

О РАЗРЪШЕНІИ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТЪ ПО УЛУЧШЕНІИ  
РИЖСКАГО ПОРТА.

ВЪ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ДУМУ.

ИЗЛОЖЕНІЕ ДЪЛА И СООБРАЖЕНІЯ.



Рижскій портъ, главнѣйшій, на-ряду съ С.-Петербургомъ и Одессой, портъ Европейской Россіи, давно нуждается въ широкихъ техническихъ мѣропріятіяхъ для приведенія его въ состояніе, отвѣчающее его торгово-судоходной дѣятельности и тѣмъ современнымъ требованіямъ, которымъ долженъ удовлетворять всякій благоустроенный портъ. Въ ряду важнѣйшихъ нуждъ Рижскаго порта болѣе настоятельными нынѣ являются, кромѣ дальнѣйшаго углубленія, обезпеченіе порта достаточнымъ протяженіемъ глубокихъ набережныхъ, образованіе удобныхъ и достаточно обширныхъ портовыхъ территорій и оборудованіе порта складочными помѣщеніями, приспособленіями для перегрузки товаровъ, рельсовыми путями и пр.

Какъ будетъ видно изъ изложеннаго ниже краткаго историческаго очерка сооруженія порта, до послѣдняго времени главнѣйшія работы по улучшенію условій

судоходства въ Рижскомъ портѣ сводились почти исключительно къ оберпеченію глубины какъ въ самомъ портѣ, такъ и въ подходахъ къ нему, и только въ весьма недавнее время было приступлено къ частичному у лучшенію въ порту причальныхъ линій. Но и до настоящаго времени, за недостаткомъ удобныхъ причаловъ, приходится пользоваться для грузовыхъ операцій берегоукрѣпительными сооруженіями, для этой цѣли не предназначенными. Въ частности, лѣсная торговля Рижскаго порта, по размѣранъ своихъ оборотовъ весьма значительная, не имѣетъ въ настоящее время въ порту удобныхъ устройствъ, какъ для складыванія товара, такъ и для погрузки лѣса на суда и принуждена занимать предназначенныя для другой цѣли, дорого стоящія и не приспособленныя для лѣсной торговли причальныя линіи и портовая территория. Почти въ столь же неблагоприятномъ положеніи находятся и другія отрасли экспортной торговли Рижскаго порта, и только импортная торговля, благодаря нынѣ выполненнымъ работамъ по устройству Таможенной набережной, въ недалекомъ будущемъ получить возможность производить грузовыя операціи при относительно болѣе благоприятныхъ условіяхъ.

Малой длиною причальныхъ линій не исчерпываются современные недостатки Рижскаго порта. Особенно неблагоприятно отражается на дѣятельности порта почти полное отсутствіе въ немъ удобныхъ помѣщеній для храненія грузовъ и механическихъ приспособленій для погрузки и выгрузки ихъ. Въ какой мѣрѣ настоятельно ощущается потребность въ Рижскомъ портѣ въ складочныхъ помѣщеніяхъ подробно будетъ показано ниже, здѣсь же умѣстно указать, что въ 1910 г. единственный небольшой элеваторъ, имѣющійся въ Рижскомъ портѣ, сдѣлалъ 30 оборотовъ. Если замѣтить, что въ Америкѣ элеваторы дѣлаютъ въ среднемъ 4 - 5 оборотовъ въ годъ, а максимумомъ 12 оборотовъ, и что въ нашихъ портахъ наибольшее число оборотовъ элеваторовъ / кромѣ Рижскаго / не поднималось выше 8 - 9, станетъ вполне понятнымъ исключительное перенапряженіе Рижскаго элеватора. Приведенное число оборотовъ показываетъ, что въ урожайные годы Рижскій элеваторъ фактически перестаетъ работать какъ складочное помѣщеніе и дѣйствуетъ исключительно какъ перегрузочный механизмъ. Дѣйствительно, средний срокъ храненія зерна въ элеваторѣ Рижскаго порта составлялъ: въ 1909 г. - 6 дней и въ 1910 г. - 7 дней.

Не менѣ остро ощущается въ Ригѣ и недостатокъ въ портовыхъ территорияхъ, въ особенности недостаетъ площадей, приспособленныхъ для складыванія лѣса; по этому лѣсомъ занимаютсѣ даже дрогоія площади Желѣзнодорожной гавани, въ ущербъ другимъ отраслямъ экспортной торговли Рижскаго порта.

Въ виду того, что настоящимъ представленіемъ испрашивается разрѣшеніе на работы, имѣющія цѣлью, главнымъ образомъ, улучшить условія причала судовъ въ экспортной части Рижскаго порта, то въ дальнѣйшемъ изложеніи наиболѣе полно будетъ освѣщена именно эта сторона торгово-судоходной дѣятельности Рижскаго порта.

#### КРАТКІЙ ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ СООРУЖЕНІЯ И РАЗВИТІЯ РИЖСКАГО ПОРТА.

Начало торговой дѣятельности Рижскаго порта было положено въ 1201 году лифляндскимъ епископомъ Альбертомъ, который выхлопоталъ у папы буллу съ повѣліемъ, чтобы нѣмецкіе корабли приставали не у береговъ Семигалліи, какъ прежде, а у самой Риги. Въ 1282 г. когда Рига вошла въ составъ Ганзейскаго союза, она



обладала уже многочисленнымъ торговымъ флотомъ и вела оживленныя торговныя сношенія съ сосѣдними нѣмецкими городами. Въ началѣ XVII вѣка Рига имѣла болѣе 30 тысячъ жителей, и къ ея порту ежегодно приходило свыше 500 иностранныхъ кораблей. Сѣверная война тяжело отразилась на дѣятельности Рижскаго порта; къ 1760 г. население города уменьшилось болѣе чѣмъ вдвое / до 14 тыс. человекъ/, и торговне обороты порта сильно сократились. Означенное паденіе Рижскаго порта, помимо бѣдствій военнаго времени, было вназвано также постепеннымъ обмелѣніемъ подходовъ въ порту. Уже въ началѣ XVII вѣка предпринимались работы по улучшенію плаванія въ низовьяхъ рѣки Западной Двины, причемъ въ это время удавалось поддерживать глубину на барѣ и рѣчномъ фарватерѣ въ 11 футовъ. Въ XVIII вѣкѣ эта глубина упала до 6-7 футовъ. Затруднительное положеніе Рижскаго порта въ это время обратило на себя вниманіе правительства Императрицы Екатерины II, и въ 1764 году было приступлено къ первому систематическому урегулированію рѣки Западной Двины отъ г. Риги до устья. Построенныя съ этою цѣлью въ 1764 - 1775 г.г. водостѣпительныя дамбы, од-

нако, не оправдали своего назначенія, такъ какъ вскорѣ были разрушены ледоходами. Одновременно съ попыткой регулировать рѣку Западную Двину дамбами были произведены работы и по улучшенію входа со стороны моря въ рѣку; съ этой цѣлью было проложено въ сѣверо-западной оконечности Магнусгольма новое устье, доступное судамъ съ осадкою до 8 футовъ. Однако, и эта работа нисколько не улучшила состоянія порта, такъ какъ къ 1781 году глубина въ новомъ устьѣ уменьшилась до 7 футовъ.

Въ трудность поддержанія глубокаго фарватера отъ устья р. Западной Двины до города Риги, при тѣхъ дноуглубительныхъ снарядахъ, которыми располагала строительная практика XVIII вѣка, вызвала попытку устройства въ открытомъ морѣ, къ западу отъ устья р. Двины, новой военной и коммерческой гавани, огражденной съ востока особой дамбой / Форткометской/. Но уже къ 1787 году эта работа была оставлена, вслѣдствіе быстраго занесенія пескомъ всей водной площади новаго порта. Безуспѣшная попытка устроить гавань въ открытомъ морѣ заставила вновь приступить къ регулированію рѣки Западной Двины, причемъ одновременно бы-

до приступлено также къ устройству новой гавани въ старомъ восточномъ рукавѣ Двины, при островѣ Магнусгольмѣ. Гавань эта была окончена въ 1793 г. и имѣла глубину 15-17 футъ. Первоначально эта новая гавань функционировала довольно успѣшно, и, дѣйствительно, обороты Рижскаго порта съ ея окончаніемъ почти сразу удвоились, достигнувъ въ 1794 году 12 милл. рублей.

Однако, и эта гавань стала весьма быстро заноситься пескомъ и вскорѣ дѣлалась совершенно негодной для стоянки судовъ.

Въ послѣдующее затѣмъ время, съ конца XVIII вѣка до первой половины XIX вѣка, никакихъ крупныхъ работъ въ Рижскомъ портѣ не производилось, за исключеніемъ примитивныхъ дноуглубительныхъ работъ, которыми, однако, совершенно не удавалось поддерживать г-лубину въ бассейнахъ и фарвартахъ порта. Судходная дѣятельность въ Рижскомъ портѣ за весь этотъ періодъ времени продолжала испытывать чрезвычайныя затрудненія, и къ 1849 году устье р. Западной Двины было окончательно закрыто сплошною 5-ти футовою банкою. Для входа въ

портъ суда должны были идти крайне неудобнымъ боковымъ фарватеромъ къ западу отъ устья, рискуя во время морскихъ вѣтровъ разбиться объ оконечности Форткометской дамбы, которую приходилось огибать подѣ прямымъ угломъ. Съ цѣлью улучшить условія плаванія судовъ въ портовыхъ водахъ, рижское купечество выхлопотало въ 1850 г. Высочайшее разрѣшеніе на заключеніе подъ гарантію портовыхъ сборовъ 2-хъ займовъ, въ сложности въ 2.600.000 р., для достиженія, главнымъ образомъ, глубокаго входа въ рѣку. На реализованныя такимъ образомъ средства была построена въ 1850-1851 г.г., съ правой стороны устья, Магннгольмская морская дамба, длиною въ 2 версты 50 саж., съ маякомъ на головѣ.

Во вторую половину XIX вѣка заботы по улучшенію условій плаванія въ Рижскомъ портѣ были взяты на себя Министерствомъ Путей Сообщенія и Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ. Въ періодъ времени съ 1869 по 1870 г. были построены въ Рижскомъ портѣ нѣкоторыя регуляціонныя сооруженія на средства желѣзнодорожнаго фонда; сооруженія эти были переданы затѣмъ въ вѣдѣніе Рижскаго Биржевого Комитета. Въ 1875 году было отпущено изъ Государственнаго Казначейства 1.993.631 руб. на регу-



ко поддерживаемая землечерпаніемъ.

Улучшеніе Рижскаго Порта, достигнутое во второй половинѣ 19-го вѣка обезпечило морской торговль въ портѣ свободное развитіе и весьма благопріятно отразилось на оборотахъ порта по вывозу и привозу товаровъ. Общій оборотъ Рижскаго порта по ви́ншей торговль, достигавшій въ 1850 г. 17.000.000 рублей, повысился въ 1870 г. до 63 миллиононъ рублей, а въ 1880 г. до 99 миллиононъ рублей. Въ этихъ суммахъ на долю экспорта приходилось въ 1870 г. 39 миллиононъ рублей, а въ 1880 году 55 милл. рублей.

Обращаясь затѣмъ къ новѣйшему періоду исторіи сооруженія Рижскаго порта, надлежитъ замѣтить, что за послѣдніе годы работы по улучшенію порта выражались, главнымъ образомъ, въ постепенномъ углубленіи портовыхъ бассейнонъ и подходовъ, а также отчасти въ устройствѣ нѣкоторыхъ новыхъ причальныхъ линій.

Какъ видно изъ предидущаго изложенія, центръ тяжести всѣхъ портовыхъ работъ въ Ригѣ, до начала нынѣшняго вѣка, сводился почти исключительно къ обезпеченію въ портѣ достаточной для судоходства глубины; съ этою цѣлью строились молы и выправительныя сооруже-

нія, и производились крупныя землечерпательныя работы. Вопросъ о причальныхъ линияхъ въ портъ и о портовой территории оставался все время открытымъ; для грузовыхъ операцій приходилось пользоваться или берегоукрѣпительными сооружениями или разновременно построенными мелководными набережными, давно устарѣвшими по своей конструкціи и требовавшими коренного переустройства.

Когда въ 1895 г. была образована при Министерствѣ Путей Сообщенія Междувѣдомственная Комиссія для выработки общаго плана переустройства желѣзнодорожнаго узла въ Ригѣ, то послѣдняя замѣтила также мѣсто расположенія и составила общій эскизный проектъ устройства въ Рижскомъ портѣ экспортной гавани. Предположенія эти были затѣмъ разработаны Комиссіею по устройству коммерческихъ портовъ, по указаніямъ Инженернаго Совѣта, и въ окончательномъ видѣ свелись къ образованію трехъ смежныхъ бассейновъ на правомъ берегу рѣки Западной Двины въ мѣстности, лежащей ниже острова Андреасгольма. Изъ этихъ трехъ бассейновъ въ первую очередь предполагалось построить одинъ, ближайшій къ остроу Андреасгольмъ, такъ наз. Желѣзнодорожную га-



вань. Къ работамъ по устройству Жельзнодорожной гавани было приступлено въ 1899 году и онѣ закончены въ 1906 году. Указанными работами было устроено 450 пог. саж. набережныхъ, заложенныхъ на глубину 26 футъ, образована портовая территория и углублена прилежащая водная площадь на глубину 24 фута. Этими сооруженіями и ограничиваются въ настоящее время всѣ причальные устройства въ Рижскомъ портѣ современнаго типа, обслуживающія экспортную торговлю.

Что касается импортной торговли, то послѣдняя до сего времени обслуживалась старой Таможенной набережной, построенной еще въ 1875 - 77 годахъ и въ настоящее время пришедшей въ состояніе мало пригодное для пользования. По закону отъ 17-го Іюля 1909 года, были разрѣшены работы по переустройству означенной набережной, причемъ стоимость этихъ работъ была опредѣлена въ суммѣ 1.791.300 рублей. Работы эти въ настоящее время произюдаются, и съ окончаніемъ ихъ потребность въ причальныхъ линіяхъ и портовыхъ территорияхъ для главнейшихъ отраслей импортной торговли въ Рижскомъ портѣ на нѣкоторое время будетъ удовлетворена.

Такимъ образомъ, портовыми работами послѣднихъ

сорока лѣтъ въ Рижскомъ портѣ была первоначально обезпечена глубини въ бассейнахъ, подходахъ и на фарватерѣ рѣки Западной Двины, достаточная для судоходныхъ условій конца прошлаго вѣка, затѣмъ были начаты работы по образованію причальной линіи и территоріи для нуждъ экспортной торговли порта, и выполняются работы по устройству причальной линіи и территоріи для нуждъ импортной торговли.

#### СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНІЕ РИЖСКАГО ПОРТА.

Рижскій портъ расположенъ у залива, глубокаго вѣтъ знающагося въ материкъ, въ устьѣ рѣки Западной Двины, и заключаетъ въ себѣ: 1/ водныя площади и берега названной рѣки на протяженіи до 30 верстъ отъ ея устья, 2/ Мельграбенскій протокъ / который соединяетъ озеро Штинтъ съ рѣкой Западной Двиной/ и 3/ нижнюю часть рѣки Курляндской на протяженіи около 25 верстъ. Общая длина всѣхъ фарватеровъ въ предѣлахъ Рижскаго порта достигаетъ 100 верстъ. Главнѣйшіе фарватеры и мѣста стоянокъ для морскихъ судовъ имѣютъ глубину въ 22 до 25 футовъ. На второстепенныхъ фарватерахъ порта, въ зависимости отъ ихъ важности, поддерживается глубина отъ 15-22 футовъ. Верхняя часть рѣки Западной Двины, отъ Желѣзнодорожнаго моста вверхъ по теченію

до границъ порта, служить для постановки лѣсныхъ плотовъ, нижняя часть рѣки предназначается для грузовыхъ операцій и стоянки морскихъ судовъ.

