѣзной дороги, а 8-го августа Новороссійскъ открылъ свою дѣятельность, какъ новый русскій портъ, приходомъ перваго парохода „Мингрелія“ („Портовые устройства“ и т. п. стр. 5).

„Съ открытіемъ Петровской вѣтви въ 1894 г. количество грузовъ, совершающихъ пробѣгъ по Владикавказской желѣзной дорогѣ, увеличилось транзитными товарами изъ Закаспійскаго края и Закавказья, изъ перваго—главнымъ образомъ, грузами хлопка и риса, идущими въ Ростовъ, изъ втораго—исключительно нефти и продуктовъ ея обработки. Наконецъ молодая, но быстро развивающаяся нефтяная промышленность въ Грозномъ уже повліяла на коммерческую физіономію Новороссійска, создавъ въ немъ цѣлый городокъ приспособленій для приѣма и отправки нефтяныхъ продуктовъ. Съ особенною силою это новое направленіе въ Новороссійскомъ экспортѣ начинается съ половины ноября 1895 г., когда вслѣдствіе внезапнаго размыва закавказской желѣзной дороги, Бакинскіе нефтяные заводы оказались надолго отрѣзанными отъ Чернаго моря, и на долю Владикавказской дороги выпала трудная задача по отправкѣ Бакинскихъ грузовъ“ (id. стр. 7).

Оборудованіе порта погрузочными средствами на основаніи брошюры правленія Владикавказской желѣзной дороги представляется въ такомъ видѣ:

„Прибывающіе въ Новороссійскъ грузы только въ очень рѣдкихъ случаяхъ могутъ безостановочно направляться къ пристани, къ ожидающему ихъ пароходу. Большею частью, вслѣдствіе неприбытія пароходовъ или по другимъ причинамъ приходится временно выгружать вагоны на склады, съ тѣмъ чтобы вновь нагружать ихъ, когда представится возможность подавать товары на пристань. Такое положеніе товаро-станціонныхъ операцій, по мѣрѣ развитія ихъ, вызывало скопленіе въ Новороссійскѣ вагоновъ и, кромѣ того, требовало большого контингента рабочихъ для ручной нагрузки и выгрузки ихъ“ (id., стр. 8). Для устраненія этого недостатка, „къ существовавшему уже съ начала движенія по Новороссійской вѣтви четырнадцати каменнымъ амбарамъ, вмѣстимостью въ 4.760,000 п.— были пристроены 8 элеваторныхъ башенъ и кромѣ того, въ періодъ времени съ апрѣля 1891 года по октябрь 1894 года сооруженъ большой силосный амбаръ-элеваторъ на 3.000,000 п. (id., стр. 8—9).

„Новороссійскій силосный амбаръ-элеваторъ, по типу своего устройства, принадлежитъ къ американской системѣ. Въ видахъ безопасности отъ огня, онъ построенъ исключительно изъ камня, кирпича и желѣза и состоитъ изъ трехъ корпусовъ: двухъ боковыхъ и средняго съ доминирующей надъ зданіемъ башней“ (id., стр. 9—10).

„Поданное къ элеватору въ вагонахъ зерно ссыпается одновременно въ 32 воронки, по вагону на каждую, откуда поступаетъ на резиновые ленты или, иначе, продольные транспортеры. Съ транспортеровъ оно сбрасывается въ черпаки на безконечной лентѣ или норіи, и со скоростью 6,000 пуд. въ часъ поднимается въ девятый этажъ на высоту около 15 сажень. Въ девятомъ этажѣ черпаки сбрасываютъ его въ зерновые воронки надъ вѣсами, откуда, пройдя черезъ вѣсы, оно опускается въ седьмой этажъ и поступаетъ на поперечные транспортеры, съ поперечныхъ на продольные, идущіе надъ силосами, а съ продольныхъ въ соотвѣтствующій силосъ.— Попутное взвѣшиваніе зерна производится механически сотенными вѣсами, и точно также механическимъ способомъ можетъ быть произведена по желанію владѣльца, очистка и сортировка зерна, т. е. пропусканіе его черезъ рѣшета для отдѣленія пыли и другого сора и черезъ особые приборы, сортирующіе хлѣбъ“ (id., стр. 10).

Кромѣ главнаго элеватора, имѣются еще 8 пятиэтажныхъ башенъ для элеваторовъ при каменныхъ амбарахъ и магистральные транспортеры для подачи зерна изъ каменныхъ амбаровъ въ элеваторъ и черезъ элеваторъ на пристань.

„Для причала судовъ какъ для выгрузки, такъ и для загрузки, въ Новороссійскѣ кромѣ пристани Общества „Русскій Стандартъ“ сооружены 4 пристани Владикавказской ж. дор. Всѣ эти пристани расположены перпендикулярно къ берегу и представляютъ по этому двойную линію причала. Онѣ построены изъ дерева, и только головныя части двухъ пристаней сдѣланы желѣзныя. Глубина у этихъ пристаней достигаетъ 28 фут., а разстояніе между пристанями составляетъ около 70 сажень.

Изъ четырехъ пристаней Владикавказской дороги двѣ имѣютъ длину около 150 саж. и двѣ около 130, при ширинѣ отъ 8 до 10 саж. Вслѣдствіе этого у каждой пристани можетъ грузиться одновременно четыре парохода, по два у каждой линіи причала, причемъ ближайшій къ берегу пароходъ стоитъ на 16 футовой глубинѣ и для догрузки подвигается впередъ (мористѣ), смотря по величинѣ осадки подъ вліяніемъ принятаго груза“ (ib., стр. 19).

Въ присланной Правленіемъ Владикавказской желѣзной дорогой брошюрѣ о портовыхъ устройствахъ Общества Владикавказской желѣзной дороги, на 19 стр. приписаны слѣдующія свѣдѣнія о пристаняхъ:

„Въ 1899 году было произведено землечерпаніе у пристаней, причемъ грунтъ вынутъ настолько, что на мѣстахъ стоянки вторыхъ пароходовъ глубина воды отъ 18 до 24 фут. Въ настоящее время одновременно можетъ грузиться или выгружаться у всѣхъ пяти пристаней 20 пароходовъ“.

Эти извлеченія изъ брошюры о Новороссійскомъ портѣ мы пополняемъ тѣми свѣдѣніями, которыя были получены Статистическимъ Бюро изъ Управленія Владикавказской желѣзной дороги:

„Въ данное время *) въ Новороссійскѣ имѣется для разгрузки пароходовъ, прибывающихъ сюда съ разнымъ грузомъ, три паровыхъ катучихъ крана, изъ коихъ два подъемной силой по 180 пудовъ

*) Эти свѣдѣнія относятся къ 1896 г.

и одинъ 720 пудовъ, кромѣ того, въ концѣ пристани № 2-й установленъ постоянный ручной кранъ на 150 пуд.; въ тѣхъ случаяхъ, когда вѣсъ привезеннаго груза превосходитъ максимумъ подъемной силы крановъ желѣзной дороги, пользуются услугами казеннаго плавучаго крана, находящагося въ вѣдѣніи начальника работъ по сооруженію Новороссійскаго порта; подъемная сила этого крана равна 40 тоннамъ. Для успѣшной механической погрузки хлѣбныхъ грузовъ въ суда имѣется кромѣ деревянной эстакады на 1-ой пристани, еще на двухъ транспортныя галереи съ четырьмя транспортерами зерна. Въ настоящее время у имѣющихся 5 пристаней одновременно можно грузить и выгружать 20 большихъ океанскихъ пароходовъ съ осадкой отъ 18 до 28 англійскихъ футовъ“.

Изъ того же сообщенія Правленія желѣзной дороги заимствуемъ еще нѣкоторыя свѣдѣнія о Новороссійскомъ портѣ.

Городское Управленіе не затрачивало никакихъ средствъ на портовые сооруженія; затраты Государственнаго Казначейства на эту надобность неизвѣстны Правленію. Общество Владикавказской желѣзной дороги израсходовало на устройство всѣхъ сооруженій въ ихъ современномъ видѣ свыше 6.500,000 руб.

„Въ настоящее время Новороссійскъ приспособленъ принимать ежедневно до 500 вагоновъ и столько же отпускать; въ дальнѣйшемъ, при возникновеніи нужды въ большемъ развитіи пріемоспособности станціи, предполагено соорудить еще одинъ каменный элеваторъ емкостью до 3.000,000 пуд. и цѣлый рядъ деревянныхъ и желѣзныхъ зернохранилищъ“.

Грузооборотъ ст. Новороссійскъ по присланнымъ Управленіемъ свѣдѣніямъ помѣщенъ въ слѣдующей таблицѣ:

Грузооборотъ станціи Новороссійскъ за періодъ 1888—1899 года.

Годъ	И Ф И Б Ы Л Е О				О Т П Р А В Л Е Н И О			
	Хлѣбныхъ грузовъ	Разныхъ		Нефляныхъ грузовъ	Хлѣбныхъ грузовъ	Разныхъ		Нефляныхъ грузовъ
		Изъ—за границы	Изъ Россіи Моремъ. По жел. дорогъ			Изъ—за границы	Изъ Россіи Моремъ. По жел. дорогъ	
1888	2.807.304	—	—	—	2.245.662	—	—	—
1889	20.316.600	—	—	—	18.894.537	—	—	—
1890	32.223.340	—	—	—	30.047.657	—	—	—
1891	20.393.223	—	—	—	21.684.245	—	—	—
1892	19.018.853	—	—	—	15.523.775	—	—	—
1893	27.072.144	90.453	785.453	4.918.898	24.850.856	87.528	1.511.644	1.403.278
1894	27.981.245	248.075	426.066	1.963.029	30.454.588	113.095	1.505.753	1.663.356
1895	36.172.474	453.813	448.080	2.796.844	37.316.439	110.089	1.301.126	2.570.338
1896	35.483.046	496.272	1.959.969	3.178.484	32.214.543	500.393	1.878.427	2.879.781
1897	15.552.406	1.836.745	609.600	4.536.324	17.477.299	312.310	2.271.215	3.286.676
1898	17.850.323	1.588.088	1.839.175	4.288.107	16.510.435	199.606	3.900.590	2.898.654
				299.701				333.539

Главнѣйшими предметами ввоза въ Новороссійскъ изъ—за границы
являются слѣдующіе:

	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	пуды	пуды	пуды	пуды
Земледѣльческія орудія и машины	140.365	311.749	106.543	559.732
Гастрономическіе товары	9.034	11.280	23.338	12.874
Цементъ	16.549	4.114	14.786	—
Пробковое дерево	1.902	—	6	131
Стекло	6.396	2.492	1.044	1.279
Желѣзо и желѣзныя издѣлія	51.570	579.230	852.922	98.666
Табакъ	1.600	—	—	—
Инструменты разныя	341	991	2.130	3.195
Кирпичъ и черепица	72.611	232.916	101.024	197.204
Бакалейныя товары	8.828	5.308	—	—
Вино	—	—	4.021	4.851
Итого	323.203	1.166.892	1.138.793	1.015.432

Движеніе судовъ въ Новороссійскомъ портѣ видно изъ
слѣдующей таблицы:

Распредѣленіе по національностямъ пароходовъ дальняго плаванія,
посѣтившихъ Новороссійскій портъ.

Національности	Число пароходовъ по годамъ										
	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Англійскихъ	18	130	212	129	117	137	178	240	270	128	89
Греческихъ	1	7	3	11	3	37	38	35	39	28	30
Французскихъ	1	2	10	19	12	26	26	35	58	43	45
Датскихъ	—	1	7	12	14	16	10	14	16	—	9
Итальянскихъ	—	1	1	5	2	11	11	11	19	21	19
Норвежскихъ	—	6	7	3	3	2	4	1	2	5	4
Германскихъ	—	4	—	6	3	6	4	2	8	8	13
Турецкихъ	—	—	—	3	—	11	13	14	3	3	6
Русскихъ	—	1	—	3	—	—	6	3	1	1	2
Австрійскихъ	—	1	—	2	1	2	2	1	5	9	11
Шведскихъ	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—
Испанскихъ	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
Голландскихъ	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	—
Американскихъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бельгійскихъ	—	—	—	—	—	—	—	2	4	1	—
Всего	20	153	241	193	155	248	293	362	428	249	228

Слѣдующая таблица даетъ представленіе о портовыхъ сборахъ, взимаемыхъ въ Новороссійскомъ портѣ:

Такса сбора со всѣхъ грузовъ, кромѣ хлѣбныхъ.