По характеру торгово-судоходной дѣятельности и Рижскій портъ можетъ быть раздѣленъ на слѣдующіе четыре участка:

**ПЕРВЫЙ УЧАСТОКЪ** составляетъ указанная выше водная площадь рѣки для стоянки прибывающихъ по р. Западной Двинѣ лѣсныхъ плотовъ. Эта площадь достигаетъ около 800 квадратныхъ верстъ; она оборудована 852 причальными рымами, задѣланными въ берега, предназначенными для причала плотовъ. Кромѣ того, для той-же цѣли въ гавани, тотчасъ по проходѣ ледохода, ежегодно забивается свыше 6.000 свай.

**ВТОРОЙ УЧАСТОКЪ** простирается отъ Желѣзнодорожнаго моста до нижняго Подераа, по лѣвому берегу, и Красной Двины, по правому. Здѣсь сосредоточена почти вся экспортная и импортная торговля Рижскаго порта. Въ этой части порта имѣются слѣдующія причальные устройства:

Городская набережная, протяженіемъ 530 саж., глубиною у стѣнки 20-22 фута, расположена между Желѣзнодорожнымъ мостомъ и замкомъ. Несмотря на небольшую глубину, набережная эта служить

мѣстомъ причала довольно значительнаго числа срочныхъ пароходовъ, которые, въ виду недостатка причальныхъ линій въ Рижскомъ портѣ, стоятъ у набережной зачастую въ нѣсколько рядовъ и нагружаются здѣсь товарами, доставляемыми на подводахъ изъ такъ называемыхъ Красныхъ амбаровъ. У Городской набережной грузятся ленъ, жмыхи, кожа, яйца, пенька, а также обработанный лѣсной матеріалъ. Послѣдній подвозится къ судамъ на плоскоутахъ и грузится съ наружной, къ рѣкѣ, стороны набережной.

Т а м о ж е н н я н а б е р е ж н а я въ настоящее время устраивается на мѣстѣ прежняго оградительнаго сооруженія, приспособленнаго затѣмъ впоследствии для выгрузки заграничныхъ товаровъ. Новая набережная будетъ имѣть длину въ 520 пог. саж. и глубину у стѣнки въ 28 футъ. Она предназначена, главнымъ образомъ, для выгрузки мелкихъ партій грузовъ большой стоимости, подлежащихъ тщательному таможенному досмотру; количество такихъ грузовъ достигаетъ въ Рижскомъ портѣ 12- 14 милл. пудовъ въ годъ.

А н д р е е в с к і й б а с с е й н ы били построены въ 1881 году, главнымъ образомъ, съ цѣлью служить зимней гаванью для мелкихъ судовъ, съ осад -

кою не болѣе 8 футъ. Однако, недостат<sup>ок</sup>ъ причальныхъ линій въ Рижскомъ портѣ заставилъ использовать этотъ бассейнъ и для причала суд<sup>овъ</sup>. Въ періодъ времени <sup>сг.</sup>отъ 1881 до 1887 годъ берегъ Андреевскаго острова былъ укрѣпленъ со стороны рѣки на протяженіи 450 саж. За этимъ береговымъ укрѣпленіемъ насыпкой была образована территорія, представляющая существенное значеніи для торговли тѣмъ, что дѣлала возможность соединить берегъ рѣки съ желѣзнодорожною сѣтью.

Андреевская гавань служить въ настоящее время для выгрузки строительныхъ матеріаловъ; песка и кирпича, а также дровъ, прибывающихъ изъ Пернова. На Андреасгольмѣ надодится сельдяной буянь, элеваторъ и холодильники для скоропортящихся товаровъ. Здѣсь производится погрузка на суда зерна а также яицъ и другихъ скоропортящихся товаровъ и выгрузка сельдей. Однако, совершенная недостаточность причальныхъ линій въ Рижскомъ портѣ заставляетъ пользоваться набережными Андреасгольма также и для выгрузки угля. Для этой цѣли <sup>з</sup>углемъ занимаетъ мѣсто между элеваторомъ и складомъ - холодильникомъ. Здѣсь выгружается уголь для всѣхъ заводовъ и торговыхъ предприятий, расположенныхъ въ центральной части города. Выгрузка въ этомъ мѣстѣ каменнаго угля

чрезвычайно стѣсняетъ операціи съ другими товарами и вредно отражается на натурѣ погружаемаго зерна, но недостатокъ причальныхъ мѣстъ въ Рижскомъ портѣ, отведенныхъ для выгрузки угля, дѣлаетъ неизбѣжнымъ пользованіе для сего частью берегового укрѣпленія у Андреасгольма.

Экспортная гавань / Жельзнодорожная/. Устройство экспортной гавани было рѣшено въ 1899 году, когда, при переносѣ товарной станціи Риге Орловской ж.д. на городской выгонъ, оказалась необходимость въ устройствѣ особой береговой станціи, расположенной непосредственно въ гавани. Восточному берегу гавани была придана длина около 150 саж., и онъ былъ обдѣланъ окосомъ, укрѣпленнымъ шпунтовымъ рядомъ; передъ берегомъ были устроены три эстакады для причаливанія судовъ. Южный берегъ Жельзнодорожной гавани, образуемый Андреасгольмомъ пока еще не укрѣпленъ. Сѣверный берегъ окаймленъ каменной набережной длиной около 270 пог. саж. въ предѣлахъ Жельзнодорожной гавани, и 176 пог. саж. по ея продолженію вдоль праваго берега рѣки. Глубина гавани и подходовъ къ ней достигаетъ 24 футъ. Экспортная гавань оборудована семью каменными одноэтажными сараями,

двумя 2-хъ этажными сараями, построенными въ 1910 году фирмою Гергардъ и Гей, и каменнымъ 4-хъ этажнымъ пакгаузомъ. Семь каменныхъ одноэтажныхъ саараевъ построены временно до замѣны ихъ многоэтажными. Означенная гавань служить для погрузки кожъ, яицъ, пеньки, льна и другихъ товаровъ. Кроме того, за недостаткомъ мѣсть въ лѣсной гавани <sup>в/</sup>Мульграбенъ, Экспортная гавань въ послѣдніе годы завалена лѣсомъ, прибывающей въ Рижскій портъ по желѣзнымъ дорогамъ.

На лѣвомъ берегу р. Западной Двины, въ предѣлахъ разсматриваемаго участка Рижскаго порта, для грузовыхъ операций служатъ слѣдующія устройства:

Д а м б а А-В, которая является собственно регуляционнымъ сооруженіемъ. Наружная сторона дамбы въ большей своей части ограничена высокимъ мощеннымъ откосомъ и только у верхняго конца она укрѣплена деревянной стѣной; причаливающей здѣсь суда обыкновенно грузятся помощью плоскоутовъ. Гавань за дамбой А - В служитъ во время ледохода надежнымъ убѣжищемъ для судовъ. Большая часть гавани углублена до 22 футъ, такъ что она доступна даже морскимъ судамъ; весной, однако, входъ въ эту гавань для



крупныхъ судовъ, послѣдствіе сильнаго теченія, очень затруднителенъ. У дамбы А - Б находятся пристани Рижскаго срочнаго и Восточно-Азіатскаго пороходства и, кромѣ того, здѣсь производится выгрузка химическихъ продуктовъ. Внутригавани, образуемой дамбой А - Б становятся небольшіе товаро-пассажирскіе парходы, плавающіе по Рижскому заливу.

Берегъ у острова Бадетольма былъ укрѣпленъ въ 1904 году на протяженіи около 150 сажень, жи подная площадь у него / Гагенсбергская бухта или т.н. Прорывъ/ была углублена до 18 футъ. Означенное береговое укрѣпленіе служитъ для выгрузки угля.

Баластная гавань образуется неправительной дамбой С-Д-Е; она углублена въ нижней части до 22 футъ и служитъ для погрузки парходовъ съ лѣсомъ, на плаву, съ плотовъ и плоскоутовъ. Верхняя же мелководная часть гавани служитъ мѣстомъ стоянки плотовъ и парусныхъ лодокъ Рижскаго яхтъ-клуба.

Узкая гавань за дамбой Ф-Ж углублена на протяженіи  $\frac{2}{3}$  ея длины и служитъ въ настоящее время для стоянки морскихъ судовъ, нагружающихся здѣсь лѣсными матеріалами со складовъ, рас-

положенныхъ на Кипенгольмѣ.

ТРЕТИЙ УЧАСТОКЪ Рижскаго порта образуется Мельграбенскимъ протокомъ, Красною Двиною и озеромъ Штинтъ. Мельграбенскій протокъ соединяетъ озеро Штинтъ съ рѣкой Западною Двиною; нижняя часть протока вдоль стараго Мельграбена имѣетъ глубину до 24 футь. Здѣсь, главнымъ образомъ, производится отправкѣ лѣса, нагружаемаго непосредственно съ плотовъ и плоскоутовъ на суда, установленныя перпендикулярно къ направленію теченія. Для такого способа нагрузки старій Мельграбенъ является особенно удобнымъ, такъ какъ вблизи него имѣются болшія водныя пространства, пригодныя для стоянки плотовъ, и нѣсколько лѣсопильныхъ заводовъ. Верхняя часть Мельграбенскаго протока въ 1871 г. была преобразована въ передовую гавань. Левый берегъ протока, такъ называемый Новій Мельграбенъ, на протяженіи около 700 саж., былъ ограженъ береговымъ укрѣпленіемъ, вдоль него произведены землечерпательныя работы, а для соединенія гавани съ городомъ устроена желѣзная дорога. Новая гавань, главнымъ образомъ, предназначается для погрузки хлѣба и другихъ товаровъ въ то время года, когда рѣка, Э. Двина ниже Мельграбена уже замерзала.

Однако, приобретение ледоколовъ для Рижскаго порта лишила Новый Мюльграбенъ преимущества болѣе поздняго замерзанія въ сравненіи съ ведущимъ въ городъ фарватеромъ рѣки, такъ какъ ледоколы дали возможность поддерживать судоходства по Двинѣ до города въ теченіе зимнихъ мѣсяцевъ. Въ настоящее время Новый Мюльграбенъ служитъ для погрузки на суда лѣса, прибывающаго въ Рижскій портъ по желѣзнымъ дорогамъ, и для вывозки угля; уголь выгружается непосредственно въ желѣзнодорожные вагоны. Кроме того, на берегъ Новаго Мюльграбена изъ парусныхъ судовъ дальняго плаванія выгружается въ большомъ количествѣ красильное дерево и химическая масса. Изъ находящихся тутъ-же нефтехранилищъ Нобеля, пароходы изрѣдка наливаются нефтью.

ЧЕТВЕРТЫЙ УЧАСТОКЪ порта обнимаетъ собою устье рѣки Западной Двины и рѣку Аа до Дуббельня. По рѣкѣ Аа впадаютъ лѣсные отгоры; въ устьѣ же рѣки Двины устроена зимняя гавань, гдѣ ежегодно зимуетъ болѣе 100 приписанныхъ къ Ригѣ судовъ.

Изъ приведеннаго краткаго очерка причальныхъ линій въ Рижскомъ портѣ легко замѣтить, что значительная часть грузовыхъ операций въ портѣ производится не у специально устроенныхъ для сего набережныхъ, а, у бе-

реговныхъ укрѣпленій, кое-какъ приспособленныхъ для погрузки товаровъ. Удобными и глубокими причалами въ портъ являются лишь набережная Экспортной гавани, и, кромѣ того, строящаяся Таможенная набережная.

Обращаясь затѣмъ къ разсмотрѣнiю условiй храненiя грузовъ въ Рижскомъ портѣ, необходимо отмѣтить, что до послѣдняго времени наибольшее значенiе для порта имѣли красные амбары, находящiеся на берегу рѣки Западной Двины, выше Железнодорожнаго моста. Они расположены перпендикулярно къ рѣкѣ, въ 4 ряда, общая ихъ вмѣстимость достигаетъ 8 миллионoвъ пудовъ. До послѣдняго времени железнодорожные вагоны могли подходить вплотную къ каждому амбару, что весьма облегчало выгрузку товаровъ изъ вагоновъ. Съ переустройствомъ Рижскаго железнодорожнаго узла, Красные амбары будутъ отрѣзаны отъ рельсовыхъ путей, и пользаванiе ими для цѣлей морской торговли станетъ невыгоднымъ.

Импортная торговля Рижскаго порта обслуживается двумя большими амбарами около таможи, общей вмѣстимостью около 99.000 пудовъ, и бывшимъ арсеналомъ, предоставленнымъ таможнѣ для той-же цѣли, вмѣстимостью около 270.000 пудовъ. Кромѣ того, по закону отъ 17 iюля 1909 г., на оборудованной территорiи передъ

строившимися Таможенными набережными перегрузочными и складочными помещеніями отпущено 446.000 р., за счетъ каковой суммы предполагается между прочимъ устроить 4 навѣса для грузовъ кратковременнаго храненія.

Гавань у Андреасгольма оборудована слѣдующими складочными помещеніями: 1/ двумя большими навѣсами для складыванія бочекъ съ сельдями, 2/ амбаромъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, предназначеннымъ преимущественно для складыванія муки, емкостью около 650.000 пудовъ; 3/ амбаромъ Сельско-Хозяйственнаго Общества для складыванія суперфосфата, вмѣстимостью около 150.000 пудовъ; 4 / двумя каменными и пятью деревянными одноэтажными амбарами временнаго типа, принадлежащими Риго-Орловской желѣзной дорогѣ и находящимися въ арендѣ у Биржеваго Комитета, вмѣстимостью около 400.000 пудовъ; 5/ холодильникомъ, принадлежащимъ торговому дому "Братья Вести", предназначеннымъ для храненія скоропортящихся сельскохозяйственныхъ грузовъ, и 6/ элеваторомъ Биржеваго Общества, вмѣстимостью около 600.000 пудовъ тяжелаго зерна.

Складочныя помещенія въ экспортной гавани были уже указаны выше / стр. 7/.

Въ Новомъ Мюльграбенѣ имѣется 18 амбаровъ, вмѣстимостью около 1 1/2 миллионныхъ пудовъ. Всѣ они были построены еще въ то время, когда, по указаннымъ выше соображеніямъ, предполагалась возможность перенесенія въ эту гавань значительной части хлѣбнаго экспорта Рижскаго порта. Предположенія эти, въ виду измѣнившихся условій, не оправдались, и потому амбары въ Новомъ Мюльграбенѣ въ настоящее время пусты. Часть ихъ въ послѣдніе годы перестроена подъ фабричныя зданія.

Что касается имѣющихся въ Рижскомъ портѣ механическихъ перегрузочныхъ приспособленій, то въ этомъ отношеніи портъ далеко не удовлетворяетъ самымъ скромнымъ требованіямъ. Въ Рижскомъ портѣ имѣется всего четыре желѣзныхъ крана и указанный выше элеваторъ, который скорѣе работаетъ какъ перегрузочное, чѣмъ какъ складочное приспособленіе. Изъ четырехъ крановъ, два находятся въ Таможенномъ районѣ: одинъ подъемной силой въ 25 тоннъ, а другой въ 10 тоннъ; одинъ въ Новомъ Мюльграбенѣ, подъемной силой въ 25 тоннъ; наконецъ, четвертый кранъ плавучій, подъемной силой въ 66 тоннъ, обслуживаетъ весь портъ.

## Т ОРГОВО-СУДОХОДНАЯ ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ РИЖСКАГО ПОРТА.

Прежде чѣмъ перейти къ выясненію тѣхъ мѣропріятій, которыя въ настоящее время представляются наиболѣе настоятельными для приведенія Рижскаго порта въ нѣсколько болѣе благоустроенный видъ, надлежитъ остановиться на современной торгово-судходной дѣятельности порта, преимущественно по экспорту товаровъ за границу.