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТЪ.	СБОРЪ		Съ какой единицы
	Руб.	Коп.	
За подвозку грузовъ съ общей товарной станціи къ пристани и подачу на бортъ парохода или судна, стоящаго у пристани, а равно за приѣмку съ борга парохода или судна и подвозку къ общей товарной станціи:			
а) Со всѣхъ вообще товаровъ, кромѣ хлѣбныхъ и нижепоименованныхъ	—	1.50	съ пуда
б) Съ минеральнаго топлива, соли и другихъ коносаментовъ, особо поименованныхъ въ таксѣ, утвержденной Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ съ 31 мая 1895 года	—	0.75	съ пуда
в) Съ шпаль деревянныхъ	—	3.50	со штуки
г) Съ дровъ	1	50.00	съ куб. с.
д) Съ машинныхъ частей, ящиковъ, бочекъ (съ виномъ, спиртомъ, сахаромъ и пр.) и всѣхъ вообще другихъ предметовъ, вѣсомъ отъ 15 до 50 пудовъ въ одной штукѣ	—	2.50	съ пуда
е) Со всѣхъ предметовъ, вѣсомъ отъ 50 до 150 пудовъ въ одной штукѣ	—	5.00	съ пуда
ж) Съ предметовъ, вѣсомъ болѣе 150 пуд. или объемомъ коихъ несоразмѣрно великъ по отношенію къ вѣсу и требуетъ значительнаго числа рабочихъ или особыхъ приспособленій	по соглашенію	—	—
з) Съ камня не въ дѣлѣ и лѣсныхъ матеріаловъ, вѣсомъ въ одной штукѣ до 15 пудовъ	—	0.75	—
и) За домашній скоть: мелкій	—	5.00	съ головы
” ” ” крупный	—	20.00	съ головы

Сдѣланныя выписки далеко не исчерпываетъ всего богатства матеріала, заключающагося въ брошюрѣ Правленія Владикавказской желѣзной дороги; желающіе болѣе подроб-

но познакомиться съ Новороссійскимъ портомъ, найдутъ въ этой брошюрѣ весьма подробное описаніе устройства и всѣхъ сторонъ его коммерческой дѣятельности.

VII. Николаевскій портъ.

Въ докладѣ г. Лисовскаго находится слѣдующее подробное описаніе Николаевского порта:

„Очаковскій каналъ въ Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ прорытъ главнымъ образомъ въ интересахъ Николаевского коммерческаго порта; онъ имѣетъ длину 7 вер. 100 с., ширину отъ 50 до 55 с. глубину 20 фут. Къ углубленію канала было приступлено въ 1885 г. Съ основаніемъ въ 1861 году коммерческаго порта въ Николаевѣ, торговое значеніе его стало быстро возрастать. Существовавшій, такъ называемый Очаковскій баръ съ глубиною 16 фут. вызывалъ необходимость перегружать на барѣ почти всѣ пароходы и часть парусныхъ судовъ, причемъ перегрузка эта вызывала накладной расходъ, достигавшій въ годы значительнаго отпуска до 400,000 р. Углубленіемъ Очаковского бара до 20 фут. достигли того, что 70% пароходовъ, посѣщающихъ Николаевскій портъ, и всѣ парусныя суда проходятъ по каналу безъ перегрузки. Принимая во вниманіе, что осадка судовъ, посѣщающихъ Николаевъ, достигаетъ въ полномъ грузу 24 фут. и даже, какъ исключеніе, 26 фут., было бы желательно и каналу придать глубину въ 26 фут. Представители николаевской торговли въ послѣднее время усиленно ходатайствуютъ объ увеличеніи глубины канала. Николаевскій коммерскій портъ расположенъ съ южной стороны города въ мѣстности, называемой „Попова балка“, и состоитъ изъ открытой въ 1890 г. набережной, длиною 550 саж., предназначенной для заграничной торговли, и изъ каботажной гавани. Рѣка Бугъ противъ порта имѣетъ около 2—2¹/₂ в. ширины и постепенно уширяется къ устью. Глубина передъ набережной—22 фут. По Бугскому лиману она повсюду также не менѣе 22 фут. Вода солоноватая. Среднее время вскрытія отъ льда—5 марта, а замерзанія—9 декабря, такъ что естественная навигація продолжается въ году 280 дней (239—303). Помощью заведеннаго парохода-ледокола навигаціонный періодъ въ настоящее время удлиненъ. Толщина льда зимою обыкновенно доходитъ до 6—8 вершковъ, а въ исключительные годы до 13—14 верш. Портовая

территорія отъ 44—50 саж. ширины занимаетъ площадь въ 28,800 кв. саж., изъ которыхъ вымощены 13,200 кв. саж. На ней управленіемъ Х.-Н. ж. д. устроенъ элеваторъ. За портовой территоріей на берегу, возвышающемся на 8—12 саж. надъ р. Бугомъ, расположены по улицамъ Заводской и Мельничной хлѣбные магазины, общюю вмѣстимостью на $1\frac{1}{4}$ четвертей. По этимъ улицамъ проходятъ пути Х.-Н. ж. д. съ развѣтвленіями къ магазинамъ. Изъ города въ портъ ведутъ четыре спуска. Внизу проложена портовая вѣтвь ж. дор. на портовую территорію и на набережныя. Въ портѣ имѣется 5 частныхъ подвижныхъ паровыхъ крановъ силою отъ 2—5 тоннъ и одинъ частный же плавучій кранъ силою до 25 тоннъ. Углубленное передъ набережною пространство ограждено съ востока для защиты отъ заносовъ изъ ручья Половой балки молотъ или полузапрудой, на головѣ которой помѣщенъ сигнальный огонь. Набережная соединяется съ каботажною гаванью мощеною дорогою. Каботажная гавань состоитъ изъ мола, ограждающаго ее отъ наиболѣе опасныхъ SWS и SO вѣтровъ. Площадь мола 13,500 кв. саж. Углубленная до 16 ф. водная площадь внутри гавани составляетъ 16,160 кв. саж. На молъ проведена вѣтвь ж. дор. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ 87.461,000 п. каботажной 5.997,000 пуд.; итого—93.458,000 п. Пришло судовъ по за граничному плаванію 625, каботажному 688“.

Кромѣ этого описанія Николаевского порта, сооруженія его и оборудованіе погрузочными средствами видны изъ тѣхъ плановъ, которые изданы Управленіемъ Харьковско-Николаевской желѣзной дороги и начальникомъ работъ Николаевского порта и имѣются въ распоряженіи Статистическаго Бюро.

Наконецъ, имѣется богатый статистическій матеріалъ о торговлѣ Николаевского порта, движеніи судовъ и грузовъ, о фрахтахъ и портовыхъ сборахъ. За три послѣдніе года эти свѣдѣнія получены Статистическимъ Бюро отъ Николаевской портовой таможни, а за болѣе ранній періодъ времени—изъ „Статистическихъ свѣдѣній по Николаевскому порту“ (составлено начальникомъ работъ Николаевского порта). Приводимъ эти свѣдѣнія въ таблицахъ:

А. Грузооборотъ Николаевскаго порта.

Табл. 1.

Общія свѣдѣнія о торговлѣ Николаевскаго порта.

РОДЪ ТОРГОВЛИ	1888г.	1889г.	1890г.	1891г.	1892г.
	Т ы с я ч и п у д о в ъ				
А) Заграничная морская.					
Отправлено	48.625	34.668	37.839	31.250	16.524
Привезено	877	715	336	765	497
Итого заграничная торговля .	49.502	35.383	38.175	32.015	17.021
Б) Каботажная.					
Отправлено	3.406	1.910	1.896	2.181	1.329
Привезено	3.157	3.645	3.808	4.100	3.807
Итого каботажная торговля .	6.563	5.555	5.704	6.281	5.136
В) Рѣчная.					
Отправлено	214	446	995	1.028	689
Привезено	1.858	2.678	1.802	10.146	7.735
Итого рѣчная торговля . . .	2.072	3.124	2.797	11.174	8.424
Всего заграничная, каботажная и рѣчная торговли:					
Отпускъ	52.245	37.024	40.730	34.459	18.542
Привозъ	5.892	7.038	5.946	15.011	12.039
Всего отпускъ и привозъ . . .	58.137	44.062	46.676	49.470	30.581

Табл. 2.

Морская заграничная торговля Николаевского порта за 62—92 годъ.

Г о д ы	Отправлено		Привезено		Въ томъ числѣ				Всего отправлено и привезено	
	Количество тыс. пудовъ	На сумму тыс. рублей	Количество тыс. пудовъ	На сумму тыс. рублей	Уголь каменный	Чугунъ, желѣзо, сталь и изделия изъ нихъ	Цементъ	Кирпичъ, черепица и пр.	Количество тыс. пудовъ	На сумму тыс. рублей
1862	—	136	—	4	17	—	—	—	—	140
1863	—	264	—	9	—	—	—	—	—	273
1864	—	1.733	—	86	—	—	—	—	—	1.819
1865	—	4.307	—	127	239	—	—	—	—	4.434
1866	—	5.785	—	82	41	—	—	—	—	5.867
1867	—	10.823	—	27	63	—	—	—	—	10.859
1868	—	4.291	—	103	332	—	—	—	—	4.394
1869	—	3.490	110	118	106	—	—	—	—	3.608
1870	—	5.946	03	28	—	—	—	—	—	5.968
1871	—	9.073	153	49	127	—	—	—	—	9.122
1872	—	10.335	962	943	223	675	—	—	—	11.278
1873	—	5.291	36	209	16	—	—	—	—	5.490
1874	—	10.148	824	683	597	180	—	—	—	10.831
1875	9.219	8.171	2.293	2.428	1.007	64	—	—	11.512	10.599
1876	12.090	12.142	2.045	3.071	741	55	—	—	14.135	15.213
1877	5.889	7.034	98	265	36	5	—	—	5.952	7.299
1878	33.558	32.290	1.142	468	1.035	12	—	—	34.700	32.758
1879	33.478	34.676	1.405	647	1.158	88	79	—	34.883	35.323
1880	16.500	21.879	863	791	263	67	152	—	17.363	22.670
1881	16.924	22.096	660	660	214	138	181	—	17.584	22.756
1882	13.789	16.127	251	340	—	115	39	—	14.040	16.467
1883	5.620	16.070	328	411	17	—	47	—	15.948	16.481
1884	17.980	17.083	521	552	211	147	42	—	18.501	17.640
1885	16.876	14.829	372	370	191	56	32	—	17.248	15.199
1886	14.732	12.276	560	1.480	197	137	16	—	15.292	13.756
1887	32.668	29.367	573	856	—	71	—	—	33.241	30.223
1888	48.625	39.182	877	349	843	20	—	4	49.502	39.531
1889	34.668	29.215	715	528	466	180	3	43	35.383	29.694
1890	37.839	32.155	336	276	160	104	20	37	38.175	32.431
1891	31.250	31.462	765	530	134	68	—	—	32.015	32.165
1892	16.524	13.057	497	521	—	252	—	—	17.021	13.578

Каботажная торговля Николаевского порта за 1878—1892 г.

Табл. 3.

Г о д ы	Всего привезено товаров, тысячъ пуд.	Въ томъ числѣ главныхъ по количеству							Всего вывезено товаров, тысячъ пуд.	Въ томъ числѣ							Всего по привозу и вывозу тысячъ пуд.
		Соль	Хлѣбъ и мука	Камен. уголь и антр.	Лѣсной то-варь	Чугун. и жел. съ изд.	Це-ментъ	Керо-сипъ		Зерно и сѣмя	Мука	Са-харъ	Шерсть	Лѣсъ	Ка-мень	Чугун. и жел. издѣл.	
1878	3.179	1.690	—	742	—	117	17	12	1.711	1.130	83	41	21	—	—	—	4.890
1879	3.178	1.248	—	758	318	147	13	23	2.674	135	55	52	17	—	—	—	5.852
1880	2.446	1.322	—	1.183	—	178	14	45	1.971	955	73	580	41	—	—	—	6.217
1881	3.226	960	64	1.260	9	118	46	38	1.355	741	29	116	30	—	60	83	4.581
1882	2.168	1.015	39	1.044	—	—	—	69	1.026	980	41	—	—	—	—	—	3.194
1883	3.140	1.120	42	1.165	—	146	95	26	2.054	1.732	28	21	45	21	46	26	5.195
1884	3.507	1.020	45	1.238	—	137	101	119	2.488	1.820	48	74	61	46	258	—	5.695
1885	3.627	1.261	33	1.124	—	138	68	141	2.131	1.408	74	—	22	40	29	37	5.658
1886	3.971	1.240	62	1.125	—	209	184	115	2.482	1.251	38	—	73	69	414	42	6.453
1887	3.484	1.009	34	894	—	174	188	242	3.862	1.815	66	—	52	48	906	106	7.346
1888	3.157	330	64	704	3	246	192	504	3.406	1.351	93	300	19	74	532	25	6.563
1889	3.645	748	24	735	22	225	127	491	1.910	535	60	362	22	4	596	48	5.555
1890	3.808	532	62	956	17	196	192	482	1.896	1.026	48	305	27	19	13	72	5.704
1891	4.100	609	24	909	8	260	138	633	2.181	828	27	471	—	48	—	199	6.281
1892	3.807	452	35	1.186	29	156	146	602	1.329	85	113	108	16	15	—	154	5.136

Рѣчная торговля Николаевского порта.

	1888	1889	1890	1891	1892
	Тысячи пудовъ.				
Отпускъ.					
Отпущено	214	446	1.013	1.028	685
Въ томъ числѣ каменнаго угля и кокса.	15	115	24	40	36
Соли	8	20	22	115	50
Привозъ.					
Привезено	1.898	2.678	1.837	10.146	7.732
Въ томъ числѣ каменнаго угля и кокса.	4	89	27	60	870
Соли	54	132	109	60	110

ВЪДОМОСТЬ

о привозѣ товаровъ изъ-за границы чрезъ Николаевскую таможену въ 1896, 1897 и 1898 гг.