Какъ указано было выше, къ восьмидесятымъ годамъ XIX вѣка оборотъ Рижскаго порта по внѣшней торговлѣ достигъ почти 100 миллионѣвъ рублей. Въ послѣдующее затѣмъ время внѣшняя торговля порта возрастала слѣдующимъ образомъ:

1896 - 1900 г.	123.647	тысячъ руб.	/въ среднемъ въ
1901- 1905 г.	195.806	" "	годъ/ "
1906	г. 269.022	" "	" "
1907	г. 238.665	" "	" "
1908	г. 238.948	" "	" "
1909	г. 273.597	х/ "	" "

Въ этомъ числѣ на долю вывозной торговли приходилось:

1870 г. 39.300 тысячь рублей

х/ по предварительнымъ даннымъ Рижскаго Биржеваго Комитета



1880	г.	55.490	тысячъ	рублей	
1891 - 1895	г.	51.233	"	"	/въ среднемь/
1896 - 1900	г.	70.149	"	"	"
1901 - 1905	г.	110.717	"	"	"
1906	г.	159.987	"	"	"
1907	г.	134.783	"	"	"
1908	г.	129.366	"	"	"
1909	г.	172.351	"	"	"

Главная масса ввозимыхъ изъ Рижскаго порта за границу товаровъ направляется въ Англiю, Германiю, Бельгiю, Францiю и Голландiю; за послѣднiе годы экспортъ Рижскаго порта распредѣлялся между означенными странами слѣдующимъ образомъ; около 40% всего вывоза направлялось въ Англiю, около 20% въ Германiю, около 10% въ Бельгiю и около 5 - 8% во Францiю.

По общей цѣнности ввозимыхъ товаровъ Рижскiй портъ занимаетъ первое мѣсто среди всѣхъ нашихъ портовъ. За послѣднее время цѣнность товаровъ, вывезенныхъ за границу изъ главнѣйшихъ нашихъ портовъ, измѣнялась / въ тысячахъ рублей/:

	1898-1902г.	1903-1907г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.
Изъ Риги.....	69.872	127.897	132.398	119.964	160.949

Изъ С.-Петербурга	64.922	69.953	67.280	73.826	106.753
" Одессы . . . . .	80.948	97.910	90.468	62.224	68.150
" Николаева . . . . .	42.457	75.529	58.843	60.602	110.175
" Ростова . . . . .	38.786	54.570	46.016	47.741	94.508
" Новороссійска . . . . .	27.277	41.669	46.880	35.718	87.212
" Виндавы . . . . .	3.844	26.191	38.027	39.267	58.038
" Херсона . . . . .	159	15.290	35.548	35.051	46.658
" Либавы . . . . .	42.185	33.917	27.737	22.971	46.642

Почти столь же крупную роль играетъ Рижскій портъ и по ввозу товаровъ въ страну, занимая въ этомъ отношеніи второе или третье мѣсто среди всѣхъ нашихъ портовъ по цѣнности импортируемыхъ товаровъ, какъ это видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Ввозъ товаровъ моремъ въ страну по главнѣйшимъ портамъ въ тысячахъ рублей:

1898-1902г. 1903-1907г. 1907г. 1908г. 1909 г.

Въ С.-Петербургъ	110.574	116.166	120.298	115.722	125.369
" Ригу . . . . .	41.914	53.873	61.914	66.904	63.435
" Ревель . . . . .	48.641	62.339	63.786	81.184	54.087
" Владивостокъ . . . . .	3.025	41.144	73.898	79.617	48.391
" Одессу . . . . .	62.219	55.368	53.309	50.472	46.802
" Либаву . . . . .	18.116	16.012	21.606	25.337	27.509
" Виндаву . . . . .	1.003	8.913	11.885	15.170	23.251
" Новороссійскъ . . . . .	4.694	7.435	8.812	7.831	11.144
" Батумъ . . . . .	10.761	10.714	10.634	9.533	10.372

Обращаясь къ разсмотрѣнiю общаго грузооборота Рижскаго порта по вѣсу товаровъ, возможно привести слѣдующiя данныя какъ по внѣшней, такъ и по каботажной торговлѣ порта / въ тысячахъ пудовъ/:

Годы	Внѣшняя торговля			Торговля съ Финл.			Малый каботажъ		
	Вывозъ	Привозъ	Всего	Выв.	Прив.	Всего	Вывозъ	Прив.	Всего
1890	84.291	21.138	105.429	-	-	-	4.847	4.868	9.715
1895	83.686	27.235	110.921	36	343	379	5.556	10.905	16.461
1900	88.872	52.787	141.659	94	664	758	8.182	16.930	25.112
1904	80.571	50.124	130.695	62	611	673	8.184	8.001	16.185
1905	80.203	42.765	122.968	202	177	379	8.742	7.586	14.328
1906	90.678	51.267	141.945	229	169	408	8.890	7.598	14.488
1907	91.994	55.359	147.353	230	153	483	7.250	8.258	15.508
1908	92.471	64.992	157.463	134	233	367	7.267	7.400	14.667
1909	129.303	67.334	196.637	274	791	1065	8.228	8.227	16.455
1910	144.305	77.545	221.850				9.975	8.177	18.152

Большой каботажъ			
Вывозъ	Привозъ	Всего	Всего
921	638	1.559	116.703
254	1.944	2.198	129.959
626	2.496	3.122	170.651
1.264	4.551	5.815	153.368
614	4.106	4.720	142.395
710	4.822	5.532	162.373

*Доли каботаж. (арриван)*

Вывозъ	Привозъ	Всего	Всего
864	5.722	6.586	169.930
831	5.070	5.901	178.398
1.028	3.604	4.632	218.789
996	1.403	2.399	242.401

Преобладающее значеніе въ экспортѣ Рижскаго порта принадлежитъ вывозу лѣса и хлѣба, поглощающихъ около 70% всего вывоза порта. Слѣдующее мѣсто за этими основными предметами экспорта, занимаютъ ленъ и продукты льноводства, пенька, жмыхи, яйца, коровье масло и пр.

### ЛѢСНАЯ ТОРГОВЛЯ РИЖСКАГО ПОРТА.

Общее количество вывозимаго изъ Рижскаго порта лѣса выражается за послѣдніе годы въ цифрахъ отъ 45 милл. до 83 милл. пудовъ, при общемъ размѣрѣ вывоза товаровъ морскимъ путемъ /заграницу/ изъ порта отъ 90 до 144 милл. пудовъ.

По вывозу лѣса Рижскій портъ занимаетъ не только первое мѣсто въ Россіи, но и первое въ мірѣ мѣсто.

Нашъ лѣсъ, въ особенности за послѣдніе годы, начинаетъ играть серьезную роль въ міровой торговлѣ лѣсомъ. Еще въ недавнее время Россія занимала третье мѣсто въ Европѣ среди странъ, вывозящихъ лѣсъ; въ настоящее время она заняла первое мѣсто въ Европѣ и второе въ мірѣ, уступая въ этомъ отношеніи только Соединеннымъ Штатамъ Сѣверной Америки. Но если имѣть въ виду, что вывозъ лѣса изъ Соединенныхъ Штатовъ постепенно сокращается, экспортъ же лѣса изъ Россіи весьма быстро растетъ, X/

*см. на оборотѣ*



возможно ожидать, что въ недалекомъ будущемъ наше \стечество займетъ первое въ мiрѣ мѣсто по вывозу лѣса. хх/ За послѣдніе годы вывозъ лѣса изъ Россіи отражался въ слѣдующихъ цифрахъ /тысячи пудовъ/:

Годы	Моремъ	Сухимъ путемъ	Всего.
1904	147.464	102.969	250.433
1905	149.185	120.975	270.160
1906	179.925	157.967	337.892
1907	208.760	134.740	343.500
1908	241.111	132.287	373.398
1909	271.154	152.803	423.957

Цифры эти указываютъ не только на значительный ростъ нашего лѣсного экспорта вообще, но и, главнымъ образомъ, на возростаніе морского экспорта. Изъ всего нашего морского вывоза лѣса на долю Балтійскихъ портовъ приходилось:

въ 1904 г.	67.2%
" 1905 "	63.9%
" 1906 "	67.6%
" 1907 "	69.8%
" 1908 "	67.4%
" 1909 "	73.9%

*слѣд.*

— xx / — Въ 1909 г. изъ главнѣйшихъ странъ, вывозящихъ лѣсъ,  
 ло вывезено лѣса / по цѣнности въ милліонахъ рублей /

Имп. Россіи.	127	милл. рублей
" Австро-Венгріи.	89	" "
" Норвегіи.	15	" "
" С. Шт. С. Америки.	141	" "
" Финляндіи.	58	" "
1909	271.184	128.803
1908	241.111	128.287
1907	208.760	134.740
1906	179.925	157.987
1905	149.185	120.975
1904	147.454	102.969
1903	147.454	102.969
1902	147.454	102.969
1901	147.454	102.969
1900	147.454	102.969

Цифры эти указываютъ не только на значительный ростъ  
 нашего лѣсного экспорта вообще, но и, главнымъ образомъ,  
 на возростающее морское экспорты. Въ 1909 г. вывезено мор-  
 ского лѣса на 271.184 милліонахъ рублей, въ 1908 г. —  
 241.111, въ 1907 г. — 208.760, въ 1906 г. — 179.925,  
 въ 1905 г. — 149.185, въ 1904 г. — 147.454, въ 1903 г. —  
 147.454, въ 1902 г. — 147.454, въ 1901 г. — 147.454,  
 въ 1900 г. — 147.454, въ 1899 г. — 147.454.

1909	271.184	128.803
1908	241.111	128.287
1907	208.760	134.740
1906	179.925	157.987
1905	149.185	120.975
1904	147.454	102.969
1903	147.454	102.969
1902	147.454	102.969
1901	147.454	102.969
1900	147.454	102.969
1899	147.454	102.969

*Handwritten signature or mark*



Приведенныя данныя указываютъ на крупную роль прибалтійскаго лѣса въ нашемъ лѣсномъ экспортѣ. Причины развитія въ прибалтійскомъ районѣ значительныхъ лѣсныхъ отправокъ прежде всего лежать въ близости лѣсныхъ площадей въ этомъ районѣ къ удобнымъ путямъ сообщенія. Въ особенности, это относится къ главному отпускному порту моря - Ригѣ.

Относительное значеніе отдѣльныхъ балтійскихъ портовъ въ лѣсной торговлѣ моря за послѣдніе годы выражались по вѣсу въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1904г.	1905г.	1906г.	1907г.	1908г.
Рига.....	45,8%	44,6%	45,7%	43,0%	38,6%
С.-Петербургъ и Кронштадтъ.....	30,6%	32,7%	30,0%	33,7%	36,9%
Виндава.....	6,7%	7,1%	8,6%	9,8%	9,7%
Либавъ.....	8,9%	7,9%	8,7%	5,8%	6,2%

Кажущееся уменьшеніе лѣсныхъ оборотовъ Рижскаго порта является результатомъ быстрого возрастанія вывоза лѣса за послѣдніе годы черезъ С.-Петербургскій портъ, вслѣдствіе чего процентное участіе Риги, въ общемъ балтійскомъ вывозѣ лѣса, нѣсколько понизилось, въ абсолютныхъ же цифрахъ вывозъ лѣсныхъ матеріаловъ черезъ Рижскій портъ, за то же время, непрерывно возрасталъ, какъ это видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Въ 1904 г.	вывезено	лѣса	черезъ	Рижскій портъ	49.199	тыс. п.
" 1905 "	"	"	"	"	46.028	" "
" 1906 "	"	"	"	"	61.247	" "
ИХУТ 1907 "	"	"	"	"	68.377	" "
" 1908 "	"	"	"	"	68.638	" "
" 1909 "	"	"	"	"	83.600	" "
" 1910 "	"	"	"	"	75.768	" ж

Наибольшая часть лѣсныхъ грузовъ, ввозимыхъ за границу, поступаетъ въ Рижскій портъ изъ районовъ, расположенныхъ по системѣ р. Западной Двины, сплавомъ по рѣкѣ. За послѣднiе годы подвозъ лѣса въ Ригь по р. Западной

Двины выражается въ слѣдующихъ цифрахъ /тысячи пудовъ/:

	Сплавомъ	На судахъ
1903 г.....	69.381 т.п.	1.801 т.п.
1904 г.....	90.468 " "	1.910 " "
1905 г.....	43.753 " "	1.220 " "
1906 г.....	66.801 " "	1.355 " "
1907 г.....	70.725 " "	1.154 " "
1908 г.....	68.726 " "	1.325 " "

Кромѣ рѣки Западной Двины, путями подвоза лѣсныхъ грузовъ въ Рижскому порту служатъ также море /малый каботаж/, р. Аа-Большераа и желѣзныя дороги. Этими путями за послѣднiе годы было доставлено къ Рижскому порту /тысячь пудовъ/:

х/По предварительнымъ даннымъ /только бревна, брусья и доски/

	Моремъ	По р. Аа-Большераа		По жел. дор.
		Сплавомъ	На судахъ	
1903 г.....	978	1.698 т.п.	2.511 т.п.	10.229 т.п.
1904 г.....	588	4.297 " "	6.695 " "	11.909 " "
1905 г.....	583	852 " "	4.449 " "	6.237 " "
1906 г.....	732	2.003 " "	4.947 " "	13.475 " "
1907 г.....	1.147	2.585 " "	7.245 " "	16.533 " "
1908 г.....	1.488	1.963 " "	6.716 " "	

Весь подвозимый къ Ригѣ лѣсъ стягивается, главнымъ образомъ, изъ губерній: Витебской, Смоленской, Курляндской, Виленской, Псковской, Могилевской и Лифляндской.

Лѣсные грузы, поступающіе въ портъ рѣчнымъ путемъ, въ видѣ бревенъ въ плотахъ, устанавливаются въ такъ называемой Лѣсной гавани. Гавань эта, составляющая первый участокъ порта, тянется отъ Желѣзнодорожнаго моста вверхъ по рѣкѣ ~~XX~~ З. Двинѣ до порта Гладкаго / въ 18 1/2 верстѣхъ отъ города Риги/. Всѣ плоты, по прибытіи ихъ къ порту Гладкому, поступаютъ въ вѣдѣніе особой дѣйствующей въ Рижскомъ портѣ организаціи якорщиковъ-предпринимателей.

Принявъ плоты, якорщики сплавляютъ ихъ или въ огородахъ въ лѣсной гавани, или же сопровождаютъ ихъ до желѣзнодорожнаго моста, если плоты предназначены къ постановкѣ ниже моста. Для размѣщенія плотовъ въ Лѣсной гавани устраиваются упомянутые выше огорода общаго поль-

зованія, состоящіе изъ рядовъ свайныхъ кустовъ, гдѣ это дозволяетъ грунтъ дна рѣки, или козель, гдѣ забивка свай невозможна. Огороды служатъ для удержанія плотовъ на мѣстѣ. Для этой же цѣли служатъ устроенные средствами казны 3 ряда свайныхъ загражденій и два ряда мертвыхъ якорей съ плавающими желѣзными баканами съ рымами. Въ лѣсной гавани можетъ помѣститься отъ желѣзнодорожнаго моста до нижней конечности острога Далень до 6.500 плотовъ, по Сухой Двинѣ - 2.000 и по Большой Двинѣ, отъ Ингфернгофа до порога Гладкаго - 1.500 плотовъ, а всего 10.000 плотовъ.