№ по порядку	Наименованіе товаровъ	ПРИВЕЗЕНО ТОВАРОВЪ					
		въ 1896 г.		въ 1897 г.		въ 1898 г.	
		пуды	ф.	пуды	ф.	пуды	ф.
1	Коринки	581.414	4	—	—	—	—
2	Вина винограднаго	682	—	595	12	660	33
3	Дровъ	138.000	—	25.511	6	и 281 ¹ / ₂ бут. 4.800	—
4	Столярной работы	340	31	1.270	33	415	8
5	Глины въ заводскомъ видѣ употребляемой	31.283	—	43.319	37	10.342	10
6	Камней простыхъ, подправленныхъ обтескою	23.955	30	8.642	24	9.254	27
7	Камней въ простыхъ издѣліяхъ, каменнотесной работы	10.068	5	1.439	38	120	22
8	Кирпича обыкновеннаго и огнепостояннаго и черепицы кровельной	770.601	—	1.090.167	38	839.742	28
9	Тиглей графитовыхъ	231	7	4.413	17	2.075	7
10	Стекла матоваго бѣлаго	5.546	39	118	27	—	—
11	Угля каменнаго и древеснаго	13.773	—	—	—	—	—
12	Химическихъ продуктовъ	94	23	119	3	475	5
13	Масла деревяннаго и проч.	333	11	101	27	57	6
14	Красильныхъ глинъ	4.665	20	453	26	139	21
15	Желѣза и стали сортовыхъ, листоваго и фасоннаго	179.440	23	399.529	16	309.987	15
16	Чугуна не въ дѣлѣ	160.814	18	590.832	1	395.210	26
17	Мѣди въ листахъ	89	37	8.400	20	398	19
18	Свинцу въ свинкахъ	2.104	13	—	—	347	33
19	Мѣдныхъ издѣлій	319	7	448	22	1.312	34
20	Чугунныхъ издѣлій	2.291	13	24.248	33	57.906	—
21	Желѣзн. издѣлій котельн. работы	7.893	12	20.018	31	9.187	39
22	„ „ обдѣланныхъ	17.202	10	20.242	17	18.687	23
23	Издѣлій изъ листоваго желѣза крашенныхъ	676	37	139	13	467	33
24	Проволочныхъ издѣлій мѣдныхъ	276	23	770	9	835	38
25	Инструм. ручныхъ для ремесль	753	29	1.116	34	207	20
26	Машинъ и частей машинъ	170.370	4	192.517	16	205.831	5
27	Вѣсовъ съ приборами	654	—	1.478	20	541	20
28	Аппаратовъ и принадлежностей для электрическ. освѣщенія	440	—	417	27	671	11
29	Бичевокъ изъ манильской пеньки	919	—	704	4	—	—
30	Сѣры	—	—	112.241	9	—	—
31	Апельсинъ	—	—	103	14	218	38
32	Прочихъ товаровъ	21.691	24	5.554	21	13.661	6
	Всего	2.146.924	20	2.554.917	35	и 833 к. вер. и 583 бут. 1.884.257	7
						и 864 ¹ / ₂ б.	

ВѢДОМОСТЬ

о вывозѣ товаровъ за границу чрезъ Николаевскую таможенную въ 1896, 1897 и 1898 годахъ.

№ по порядку	Наименованіе товаровъ	ВЫВЕЗЕНО ВЪ ПУДАХЪ					
		1896 г.		1897 г.		1898 г.	
		Изъ г. Нико- лаева	Съ Варва- ровской пристани	Изъ г. Нико- лаева	Съ Варва- ровской пристани	Изъ г. Нико- лаева	Съ Варва- ровской пристани
1	Пшеницы	35.795.709	4.052.363	36.652.487	2.955.882	31.635.880	1.927.424
2	Ржи.	13.332.857	1.565.111	11.117.971	1.235.686	5.905.909	748.817
3	Ячменя	8.376.926	1.561.841	11.594.684	4.961 506	11.850.085	4.439.217
4	Овса.	889.600	—	353.840	—	296.185	—
5	Отрубей	66.765	—	94.082	—	121.742	—
6	Муки пшеничной	46.616	—	29.400	—	5.000	—
7	Сѣмя льняного .	1.369.600	—	2.672.457	28.680	559.589	—
8	Рапса и сурѣпы	457.659	77.505	318.672	216.769	393.431	401.949
9	Макухи	390.909	—	144.722	—	193.965	1 060
10	Сахара (блага .	766.962	—	171.841	—	123.963	—
	песку желтаго	173.235	—	55.252	—	51.291	—
11	Лѣсн. матеріала	90.000	—	154.000	—	—	—
12	Марганц. руды.	—	—	130.300	—	205.700	133.300
13	Проч. товаровъ.	9.484	—	37.106	—	75.857	—
Итого.		61.766.322	7.256.820	63.526.814	9.398.523	51.418.588	7.657.452
		69.023.142		72.925.337		59.076.040	

В. Движеніе судовъ въ Николаевскомъ портѣ.

Табл. 1.

Свѣдѣнія о пришедшихъ въ Николаевъ судахъ.

Названіе судовъ	1888 г.			1889 г.			1890 г.			1891 г.			1892 г.		
	Число судовъ	Вмѣстимость въ тоннахъ		Число судовъ	Вмѣстимость въ тоннахъ		Число судовъ	Вмѣстимость въ тоннахъ		Число судовъ	Вмѣстимость въ тоннахъ		Число судовъ	Вмѣстимость въ тоннахъ	
		Общая	Средн. 1 судна		Общая	Средн. 1 судна		Общая	Средн. 1 судна		Общая	Средн. 1 судна		Общая	Средн. 1 судна
А. Заграничн. судоходство.															
Паровыя	400	453.320	1.133	393	346.446	1.183	302	381.244	1.262	273	326.956	1.197	151	301.789	1.998
Парусныя	13	3.752	289	7	1.330	176	4	434	09	13	1.314	101	6	1.654	276
Итого загран. судоход.	413	457.072	—	300	347.776	—	306	381.678	—	286	328.270	—	157	303.443	—
Б. Каботажн. судоходство.															
Паровыхъ	369	118.540	321	357	117.312	329	370	122.528	331	436	110.448	253	578	170.570	—
Итого каботажн. парусныхъ и буксирныхъ . .	233	9.930	—	240	10.634	—	216	8.582	—	200	4.217	—	151	9.156	—
Всего каботажъ .	602	128.470	—	597	127.946	—	586	131.110	—	636	114.665	—	729	179.726	—
В. Рѣчное судоходство.															
Паров., кромѣ букс. парох.	211	34.604	164	215	34.126	159	215	34.188	159	178	—	—	423	—	—
Парусныя	359	7.050	20	594	12.242	21	487	10.714	22	1.242	—	—	501	—	—
Буксирныя баржи	78	—	—	161	—	—	125	—	—		—	—	—	106	—
Итого рѣчное судоход.	648	41.654	—	970	46.368	—	827	44.902	—	1.420	—	—	1.030	—	—
Всего заграничн., каботажное и рѣчн. судоход.	1.663	627.196	—	1.867	522.090	—	1.719	557.690	—	2.342	442.935	—	1.916	483.169	—

Свѣдѣнія о прибывшихъ изъ—за границы къ Николаевскому порту
судовъ въ 1896, 1897 и 1898 гг.

Въ 1896 году:

	Паров.	Парус.
Всего въ приходѣ судовъ заграничнаго плаванія .	459	15
Изъ нихъ: Русскихъ	3	—
Иностранныхъ	456	15

Въ 1897 году:

Всего въ приходѣ судовъ заграничнаго плаванія .	472	1
Изъ нихъ: Русскихъ	4	—
Иностранныхъ	468	1

Въ 1898 году:

Всего въ приходѣ судовъ заграничнаго плаванія .	381	2
Изъ нихъ: Русскихъ	1	1
Иностранныхъ	380	1

Табл. 3.

Свѣдѣнія объ отошедшихъ изъ Николаевского порта судахъ.

Названіе судовъ	1888 г.		1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.	
	Число	Вмѣстим. въ тоннах.	Число	Вмѣстим. въ тоннах.	Число	Вмѣстим. въ тоннах.	Число	Вмѣстим. въ тоннах.	Число	Вмѣстим. въ тоннах.
А. Заграничное плаваніе.										
Пароходы . . .	400	453.320	293	346.446	300	380.634	272	326.946	149	297.235
Парусныя суда .	13	3.752	7	1.330	4	434	15	1.694	6	1.654
Итого загранич. судоходства . .	413	457.072	300	347.776	304	381.068	287	328.640	155	298.889
Б. Каботажное плаваніе										
Пароходы . . .	328	117.380	329	112.082	352	116.062	423	108.016	577	170.570
Парусныя суда .	62	3.010	50	2.452	59	2.790	84	2.090	137	9.156
Баржи	132	—	90	—	64	—	43	—	12	—
Итого каботаж.	528	120.390	469	114.534	475	118.852	550	110.106	726	179.726
В. Рѣчное плаваніе.										
Пароходы . . .	256	40.770	222	34.910	215	33.812	567	—	201	—
Парусныя суда .	26	492	84	1.761	91	2.328	90	—	453	—
Баржи	18	1.162	29	2.884	73	9.786		—	114	—
Итого рѣчного судоходства . .	300	42.424	335	39.555	379	45.926	657	—	768	—
Всего загранич., каботажн. и рѣч- ное судоходства.	1241	619.886	1104	501.865	1158	545.846	1494	438.746	1649	478.615

С. Успѣшность нагрузки пароходовъ.

Число дней простоя въ портѣ	1888 г.			1889 г.			1890 г.			1891 г.			1892 г.			
	Число парох.	Принятый грузъ въ пуд.	Средняя нагрузка 1 парохода	Число парох.	Принятый грузъ въ пуд.	Средняя нагрузка 1 парохода	Число парох.	Принятый грузъ въ пуд.	Средняя нагрузка 1 парохода	Число парох.	Принятый грузъ въ пуд.	Средняя нагрузка 1 парохода	Число парох.	Принятый грузъ въ пуд.	Средняя нагрузка 1 парохода	
1 . .	5	307.280	61.456	4	297.400	74.350	7	623.890	89.127	11	836.566	76.051	5	109.085	21.817	
2 . .	25	2.265.265	90.611	34	3.336.825	98.142	25	2.096.877	83.875	28	2.848.642	101.737	10	650.865	65.086	
3 . .	53	6.235.720	117.655	69	8.106.346	117.483	44	5.232.298	118.916	56	6.493.878	116.000	21	1.887.675	89.889	
4 . .	54	6.648.480	123.120	56	7.205.589	128.671	50	6.543.840	130.877	57	7.475.017	131.140	19	2.399.195	126.274	
5 . .	70	9.077.020	129.672	46	5.723.761	124.430	43	5.974.778	138.948	43	5.680.876	132.113	27	3.193.094	118.300	
Бол.	5	185	23.609.557	127.619	76	9.892.900	130.170	121	17.567.309	142.824	6 д. 27	3.331.138	123.375	21	2.458.006	117.000
											бол. 6 д. 34	4.456.800	131.082	46	5.826.113	126.654
Итого.	392	48.143.322	122.815	285	34.562.821	121.273	292	38.038.992	130.271	256	31.122.917	121.574	149	16.524.033	110.900	

Д. Портовые сборы въ городѣ Николаевѣ

за 1888—1892 гг.

№ по поряд.	Наименованіе сборовъ	Размѣръ сбора	
		Руб.	Коп.
А. Портовые сборы въ г. Николаевѣ, поступившіе въ Городскую кассу.			
1	За причаль съ ласта вмѣстимости судна на основаніи Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта 6-го іюля 1886 года	—	10
2	„ выгрузку и нагрузку судовъ съ десяти пудовой тяжести . .	—	01
3	„ причаль баржи и байдаковъ съ каждаго	5	15
4	Якорные съ ласта	—	7
5	За провозъ баласта съ тонны	—	10
6	„ выгрузку на берегъ плотовъ, барокъ и байдаковъ съ каждаго.	6	—
7	„ складъ камня, лѣса, дровъ и другихъ товаровъ сверхъ трехъ бесплатныхъ дней за квадратную сажень въ сутки	—	20
8	„ пользованіе кухней:		
	а) Съ судовъ дальняго плаванія съ каждаго	1	—
	б) Съ судовъ каботажныхъ и рѣчныхъ съ каждаго	—	30
	в) За всю навигацію	1	—
	г) Съ грузовыхъ каботажныхъ пароходовъ съ каждаго .	1	50
	д) Съ пароходовъ Р. О. и т. Крымско-Кавказской товаро-пассажирской линіи	—	75
9	За сходки большія	4	—
	„ „ малыя	1	—
10	„ пользованіе брусомъ, болванкою за пароходъ	1	—
11	„ „ конопатнымъ плотомъ въ день	—	50
12	„ причаль пароходовъ дальняго плаванія лагомъ:		
	а) Съ нагрузкою отъ 20 до 50 тон.	25	—
	б) „ „ болѣе 50 т. пуд.	50	—

СУММА ПОСТУПЛЕНІЙ									
1888 г.		1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.	
Рубли	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
26.132	58	21.038	21	24.053	60	22.915	52	19.177	03
47.085	19	34.274	48	31.899	88	31.251	63	16.488	28
—	—	—	—	—	—	—	—	167	25
16.198	87	12.421	13	13.387	83	11.689	65	6.970	88
—	—	25	80	17	90	32	40	65	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
406	—	295	—	294	—	273	—	148	—
249	90	227	40	225	—	232	20	247	50
—	—	59	—	45	—	44	—	28	—
47	25	36	—	67	50	181	50	184	50
—	—	22	50	18	—	1	50	—	—
5.852	—	4.612	—	4.656	—	4.184	—	2.104	—
2.864	—	2.017	—	1.821	—	1.531	—	915	—
61	—	54	—	224	—	130	—	85	—
41	25	21	50	7	—	16	75	1	50
—	—	725	—	—	—	—	—	—	—
15.400	—	11.900	—	—	—	—	—	—	—

№ по поряд.	Наименованіе сборовъ	Размѣръ сбора	
		Руб.	Коп.
13	За причаль тѣхъ же пароходовъ полулаголь:		
	а) Съ нагрузкою отъ 20 до 50 т. пуд.	12	50
	б) " " болѣе 50 т. пуд.	25	—
14	" причаль каботажныхъ пароходовъ лагомъ:		
	а) Съ нагрузкою или выгрузкою 20 и болѣе т. пуд. .	12	50
	б) " " " " отъ 8 до 20 т. пуд. .	6	25
15	" причаль пароходовъ Р. О. пар. и торг. Крымско-Кавказской товарной линіи лагомъ	6	—
16	" причаль лагомъ парусныхъ судовъ дальняго плаванія . . .	12	50
17	Полуконѣчный съ боръ съ цуда	—	1/2
	Итого	—	—
Б. Въ пользу казны.			
1	Маячный сборъ за приходъ и отходъ каждаго судна дальняго плаванія (Высочайшее повелѣніе отъ 3 марта 1824 г.) . .	7	15
2	Ластовый сборъ за приходъ и отходъ съ ластва каждаго судна дальняго плаванія (ст. 1093 Устава Таможни)	—	5
3	Карантинный сборъ: съ ластвъ каждаго иностраннаго судна (приложеніе къ ст. 1094 т. XIII Устава Врачебнаго)	—	2
4	Судовой сборъ: со стоимости отходящаго и приходящаго груза (Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта 4 мая 1892 г.)	—	1/4 ⁰ /o
	Итого	—	—
В. Таможенные сборы.			
	Золотомъ	—	—
	Кредитными	—	—

СУММА ПОСТУПЛЕНІЙ									
1888 г.		1889 г.		1890 г.		1891 г.		1892 г.	
Рубли	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
—	—	12	50	—	—	—	—	—	—
—	—	50	—	—	—	—	—	—	—
—	—	125	—	25	—	—	—	—	—
—	—	43	75	43	75	—	—	—	—
—	—	144	—	72	—	12	—	—	—
472	50	37	50	12	50	—	—	—	—
234.121	79	163.794	20	172.177	11	143.771	63	74.040	90
357.932	33	251.935	97	249.047	07	216.266	78	120.623	14
—	—	—	—	—	—	3.151	37	1.859	—
—	—	—	—	—	—	11.601	24	8.035	80
—	—	—	—	—	—	2.333	57	1.607	05
—	—	—	—	—	—	—	—	33.777	64
—	—	—	—	—	—	17.086	18	45.279	49
6.0379	91	123.252	60	100.592	61	—	—	—	—
142.281	86	18.803	64	18.098	80	—	—	—	—

С В Ъ Д Ъ Н І Я

о сборахъ, поступившихъ въ пользу г. Николаева.

Наименованіе сборовъ	П О С Т У П И Л О					
	Въ 1896 г.		Въ 1897 г.		Въ 1898 г.	
	Рубли	К.	Рубли	К.	Рубли	К.
За причаль судовъ	30.025	47	25.687	21	17.524	47
„ нагрузку товаровъ	27.426	89	23.849	71	14.321	11
„ выгрузку	4.941	20	4.396	1	4.029	13
Якорныхъ	12.216	54	10.133	44	6.177	57
Всего	74.610	10	64.066	37	42.052	28
Полугопѣчнаго съ пуда сбо- ра съ отвозимыхъ за границу товаровъ	302.770	83	329.712	42	256.630	2

Е. С В Ъ Д Ъ Н І Я

о морскихъ фрахтахъ и страховой преміи

за 1896, 1897 и 1898 годы.

I.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	З а т о н н у.		
Ф р а х т ы.			
Въ Англію и на континентъ (Open. Chater)	Отъ 8 до 21 шил.	Отъ 8 до 13 ¹ / ₂ шил.	Отъ 8 до 17 шил.
Въ Англію и на континентъ (Direct).	Отъ 6 ¹ / ₂ до 18 шил.	Отъ 7 ¹ / ₂ до 12 ¹ / ₂ шил.	Отъ 6 ¹ / ₂ до 16 шил.
Въ средиземное и Адриатическое моря.	Отъ 6 до 19 шил.	Отъ 8 до 11 шил.	Отъ 7 до 17 шил.
II.			
Страховая премія за хлѣбные грузы.			
Въ Англію и континентъ	Отъ 1 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ до 1 ⁰ / ₀ .	Отъ 1 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ до 1 ¹ / ₄ ⁰ / ₀ .	Отъ 1 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ до 1 ¹ / ₄ ⁰ / ₀ .
Въ средиземное море	Отъ 1 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ до 5 ⁰ / ₈ ⁰ / ₀ .	Отъ 1 ¹ / ₃ ⁰ / ₀ до 5 ⁰ / ₈ ⁰ / ₀ .	Отъ 1 ¹ / ₃ ⁰ / ₀ до 5 ⁰ / ₈ ⁰ / ₀ .

VIII. Ростовъ на Дону.

На XI съѣздѣ (въ 1886 г.) былъ поднятъ вопросъ о портовыхъ сборахъ; въ результатѣ обсужденія этого вопроса было постановлено ходатайствовать о томъ, чтобы въ Ростовѣ н/Д., въ числѣ прочихъ портовыхъ городовъ, „уголь былъ освобожденъ отъ разныхъ сборовъ, чтобы были упорядочены способы выгрузки угля изъ вагоновъ и нагрузки его въ суда, чтобы были устроены удобныя пристани для каботажна, съ отводомъ мѣстъ подъ склады съ устроенными деревянными

или каменными помостами („Труды“, отчетъ Предсѣдателя XXXIX). Двѣнадцатый и тринадцатый сѣзды подтвердили это ходатайство одиннадцатаго сѣзда. Четырнадцатый сѣздъ (въ 1889 г.) постановилъ ходатайствовать о томъ, чтобы въ Ростовскомъ портѣ, въ числѣ прочихъ портовъ, ластовый сборъ взимался за дѣйствительно выгруженный товаръ въ портѣ, а не по вмѣстимости судна, при чемъ, если бы судно пришло на догрузку въ другой портъ, то тамъ ластовый сборъ не взимать, если баржа не производитъ выгрузки („Труды“, отчетъ Предсѣдателя LV). На XXI сѣздѣ (въ 1896 году) было постановлено ходатайствовать о приобрѣтеніи ледокола, общаго для Мариуполя, Таганрога и Ростова. На XXII сѣздѣ это ходатайство было подтверждено; въ отвѣтъ на это Министерство Путей Сообщенія признало¹⁾, что при значительныхъ разстояніяхъ между сими портами, трудно предположить, чтобы одинъ ледоколъ былъ достаточно для поддержанія судоходства во всѣхъ трехъ портахъ во время быстро наступающаго замерзанія сихъ портовъ. Съ другой стороны слѣдуетъ принять также во вниманіе, что многіе изъ другихъ портовъ, доступныхъ судамъ заграничнаго плаванія, въ настоящее время нуждаются въ ледоколѣ болѣе, чѣмъ упомянутые порты Азовскаго моря.

Статистическимъ Бюро Совѣтъ Сѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи были получены отъ Ростовской таможи слѣдующія свѣдѣнія о Ростовскомъ портѣ:

¹⁾ По свѣдѣніямъ, полученнымъ Статистическимъ Бюро отъ комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ.

Годы	Продолжительность погрузки въ сутки	Число сутокъ въ навигацію	Число приставней, находящихся въ ведѣніи таможи	Количество ввезенныхъ изъ за границы и вывезенныхъ туда грузовъ		Количество ввезенныхъ и вывезенныхъ грузовъ по каботажн. плаванію		Число бывш. въ портѣ судовъ рус. и ин. пар. и парус.		Сборы съ грузовъ (какіе и сколько)
				Ввезено моремъ въ пудахъ	Вывезено моремъ въ пудахъ	Ввезено моремъ въ пудахъ	Вывезено моремъ въ пудахъ	Паровыя ино-стран. и русскія	Парусныя ино-стран. и русскія	
1896	По таможен. уставу, отъ восхожденія до захожденія солнца, не и ключая воскресныхъ и праздничныхъ дней, но при этомъ разрѣшаются и ночныя погрузки до 12 часовъ. (Ст. 56 Т. у. и § I правилъ для отправки товаровъ за границу).	Со 2 апрѣля по 19 ноября, всего 232 дня.	14	248.392	53.640.381	5.434.441	10.330.296 п. 28 ф.	2.685	599	Съ привозимыхъ и вывозимыхъ р. Дономъ грузовъ, проходящихъ гирла этой рѣки, взывается гирловой сборъ, въ размѣрѣ $\frac{5}{16}$ к. съ руб. цѣнности и 30 к. съ каждой тысячи пуд. Кромѣ того, съ вывозимыхъ за границу грузовъ взывается въ пользу городовъ по $\frac{1}{2}$ к. съ пуда. Поступило гирловаго сбора 193.372 р., $\frac{1}{2}$ коп. сбора 271.276 р.
1897	Т о ж е.	Съ 12 марта по 16 ноября, всего 244 дня.	14	265.331	46.148.781	—	—	2.672	702	Поступило: Гирлов. сбора 201.200 р. $\frac{1}{2}$ коп. сбора 231.990 „
1898	Т о ж е.	Съ 26 марта по 12 дек., всего 261 день.	14	245.465	45.705.085	—	—	2.762	556	Поступило: Гирлов. сбора 238.461 р. $\frac{1}{2}$ коп. сбора 223.020 „

ІХ. Х е р с о н ь .

Въ докладѣ г. Лисовскаго находится слѣдующее описаніе Херсонскаго каботажнаго порта:

Херсонъ—портъ исключительно каботажнаго судоходства, въ „Обзорѣ внѣшней торговли“ не значится заграничнаго вывоза и привоза. Въ 1894 году изъ херсонскаго порта вывезено каботажемъ 54.172.000 пуд. привезено 3.324.000 пуд., а всего сдѣлано грузооборота по каботажной торговлѣ 57.496.000 пуд. Въ предметахъ вывоза преобладаютъ хлѣбные грузы (47.619.000 пуд.) и лѣсные товары (4.793.000 пуд.); въ предметахъ привоза—каменный уголь (886.000 пуд.), нефтяные грузы (225.000 пуд.), желѣзо, чугунъ и издѣлія (311.000 пуд.). Благосостояніе и дальнѣйшее развитіе херсонскаго порта вполне зависитъ отъ состоянія устьевъ Днѣпра, естественныя условія которыхъ нынѣ совершенно не удовлетворяютъ не только потребностямъ морскаго судоходства, но даже потребностямъ судоходства каботажнаго. При глѣхъ 9 футахъ, которые имѣлись до сего времени въ наиболѣе глубокомъ устьѣ Днѣпра, Збурьевскомъ, большая часть грузооборота Херсонскаго порта совершается даже не на каботажныхъ судахъ, а на баржахъ, слѣдующихъ за буксирными пароходами. Хлѣбные грузы перевозятся такимъ образомъ мимо Херсона въ Одессу, откуда уже отправляются за границу. Впрочемъ естественны поэтому издавна повторяющіяся ходатайства: а) производителей хлѣба и торговаго сословія о такомъ улучшеніи устьевъ Днѣпра, которое обратило бы Херсонъ въ морской портъ и освободило бы весь тяготѣющій къ нижнему Днѣпру край отъ зависимости отъ одесскаго рынка и б) представителей судоходства о хотя бы такой глубинѣ въ устьяхъ, при которой каботажнымъ судамъ обезпеченъ былъ выходъ и входъ въ р. Днѣпръ. Ходатайства эти доведены были до Высочайшаго свѣдѣнія во всеподданнѣйшемъ отчетѣ херсонскаго губернатора за 1893 г. съ поясненіемъ необходимости производства просимыхъ работъ по улучшенію днѣпровскихъ устьевъ, на что послѣдовала Высочайшая Его Императорскаго Величества отмѣтка: „*Вполнѣ согласенъ*“. Составленный и приводимый нынѣ въ исполненіе проектъ улучшенія судоходныхъ условій устьевъ Днѣпра имѣетъ въ виду углубленіе гирла Рвачъ до 17¹/₂ ф. Длина канала въ лиманѣ 11 верстъ, длина расчистки въ Рвачѣ около 8 верстъ. Относительно проектированной глубины надлежитъ замѣтить, что для удовлетворенія заявленныхъ ходатайствъ—

устроить въ Херсонѣ морской портъ, надлежало бы сразу задаться глубиною до 22 ф. или по крайней мѣрѣ въ 20 ф. Ставить себѣ сразу подобную задачу Министерство Путей сообщенія, однако, не рѣшается;—17¹/₂ ф. это естественная глубина въ лиманѣ отъ Станиславова до начала очаковского канала. Поэтому всякое увеличеніе глубины въ устьяхъ Днѣпра свыше 17¹/₂ ф. потребуетъ одновременно и устройства еще особаго морскаго канала въ указанной части лимана на протяженіи 25 верстъ, а слѣдовательно, значительно, увеличить стоимость предпріятія, между тѣмъ, пока не будетъ выяснено—какихъ ежегодныхъ затратъ требуетъ поддержаніе въ устьяхъ рѣки хотя бы 17¹/₂ ф. глубины, неосторожно было бы рѣшаться на большіе расходы, тѣмъ болѣе, что принятая глубина будетъ вполне достаточна для каботажныхъ судовъ, на которыхъ будутъ развозиться изъ Днѣпра по портамъ Чернаго и Азовскаго морей—лѣсъ и хлѣбъ и привозиться будутъ уголь, нефтяные продукты и проч. Доступъ къ Херсону для судовъ такой осадки даетъ сильный толчекъ развитію здѣсь каботажнаго судоходства. вмѣстѣ съ тѣмъ 17¹/₂ футовая глубина откроетъ доступъ къ Херсону и пароходамъ морскаго плаванія, которые, принявъ въ Херсонѣ часть груза, могутъ догружаться до полной своей осадки въ Очаковѣ или Одессѣ“.