Кромѣ Лѣсной гавани, огороды устраиваются такъ же на Малой Двинѣ, въ озерѣ Штинтѣ, въ Мольграбенскомъ протоцкѣ, по Красной Двинѣ, по р. Аа и въ нѣкоторыхъ другихъ мѣстахъ. Общая вмѣстимость этихъ огородовъ достигаетъ до 4.000 плотовъ.

Между тѣмъ въ дѣйстви е льности въ Рижскомъ портѣ иногда въ теченіи навигаціи собирается одновременно свыше 8.000 плотовъ. Размѣщеніе ихъ въ такомъ случаѣ представляетъ чрезвычайную трудность и нѣрѣдко сопровождается такъ называемымъ *задромомъ*, т.е. срывомъ плотовъ и загроможденіемъ *мыса* всего порта.

Изъ лѣса, поступающаго въ г. Ригу по р. Западной Двинѣ, большая часть распиливается на мѣстны<sup>х</sup> заводахъ и въ полуобработанномъ видѣ / доски, брусья / идетъ за границу, часть же потребляется на мѣстѣ для строительныхъ надобностей ей. Отправляемый за границу лѣсъ доставляется съ лѣсопильни и складовъ къ морскимъ судамъ, большей частью, на подгрузочныхъ судахъ. Морскіе пароходы, на которые затѣмъ поступаетъ съ подгрузочныхъ судовъ лѣсной матеріалъ, имѣютъ стоянку въ различныхъ мѣстахъ порта; въ частности, пароходы, грузящіеся исключительно лѣсомъ, располагаются преимущественно въ Мюльграбенскомъ протокѣ у озера Штинтъ. Кромѣ того, лѣсомъ догружаются иногда морскіе суда, грузящіеся разными товарами и въ другихъ мѣстахъ Рижскаго порта, на примѣръ, у набережныхъ Желѣзнодорожной гавани, у Геродскихъ набережныхъ и т.д. Эти послѣднія суда или догружаются лѣсомъ съ берега ~~на~~ той же стоянкѣ, на которой они грузились другими товарами, или же отодвигаются во второй рѣдъ и принимаютъ лѣсъ съ подгрузочныхъ судовъ.

Что касается лѣса, подвозимаго къ Рижскому порту по желѣзнымъ дорогамъ, то таковой поступаетъ частью на станцію Мюльграбенъ, гдѣ для погрузки лѣса на суда

имѣется 129 пог. саж. причальной линіи. Эта причальная линія обслуживается весьма незначительной разгрузочной территоріей, имѣющей ширину всего 15 саж., въ каковую входятъ три желѣзнодорожныхъ пути, такъ что для складыванія лѣса остается площадка, шириною всего около 3,5 саж., совершенно недостаточная даже для краткосрочнаго храненія лѣсныхъ матеріаловъ.

Въ виду недостаточности причальной линіи и территоріи, въ Мюльграбенѣ часть подвезеннаго по желѣзной дорогѣ въ Рижскій портъ лѣса, по необходимости, въ настоящее время направляется въ Экспортную /Желѣзнодорожную/ гавань, загромаждая дорогую территорію гавани и сильно препятствуя производству грузовыхъ операцій съ тѣми товарами, для обслуживанія которыхъ и была построена Экспортная гавань. Какъ видно изъ свѣдѣній, сообщенныхъ Риге-Орловской ж.д. и Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, лѣсъ иногда настолько загромаждаетъ набережную передъ пакгаузами и временными амбарами въ Экспортной гавани, что совершенно закрываетъ подходъ къ нимъ. Сознывая всю ненормальность погрузки лѣсныхъ матеріаловъ въ Экспортной гавани, Портовое Управленіе не въ состояніи, однако, воспретить таковую погрузку,

какъ объ этомъ ходатайствуетъ Рига-Орловская ж.д., въ виду совершеннаго неимѣнія въ Рижскомъ порту мѣста, куда могли бы быть направлены лѣсные матеріалы, непомятающіеся въ Мильграбенской гавани?

По роду лѣсныхъ матеріаловъ, Рижскій Портъ вывозитъ, главнымъ образомъ, полуобработанный товаръ - доски и брусья. За послѣдніе годы вывозъ досокъ и брусевъ изъ Риги за границу составляетъ / въ тысячахъ пудовъ/:

	Досокъ	Брусевъ	Весь вывозъ лѣсн. ма- теріаловъ.
1908 г.....	44.741	6.998	68.638
1909 г.....	58.415	9.130	83.600
1910 г.....	65.657	9.772	75.768

Изъ странъ, потребляющихъ нашъ лѣсъ, Рижскій портъ экспортируетъ лѣсные матеріалы, главнымъ образомъ, въ Англію, Францію, Германію, Бельгію, Голландію и Данію.

#### ХЛѢБНАЯ ТОРГОВЛЯ.

Слѣдующее за лѣсомъ мѣсто, по значенію въ экспортѣ Рижскаго порта, занимаетъ зерновой хлѣбъ. По роду главнѣйшихъ хлѣбовъ, за послѣднее время, экспортъ Рижскаго порта распредѣляется слѣдующимъ образомъ /въ тысячахъ пудовъ/:



Тоннъ Дмнъ Овса Пшеница всего

1881-1885г./въ средн./	3,894	3,540	6,827	362	14,624
1886-1890" " "	5,011	3,021	7,176	1,123	16,331
1891-1895" " "	2,158	1,762	5,958	919	10,797
1896-1900" " "	3,739	1,342	1,779	3,571	10,432
1901-1905" " "	1,504	921	2,327	4,087	8,839
1906 " "	138	191	1,113	2,231	3,672
1907 " "	929	337	199	216	1,681
1908 " "	225	323	309	458	1,314
1909 " "	309	784	611	19,252	20,956
1910 " "	--	948	739	23,289	24,976

Такимъ образомъ, въ настоящее время преобладающимъ зерномъ въ экспортѣ Рижскаго порта является пшеница, поглощающая за послѣдніе годы около 90% всего хлѣбнаго вывоза порта. Въ частности, въ 1909 году Рижскій портъ вывезъ около 6% всего вывоза пшеницы изъ страны /моремъ и сухимъ путемъ/ и около половины всего экспорта пшеницы изъ портовъ Балтійскаго моря. Въ рассматриваемомъ 1909 году наибольшее значеніе по экспорту пшеницы имѣли слѣдующіе наши порты:

Ростовъ на Дону.....	48,812	тысячъ пудовъ
Николевъ.....	46,534	" "
Новороссійскъ.....	32,676	" "

Херсонъ.....	25.492	тысячь пудовъ
Таганрогъ.....	24.368	" "
Рига.....	19.252	" "
Бердянскъ.....	18.559	" "
Геодосія.....	16.103	" "
Мариуполь.....	9.765	" "

Т.е. Рига занимала шестое мѣсто среди всѣхъ нашихъ портовъ по вывозу пшеницы.

Обращаясь къ разсмотрѣнію района подвоза зерна къ Рижскому порту, надлежитъ признать его весьма значительнымъ: рожь поступаетъ въ портъ, главнымъ образомъ, изъ полосы центральныхъ и восточныхъ хлѣботорговыхъ областей, изъ губерній Тамбовской, Орловской, Саратовской, Тульской, Самарской, Уфимской и Курской. Пшеница доставляется преимущественно изъ районовъ центральной хлѣботорговой полосы, а также изъ Зауралья и Западной Сибири. Большая часть овса прибываетъ въ Ригу изъ Орловской, Тамбовской и Саратовской губерній. Почти весь доставляемый въ Ригу ячмень прибалтійскаго происхожденія

Хлѣбные грузы поступаютъ въ Рижскій портъ преимущественно по жѣзнымъ дорогамъ. За послѣдніе годы прибытіе хлѣбовъ въ Ригу выражалось въ слѣдующихъ цифрахъ

/тысячи пудовъ/:

	По желѣзн. дорогамъ	По водн.пут.	Всего
1904 г.....	20.547	582	21.129
1905 г.....	16.760	576	17.336
1906 г.....	9.703	477	10.180
1907 г.....	5.974	380	6.174
1908 г.....	7.685 х/	319	8.004
1909 г.....	23.272 х/	204	23.476

Подвозъ зерна въ Рижскому порту по желѣзнымъ дорогамъ производится, большею частью, съ значительныхъ разстояній; такъ, напр., рожь подвозится къ порту преимущественно съ разстоянія отъ 1.000 до 1.500 верстъ, пшеница съ разстояній отъ 2.000 до 3.000 верстъ, овесъ съ двухъ раіоновъ, ближайшаго, простирающагося на 200 верстъ, и дальняго отъ 1.000 до 1.500 верстъ и, наконецъ, ячмень подвозится съ ближайшаго района, удаленнаго отъ Риги до 200 верстъ.

Для храненія хлѣба, прибывающаго по желѣзнымъ дорогамъ, Рижскій портъ, какъ указано было выше, имѣетъ три рода хранилищъ: элеваторъ, Красные амбары и станціонные склады. По условіямъ мѣстной торговли хлѣбъ

---

х/ По предварительнымъ даннымъ.

поступаетъ въ Рижскій портъ почти всегда запродааннымъ и адресуется прямо или въ элеваторъ, или въ одинъ изъ Красныхъ амбаровъ. Въ тѣхъ рѣдкихъ для Риги случаяхъ, когда хлѣбъ поступаетъ въ портъ непроданнымъ, а также въ случаѣ заполнения элеватора, зерно подается въ особый пакгаузъ для хлѣба на товарной станціи, емкостью въ 180.000 пуд. тяжелаго зерна.

Работа элеватора, по даннымъ С.-Петербургскаго Порайоннаго Комитета, въ послѣдніе годы представляется въ Рижскомъ портѣ въ слѣдующемъ видѣ:

Годы	Вывозъ хлѣба изъ порта /тысячи пудовъ/	Выпускъ зерна элеваторомъ /пудовъ/	% отноше- нія
1905 г.....	11.497	4.054	35
1906 г.....	4.079	1.903	47
1907 г.....	1.877	1.248	66
1908 г.....	1.359	1.025	75
1909 г.....	21.296	14.899	70
1910 г.....	24.199	18.110	75

Изъ общаго же количества зерна, подвозимаго къ Ригѣ желѣзнодорожнымъ и воднымъ путями, около половины поступаетъ въ элеваторъ, около 1/4 въ Красные амбары и около 1/4 на товарную станцію.

Рижскій элеваторъ отличается отъ всѣхъ другихъ на

шихъ портовыхъ элеваторовъ тѣмъ, что онъ работаетъ, главнымъ образомъ, какъ перегрузочное приспособленіе, а не какъ зернохранилище. Въ то время, какъ обычное число оборотовъ элеваторовъ въ портахъ не превышаетъ 5-6 въ годъ и максимально достигаетъ для нѣкоторыхъ изъ нашихъ элеваторовъ 8-9, Рижскій элеваторъ въ 1910 году сдѣлалъ, какъ указано было выше, 30 оборотовъ. Теоретическій средній срокъ храненія зерна въ элеваторѣ въ 1910 году былъ 7 дней, а въ 1908 году 6 дней. Приведенныя цифровыя данныя показываютъ, въ какой мѣрѣ неудовлетворительно обслуженъ въ настоящее время Рижскій портъ складочными помѣщеніями для зерна. Храненіе зерна въ порту до чрезвычайности затруднительно, и портъ вынужденъ въ кратчайшій срокъ выбрасывать свои запасы на иностранный рынокъ. Съ закрытіемъ же желѣзной дорожнаго подхода къ Краснымъ амбарами, рижская хлѣбная торговля будетъ поставлена въ чрезвычайно затруднительное положеніе, такъ какъ за нѣимѣнимъ свободныхъ причальныхъ линій въ порту замѣнить Красныя амбары другими портовыми зернохранилищами не представляется возможности, и зерно вмѣсто Риги придется переправлять

въ другіе далтійскіе порты, потому что, при обостренной конкуренціи между означенными портами, храненіе зерна въ рижскихъ городскихъ амбарахъ, связанное съ высокими накладными расходами, не будетъ выдерживать конкуренціи съ болѣе дешевымъ храненіемъ въ сосѣднихъ портахъ.

Обращаясь къ установленію степени равномерности вывоза зерна изъ Рижскаго порта, надлежитъ отмѣтить, что въ 1909 и въ 1910 годахъ средній мѣсячный вывозъ хлѣба изъ порта за границу составлялъ:

въ 1909 г.....	1.744	тысячъ	пудевъ
" 1910 г.....	2.021	"	"

Наибольшій же мѣсячный вывозъ зерна за то же время /въ декабрь/ выражался:

въ 1909 г.....	5.428	тыс.	пуд.
" 1910 г.....	4.384	"	"

Такимъ образомъ, въ среднемъ, степень неравномерности по отпуску зерна достигаетъ въ Рижскомъ порту 1:2,6.

ВЫВОЗЪ ДРУГИХЪ /КРОМЪ ХЛѢБА И ЛѢСА/ ПРОДУКТОВЪ  
ЧЕРЕЗЪ РИЖСКІЙ ПОРТЪ.

Кромѣ хлѣба и лѣса, въ экспортъ Рижскаго порта залу

живають отдѣльнаго разсмотрѣнія еще слѣдующіе товары: лень и льняная пакля, пенька, льняное шѣмя, выжимки, яйца и коровье масло.

Л е н ь и льняная пакля являются однимъ изъ замѣтныхъ продуктовъ нашей внѣшней торговли. Россія поставляетъ на мировой рынокъ до 80% всего поглощаемого рынкомъ льна. Почти весь нашъ морской вывозъ льна падаетъ на болтійскіе порты и Архангельскъ, причемъ господствующее мѣсто принадлежитъ Рижскому порту. За послѣдніе годы наше отечество вывозило за границу моремъ и сухимъ путемъ, въ среднемъ, 15-16 милліоновъ пудовъ льна и льняной пакли. Изъ этого количества на долю Рижскаго порта приходилось около 7-8 милліоновъ пудовъ, т.е. около 50%. Вывозъ указанныхъ товаровъ черезъ Рижскій портъ за послѣднее время выражался въ слѣдующихъ цифрахъ / тысячи пудовъ/:

Г о д ы	В ы в о з ъ :	
	Льна.	Льнян. пакли.
1891 -1895 /въ среднемъ/.....	3.366	-
1896- 1900 " .....	4.460	245
1901 -1905 " .....	4.682	350
1906 .....	6.528	699
1907 .....	5.608	605
1908 .....	8.037	697
1909 .....	<del>8.557</del>	<del>672</del>
1910 .....	6.781	812



П е н ь к а вывозится изъ Россіи за границу относительно въ небольшомъ количествѣ; въ среднемъ, за пятилѣтіе съ 1904 по 1908 годъ, весь нашъ вывозъ пеньки моремъ и сухимъ путемъ составлялъ 2.824 тыс. пуд. въ годъ. Изъ этого количества на долю морского экспорта приходится, примѣрно, половина, которая экспортируется почти полностью черезъ Рижскій портъ.

Л ь н я н о е с ѣ м я вывозилось изъ Россіи за границу за пятилѣтіе съ 1904 по 1908 г., въ среднемъ, въ количествѣ 6.581 тыс. пуд. Около 70-80% всего нашего вывоза льняного сѣмени падаетъ на балтійскіе порты и, въ частности, на Ригу около 25-30%. За послѣдніе годы экспортъ льняного сѣмени черезъ Рижскій портъ выражался въ слѣдующихъ цифрахъ / тысячи пудовъ/:

1891 - 1895 г.....	2.545	тыс. пуд./въ среднемъ въ год
1896 - 1900 г.....	3.081	" " "
1901 - 1905 г.....	1.268	" " "
1906 г.....	2.037	" "
1907 г.....	1.755	" "
1908 г.....	2.166	" "
1909 г.....	1.544	" "
1910 г.....	2.310	" "

Льняное сѣмя, также какъ ленъ и льняная пакля, доставляются въ Ригу почти исключительно по желѣзнымъ дорогамъ изъ полосы сѣверо-западныхъ земледѣльческихъ районовъ.