Въ „Одесскомъ Листкѣ“ (1899 г. № 249) находятся слѣдующія свѣдѣнія о Херсонскомъ портѣ:

„Въ 1900 г. будетъ произведенъ рядъ весьма важныхъ работъ по устройству въ Лиманѣ морскаго канала шириною въ 50 с. Въ настоящее время составленъ проектъ углубленія канала до 22 футовъ и продолженія его, съ тѣмъ, чтобы открыть свободный доступъ къ Днѣпру судамъ дальняго плаванія путемъ надлежащаго углубленія судового хода въ гирлахъ и образованія глубокаго коммерческаго порта въ Херсонѣ.

Весьма многія данныя—читаемъ мы въ „Бирж. Вѣд.“, обуславливаютъ необходимость проектированныхъ работъ. Вслѣдствіе отсутствія экспортнаго рынка въ устьяхъ Днѣпра и необходимости отправлять хлѣбные продукты для продажи въ Одессу, экспортеры, а съ ними и сельскіе хозяева нижнеднѣпровскаго района теряютъ ежегодно на одномъ только сбытѣ зерновыхъ продуктовъ, въ среднемъ, не менѣе 1.250,000 руб. въ видѣ разныхъ накладныхъ расходовъ, не вызываемыхъ вовсе необходимостью, т. е. на каждомъ пудѣ проданнаго зерна не добираютъ по 3,15 коп.

Далѣе, по причинѣ частыхъ въ Одессѣ колебаній цѣнъ на зерновые продукты, скупщики этихъ продуктовъ на днѣпровскихъ пристаняхъ подвержены нѣкоторому риску, который тѣмъ значительнѣе, чѣмъ больше проходитъ времени отъ момента покупки зерна до продажи его въ Одессѣ. Кромѣ хлѣбныхъ грузовъ, изъ днѣпровскаго района отправляется за-границу еще нѣкоторое количество и другихъ грузовъ, какъ напр., шерсть, кожи, пенька, канаты, лѣсъ, а въ послѣднее время и марганцевая руда. Слѣдовательно потери вывозной торговли должны быть еще значительнѣе, а потому официально исчисляется, что сельскіе хозяева и промышленники, по причинѣ отсутствія порта на Днѣпрѣ на одномъ экспортѣ теряютъ ежегодно около 1 милл. руб.

Признано, что надлежащее углубленіе днѣпровскихъ гирлъ и открытіе доступа къ Днѣпру судамъ дальняго плаванія, помимо облегченія сбыта сырья, принесетъ громадную пользу и обрабатывающей промышленности днѣпровскаго побережья, такъ какъ, обладая въ изобиліи сырьемъ, водою и дешевымъ топливомъ, прибрежный районъ при благопріятныхъ условіяхъ можетъ развитъ фабричную и заводскую промышленность, которая пока еще въ зачаткѣ, и такимъ образомъ усилить вывозъ за границу не только сырья, но и готовыхъ издѣлій. Имѣется также полное основаніе рассчитывать, что съ устройствомъ порта въ устьѣ Днѣпра на рѣкѣ этой значительно разовьется рѣчной каботажъ. Углубленіе судового хода въ гирлахъ до требуемыхъ размѣровъ, т. е. до глубины, по крайней мѣрѣ, въ 22 фута, сопряжено, конечно, съ значительными расходами, но они потребуются не сразу, а только въ теченіе 7—8 лѣтъ, по мѣрѣ производства углубительныхъ работъ“.

Х. Одесскій портъ.

Въ докладѣ г. Лисовскаго находится слѣдующее описаніе Одесскаго порта:

„Одесскій портъ до второй половины 60 годовъ состоялъ лишь изъ двухъ гаваней, доступныхъ для мелкихъ судовъ каботажнаго флота и подвозящихъ грузы лодокъ, съ деревянными набережными протяженіемъ 800 с.; мѣстомъ стоянки морскихъ судовъ большого тоннажа служилъ открытый рейдъ, гдѣ грузовыя операціи могли производиться только при благопріятной погодѣ. Въ 1866 г. приступлено было къ углубленію гаваней, а въ 1868 г. къ сооруженію рейдоваго мола, новой гавани и волнолома для защиты отъ N

и NO вѣтровъ, а также и къ устройству каменныхъ набережныхъ и гранитныхъ мостовыхъ; въ началѣ 90-хъ годовъ приступлено къ устройству нефтяного мола; въ настоящемъ году начата постройка особыхъ судовъ, на пространствѣ между новымъ и военнымъ молами. Такимъ образомъ, въ настоящее время время Одесскій портъ состоитъ изъ внутренняго рейда и пяти искусственныхъ гаваней, карантинной, новой, практической, каботажной и нефтяной. Первые 4 гавани прикрыты со стороны моря отъ SO и O карантиннымъ и рейдовымъ молами, а отъ N и NO—волноломнымъ; недостаточно укрыта нефтяная гавань. Глубина внутренней части карантинной гавани—24 ф.; наружной—26 ф., новой гавани 26 ф., каботажной—21 ф., практической—26 ф., нефтяной—24 ф.; внутренній рейдъ имѣетъ глубину отъ 17¹/₂ до 35 ф. Вдоль береговыхъ набережныхъ Одесскаго порта и по всѣмъ моламъ проложены желѣзнодорожные пути; кромѣ того устроена деревянная эспланада съ рельсовыми путями, предназначенная для доставленія возможности грузить хлѣбное зерно прямо изъ вагоновъ въ трюмы судовъ при помощи конвейеровъ и головныхъ трубъ. Конвейеровъ имѣется 4. Въ 12 верстахъ отъ порта, на ст. Ю.-З. ж. д. „Тираспольская застава“ сооруженъ обществомъ жел. дор. въ 1890 г. элеваторъ вмѣстимостью до 1¹/₂ милл. пуд. Въ одесскихъ гаваняхъ устроено электрическое освѣщеніе, вслѣдствіе чего есть возможность производить ночныя работы по нагрузкѣ и выгрузкѣ судовъ. Для освѣщенія входовъ, въ гавани Одесскаго порта устроены необходимые маяки. Водопроводъ устроенъ на всѣхъ молахъ. Для выгрузки угля поставлено 8 паровыхъ передвижныхъ крановъ. Для перекачки керосина частью имѣются, частью устраиваются необходимыя приспособленія. Имѣются 3 портовыхъ кухни и 12 отхожихъ мѣстъ; спасательная станція общества спасенія на водахъ и спасательные пункты на всѣхъ молахъ. Для стоянки судовъ Министерствомъ Путей Сообщенія устроена особая гавань съ набережными. Для наблюденій за теченіями, вѣтрами, наносами, колебаніями уровня воды устроена мореографическая станція, въ которой всѣ инструменты самопишущіе; для предупрежденія мореходовъ о наступленіи бурь имѣется телеграфное сообщеніе съ главной физической обсерваторіей и въ портѣ поставлена сигнальная мачта для вывѣшиванія штормовыхъ сигналовъ. Въ портѣ установлено 18 мертвыхъ якорей. Зимой Одесскій портъ иногда покрывается льдомъ въ теченіе около двухъ мѣсяцевъ, но случается, что во время оттепели рейдъ временно очищается ото льда, а съ наступленіемъ морозовъ опять имъ затяги-

вается. За послѣдній пятилѣтній періодъ, въ среднемъ, ежегодно навигаціонныхъ дней было 336. Уровень воды повышается на 2 ф. выше ординара и настолько же падаетъ. Одесскій портъ по своему торговому значенію занималъ 1-е мѣсто во всей Россійской Имперіи. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ 185.666,000 пуд., по каботажной 114.386,000 п., итого 300.052,000 п. Пришло судовъ по заграничному плаванію 1,456, по каботажному—4,097. Кончая описаніе Одесскаго порта, инженеръ Лисовскій отмѣтилъ, что, по размѣрамъ, Одесскій портъ значительно превосходитъ всѣ другіе порты Имперіи. Обладая большою водною площадью, значительнымъ протяженіемъ набережныхъ и совершенными подъѣздными путями; обладая въ достаточной мѣрѣ необходимыми приспособленіями, складами и проч., Одесскій портъ, тѣмъ не менѣе, далеко не представляетъ собою вполне благоустроеннаго порта. Дѣятельность набережныхъ слишкомъ велика, накладные портовые расходы—значительнѣе, суда не всегда могутъ разсчитывать найти свободное мѣсто у набережныхъ; случается, что до 30 паровыхъ судовъ ожидаютъ очереди, стоя у волнолома. Всѣ эти обстоятельства указываютъ на необходимость дальнѣйшаго расширенія Одесскаго порта; проектъ такого расширенія въ настоящее время составленъ и заключается въ предположеніи устроить новый волноломъ начинающійся у нефтянаго мола и идущій на встрѣчу рейдовому молу; волноломъ этотъ прикроетъ берега Пересыпи между нефтянымъ моломъ и практической гаванью и дастъ возможность развить необходимыя портовые устройства“.

Управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ присланы въ Статистическое Бюро слѣдующія свѣдѣнія объ Одесскомъ портѣ.

„Деревянная эстокада устроена на всемъ протяженіи порта, длиною $3\frac{1}{4}$ версты въ два пути; при эстокадѣ находится 6 паровыхъ конвейеровъ, выгружающихъ въ теченіе 4—6 минутъ по 50 четвертей хлѣба каждый и освѣщаемыхъ 6-ю электрическими фонарями. Въ концѣ эстокады установлено 12 подвижныхъ трубъ, посредствомъ которыхъ хлѣбъ выгружается въ пароходы по уклону, самотекомъ, по 50 четвер. въ каждыя 3—6 мин.; кромѣ того, тамъ же имѣется 10 ручныхъ конвейеровъ, выгружающихъ также самотекомъ, по меньшему уклону, съ помощью посса, по 50 четвертей каждыя 3—5 мин. Мѣсто у головныхъ трубъ освѣщается 3 электрическими фонарями.

На новомъ молѣ Одесскаго порта установлено 6 угольныхъ крановъ, обладающихъ каждый подъемной силою до 60 пуд. Такіе же краны, въ числѣ 5-ти, имѣются у пристани Русскаго Общества Пароходства и Торговли, но эти краны поднимаютъ только по 25 пуд. и не приспособлены для нагрузки въ вагоны, такъ какъ при нихъ нѣтъ вагоннаго рельсоваго пути. Освѣщеніе производится электрическими фонарями.

Выгрузка хлѣба на эстокадѣ, исключительно приспособленной для этой цѣли, при работѣ всѣми механическими приспособленіями въ теченіе круглыхъ сутокъ, не превышаетъ 500 вагоновъ (30,000 четвертей), при чемъ на всемъ протяженіи эстокады можетъ быть одновременно помѣщено не болѣе 400 вагоновъ.

Кромѣ того на новомъ молѣ всѣми 6-ю желѣзнодорожными прокатами въ теченіе 12 часовъ можно выгрузить 100 вагоновъ или 75,000 пудовъ угля. Общая же выгрузка всѣхъ грузовъ въ теченіе сутокъ можетъ быть доведена до 800 вагон. или 225,000 п. и по эстокадѣ 500 вагоновъ или 300,000 пуд.

Въ это общее количество не входятъ грузы, вывозимые изъ города на пароходы и привозимые гужомъ въ городъ съ паровыхъ и другихъ суденъ.

Максимальный размѣръ нагрузки, производящейся въ сутки въ теченіе 12 часовъ, составляетъ 250 вагоновъ, или 187,500 пуд., въ томъ числѣ угля до 100 ваг. или 75,000 пуд.