В ы ж и м к и является замѣтнымъ товаромъ въ нашемъ заграничномъ вывозѣ. Постоянно растущій вывозъ выжимокъ изъ Россіи въ послѣдніе годы достигъ, а въ нѣкоторые годы даже превышалъ 30 милліоновъ пудовъ. Изъ всего этого количества на долю балтійскихъ портовъ приходится около 40%, на долю сухопутной границы около 13%, а остальное количество падаетъ на наши южные порты. Въ частности, Рига экспортируетъ моремъ отъ 10% до 17% всего вывоза выжимокъ изъ страны. За послѣдніе годы черезъ Рижскій портъ было вывезено за границу выжимокъ / въ тысячахъ пудовъ/:

1891-1895 г....	2.138	тыс. пуд./въ среднемъ въ годъ/
1896-1900 г....	2.724	" " "
1901-1905 г....	3.131	" " "
1906 г.....	4.782	" "
1907 г.....	3.264	" "
1908 г.....	3.347	" "
1909 г.....	2.988	" "
1910 г.....	3.240	" "

Почти все это количество падает на долю льняных выжимокъ.

Яйца являются также немаловажнымъ предметомъ въ нашей заграничной торговлѣ. Россія ежегодно поставляетъ на мировой рынокъ яйца на сумму отъ 50 до 60 милл. руб. Изъ этого количества вывозится черезъ балтійскіе порты свыше половины и около 30% черезъ западную сухопутную границу. Главная масса нашего морского вывоза яицъ приходится на Рижскій портъ, который за послѣдніе годы вывозилъ за границу отъ 38 до 42% всего нашего экспорта яицъ моремъ и сухимъ путемъ. За послѣдніе годы вывозъ яицъ черезъ Рижскій портъ выражался въ слѣдующихъ цифрахъ /тысячи пудовъ/:

1891-1895 г.....	644	тыс. пуд./въ среднемъ въ годъ/
1896-1900 г....	1.875	" " "
1901-1905 г....	3.901	" " "
1906 г.....	4.685	" "
1907 г.....	3.934	" "
1908 г.....	3.621	" "
1909 г.....	4.459	" "

Яйца поступаютъ въ Рижскій порта по желѣзнымъ дорогамъ почти со всѣхъ концовъ Россіи.

М а с л о коровье, главнымъ образомъ сибирское, составляетъ крупный предметъ въ нашемъ заграничномъ вывозѣ. Ежегодный экспортъ масла изъ Россіи достигаетъ, по цѣнности, 40-50 милл. руб., или около 5 проц. всей цѣнности нашего экспорта. Почти весь нашъ вывозъ масла за границу падаетъ на морскую перевозку и, въ частности, на балтійскіе порты, которые экспортируютъ около 98 проц. всего экспорта коровьяго масла изъ страны. До послѣдняго времени Рижскій портъ занималъ преобладающее мѣсто въ вывозѣ масла, отправляя около 60 проц. /1906г./ всего экспорта этого товара изъ Россіи, но съ 1907 г. начинается паденіе, какъ абсолютное, такъ и относительное, вывоза масла изъ Риги, и преобладающее положеніе занимаютъ уже Виндавскій и Петербургскій порты. Причины указаннаго явленія по отношенію къ Петербургу лежатъ въ большей близости означеннаго порта къ районамъ маслодѣлія; по отношенію же къ Виндавскому порту, наиболѣе удаленному отъ мѣстъ производства масла, находятся въ связяхъ съ дѣятельностью Московско-Виндавской жел. дор., привлекающей грузы масла на свои линіи. Въ сущности, при нормальной постановкѣ

нашего экспорта масла, весь вывозъ его долженъ былъ бы направиться черезъ Петербургскій портъ. Только совершенная необустроенность означеннаго порта заставляла ~~до~~ сихъ порть сибирское масло слѣдовать на другіе балтійскіе порты. За послѣдніе годы вывозъ коровьяго масла черезъ Рижскій портъ выражался въ слѣдующихъ цифрахъ /тысячи пудовъ/:

1891-1895 г.....	15	тыс. пуд./въ среднемъ въ годъ/	
1896-1900 г.....	35	" "	"
1901-1905 г....	1.064	" "	"
1906 г.....	1.855	" "	
1907 г.....	1.129	" "	
1908 г.....	608	" "	
1909 г.....	324	" "	
1910 г.....	297	" "	

Главнѣйшими странами сбыта нашего масла являются Великобританія /въ 1909 г.-1.547 тыс. пуд./, Германія въ 1909 г.- 1.099 тыс. пуд./, Данія /въ 1909 г.- 700 тыс. пуд./. На долю остальныхъ странъ въ 1909 г. приходится 133 тыс. пуд., или около 4 проц. всего вывоза масла изъ Россіи.

#### ИМПОРТНАЯ ТОРГОВЛЯ РИЖСКАГО ПОРТА.

Рижскій портъ, какъ уже было указано выше, является

не только крупнымъ экспортнымъ портомъ, но и вторымъ въ странѣ портомъ / послѣ С.-Петербургскаго/ по цѣнности импортныхъ товаровъ. Главными предметами импорта въ Рижскій портъ являются: каменный уголь и коксъ, машины, хлопокъ, искусственныя землеудобрительныя вещества, красильное дерево, металлы, кофе, чай, вино, рисъ, сельди и нѣкоторые другіе товары. Ниже приведены данныя о ввозѣ въ Рижскій портъ главнѣйшихъ товаровъ за послѣдніе годы / въ тысячахъ пудовъ/:

Наименованіе товаровъ	1896-1900г. въ средн. въ годъ	1901-1905г. въ средн. въ годъ	1906 г.	1907г.	1908г.	1909 г.	1910 г.
Каменный уголь.....	22.999	25.439	31.205	31.590	36.409		
Коксъ.....	1.193	986	1.410	1.655	2.592	36.393	35.987
Металлы/чугунъ, желѣзо, сталь/.....	3.210	469	450	466	505	2.240	2.150
Свинецъ.....	170	265	157	418	552	316	449
Машины.....	1.096	1.009	1.005	1.315	1.304	404	--
Хлопокъ.....	320	1.082	858	756	1.201	1.380	1.384
Чай.....	3	204	291	103	82	636	629
Рисъ.....	71	106	115	251	267	148	--
Сельди.....	690	680	689	880	1.126	289	--
Соль.....	21	14	16	21	17	1.332	1.359
Пробковое дерево.....	276	346	438	454	397	14	2--
						218	---

Удобрительныя вещества.....	1.784	2.781	2.672	3.784	3.530	5.437	---
Красильное дерево.....	1.045	1.377	1.871	1.999	2.389	1.566	---
Дубильныя вещества.....	52	124	350	264	319	361	---
Смола .....	237	293	253	370	341	258	---
Мѣль.....	3.830	3.460	1.447	1.996	3.456	6.033	---
Каучукъ.....	81	115	186	141	205	152	---
Сѣра.....	137	141	177	271	190	198	---

Кромѣ перечисленныхъ, черезъ Рижскій портъ, въ небольшихъ сравнительно количествахъ, ввозятся еще товары весьма большого числа наименованій. Такъ какъ къ работамъ первой очереди, разрѣшеніе которыхъ испрашивается симъ представленіемъ, относятся лишь предположенія, имѣющія цѣлю облегчить, главнымъ образомъ, экспортъ товаровъ черезъ Рижскій портъ, а изъ импортируемыхъ товаровъ лишь отчасти облегчить условія выгрузки угля, то въ дальнѣйшемъ будутъ подробнѣе рассмотрѣны только условія испорта каменнаго угля и кокса въ Рижскій портъ.

Какъ видно изъ приведенныхъ выше цифровыхъ данныхъ, торговля углемъ составляетъ одну изъ главныхъ статей импорта въ Рижскомъ порту. По вѣсу ввозъ угля поглащаетъ болѣе половины всего испорта товаровъ въ портъ и достигаетъ за послѣдніе годы весьма крупной цифрѣ въ



36 милл. пудовъ. Несмотря на это, выгрузка угля въ Рижскомъ портѣ до сего времени находится въ весьма стѣсненномъ положеніи. Не говоря уже о томъ, что портъ не имѣетъ специальной гавани, оборудованной механическими выгрузателями, угольная торговля не обезпечена даже самыми элементарными удобствами, и уголь выгружается почти всюду въ порту, гдѣ имѣется хотя сколько-нибудь свободное мѣсто, не только стѣсняя операціи съ другими товарами, но даже отчасти подвергая эти товары порчѣ угольной пылью.

По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ Начальникомъ порта, въ настоящее время въ Рижскомъ портѣ уголь выгружается:

- 1/ на Городской набережной /гдѣ имѣется 4 склада, арендованные частными предпринимателями/,
- 2/ на Клуверсгольмѣ /гдѣ имѣется 1 складъ/,
- 3/ на Андреасгольмѣ /гдѣ имѣется 7 складовъ/,
- 4/ въ Новомъ Мьльграбенѣ /гдѣ имѣется 2 склада/,
- 5/ въ Больдераа /гдѣ имѣется 4 склада/.

Импортеры, не имѣющіе складовъ въ порту, ставятъ их адресованные имъ пароходы у набережной Новаго Мьльграбена и у Андреасгольма, гдѣ принадлежащій имъ уголь нагружается непосредственно въ вагоны, а также у береговой

го укрѣпленія дамбы А-В; гдѣ уголь, по мѣрѣ выгрузки на берегъ отвозится на подводахъ къ складамъ, принадлежащимъ означеннымъ владѣльцамъ и находящимся внѣ порта.

Отсутствіе въ Рижскомъ порту удобныхъ причальныхъ линій и портовыхъ территорій для выгрузки и складыванія угля тѣмъ неблагоприятнѣе отражается на мѣстной угольной торговлѣ, что доставка угля въ портъ далеко не всегда производится равномерно. Обычно уголь поступаетъ въ портъ въ усиленномъ количествѣ весной и осенью; въ это время торговцы несутъ значительные убытки отъ невозможности своевременно выгрузить товаръ въ портъ. Привозимый въ Рижскій портъ уголь въ большей части остается въ городѣ и потребляется мѣстными фабриками и заводами.

#### КАБОТАЖНАЯ ТОРГОВЛЯ И ТОРГОВЛЯ СЪ ФИНЛЯНДІЕЙ.

Въ каботажной торговлѣ Рижскаго порта преобладающее значеніе имѣютъ:

Въ большомъ каботажѣ: а/ по привозу 1/ соль повареная, ввозимая въ количествѣ около 2-хъ милл. пудовъ изъ Евпаторіи и Керчи, 2/ мука пшеничная, поступающая въ количествѣ около 700-800 тнс. пудовъ изъ Одессы и

Ростова-на-Дону, 3/ каменный уголь, доставляемый въ количествахъ около 2-хъ мил. пудовъ изъ Мариуполя, 4/ желѣзо и сталь, доставляемая также изъ Мариуполя, въ количествахъ около 1/2 милл. пудовъ, 5/ сахаръ, поступающій въ количествахъ около 300.000 пудовъ изъ Одессы, и нѣкоторые другіе товары, доставляемые въ Рижскій портъ въ относительно небольшомъ количествахъ; 6/ по значенію имѣютъ москательные товары /около 200 тыс. пуд./, металлическія издѣлія /около 200 тыс. пуд./, деревянныя издѣлія /около 170 тыс. пудовъ/ и нѣкоторые другіе товары. Весь вывозъ Рижскаго порта большимъ каботажемъ направляется исключительно въ Одессу.

Въ маломъ каботажѣ перевозятся товары весьма большаго числа наименованій въ сравнительно небольшихъ количествахъ.

Изъ числа этихъ товаровъ заслуживаютъ упоминанія, какъ имѣющіе сравнительно болѣе массовый характеръ, слѣдующіе грузы: а/ по привозу - дрова /около 2-хъ милл. пуд./, лѣсные матеріалы /около 1 1/2 милл. пуд./, бумага и бумажная масса /около 1 милл. пуд./, песокъ и камни /около 700 тыс. пуд./, желѣзо и сталь /около 500 тыс. пуд./, нефть и нефтяные продукты /около 500 тыс.

пуд./ и хлѣбъ / около 300 тыс. пуд./; б/ по вывозу - мѣль и известь / около 1.300 тыс. пуд./, цементъ / около 1.200 тыс. пуд./, москательные товары / около 900 тыс. пуд./, лѣсные материалы / около 900 тыс. пуд./ металлическихъ издѣлія / около 400 тыс. пуд./ и хлѣбъ въ зернѣ / около 300 тыс. пуд./.

Т о р г о в л я с ъ Ф и н л я н д і е й. Обороты Рижскаго порта по торговлѣ съ Финляндіей сравнительно весьма невелики: главнымъ предметомъ вывоза изъ Риги въ Финляндію является зерновой хлѣбъ; наибольшее значеніе по привозу имѣютъ: бумажная масса и металлы не въ дѣлѣ.

#### ДВИЖЕНІЕ СУДОВЪ ВЪ РИЖСКОМЪ ПОРТѢ.

Рижскій портъ по судовому въ немъ движенію занимаетъ третье мѣсто среди всѣхъ нашихъ портовъ, уступая въ этомъ отношеніи лишь Одессѣ и Петербургу. За послѣдніе годы движеніе судовъ въ Рижскомъ портѣ по заграничному плаванію и каботажу выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ:

ПРИХОДЪ СУДОВЪ

ГОДЫ	Заграничное плаваніе		Малый кабо-тажъ		Большой ка-ботажъ		В с е г о	
	Число	Чистая вѣсти-мость въ рег. тон.	Чи-сло	Чист. вѣст-им. въ рег. тон.	Чи-сло	Чистая вѣсти-мость въ рег. тон.	Число	Чистая вѣ-стимость въ рег. тон.
1890.....	1.764	872.500	494	93.996	-	-	2.258	966.496
1895.....	1.605	998.118	1.539	199.886	-	-	3.194	1.198.004
1900.....	1.509	915.627	1.620	245.289	20	38.904	3.149	1.199.820
1904.....	1.727	1108.437	1.809	229.637	35	58.074	3.571	1.396.248
1905.....	1.659	1048.925	1.778	214.663	30	49.652	3.467	1.313.240
1906.....	1.840	1230.927	1.912	271.087	33	55.982	3.785	1.557.996
1907.....	1.815	1251.920	2.090	278.739	36	71.008	3.941	1.601.667
1908.....	1.843	1294.607	1.746	242.985	31	63.398	3.620	1.600.990
1909.....	2.200	1558.324	2.134	266.679	28	58.199	4.362	1.883.402

## ОТХОДЪ СУДОВЪ.

ГОДЫ	Заграничное плаваніе		Малый каботажъ		Большой ка- ботажъ		В с е г о	
	Число	Чистая вмѣстим. въ рег. тон.	Число	Чистая вмѣстим. въ рег. тон.	Число	Чистая вмѣстим. въ рег. тон.	Число	Чистая вмѣ- стимость въ рег. тон.
1890..	1.822	894.060	548	94.540	-	-	2.365	988.600
1895..	1.620	1.002.547	1.606	199.648	-	-	3.226	1.202.195
1900..	1.531	940.089	1.597	224.434	14	30.865	3.142	1.195.388
1904..	1.712	1.132.296	1.796	214.970	17	32.624	3.525	1.379.890
1905..	1.685	1.085.176	1.796	198.612	12	22.227	3.493	1.306.015
1906..	1.904	1.324.866	1.874	224.491	8	14.517	3.786	1.563.874
1907..	1.855	1.323.283	2.071	244.949	16	31.794	3.942	1.600.026
1908..	1.853	1.338.732	1.751	222.721	16	34.998	3.620	1.596.451
1909..	2.187	1.596.755	2.170	259.327	13	28.853	4.370	1.884.935

Средній тоннажъ заграничныхъ судовъ, посѣщающихъ Рижскій портъ, за послѣдніе годы весьма мало измѣнялся; составляя въ 1900г.- 607 рег. тоннъ, ояъ въ 1909 году поднялся до 708 рег. тоннъ, причеъъ это увеличеніе произошло, между прочимъ, также вслѣдствіе замѣны части парусныхъ судовъ - паровыми. Средній же тоннажъ только въ паровыхъ судовъ заграничнаго плаванія за это время возросъ въ 660 рег. тоннъ въ 1900 г. до 760 рег. тоннъ въ 1909 году. Изъ общаго тоннажа заграничныхъ судовъ, посѣщающихъ Рижскій портъ, на долю паровыхъ судовъ приходится слѣдующее:

въ 1900 г.....	92,2%
" 1905 ".....	95,5%
" 1906 ".....	95,4%
" 1907 ".....	93,3%
" 1908 ".....	94,5%
" 1909 ".....	95,2%

Сравнительная маломѣрность судовъ, посѣщающихъ Рижскій портъ объясняется въ ряду другихъ причинъ, между прочимъ, и мелководьемъ порта, которое препятствуетъ возможности грузить до полной осадки судъ, сидяція въ водѣ глубже 22 футовъ. Суда съ большей осадкой принуждены



догружаться въ другихъ портахъ. Въ 1909 году наибольшая осадка судовъ, посѣщавшихъ Рижскій портъ, составляла 23,3 фута; наибольшій же тоннажъ судовъ достигалъ 2.700 тоннъ. Въ общемъ, судовъ съ осадкою болѣе 22 футовъ /въ полномъ грузу/ въ 1909 г. пришло въ Рижскій портъ 79.

Что касается количества судовъ, одновременно скопленныхъ въ Рижскомъ портѣ, то наибольшее количество наблюдается вначалѣ лѣта, когда производится усиленная грузка лѣса и осенью, когда идетъ ликвидація урожая. Въ 1910 году наибольшее количество судовъ наблюдалось въ Рижскомъ портѣ 11 мая, когда въ порту стояло 118 судовъ, въ томъ числѣ 72 пархода и 46 парусныхъ судовъ. Въ какой мѣрь весной и осенью ощущается недостатокъ причальныхъ линій въ Рижскомъ портѣ, видно изъ того факта, что въ 1910 году, въ мѣсяцахъ усиленной грузки въ Желѣзнодорожной гавани, на всемъ протяженіи ея набережныхъ суда нагружались стоя по два въ рядъ. Также же явленіе наблюдается обычно и у Городской набережной, во время осенней погрузки хлѣбныхъ грузовъ, когда разстановка судовъ, въ силу необходимости, даже по три въ рядъ составляетъ обычное для Риги явленіе. Въ 1910 году, во

время наибольшаго скопленія судовъ II мая, они размѣщались между-отдѣльными частями порта слѣдующимъ образомъ:

	Паро- ходовъ	Парусныхъ судовъ
у Городской набережной.....	9	3
" Таможенной " .....	5	1
" Андреасгольма " .....	2	2
въ Желѣзнодорожной гавани.....	23	2
у Баласной дамбы.....	3	-
" Кипенгольма.....	5	-
" Малой Двины.....	-	2
"Верхняго Подераа.....	3	-
" Дамбы А-Б.....	2	8
въ Старомъ Мюльграбенѣ.....	10	13
" Новомъ Мюльграбенѣ.....	5	5
" другихъ частяхъ порта.....	5	10
	<hr/>	<hr/>
Всего.....	72	46

#### СРОЧНЫЯ ПАРОХОДСТВА ВЪ РИЖСКОМЪ ПОРТѢ.

Рижскій портъ является центромъ не только значительной экспортной и импортной торговли, но и конечнымъ пунктомъ нѣлаго ряда срочныхъ пароходныхъ рейсовъ. Въ числѣ ихъ нндлежитъ отмѣтить:

## А. ЗАГРАНИЧНЫЯ ЛИНІИ.

1/ Линія Рига-Лиссъ; сообщеніе поддерживается 4-мя пароходами Общества Джемсъ Кормакъ и Ко. въ Лиссъ, и 6-тью пароходами Общества "Нептунъ" въ Бременъ. Всѣ эти пароходы совершаютъ въ среднемъ  $4 \frac{1}{3}$  рейсовъ въ недѣлю.

2/ Линія Рига-Лондонъ; сообщеніе поддерживается 3-мя пароходами Общества Гижкаго Срочнаго Пароходства и 2-мя пароходами Общества Томасъ Вильсонъ, сыновья и Ко въ Гулль. Всѣ эти пароходы совершаютъ  $2 \frac{1}{2}$  рейса въ недѣлю.

3/ Линія Рига-Гулль; сообщеніе поддерживается тремя пароходами Общества Томасъ Вильсонъ, сыновья и Ко. въ Гулль, которые совершаютъ въ среднемъ 1 рейсъ въ недѣлю.

4/ Линія Рига-Дюнкирхенъ; сообщеніе поддерживается семью пароходами Соединеннаго Пароходнаго Общества въ Копенгагенъ, совершающихъ 1 рейсъ въ недѣлю.

5/ Линія Рига-Антверпенъ; сообщеніе поддерживается пятью пароходами Соединеннаго Пароходнаго Общества въ Копенгагенъ, совершающими 1 рейсъ въ недѣлю.

6/ Линія Рига-Копенгагенъ; сообщеніе поддерживается однимъ пароходомъ того же Общества, совершающимъ 1 рейсъ въ недѣлю.

7/ Линія Рига-Стокгольмъ; сообщеніе поддерживается однимъ пароходомъ Общества "Свеа", совершающимъ I рейсъ въ недѣлю.

8/ Линія Рига-Гамбургъ; сообщеніе поддерживается 4-мя пароходами Общества "Нептунъ" и тремя пароходами Іоганнеса Ика; всѣ эти пароходы совершаютъ I I/2 рейса въ недѣлю.

9/ Линія Рига-Штеттинъ; сообщеніе поддерживается однимъ пароходомъ Остзейскаго Пароходнаго Общества въ Штеттинъ и однимъ пароходомъ Общества Т.Грибель въ Штеттинъ, совершающими вмѣстѣ I рейсъ въ недѣлю.

10/ Линія Рига-Любекъ; сообщеніе поддерживается 2-мя пароходами Риги-Любекскаго Пароходнаго Общества въ Любекъ, совершающими I рейсъ въ недѣлю.

Такимъ образомъ, въ срочномъ заграничномъ сообщеніи съ Рижскимъ портомъ, участвуютъ всего 8 пароходныхъ обществъ, ставящихъ на сообщеніе въ Ригу 40 пароходовъ, совершающихъ въ среднемъ около 15 рейсовъ въ недѣлю.

Ни одно изъ этихъ обществъ не имѣетъ спеціальной отведенныхъ ему причальныхъ линій и площадей въ порту. Срочнаго пароходства, поддерживающія заграничные рейсы не имѣютъ даже мѣстъ постоянной стоянки ихъ пароходовъ въ порту. Пароходы, приходящіе съ грузомъ изъ-за границы,

останавливаются для нагрузки товаровъ у Таможенной набережной. Нагружается же большинство срочныхъ пароходовъ въ Экспортной гавани.

Срочное сообщеніе Риги съ русскими портами поддерживается слѣдующими обществами:

1/ Линія Рига-Петербургъ; сообщеніе поддерживается 3 пароходами Рижскаго Пароходнаго Общества, совершающими 2 рейса въ недѣлю.

2/ Линія Рига-Аренсбургъ; сообщеніе поддерживается 2-мя пароходами Аренсбургскаго Пароходнаго Общества, совершающими 2 рейса въ недѣлю.

3/ Линія Рига-Перновъ; сообщеніе поддерживается 2-мя пароходами торговаго дома Г.Д. Шмидтъ, совершающими 2 рейса въ недѣлю.

4/ Линія Рига-Виндава-Либавъ; сообщеніе поддерживается 2-мя пароходами М. Рейнке, совершающими по I I/2 рейсовъ въ недѣлю.

Такимъ образомъ, каботажнае срочное сообщеніе представлено въ Ригѣ 4-мя пароходными обществами и производится на 9 пароходахъ, совершающихъ въ среднемъ около 7 рейсовъ въ недѣлю. Изъ всѣхъ этихъ обществъ только Рижское Пароходство имѣетъ свою причальную линію въ порту.

Кроме того рейсы полу-срочного характера в дальнем каботаже поддерживаются Русским Обществом Пароходства и Торговли, между Ригой и Одессою.

#### ФРАХТЫ И НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ ВЪ РИЖСКОМЪ ПОРТѢ.

Недостаточная длина причальныхъ линий въ Рижскомъ портѣ, вызывающая необходимость простаивать судовъ въ ожиданіи очереди причала, а также относительно мелководья Рижскаго порта и необходимость для судовъ проходить значительный путь искусственными прорѣзами /каналами/ неблагоприятно отражается на размѣрахъ фрахтовъ, которые въ среднемъ изъ Риги всего выше, чѣмъ изъ соседнихъ балтійскихъ портовъ. По сообщенію Начальника порта, среднее время простаиванія парохода, вмѣстимостью въ 2.000 тоннъ, составляетъ въ Рижскомъ портѣ 12 дней, т.е. значительно превосходитъ среднее время стоянки пароходовъ не только въ западно-европейскихъ портахъ, но и въ большинствѣ нашихъ портовъ. Количество товара/кроме хлѣба, нагружаемаго элеваторомъ/ обычно нагружаемаго или выгружаемаго въ Рижскомъ порту въ 10-ти часовую рабочій день, составляетъ около 400 тоннъ. Такая медленность погрузки, отчасти вызываемая необходимостью грузить паро-

ходы въ нѣсколько рядовъ, съ своей стороны, независимо отъ бесполезныхъ простоевъ пароходовъ въ ожиданіи очереди причала, увеличиваетъ время стоянки судовъ въ Рижскомъ порту. Всѣ эти неудобства получаютъ отчасти свое выраженіе въ размѣрахъ фрахтовъ. Ниже приведены данныя о среднихъ годовыхъ фрахтахъ до Лондона, включая и страховую премію, для главнѣйшихъ хлѣбовъ какъ изъ Рижскаго порта, такъ и изъ сосѣднихъ съ Ригею портовъ /въ Копѣйкахъ за пудъ/.

Годы	Отъ Риги		Отъ Ревеля.		Отъ Либавы	
	Пшеница	Овесъ	Пшеница	Овесъ	Пшеница	Овесъ
	До Л о н д о н а.					
1900.....	6.51	7.85	5.19	6.04	5.48	6.61
1905.....	4.04	4.78	4.02	4.65	3.99	4.76
1906.....	4.16	4.97	3.76	4.39	3.97	4.75
1907.....	4.42	5.29	4.08	4.78	3.90	4.70
1908.....	4.42	5.18	4.45	5.15	3.45	4.08
1909.....	4.19	4.87	3.80	4.36	3.57	4.21
Въ средн.	4.62	5.49	4.21	4.89	4.06	4.85

Изъ приведенной таблицы видно, что на фрахтахъ до Лондона, рижскіе экспортеры переплачиваютъ по сравненію съ ревельскими:



На пшеницу.....4.62 - 4.21 = 0.41 коп. за пудъ

На овесъ.....5.49 - 4.89 = 0.60 " " "

по сравненію же съ либавскими:

На пшеницу.....4.62 - 4.06 = 0.56 коп. за пудъ

На овесъ.....5.49 - 4.85 = 0.64 " " "

Примѣрно въ такихъ же цифрахъ выражаются переплаты рижскихъ экспортеровъ и на жлѣбныхъ фрахтахъ до Континента.

Что касается фрахтовъ за другіе товары, то они менѣе могутъ быть сравниваемы между собой въ виду отсутствія однообразнаго метода регистраціи ихъ въ разныхъ портахъ. Въ частности, для Рижскаго порта размѣры фрахтовъ на главнѣйшіе товары за послѣдніе годы составляли /за тонну <sup>\$/d/</sup>:

	1900 г.	1907 г.	1908г.	1909г
На Лондонъ:				
Лень и пенька.....	15/0-22/6	15/0-17/6	- 17/6	15/0-17/6
Жинхи.....	8/0-10/0	5/6-7/0	5/6-6/6	6/3-7/0
Масло коровье.....	-	27/6	27/6	27/6
Яйца.....	22/6	22/6	22/6	22/6

Обращаясь къ накладнымъ расходамъ въ Рижскомъ портѣ, слѣдуетъ ихъ признать относительно довольно вы-

сокими. Только для грузовъ, которые пользуются механической погрузкой, накладные расходы значительно понижаются. Такъ, напримѣръ, накладные расходы для зерна, при условіи его погрузки при помощи элеватора, составляютъ въ Рижскомъ портѣ, согласно таксъ, слѣдующую сумму:

Съ пуда.

1/ За пріёмъ и завѣшиваніе.....	0.40	коп.
2/ За погрузку на суда.....	0.30	"
3/ За очистку.....	0.15	"
4/ За провѣтриваніе.....	0.10	"
5 /За храненіе /10 дней/..	0.10	"
6/Страховка.....	0.025	"

И такъ, при условіи выполненія всѣхъ манипуляцій.. I.075 коп. за пудъ I/

Расходъ этотъ ни въ коемъ случаѣ не можетъ быть признанъ значительнымъ. Но, къ сожалѣнію, чрезвычайно малая емкость элеватора, даже при указанномъ выше чрезвычайно большомъ числѣ его оборотовъ, не допуска-

I/ Въ дѣйствительности же въ среднемъ, расходъ этотъ составляетъ около 0,85 коп. за пудъ, такъ какъ храненіе бываетъ за послѣдніе годы въ среднемъ менѣе десяти-дневнаго и, кромѣ того, всѣ манипуляціи выполняются полностью для всего зерна.

еть въ элеваторъ болѣе половины поступающаго въ Рижскій портъ зерна. Такъ, на примѣръ, за время съ 1-го сентября 1909 г. по 1-ое сентября 1910 г., по даннымъ С.-Петербургскаго Порайоннаго Комитета, было выгружено въ Ригѣ зерна въ вагонахъ:

въ элеваторъ.....	20.660	вагоновъ
въ красные амбары.....	11.620	"
на товарныя станціи.....	10.106	"

При условіи пользованія Красными амбарами, накладные расходы въ порту уже значительно повышаются и составляютъ для зерна, въ предположеніи непосредственной подачи вагоновъ къ этимъ амбарамъ, слѣдующую сумму /въ копейкахъ за пудъ/:

1/ За выгрузку въ амбаръ.....	1/2	коп. за пудъ.
2/ За 10-ти-дневное храненіе и страховку.....	1/4	" "
3/ За погрузку на подводы.....	1/4	" "
4/ За подвозъ къ борту судна.....	3/4	" "
5/ За погрузку на суда.....	1/4	" "
Итого.....	2	коп. съ пуда.