Работы по нагрузкѣ и выгрузкѣ производятся въ теченіе всего года непрерывно, за исключеніемъ большихъ годовыхъ праздниковъ. Навигация прекращается только въ случаяхъ замерзанія рейда, что бываетъ разъ въ нѣсколько лѣтъ.

Ходатайства съѣздовъ объ улучшеніи Одесскаго порта начинаются съ 1886 года—времени одинадцатаго съѣзда.

Одиннадцатый съѣздъ постановилъ ходатайствовать передъ Правительствомъ о томъ, чтобы въ Одессѣ, въ числѣ другихъ городовъ, уголь былъ освобожденъ отъ разныхъ сборовъ, чтобы были упорядочены способы выгрузки угля изъ вагоновъ и нагрузки въ суда и устроены удобныя пристани для каботажа, съ отводомъ мѣстъ подъ склады, съ устроенными деревянными или каменными помостами (отчетъ Предсѣдателя XXXIX). Двѣнадцатый съѣздъ (1887 г.) принялъ

предложенія своей комиссіи и по вопросу объ устройствѣ пристани и способа разгрузки угля въ Одессѣ призналъ необходимымъ ходатайствовать, чтобы суда съ русскимъ углемъ имѣли свою отдѣльную пристань въ карантинной гавани (гдѣ уже имѣютъ пристань суда съ англійскимъ углемъ), по примѣру пристани Добровольнаго флота и чтобы портовое управленіе не стѣсняло угольщикова выгрузкою угля на берегъ (отчетъ Предсѣдателя XXVIII). Двѣнадцатый съѣздъ также подтвердилъ ходатайства одиннадцатаго объ отмѣнѣ разныхъ сборовъ, взыскиваемыхъ въ городахъ (отчетъ Предсѣдателя XXIX). Тринадцатый съѣздъ (1888 г.) постановилъ подтвердить ходатайства прежнихъ съѣздовъ объ устройствѣ угольнаго порта въ Одессѣ (доклады 264).

Четырнадцатый съѣздъ (1889 г.) постановилъ ходатайствовать о томъ, чтобы въ Одесскомъ портѣ, въ числѣ прочихъ портовъ, ластовый сборъ взымался за дѣйствительно выгруженный товаръ въ портѣ, а не по вмѣстимости судна, при чемъ если бы судно пришло на догрузку въ другой портъ, то тамъ ластовый сборъ не взымать, если баржа не производитъ выгрузки.

За тѣмъ, усмотрѣвъ изъ доклада уполномоченныхъ XIII съѣзда, что въ Одессѣ предполагается устройство двухъ гаваней—нефтяной и угольной, но первоначально предполагаютъ строить нефтяную, что, конечно, совершенно не отвѣчаетъ развитію угольной промышленности, а, напротивъ, даетъ преимущество нефтяной — поэтому Собраніе признало необходимымъ просить Правительство объ устройствѣ одновременно обѣихъ гаваней, хотя, по справедливости, преимущество должно быть оказано угольной пристани въ интересахъ уравненія условій для углей нашихъ и англійскихъ, такъ какъ извѣстно, что въ настоящее время англійскій уголь въ Одессѣ уже пользуется вполне удобной гаванью

(отчетъ Предсѣдателя LV). Пятнадцатый съѣздъ (1890 г.) подтвердилъ ходатайство четырнадцатаго о ластовомъ сборѣ и о постройкѣ угольной пристани и, кромѣ того, постановилъ просить портовое начальство гор. Одессы не допускать развитія путей и постройку пакгаузовъ, крановъ и т. п. на набережной въ ущербъ угольныхъ разгрузокъ (отчетъ Предсѣдателя XXXI—XXXII). Шестнадцатый съѣздъ (1891 г.) подтвердилъ ходатайство о скорѣйшемъ устройствѣ угольной гавани въ Одессѣ между практическимъ и новымъ моломъ, съ присоединеніемъ существующей площади, а съ развитіемъ угольной промышленности отдѣлить для этой цѣли часть портовой территоріи нефтяной гавани. (Доклады XXVIII). Семнадцатый съѣздъ (1892 г.) подтвердилъ ходатайство о крайней необходимости устройства въ Одессѣ угольной гавани—на какія бы средства она ни была устроена. (Доклады 473). На девятнадцатомъ съѣздѣ (1894 г.) по возбужденному однимъ изъ членовъ съѣзда вопросу о необходимости улучшенія гавани въ Одесскомъ портѣ для погрузки угля, было заявлено, что для устройства специальной угольной гавани въ Одессѣ существуетъ проэктъ учрежденія особаго акціонернаго общества, которое должно будетъ вложить въ это предпріятіе огромный капиталъ. Въ виду этого постановлено ходатайствовать передъ Министерствомъ Финансовъ объ оказаніи возможнаго покровительства проектируемому обществу. При чемъ съѣздомъ выражено желаніе, чтобы Правительство, имѣя въ виду настоятельную необходимость устройства угольной гавани въ Одессѣ, вмѣстѣ съ тѣмъ, при утвержденіи устава означеннаго общества, приняло бы во вниманіе и интересы углеотправителей. Почему и рѣшено ходатайствовать, чтобы въ разсмотрѣніи устава проектируемаго общества было допущено участвовать и представителю отъ углепромышленниковъ (отчетъ Предсѣдателя LIV—LV).

Двадцатый съездъ (1895 г.) постановилъ ходатайствовать передъ Правительствомъ о скорѣйшей постройкѣ угольной гавани въ Одессѣ, съ отведеніемъ въ ней мѣста для склада угля и съ оборудованіемъ таковой механизмомъ для выгрузки угля, при чемъ просить—угольную гавань соорудить на казенныя или на частныя средства, но лишь бы она была построена. (Отчетъ Предсѣдателя LII). Двадцать первый съездъ (1896 г.) принялъ предложенія комиссіи: въ виду существующаго предположенія объ устройствѣ въ Одесскомъ портѣ новаго волнолома съ цѣлью обезпечить побережье отъ волненія, до осуществленія котораго невозможно приступить къ устройству угольной гавани—ходатайствовать о возможно скорѣйшемъ разрѣшеніи постройки въ Одесскомъ портѣ названнаго волнолома. (Отчетъ Предсѣдателя LXIII). Двадцать второй съездъ (1897 г.) подтвердилъ это ходатайство. Двадцать третій съездъ (1898 г.) тоже.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ Статистическимъ Бюро отъ комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ, Министерство Путей Сообщенія, въ отвѣтъ на ходатайство XXII съезда горнопромышленниковъ, увѣдомило Министерство Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, что „проектъ расширения Одесскаго порта съ устройствомъ волнолома уже разработанъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія, но не можетъ быть приведенъ въ исполненіе до ассигнованія необходимыхъ для сихъ работъ денежныхъ средствъ. Что же касается ходатайства Съезда о предоставленіи для угля строящейся каботажной гавани, то вопросъ этотъ, какъ имѣющій отношеніе къ распредѣленію для разныхъ надобностей существующихъ въ Одессѣ портовыхъ устройствъ, подлежитъ обсужденію въ Одесскомъ по портовымъ дѣламъ Присутствіи; съ своей же стороны, Министерство Путей Сообщенія полагаетъ, что при существующей тѣснотѣ въ Одесскомъ портѣ было бы

нецѣлесообразнымъ предоставить эту гавань въ исключительное пользованіе лишь для одного угля“.

Пристани.

На второмъ съѣздѣ (въ 1877 г.) постановлено ходатайствовать объ ускореніи устройства пристани **въ Александровскѣ**. На пятомъ съѣздѣ (въ 1880 г.) это ходатайство было возобновлено и кромѣ того было постановлено ходатайствовать объ устройствѣ пристани **въ Екатеринославѣ**, съ приспособленіями для удобной нагрузки и выгрузки каменнаго угля. На седьмомъ, восьмомъ и девятомъ съѣздахъ (1882—1884 гг.) ходатайства относительно Александровской пристани были повторены. Десятый съѣздъ (1885 г.) постановилъ ходатайствовать, чтобы, согласно составленнымъ уже Министерствомъ Путей Сообщенія проектамъ, пристань при г. Александровскѣ была устроена такимъ образомъ, чтобы грузка судовъ могла производиться при всякомъ стояніи горизонта воды; чтобы фронтальная погрузочная часть пристани была удлинена для возможной одновременной погрузки нѣсколькихъ судовъ; чтобы устроены были необходимыя для погрузки угля эстакады и чтобы, наконецъ, для зимовки судовъ улучшенъ былъ и приспособленъ существующій тамъ затонъ въ р. Нижней Кривой (Доклады стр. 255). На одиннадцатомъ съѣздѣ (1886 г.) было постановлено ходатайствовать передъ правительствомъ о поднятій вѣтви Лозово-Севастопольской жел. дор. отъ ст. Александровска къ р. Днѣпру, въ самомъ ея концѣ, выше горизонта воды 1845 г., согласно требованія Т. И. Комитета ж. д., выраженнаго при сооруженіи означенной вѣтки, а также о расчисткѣ русла р. Н. Кривой до 20 сажень, для удлиненія береговой линіи вдоль рельсовъ Л.-С. жел. д. (отчетъ предсѣдателя XXXIX). Тотъ же одиннадцатый съѣздъ ходатайствовалъ объ упорядоченіи способа выгрузки угля изъ судовъ

и нагрузки его въ суда въ Аксаѣ, а также объ устройствѣ удобной пристани для каботажа, съ отводомъ мѣстъ подь склады съ устроенными деревянными и каменными помостами (отчетъ предсѣдателя XXXIX). На шестнадцатомъ сѣздѣ (въ 1891 году) это ходатайство объ Аксайской пристани было повторено *) и кромѣ того относительно Александровской пристани было высказано слѣдующее: „если судить по существующему проекту устройства Александровской пристани, она несомнѣнно удовлетворитъ своему назначенію. На устройство этой пристани (какъ видно изъ доклада Н. С. Авдакова) ассигновано 400,000 руб., на что предполагается произвести слѣдующія улучшенія: 1) будутъ выправлены и улучшены русла рѣки и 2) будутъ произведены работы, специально относящіяся къ устройству пристани и затона, при чемъ пристань и затонъ будутъ сдѣланы для судовъ, принимающихъ грузъ, подвозимый гужомъ (главнымъ образомъ, хлѣба) и для судовъ, принимающихъ грузъ, подвозимый по желѣзной дорогѣ съ вѣтви, главнымъ образомъ, каменный уголь“ (Доклады стр. 303).

Девятнадцатый и двадцатый сѣзды (1894 и 1895 гг.) постановили подтвердить ходатайства предыдущихъ сѣздовъ относительно Александровской пристани.

Двадцать первый сѣздъ (1896 г.) принялъ докладъ комиссіи, предлагавшей ходатайствовать передъ Министерствомъ Путей Сообщенія: 1) о скорѣйшемъ ассигнованіи суммъ на устройство незатопляемой пристани въ рукавѣ Нижней Кривой, съ поднятіемъ рельсовыхъ путей и 2) о производствѣ гидро-техническихъ работъ, необходимыхъ для углубленія и содержанія въ постоянной исправности подхода къ этой пристани при всякомъ положеніи горизонта воды въ рѣкѣ

*) Точно также и на семнадцатомъ.

(Отчетъ предсѣдателя LXI). Двадцать второй сѣздъ (1897 г.) подтвердилъ это ходатайство и, наконецъ, въ слѣдующемъ году, на двадцать третьемъ сѣздѣ постановлено ходатайствовать о расширеніи гавани у города Александровска на Днѣпрѣ и снабженіи ея перегрузочными устройствами и противопожарными средствами“ (Отчетъ предсѣдателя LV).

Р ъ к и.