Съ закрытіемъ желѣзнодорожнаго подвоза къ Краснымъ амбарамъ, этотъ расходъ составитъ 3 коп. съ пуда. Принимая во вниманіе, что въ приведенномъ выше перечнѣ не

включено расходовъ по уплатѣ портового сбора, расходовъ на мѣлки, потерь по раструскѣ и прочихъ мелкихъ расходовъ, составляющихъ вмѣстѣ, по примѣру другихъ портовъ, около 1 коп., слѣдуетъ признать, что полный накладной расходъ въ Рижскомъ порту для зерна, при условіи его храненія въ Красныхъ амбарахъ, составитъ:

- 1/ При желѣзнодорожномъ подвозѣ къ нимъ  
зерна.....3 коп. за пуд
- 2/ При гужевомъ подвозѣ къ нимъ зерна.....4 " " "

Полный же накладной расходъ, при условіи храненія зерна въ элеваторѣ, составляетъ  $0,85 + 0,5 = 1,35$  к. Такимъ образомъ, неизмѣніе въ Рижскомъ порту мѣста для устройства второго элеватора сказывается ежегодными переплатами по хлѣбной торговлѣ на однихъ только накладныхъ расходахъ:  $3 - 1,35 = 1,65$  коп. за пудъ зерна, а на 12 милл. пуд. зерна, не попадающихъ въ урожайные годы въ элеваторъ, - 198.000 руб. Съ закрытіемъ же желѣзнодорожнаго подхода къ Краснымъ амбарамъ эти переплаты увеличатся до 318.000 руб. въ годъ, и имѣется полная возможность опасаться, что при такихъ условіяхъ эта часть зерна будетъ потеряна Рижскимъ портомъ.

Что касается накладныхъ расходовъ въ Рижскомъ портѣ

для другихъ товаровъ, то, не останавливаясь на нихъ въ подробностяхъ, можно указать, что за пользованіе кранами въ порту взимается 2 коп. съ пуда. Стоимость нагрузки и выгрузки вручною на пароходъ по таксѣ Рижскаго Общества штауеровъ составляетъ для товаровъ различныхъ категорій, не считая расходовъ на корзины и лопаты:

1/ Доски за стандартъ.....	I р.	30 коп.
2/ Стойки для коней за стандартъ..I "	"	30 "
3/ Ленъ за тонну.....	- "	70 "
4/ Яйца " " .....	- "	80 "
5/ Масло " " .....	- "	85 "
6/ Уголь " " .....	- "	30 "

ОСНОВНЫЕ НЕДОСТАТКИ РИЖСКАГО ПОРТА И МѢРЫ КЪ ИХЪ УСТРАНЕНІЮ.

Уже изъ всего предшествующаго изложенія легко было замѣтить, что основными недостатками Рижскаго порта являются:

1/ Совершенная недостаточность удобной причальной линіи къ порту.

2/ Отсутствие свободной площади портовой территоріи, какъ для непосредственнаго складыванія товаровъ,

такъ и для постройки складочныхъ помѣщеній, и

3/ Весьма несовершенное оборудованіе порта какъ складочными помѣщеніями, такъ и перегрузочными приспособленіями.

Указанія на недостатокъ причальной линіи въ Рижскомъ портѣ уже неоднократно приводились въ предшествующемъ изложеніи; въ главныхъ чертахъ, они сводятся къ слѣдующему:

1/ Причальная линія для погрузки лѣсныхъ грузовъ въ Рижскомъ портѣ, прибывающихъ по желѣзнымъ дорогамъ, совершенно не отвѣчаетъ поступленію этихъ грузовъ, почему лѣсные грузы заваливаютъ Экспортную гавань, до нельзя стѣсняя операциі съ погрузкою здѣсь другихъ товаровъ и вынуждая грузить здѣсь суда въ три и болѣе рядовъ.

2/ Хлѣбные грузы въ порту не имѣютъ достаточной причальной линіи.

3/ Угольные грузы совершенно не имѣютъ спеціальной причальной линіи къ порту и втѣются на всемъ пространствѣ порта, весьма стѣсняя здѣсь операциі съ другими товарами.

4/ Единственная глубоководная причальная линія въ

Рижскомъ портѣ, предназначенная для вывозныхъ товаровъ, въ Экспортной гавани, настолько завалена, что, имѣя всего мѣсть стоянки для 9-ти пароходовъ, фактически вмѣщаетъ иногда до 25 судовъ, значительная часть которыхъ, даже при условіи погрузки судовъ въ три ряда, принуждена ожидать очереди причала.

5/ Вслѣдствіе указанныхъ причинъ среднее время стоянки пароходовъ въ Рижскомъ портѣ достигаетъ 10-12 дней, т.е. почти въ четыре раза превосходить среднее время стоянки пароходовъ въ благоустроенныхъ западно-европейскихъ портахъ.

Обращаясь къ разсмотрѣнію недостатка площади портовой территории въ Рижскомъ портѣ, надлежитъ отмѣтить, что вслѣдствіе сего создаются слѣдующія неудобства:

1/ Несмотря на рѣзко выраженную потребность устройства въ Рижскомъ портѣ элеватора для зерна, онъ не можетъ быть построенъ за неимѣніемъ для сего мѣста.

2/ Лѣсные грузы, прибывающіе по желѣзнымъ дорогамъ, не имѣютъ въ порту достаточно мѣсть для ихъ храненія и принуждены заваливать всё сколько-нибудь свободныя площади, закрывая проѣзды и даже входы въ амбары.

3/ Угольные грузы не имѣютъ въ порту достаточно мѣсть для складыванія, и большую часть угля приходится



сразу же грузить на подводы или въ вагоны и вывозить къ городскимъ складамъ.

4/ Съ прекращеніемъ желѣзнодорожнаго подхода къ Краснымъ амбарамъ, большая часть вывозной торговли Рижскаго порта окажется въ весьма затруднительномъ *положеніи*, въ виду невозможности замѣтить Красные амбары складами въ порту, за неимѣніемъ для сего свободныхъ мѣстъ.

Что касается вопроса о недостаточности оборудованія Рижскаго порта складочными помещеніями, то вопросъ этотъ не подлежитъ здѣсь подробному разсмотрѣнію, такъ какъ исполненіе этихъ устройствъ не предполагается произвести инициативой и средствами *У*правительства. Ихъ сооруженіе надлежитъ предоставить частной и общественной инициативѣ, тѣмъ болѣе, что въ лицѣ Рижскаго Биржевого Комитета уже являются желающіе принять часть работъ по оборудованію порта на свой счетъ.

Устраненіе указанныхъ выше недостатковъ Рижскаго порта уже давно служитъ предметомъ многочисленныхъ ходатайствъ, какъ со стороны мѣстнаго купечества, такъ и Рижскаго Городскаго Управленія. Не останавливаясь на перечисленіи этихъ ходатайствъ, необходимо указать, что

ихъ осуществленіе до послѣдняго времени задерживалось необходимостью составленія общаго плана улучшенія Рижскаго Порто, съ цѣлю придать отдѣльнымъ работамъ въ порту известную послѣдовательность и являющуюся планомѣрность.

При разсмотрѣніи въ осенней сессіи 1908 года общаго программы работъ въ рисскихъ торговыхъ портахъ, Совѣтъ по Дѣламъ Торговаго Мореплаванія, въ засѣданіи 5 ноября, между прочимъ, намѣтилъ схему работъ ближайшаго времени по улучшенію Рижскаго Порто. Въ развитіе этой схемы, Отдѣломъ Торговыхъ портовъ въ мартѣ 1909 года была внесена въ Совѣтъ по Дѣламъ Торговаго Мореплаванія особая записка о работахъ, необходимыхъ для улучшенія и развитія Рижскаго порта, разсмотренная Совѣтомъ въ засѣданіи 18-го марта 1909 года. При разсмотрѣніи означенной записки Совѣтомъ, было высказано пожеланіе, дабы при распредѣленіи отдѣльных работъ по очередямъ, было произведено Рижскимъ Портовымъ Присутствіемъ подробное изученіе относительной важности той или другой работы.

Рижское Портовое Присутствіе въ засѣданіяхъ 15 іюля и 12 августа 1909 года распредѣлило всѣ намѣченныя Совѣтомъ работы по очередямъ ихъ выполненія, причѣмъ предполагалось необходимымъ закончить ихъ въ 1916 году.

Предположенія Рижскаго Портоваго Присудствія были внесены въ Совѣтъ ~~по~~ дѣламъ Торговаго Моревлаванія въ осеннюю сессію того-же 1909 года и были одобрены въ засѣданіи 27-го октября 1909 г.

Согласно, такимъ образомъ, установленнаго Совѣтомъ общаго плана развитія Рижскаго порта, предполагалось выполнить въ порту слѣдующія работы:

ВЪ ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ:

- 1/ переустройство 520 саж. старыхъ таможенныхъ набережныхъ на глубоководныя,
- 2/ Приведеніе берега у острова Ляндаусгольма въ благоустроенный видъ,
- 3/ продленіе на 350 саж. Мельграбенскихъ набережныхъ,
- 4/ продленіе на 300 саж. набережной въ Экспортной гавани,
- 5/ устройство Нефтяной гавани,
- 6/ улучшение рѣки Западной Двины между Железнодорожнымъ мостомъ и верхнимъ концомъ острова Муйшенгольмъ и приспособленіе протоковъ для стоянки плотовъ,
- 7/ укрѣпленіе берега Андреевскаго острова со стороны экспортной гавани,
- 8/ устройство части набережной на Андреасгольмъ

со стороны рѣки Западной Двины.

ВО ВТОРУЮ ОЧЕРЕДЬ.

1/ дальнѣйшее продленіе на 160 саж. набережной въ Экспортной гавани,

2/ продолженіе работъ по улучшенію рѣки Западной Двины между Желѣзнодорожнымъ мостомъ и верхнимъ концомъ острова Муйшенгольмъ,

3/ продолженіе работъ по устройству набережной на Андреасгольмъ.

Работы какъ первой, такъ и во второй очереди намѣчались Советомъ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія къ окончанію въ 1915 году.

Независимо отъ перечисленныхъ работъ въ первой и второй очереди, Советъ полагалъ возможнымъ изъ числа намѣченныхъ Рижскимъ Мортовымъ Присутствіемъ работъ отложить на нѣкоторое время:

1/ укрѣпленіе берега рѣки Курляндской Аа близъ Майоренгофа,

2/ укрѣпленіе берега острова Бадегольма со стороны рѣки Малой Двины и

3/ постройку навѣсовъ общаго пользованія и крановъ для отпусканія грузовъ.

Изъ числа перечисленныхъ выше работъ первой очереди Совѣтъ считалъ необходимымъ приступить въ самомъ незамедлительномъ времени къ удлинению набережныхъ въ Экспортной гавани и къ устройству 350 пог. саж. Мельграбенскихъ набережныхъ. Что же касается переустройства Таможенныхъ набережныхъ и укрѣпленія берега острова Люцаусгольма, то первая изъ названныхъ работъ уже была разрѣшена, ко времени разсмотрѣнія Совѣтомъ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія порядка выполненія работъ по улучшенію Рижскаго порта, по закону отъ 17 іюня 1909 года; на укрѣпленіе же берега у острова Люцаусгольма были отпущены средства по смѣтѣ Министерства Торговли и Промышленности по части Торговаго Мореплаванія и Портова на 1910 годъ.

Такимъ образомъ, изъ состава работъ первой очереди по улучшенію Рижскаго порта, Совѣтомъ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія были выдѣлены, какъ требующія незамедлительнаго выполненія, двѣ работы: 1/ удлиненіе набережныхъ въ Экспортной гавани и 2/ устройство набережныхъ въ Мельграбенѣ. Съ выполненіемъ этихъ работъ, вопросъ объ улучшеніи причаловъ для экспортныхъ грузовъ въ Рижскомъ портѣ хотя и не получить окончательнаго разрѣше-

ніа, тѣмъ неменѣе все же будутъ устранены наиболѣе рѣзко выраженныя недостатки въ экспортной части Рижскаго порта.

Обращаясь затѣмъ къ болѣе подробному разсмотрѣнію означенныхъ работъ, необходимо отмѣтить, что уже при проектированіи въ концѣ прошлаго вѣка Экспортной /Желѣзнодорожной/ гавани въ Рижскомъ портѣ, было признано необходимымъ снабдить ее набережными, протяженіемъ свыше 1.000 пог. саж. Однако, въ виду стѣсненнаго состоянія средствъ Государственнаго Казначейства, изъ общей длины набережныхъ, намѣченныхъ проектомъ, было устроено лишь 450 пог. саж. въ періодъ времени съ 1902 по 1906 годъ.

Въ послѣдующее затѣмъ время, какъ указано было выше, необходимость расширенія причальной линіи въ Экспортной гавани Рижскаго порта не разъ подтверждалась мѣстнымъ портовымъ Присутствіемъ и Совѣтомъ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія.

Независимо отъ сего, Рижскій Биржевой Комитетъ, опасаясь тѣхъ затрудненій, которыя явятся неизбежными для морской торговли Рижскаго порта съ закрытіемъ желѣзнодорожнаго подхода къ Краснымъ амбарамъ, возбудилъ передъ Министерствомъ Торговли и Промышленности ходатайство о

необходимости скорѣйшаго оборудованія Рижскаго порта достаточной длиной причальныхъ линій и устройства въ немъ надлежащаго количества удобно *расположенныхъ* складочныхъ помѣщеній. При этомъ Рижскій Биржевой Комитетъ предполагаетъ на покрытие расходовъ по производству указанныхъ сооруженій заключить спеціальную гарантированную Правительствомъ заемъ, съ тѣмъ условіемъ, дабы строительная стоимость набережной и искусственной портовой территоріи была въ послѣдствіи возмѣщена Биржевому Комитету изъ средствъ Государственнаго Казначейства.

Изложенное ходатайство Рижскаго Биржевого Комитета было рассмотрѣно Рижскимъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ, а засимъ особой образованной въ Ригѣ Комиссіей, при чемъ было признано, что предположенныя Биржевымъ Комитетомъ работы по удлиненію набережной въ Экспортной гавани и устройству въ ней складочныхъ помѣщеній являются нестолько необходимыми.

При рассмотрѣніи затѣмъ означеннаго ходатайства въ Совѣтѣ по дѣламъ торговаго Мореплаванія, Совѣтъ, отмѣчая чрезвычайную настоятельность скорѣйшаго удлиненія набережныхъ въ Экспортной гавани, вмѣстѣ съ тѣмъ полагалъ, что



отнесение потребных на сіе расходовъ на счетъ спеціальнаго гарантированнаго Правительствомъ и реализуемаго Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ займа не представляется удобнымъ въ интересахъ государственнаго кредита. Въ виду сего Совѣтъ полагалъ болѣе правильнымъ осуществитъ постройку указанной набережной, являющейся основнымъ портовымъ сооруженіемъ, путемъ непосредственнаго испрошенія потребныхъ на сіе кредитовъ изъ средствъ Государственнаго Казначейства.

Обращаясь къ устройству новыхъ набережныхъ въ Мюльграбенѣ надлежитъ отмѣтить, что необходимость этой работы также была выяснена уже много лѣтъ назадъ.

Въ 1906 году Рижскій Биржевой Комитетъ, сильно заинтересованный въ скорѣйшемъ выполненіи упомянутыхъ работъ составилъ техническій проектъ удлиненія набережной въ Мюльграбенскомъ бассейнѣ и ходатайствовалъ, для возможно быстрого приступа въ работамъ, объ отпускѣ для всего суммъ изъ спеціальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ. Затѣмъ, какъ уже указано было выше, Совѣтъ по дѣламъ торговаго Мореплаванія, при разсмотрѣніи общаго плана работъ по улучшенію Рижскаго порта, особо подчеркнул необходимость скорѣйшаго осуществленія новыхъ

набережныхъ въ Мюльграбенѣ. Въ послѣдніе годы Рижскій Биржевой Комитетъ и мѣстное Портовое Присутствіе неоднократно указывали на крайнюю срочность означенныхъ работъ.

Проекты устройства какъ набережныхъ въ Экспортной гавани, такъ и набережныхъ въ Мюльграбенѣ, были рассмотрѣны и одобрены Техническимъ Совѣтомъ Министерства Торговли и Промышленности.