а. Днѣпръ. *Десятый сѣздъ* (1885 г.) постановилъ просить объ уничтоженіи мелей, существующихъ на Днѣпрѣ между Александровскомъ и Каховкой и о постоянномъ поддержаніи въ надлежащей глубинѣ судоходнаго канала въ Днѣпровскихъ гирлахъ, называемаго Бѣлогрудовскимъ. (Доклады 255). Кромѣ того, десятый сѣздъ принялъ предложеніе комиссіи обратиться къ Правительству съ настоятельнымъ представленіемъ о томъ, чтобы было обращено особенное вниманіе на судоходство по верхнему Днѣпру (отъ Екатеринослава) и его притокамъ, которые, развѣтвляясь на огромной площади густо населенной части Имперіи, составляютъ природныя артеріи для всякаго рода торговаго движенія. Если бы верхнее теченіе Днѣпра было судоходно въ теченіе всего навигаціоннаго срока, то этимъ путемъ могли бы перевозиться вверхъ по Днѣпру, Припети, Деснѣ и Березинѣ многочисленные и самые разнообразныя грузы, а въ томъ числѣ и минеральное топливо на нѣкоторые заводы, расположенныя около Черкасъ, Канева и Радищева и употребляющіе теперь вмѣсто угля дрова. При томъ же и самыя желѣзныя дороги, проходящія около Днѣпра и во многихъ мѣстахъ къ нему примыкающія, не только получили бы много новыхъ для себя грузовъ, но въ то же время, подъ вліяніемъ конкуренціи воднаго сообщенія, понизили бы свои провозныя платы. По-сему слѣдуетъ особенно ходатайствовать о томъ, чтобы тече-

ніе Днѣпра отъ Екатеринослава до Пинска и теченіе Припети, независимо очистки отъ корчей, были приведены въ состояніе, возможное для плаванія по нимъ въ теченіе всего навигаціоннаго времени судовъ съ осадкою хотя въ 6 четвертей при наименьшемъ стояніи горизонта воды и чтобы хотя въ пунктахъ прикосновенія къ этой рѣкѣ желѣзнодорожныхъ линій устроены были пристани съ приспособленіями, подобными тѣмъ, которыя сдѣланы въ Кайдакѣ близъ Екатеринослава (Доклады 257—258). *Одинадцатый сѣздъ* (1886 г.) постановилъ ходатайствовать передъ правительствомъ о поддержкѣ перекатовъ на р. Днѣпрѣ между Александровскомъ и Большою Лепатихою до глубины 4 ф. и вообще подтвердить ходатайство X сѣзда объ урегулированіи теченія рѣки Днѣпра въ сѣверномъ и южномъ направленіяхъ (отчетъ предсѣдателя XXXIX). *Четырнадцатый сѣздъ* (1889 г.), признавая необходимость упорядоченія судоходства отъ Екатеринослава внизъ по Днѣпру не только для сплава продуктовъ горной промышленности, но и вообще для другихъ товаровъ, — призналъ обязательнымъ просить Правительство или о скорѣйшемъ уничтоженіи пороговъ между Екатеринославомъ и Александровскомъ, или о производствѣ изысканій съ цѣлью выяснить, возможно ли на этомъ пространствѣ прорытіе обходнаго канала и опредѣленія стоимости работъ по его устройству. Послѣднія свѣдѣнія, по мнѣнію Сѣзда, дадутъ возможность осуществить проведеніе канала на частныя средства, если почему-либо признано будетъ неудобнымъ строить его казенными средствами. (Отчетъ предсѣдателя LVI). *Четырнадцатый сѣздъ* призналъ весьма желательнымъ скорѣйшее уничтоженіе пороговъ на Днѣпрѣ или проведеніе обходныхъ каналовъ, дабы получить удобный рѣчной сплавъ на протяженія около 700 верстъ. (Отчетъ предсѣдателя XXXII). *На семнадцатомъ сѣздѣ* (1892 г.) согласно заявленію предста-

вителей металлургическихъ заводовъ было постановлено ходатайствовать о расчисткѣ Днѣпра около Кайдакской пристани, дабы ею можно было пользоваться должнымъ образомъ. (Доклады 474).

Во время печатанія этой брошюры въ газетахъ появилось извѣстіе о томъ, что улучшение судоходства по р. Днѣпру сдѣлало столь большіе успѣхи, что Херсонскій портъ фактически сталъ морскимъ. Заимствуемъ изъ „Новаго Времени“ (1899 года № 8488) подробности этого факта:

„Предпринятая Министерствомъ Путей Сообщенія обширныя работы по углубленію устьевъ Днѣпра и устройству въ Херсонѣ морского порта настолько подвинулись впередъ, что на дняхъ явилась мысль о возможности движенія къ Херсону глубоководныхъ морскихъ судовъ въ безперезгрузочномъ сообщеніи съ моремъ. 10-го октября сдѣланъ первый пробный рейсъ морского парохода въ Херсонскій портъ, который удался какъ нельзя лучше. Пароходъ „Лучъ“ съ 60,000 пуд. керосина изъ Батума, осадкой въ 15 фут., предшествуемый пароходомъ Министерства Путей Сообщенія „Свѣтлана“, указывавшимъ глубокой ходъ, не смотря на малую глубину въ Днѣпровскомъ лиманѣ, благополучно прибылъ въ Херсонъ и сдалъ весь грузъ въ новооткрытые въ Херсонскомъ портѣ резервуары. Съ прибытіемъ этого перваго парохода морской портъ въ Херсонѣ является фактически открытымъ. Достигнута глубина рукава Рвачъ на всемъ протяженіи 17¹/₂ футовъ, для устраненія же затрудненій въ Днѣпровскомъ лиманѣ производится усиленное землечерпаніе“.

в) Дунай. *Двадцать первый съездъ* (1896 г.), согласно предложенію комиссіи, призналъ необходимымъ ходатайствовать о возможно скорѣйшемъ приспособленіи для каботажнаго судоходства одного изъ гирлъ Килійскаго устья р. Дуная до глубины 16 фут. (Отчетъ предсѣдателя LXII). На XXII и XXIII съѣздахъ это ходатайство было подтверждено.

с) Донъ и Донецъ. *Первый съездъ* (1874 г.) постановилъ ходатайствовать, чтобы рѣки, протекающія по каменноугольной почвѣ, главнымъ образомъ С. Донецъ съ притоками и другія, могущія служить къ перевозкѣ угля, были улуч-

шены настолько, чтобы судоходство на нихъ сдѣлалось возможнымъ. *Пятый съездъ* (1880 г.) ходатайствовалъ передъ правительствомъ о расчисткѣ и канализаціи Донца, хотя бы на первомъ участкѣ и отъ слиянія его съ Дономъ. *Двѣнадцатый съездъ* (1887 г.) постановилъ ходатайствовать о болѣе подробномъ изслѣдованіи р. Дона вверхъ отъ Калача, въ виду имѣющихся свѣдѣній, что пароходъ г. Бехтѣева доходилъ до г. Ельца, а равно и объ изслѣдованіи рѣки С. Донца до Лисичанска. Точно также было постановлено ходатайствовать о скорѣйшемъ утвержденіи устава акціонернаго Общества пароходства по Днѣпру. (Отчетъ предсѣдателя XXX). *Четырнадцатый съездъ* (1889 г.) высказался т. о.: „Образованіе по примѣру существующаго въ Ростовѣ гирловаго комитета для наблюденія за плаваніемъ по р. Дону, между Ростовомъ и Калачомъ, при участіи заинтересованныхъ въ этомъ плаваніи лицъ, значительно повліяло бы на улучшеніе судоходства по этой части Дона, при чемъ желательно, чтобы существующій $1/4^0/0$ сборъ съ цѣнности провозимыхъ грузовъ, хотя бы въ видѣ опыта на первые 10 лѣтъ предоставленъ былъ всецѣло въ распоряженіе комитета на расходы по означенному улучшенію судоходства. Въ виду же того, что Ростовъ присоединенъ къ Области Войска Донскаго, съѣздъ рекомендовалъ обратиться по этому предмету съ ходатайствомъ къ Войсковому Наказному Атаману. (Отчетъ предсѣдателя LVI). *Пятнадцатый съездъ* (1890 г.) постановилъ ходатайствовать о приведеніи въ исполненіе проэкта (составленнаго около 1878 г. особой навигаціонной комиссіей Министерства Путей Сообщенія) шлюзованія на р. С. Донецъ и если не на всемъ протяженіи, то хотя на нижнемъ теченіи его. (Отчетъ предсѣдателя XXXII). Кромѣ того, съѣздъ ходатайствовалъ объ учрежденіи особаго Гирловаго Комитета и о таксаціи товаровъ. *Деятнадцатый съездъ* (1894 г.) принялъ

докладъ комиссіи, предлагавшей ходатайствовать передъ Министерствомъ Путей Сообщенія о разрѣшеніи производить работы по проекту инженера Раевского по урегулированію русла р. Донца съ весны будущаго года и о назначеніи съ осени сего года необходимой для работъ землечерпательной машины, дабы была возможность поставить объ этомъ въ извѣстность заинтересованныхъ углепромышленниковъ. (Доклады 376).

Двадцать первый съездъ (1896 г.) принялъ докладъ комиссіи, который содержалъ слѣдующее: „Оставляя открытымъ вопросъ о канализации р. Сѣверный Донецъ отъ устья до Лисичанска или Славянска, въ виду значительности потребныхъ на это затратъ, комиссія находитъ возможнымъ въ данный моментъ ограничиться устройствомъ лишь той части водяного пути, которая соединяетъ конечный пунктъ рельсовой сѣти съ р. Дономъ, а черезъ нее съ Азовскимъ моремъ.—Ознакомившись съ тѣми данными, которыя добыты изысканіями, комиссія нашла необходимымъ ходатайствовать объ ассигнованіи 180 т. руб. на производство работъ, которыя, вмѣстѣ съ углубленіемъ фарватера землечерпаніемъ, позволяютъ въ самое короткое время приспособить русло Сѣвернаго Донца для судоходства въ меженное время на участкѣ этой рѣки отъ устья до Калитянскихъ залежей каменнаго угля, длиною 125 верстъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду выгодъ, которыя устройство означеннаго воднаго пути дастъ промышленности, комиссія просила съѣздъ подтвердить постановленія прежнихъ съѣздовъ о возможности возмѣщенія расходовъ, произведенныхъ Правительствомъ на устройство пути, въ порядкѣ обложенія всѣхъ грузовъ, сплавляемыхъ въ меженный періодъ навигаціи, спеціальнымъ сборомъ въ размѣрѣ до 0,5 коп. съ пуда. (Отчетъ предсѣдателя LX—LXI).

Двадцать второй съездъ (1897 г.) принялъ докладъ комиссіи: въ виду того, что въ текущемъ году работы производились

тремя землечерпательницами, что оказалось недостаточнымъ для образованія судового хода, такъ что выяснилось, что необходимо прежде приготовить русло посредствомъ выправительныхъ работъ на главнѣйшихъ длинныхъ перекатахъ, чтобы получить возможность поддерживать судовой ходъ землечерпаніемъ — возобновить ходатайство прошлагодняго съѣзда объ отпускѣ суммы въ 180 т. р., на которые въ теченіе трехъ лѣтъ могла бы быть улучшена часть рѣки С.-Донца отъ устья до станицы Усть-Бѣлокалитвянской, а равно, по достиженіи желаемыхъ результатовъ, чтобы таковыя же работы были продолжены и на остальномъ протяженіи р. С.-Донца до Лисичанска. Сверхъ того подтвердить постановленіе прежнихъ съѣздовъ о возможности возмѣщенія расходовъ, произведенныхъ Правительствомъ на устройство этого пути, въ порядкѣ обложенія всѣхъ сплавляемыхъ въ меженный періодъ навигаціи грузовъ спеціальнымъ сборомъ въ размѣрѣ до $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда. (Отчетъ предсѣдателя LII).

Кромѣ того, двадцать второй съѣздъ постановилъ поддержать предложеніе Горнаго Инженера В. И. Лазарева ходатайствовать о соединеніи каналомъ Волги и Дона, если бы нашлись предприниматели для такого сооруженія. (Отчетъ предсѣдателя LVI).

Двадцать третій съѣздъ (1898 г.) ходатайствовалъ объ улучшеніи судоходства по С.-Донцу отъ устья до станицы Усть-Бѣлокалитвянской ассигнованіемъ необходимыхъ для этой цѣли суммъ и съ возмѣщеніемъ расходовъ путемъ обложенія сплавляемыхъ грузовъ спеціальнымъ сборомъ до $\frac{1}{2}$ к. съ пуда. (Отчетъ предсѣдателя LIV—LV).

Вывозная торговля каменнымъ углемъ, въ связи съ вопросомъ о Черноморско-Дунайскомъ плаваніи.

На пятнадцатомъ съѣздѣ (въ 1890 г.) былъ поднятъ вопросъ „о мѣрахъ къ развитію торговаго флота и торговли

углемъ на Азовскомъ и Черномъ моряхъ и объ улучшеніи судоходства по рѣкамъ Донцу, Дону и Днѣпру“. Выбранная для обсужденія этого вопроса комиссія выставила рядъ соображеній по вопросу о развитіи на Черномъ морѣ торговаго флота. Приводимъ выдержки изъ этого доклада:

Торговый флотъ на Черномъ морѣ, по мнѣнію комиссіи, только тогда получитъ должное развитіе, когда будетъ установлена на твердыхъ началахъ торговля углемъ въ Константинополь и Румыніи... Но чтобы нашъ уголь могъ проникнуть въ Константинополь, необходимо выяснить его стоимость со всѣми накладными расходами и вывести сравненіе съ существующими цѣнами на англійскій уголь на тѣхъ же заграничныхъ рынкахъ... Стоимость донецкаго угля на бортѣ парохода въ Константинополь опредѣляется въ 18.775 до 19.4 коп.—въ среднемъ 19 коп. за пудъ. Цѣна англійскаго угля на бортѣ парохода также (августъ 1890 г.) слѣдующая:

Кардифъ	29	шиллинговъ	за тонну	или	19.65	коп.
Ньюкэстль	25	„	„	„	17	„
Ливерпуль	23	„	„	„	15.75	„

Мы видимъ, что кромѣ низшаго сорта Ливерпуль, прочіе сорта угля продаются по цѣнамъ болѣе или менѣе близкимъ къ возможнымъ цѣнамъ донецкаго угля. Но для успѣшнаго вытѣсненія донецкимъ углемъ англійскаго необходимо, чтобы новый товаръ былъ дешевле стараго и поборолъ бы привычки. А для этого требуется довольно большое удешевленіе, которое мы можемъ считать безошибочнымъ, принявъ наименьшую цѣну англійскаго угля и наибольшую донецкаго—3.25 коп. Принявъ еще возможное пониженіе цѣны при конкуренціи и другихъ случайностяхъ—слѣдуетъ опредѣлить эту разность въ 4 коп. за пудъ кредитными; для Румыніи, куда фрахтъ дороже на 1.5 коп. противъ Константинополя, такъ какъ тамъ много затрудненій при проходѣ въ

Сулинъ, и эта разница будетъ въ 5.5 коп. Коммиссія пришла къ заключенію, что устанавливая попудную премію съ угля въ размѣрѣ указанной разницы въ стоимости русскаго и заграничнаго угля, Правительство одновременно окажетъ существенную пользу: углепромышленности—открывая новый рынокъ для сбыта русскаго угля и желѣзнымъ заводамъ давая сбытъ ихъ произведеніямъ, а равно вызоветъ постройку судостроительныхъ заводовъ, при чемъ вся матеріальная поддержка Правительства въ формѣ попудной преміи углеотправителямъ при вывозѣ 40 милліоновъ пудовъ угля выразится въ суммѣ отъ 1.600,000 до 1.800,000 руб.—каковая сумма, какъ составляющая попудную премію съ перевезеннаго угля, будетъ уплачиваться за дѣйствительно совершившійся фактъ доставки русскаго угля на заграничный рынокъ на паровыхъ баржахъ, выстроенныхъ въ Россіи. На погашеніе этой преміи могутъ быть обращены пошлины съ угля, взимаемыя на западной границѣ и въ Балтійскихъ портахъ и пошлины, взимаемыя за пароходы, заказанные за границей.

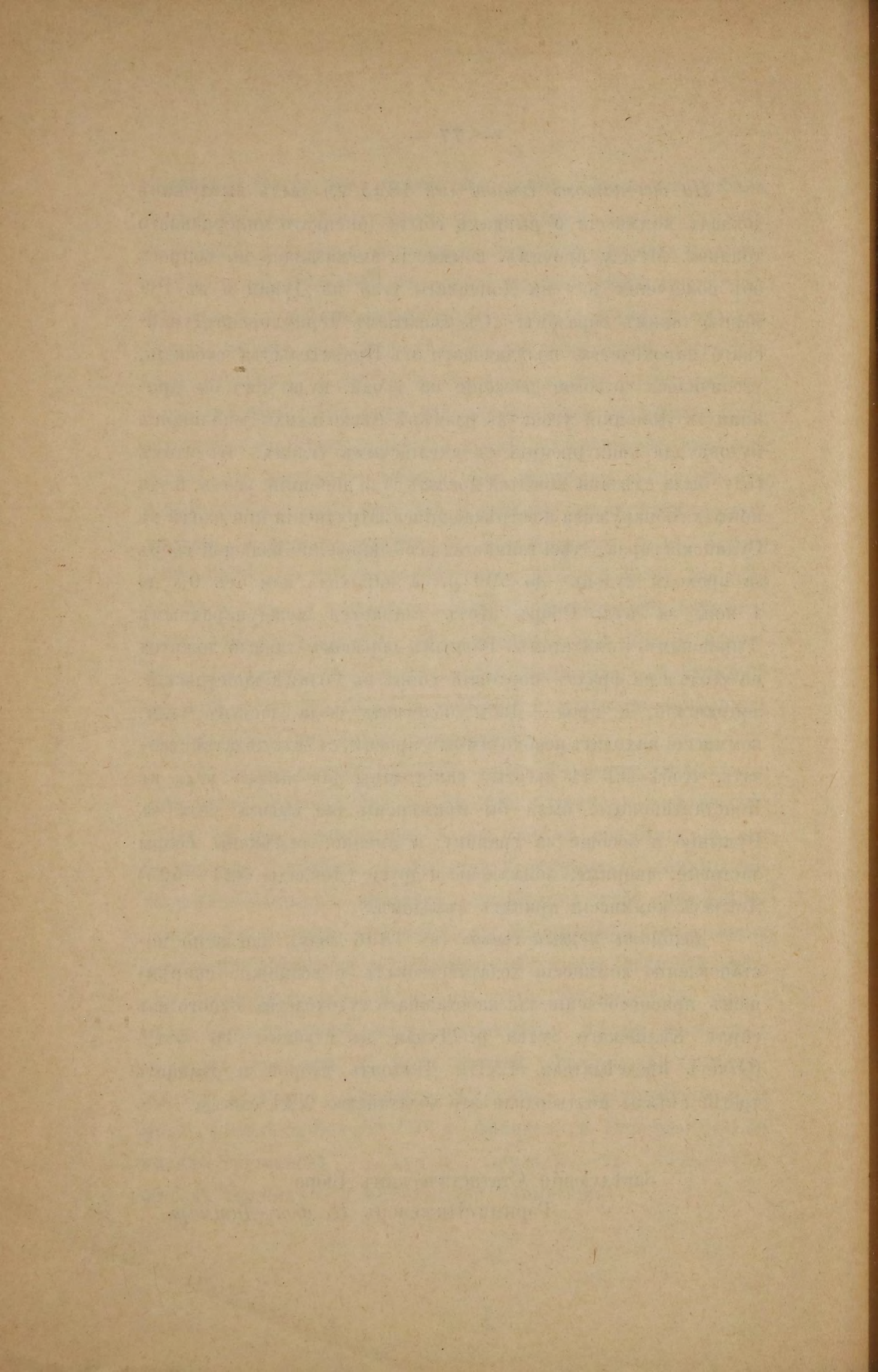
Сознавая важное значеніе торговаго флота, правительства всѣхъ приморскихъ государствъ принимали энергическія мѣры къ его процвѣтанію и не жалѣли средствъ для его поддержки. Торговые флоты этихъ государствъ, помимо покровительственныхъ законовъ, пользуются еще денежными субсидіями во всѣхъ случаяхъ, гдѣ эта помощь оправдывается важностью торговыхъ и политическихъ сношеній и гдѣ частная предприимчивость бессильна, чтобы удовлетворить народнымъ потребностямъ; такъ, на примѣръ, Англія расходуетъ на этотъ предметъ 6 милл. рублей, Франція 10^{1/2} милл., Италія 3^{1/2} милл., Германія 2^{1/2} милл., Австро-Венгрія 2 милл. франковъ, Бельгія 800 т. франковъ и Нидерланды 170 тысячъ гульденовъ“. („Труды“, доклады, стр. 337—345). Съѣздъ принялъ это предложеніе коммиссіи.

На двадцатомъ сѣздѣ (въ 1895 г.) былъ выслушанъ докладъ комиссіи о рынкахъ сбыта донецкаго минеральнаго топлива. Между прочимъ, комиссія высказалась по вопросу объ облегченіи доступа Донецкаго угля на Дунай и въ Румынію такимъ образомъ: „Съ развитіемъ Черноморско-Дунайскаго пароходства, получающаго отъ Правительства субсидіи, увеличилось грузовое движеніе на Дунай, куда могъ бы проникнуть Донецкій уголь въ размѣрѣ нѣсколькихъ милліоновъ пудовъ для конкуренціи съ англійскимъ углемъ. Въ этомъ году была сдѣлана попытка послать туда донецкій уголь, и эта попытка обнаружила и встрѣчающіяся затрудненія при входѣ въ Сулинскія гирла. Здѣсь взимается необыкновенно большой сборъ за проходъ судовъ—до 500 р. за пароходъ или отъ 0,5 до 1 коп. за пуд. Сборъ этотъ взимается международнымъ Дунайскимъ Комитетомъ. Равнымъ образомъ тяжело ложится на уголь и на фрахтъ портовый сборъ въ Голацѣ, консульскій, лоцманскій, и проч.—Дабы облегчить сюда доступъ угля, комиссія находитъ необходимымъ просить сѣздъ ходатайствовать, чтобъ всѣ тѣ льготы, какія даны для вывоза угля въ Константинополь, были бы примѣнены для вывоза угля въ Румынію и вообще за границу, а именно: отмѣнены сборы ластовые, якорные, лоцманскіе и другіе (Доклады 524—525) Докладъ комиссіи принять сѣздомъ.

Двадцать первый сѣздъ (въ 1896 году), согласно постановленію комиссіи ходатайствовалъ о возможно скорѣйшемъ приспособленіи для каботажнаго судоходства одного изъ гирлъ Килійскаго устья р. Дуная до глубины 16 фут.“ (Отчетъ предсѣдателя, LXII). Двадцать второй и двадцать третій сѣзды подтвердили это ходатайство XXI сѣзда.

Завѣдующій Статистическимъ Бюро

Горный Инженеръ Н. фонъ-Дитмаръ.



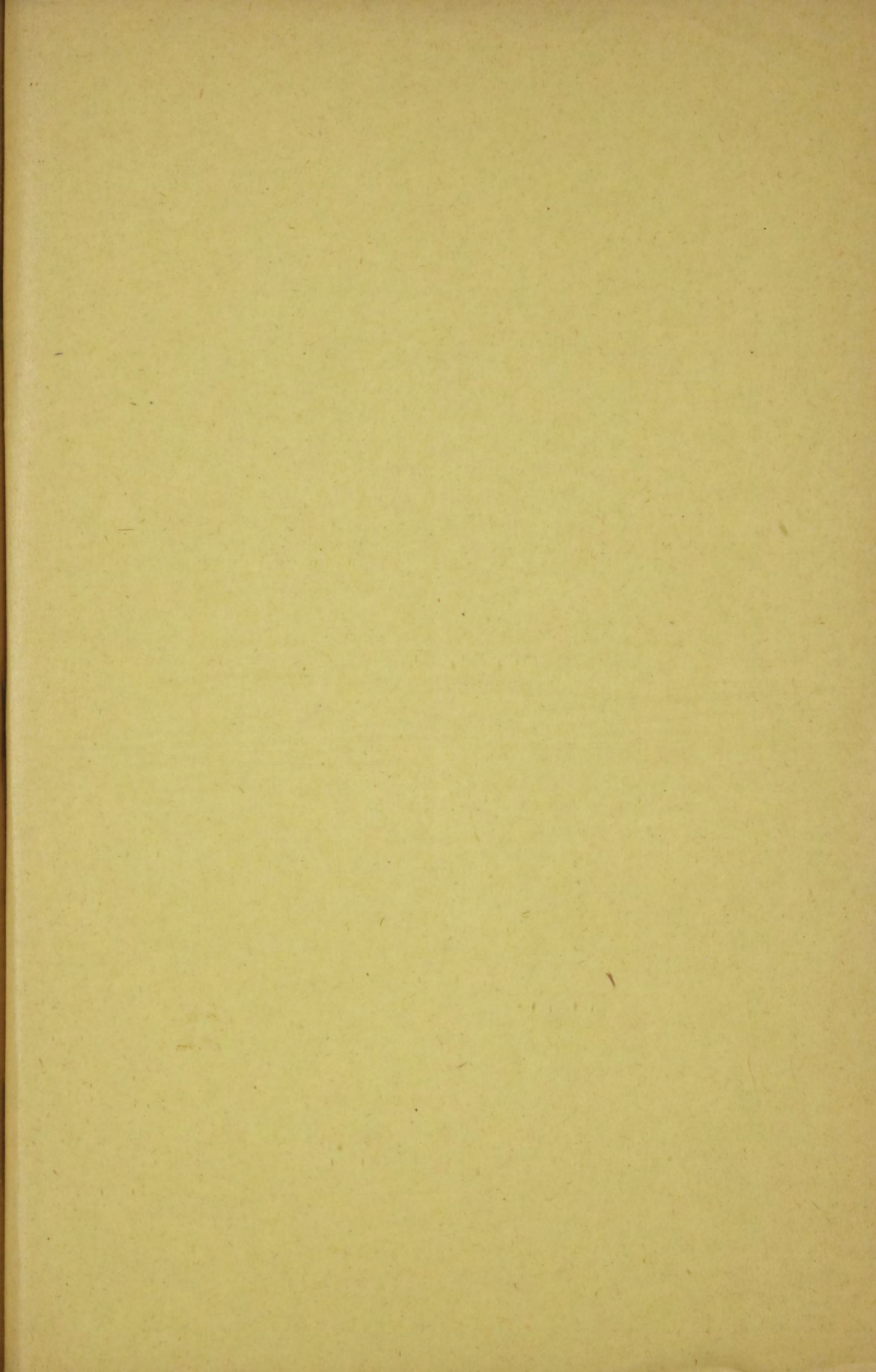
ОГЛАВЛЕНІЕ.

	<i>Страни.</i>
Предисловіе.	
Введеніе	1— 5
Порты.	
1. Маріупольскій	5—19
2. Таганрогскій	19—23
3. Бердянскій.	23—24
4. Феодосійскій	24—26
5. Потійскій	26—28
6. Новороссійскій	28—37
7. Николаевскій.	37—55
8. Ростовскій н/Д.	55—58
9. Херсонскій.	58—60
10. Одесскій.	60—67
Пристани (Александровская и Екатеринославская)	67—69
Рѣки.	
1. Днѣпръ	69—71
2. Дунай	71
3. Донъ и Донецъ	71—74
Вывозная торговля каменнымъ углемъ, въ связи съ вопросомъ о Черноморско-Дунайскомъ плаваніи.	74—77

7, 8, 10, 11, 12, 15.

LIBRARY

61. 62. 63.



rd

INDIA
- 1 P - 10