#### ОПИСАНІЕ ПРОЕКТИРУЕМЫХЪ СООРУЖЕНІЙ.

Набережная въ Экспортной гавани. Набережную въ Экспортной гавани проектируется устроить по продолженію существующихъ набережныхъ въ сей гавани. Длина новой набережной принята въ 300 пог. саж.; съяди не<sup>д</sup> будетъ образована портовая территория, замощенная въ той своей части, которая не будетъ занята амбарами. Водное пространство около набережной проектируется соединить каналомъ, глубиною въ 10 футъ, съ Меллерсгофскимъ рукавомъ. Новую набережную предполагается построить по типу, принятому для Таможенной набережной въ Рижскомъ портѣ. Глубина воды у стѣнки набережныхъ предположена по проекту въ 28 футъ. Общая стоимость работъ по удлиненію набережныхъ въ Экспортной гавани

составляет, согласно проекта, 1.275.000 руб.; сумма эта распределяется слѣдующимъ образомъ:

**I. ГИДРОТЕХНИЧЕСКІЯ РАБОТЫ.**

1/ Вземка грунта, посредствомъ замлечерпанія, въ рѣкъ З. Двинѣ, на протяженіи вновь устраиваемыхъ набережныхъ, до глубины 28 футовъ, всего 50.000 куб. саж.

Работы эти предполагается выполнить за счетъ ремонтнаго замлечерпанія.

2/ Вземка грунта, помощью замлечерпанія, въ каналъ къ Меллерсгофскому рукаву, всего 2.000 куб. саж., по 2 р. за куб. саж., на сумму. . . . . 18.000 руб.

3/ Устройство вдоль будущей набережной временныхъ оградительныхъ сооружений для удержанія насыпной территоріи; всего пог. саж. 300, по III р. 98 к. за пог. саж., на сумму. . . . . 33.594 "

4/ Устройство съ восточной стороны портовой территоріи легкаго берегового укрѣпленія; всего пог. саж. 500, по 33 р. 31 к. за I пог. саж., на сумму. . . . . 16.655 "

5/ Устройство поперечнаго берегового укрѣпленія въ юнцѣ портовой территоріи, всего пог. саж. 100, по 221 р. 2 к. за I пог. саж., на сумму. . . . . 22.102 р.

6/ Замошеніе откосовъ съ бермами, всего кв. саж. 2.065; изъ нихъ 315 кв. саж. по I пр. 32 к. за кв. саж. и 1.750 кв. саж. по 9 р. 70 к. за кв. саж., на сумму. . . . . 20.541 "

7/ Насыпка грунта за ограденія посредствомъ рефулированія для образованія портовой территоріи, всего куб. саж. 50.000, по I р. 50 к. за куб. саж., на сумму. . . . . 75.000 "

8/ Устройство каменной набережной на свайномъ основаніи на глубинѣ 28 футъ, всего пог. саж. 300, по 1,933 р. 61 к. за I пог. саж., на сумму. . . . . 580.383 "

9/ Устройство деревянныхъ отбойныхъ рамъ, чугунныхъ причальныхъ тумбъ, установка рывовъ и стремянокъ и устройство двойныхъ каменныхъ лѣстницъ. . . . . 16.960 "

10/ На мелкія приспособленія для ра-

ботъ 2% отъ стоимости работъ: /18.000 +  
33.594 + 16.655 + 22.102 + 20.541 + 75.000 +  
580.383 + 16.960 = 783.235 р./ . . . . . 15.665 р.

II/ На разборку полузапрудъ, на сопряже-  
ніе съ существующей набережной и на раз-  
ныя мелкія работы и непредвидѣнные расхо-  
ды. . . . . 38.100 "

Итого на гидротехническ. работы.. 837.000 р.

## II. БЛАГОУСТРОЙСТВО ПОРТОВОЙ ТЕРРИТОРИИ.

1/ На устройство канализаціи на порто-  
вой территоріи. . . . . 11.217 р.

2/ На устройство лотковъ вдоль проѣз-  
довъ и водосборныхъ шахтъ у кордона набе-  
режныхъ. . . . . 5.012 "

3/ На замощеніе трехъ портовыхъ до-  
рогъ и пяти проѣздовъ тесаннымъ гранитнымъ  
камнемъ /кубиками/, всего кв. саж. 5.614,4,  
по 28 р. 63к. за I кв. саж., на сумму. . . 160.740 "

4/ На замощеніе остальныхъ проѣздовъ  
формованнымъ сколкомъ, всего кв. саж.  
1.985,6, по 16 р. 26 к. за I кв. саж., на  
сумму. . . . . 32.286 "

5/ На замощеніе бермъ вдоль портовыхъ

дорогъ мелкимъ гранитнымъ камнемъ всего кв.  
саж. 581,40, по 4 р. 53 к. за 1 кв. саж., на  
сумму . . . . . 2.634 р.

6/ На устройство тротуаровъ и поассиро-  
ванныхъ дорожекъ. . . . . 16.797 "

7/ На устройство электрическаго освѣще-  
нія нивой набережной . . . . . 35.680 "

8/ На приспособленія для работъ 2% отъ  
ихъ стоимости /11.217 + 5.012 + 160 + 740 +  
32.286 + 2.634 + 16.797 + 35.680 = 264.366 р./ 5.287 "

9/ На сопряженія нъ существующими соо-  
руженіями, на разныя мелкія работы и не-  
предвиденные расходы. . . . . 5.347 "

Итого на работы по благоустройству 275.000 р.  
портовой территорій

III. На подготовку водолазнаго колоко-  
ла-кассона съ рабочимъ судномъ. . . . . 135.000 "

IV. На техническій надзоръ, считая  
около 2 1/2% отъ стоимости работъ  
/837.000 + 275.000 = 1.112.000 р./ . . . . . 28.000 "

Итого на работы по удлиненію набе-  
режныхъ въ Экспортной гавани. . . . . 1.275.000 р.

НАБЕРЕЖНАЯ ВЪ МЫЛЬГРАБЕНСКОМЪ БАССЕЙНѢ. Разработанный въ настоящее время проектъ работъ по улучшенію Мельграбенскаго бассейна заключается въ удлиненіи существующей причальной линіи по направленію къ озеру Штинтъ на 350 пог. саж., въ созданіи при ней портовой складочной территоріи, въ оборудованіи этой территоріи подъездными путями и въ углубленіи водной площади у набережной. Набережная проектирована изъ мощнаго берегового откоса, упирающагося въ шпунтовый рядъ, передъ которымъ устроена деревянная эстакада съ досчатымъ настиломъ шириною 5,50 сажень, перекрывающимъ откосъ и эстакаду. Эстакада выдвинута до глубины 24-26 футъ, вслѣдствіе чего судно можетъ пристать непосредственно къ самой причальной линіи. Портовую территорію предполагается создать шириною до 70 саж., изъ коихъ первыя 5 саж. съ эстакадою назначаются для немедленной погрузки на суда лѣсного товара, пришедшаго въ вагонахъ; затѣмъ слѣдующія 14 саж. ширины - для складыванія лѣсныхъ товаровъ краткосрочнаго храненія и остальную ширину - для лѣса долгосрочнаго храненія. Территорію новой гавани предполагено



оборудовать рельсовыми путями и проѣзжими довами. Кроме того, такъ какъ мѣста для долгосрочнаго храненія лѣсныхъ грузовъ отчасти будутъ отрѣзаны желѣзнодорожными путями отъ главной водной площади, то для подхода къ нимъ подгрузочныхъ судовъ предполагено устройство канала глубиною въ 9 футовъ и шириною въ 24 сажани

Стоимости всѣхъ описанныхъ работъ согласно проекта исчисляется въ суммѣ ~~29~~1.000 руб., которая распределяется слѣдующимъ образомъ / въ предположеніи исполненія землечерпательныхъ работъ за счетъ средствъ, ассигнуемыхъ на ремонтное землечерпаніе въ порту/.

### I. ГИДРОТЕХНИЧЕСКІЯ РАБОТЫ.

1/ устройство набережной, съ вымосткой откосовъ и установкой отбойныхъ свайныхъ кустовъ, 350 пог. саж. по 523 р.59к. за 1 пог. саж., на сумму. . . . . 183.256 р.

2/ устройство огражденія портовой территории со стороны озера Штинтъ, на протяженіи 90 пог. саж., по 133 р.14 к. за 1 пог. саж., на сумму. . . . . 11.983 "

3/ устройство укрѣпленія легкаго типа по берегу канала со стороны вновь насыпной портовой территории, на протяженіи 260 пог.

саж., по 28 р.99к. за I кв.саж., на  
сумму. . . . . 7.537 р.

4/ насыпка портовой территории по-  
средством рефулирования, всего куб.  
саж. 45.000, по I р.25 к., на сумму. . 56.250 "

5/ установка вдоль линии набережной ~~22~~  
деревянных тумб штук 30, по 48 р.38  
коп. за шт., на сумму. . . . . 1.451 "

6/ на мелкия приспособления для ра-  
боты, считая 2% отъ строительной сто-  
имости ихъ + /183.256 + 11.983 + 7.537  
+ 56.250 + 1.451 = 260.477 р., на сумму. . 5.210 р.

-----  
Итого по гидротехническимъ работамъ 265.687 р.

## II. БЛАГОУСТРОЙСТВО ПОРТОВОЙ ТЕРРИТОРИИ.

1/ Замощение проъездовъ булыжнымъ  
камнемъ, всего кв.саж. 2.100, по 5р.58к.  
за I кв. саж., на сумму. . . . . 11.718 "

2/ освѣщеніе портовой территории  
керосино-калильными лампами; всего шт.  
14, по 200 р. . . . . 2.800 "

-----  
Итого по благоустройству портовой  
территории . . . . . 14.518 р.

III. На непредвидѣнные расходы. . . . .3.795 р.

IV. На техническій надзоръ, считая около 2 1/2% отъ стоимости работъ

/265.687 р. + 14.518 р. = 280.205 р./ . . . . .7.000 "

Итого устройство набережныхъ въ Мюльграбенѣ. . . . .291.000 р.

Кромѣ исчисленныхъ расходовъ, на исполненіе работъ по устройству причальной линіи въ Мюльграбенѣ, св бассейномъ для подгрузныхъ судовъ, является необходимость въ приобрѣтеніи земельныхъ и водныхъ площадей на мѣстѣ означенныхъ сооружений. Выходъ на эту потребность исчисляется въ суммѣ 163.000 руб.

Такимъ образомъ, общій размѣръ расхода на осуществленіе проектируемыхъ работъ въ Мюльграбенѣ выражается суммой: 291.000 р. + 163.000 р. = 454.000 р.

Предположенныя работы на сумму 1.729.000 руб. распределяются по рабочимъ періодамъ слѣдующимъ образомъ:

А. НАБЕРЕЖНАЯ ВЪ ЭКСПОРТНОЙ ГАВАНИ 

	Рабочіе періоды.		
I.	II.	III.	

I. Гидротехническія работы:

1/Землечерпаніе и засыпка грун-68.000 25.000 -  
та рефулеромъ

2/Временное ограждение и набережная съ оборудованіемъ 300 саж.....179.594 451.343 -

3/Береговья укрѣпленія съ восточной и сѣверной стороны съ замощеніемъ откосовъ. . . . . 44.306 30.657 -

4/ Разборка полузапрудъ, сопряженіе съ существующими набережными, мелкія работы и непредвидѣнные расходы. . . . . 38.100 - -

---

330.000 507.000 -

II. Благоустройство портовой территории: канализация, замощеніе, электрическое освѣщеніе территории и проч. . . . . - 55.000 220000

III. Заготовка водлазанаго колокола. . . . . 81.000 54.000 -

IV. Техническій надзоръ. . . . . 9.000 14.000 5000

---

Итого по п.А. . . . . 420.000 630.000 225000

1.275.000

Б. НАВЕГЕЖНАЯ ВЪ МОЛЬГРАБЕНСКОМЪ БАССЕЙНѢ.

I. Гидротехническія работы:

I/Ограждение и укрѣпленіе берега и набережна . . . . .	.97.015	112.422	-
2/Насыпка территоріи рефулированіемъ . . . . .	.30.250	25.000	-
		-----	
	127.265	138.422	-

II. Благоустройство портовой территоріи:

Замощеніе и освѣщеніе территоріи . . . . .	-	14.518	-
--	---	--------	---

III.Непредвидѣнные расходы . . . . .	-	3.795	-
--------------------------------------	---	-------	---

IV.Около 2 1/2% на техническій надзоръ . . . . .	2.735	4.265	-
--	-------	-------	---

У.Пріобрѣтеніе земельныхъ и водныхъ площадей . . . . .	163.000	-	-
--	---------	---	---

Итого по п. В. . . . .	(293.000	161.000)	-
	454.000		

-----			
Всего по "А" и "В". (713.000	791.000	225.000)	
	1.729.000		

Обращаясь къ разсмотрѣнію вопроса о томъ, въ какой мѣрѣ проектируемыя нынѣ сооружеія въ Рижскомъ портѣ будутъ удовлетворять указаннымъ выше потребностямъ порта

въ улучшеніи, необходимо, прежде всего, имѣть въ виду, что задача означенныхъ сооружений сводится, главнымъ образомъ, къ облегченію операций съ грузами, прибывающими въ Рижскій портъ по желѣзнымъ дорогамъ и вывозимымъ затѣмъ за границу. Облегченіе двухъ отраслей морской торговли Рижскаго порта составитъ задачу послѣдующихъ работъ. Проектируемая нынѣ работы, какъ видно было изъ предшествующаго изложенія, составляютъ лишь наиболѣе нестложную часть работъ первой очереди по расширенію причалникъ и линій въ Рижскомъ портѣ.

Въ частности, удлиненіе набережной Экспортной гавани имѣетъ цѣлью улучшить условія погрузки всѣхъ вывозныхъ товаровъ, кромѣ лѣса, прибывающихъ въ Рижскій портъ по желѣзнымъ дорогамъ. Въ настоящее время эти товары грузятся преимущественно: на Городской набережной, на набережной Андресгольма и въ Экспортной гавани. Изъ всѣхъ перечисленныхъ причальныхъ линій только набережная Экспортной гавани отвѣчаютъ, по конструкціи, современнымъ потребностямъ морской торговли. Естественно что при такихъ условіяхъ Экспортная гавань загромождается судами, число которыхъ въ нѣкоторые дни доходитъ какъ уже указано было, до 25. По даннымъ послѣднихъ лѣтъ, въ Экспортной гавани грузилось одновременно:

въ теченіе	45	дней	навигациі	отъ	I	до	8	судовъ
"	"	157	"	"	"	8	"	16
"	"	46	"	"	"	17	"	23

Такимъ образомъ, если исходить лишь изъ существующихъ условій погрузки товаровъ въ Экспортной гавани и имѣть въ виду, что другія причальныя линіи для экспортныхъ грузовъ въ Рижскомъ портѣ будутъ эксплуатироваться на прежнихъ основаніяхъ, необходимо предоставить возможность одновременно грузить въ Экспортной гавани по крайней мѣрѣ  $\frac{17 + 23}{2} = 20$  пароходовъ. При этихъ условіяхъ только въ экстренныхъ случаяхъ придется грузить нѣсколько пароходовъ во второмъ ряду, обычно же всѣ суда въ Экспортной гавани будутъ стоять у набережныхъ подл погрузокъ въ одинъ рядъ, какъ это представляется необходимымъ для всякаго мало мальски благоустроеннаго порта. Необходимость въ экстренныхъ случаяхъ грузить нѣкоторые пароходы во второмъ ряду не представится слишкомъ затруднительной, если имѣть въ виду, что новая набережная въ Экспортной гавани, между прочимъ, будетъ предоставлена также для погрузки части экспортнаго черезъ Рижскій портъ зерна, при устройствѣ же для погрузки зерна механическаго обору-

дованія, послѣднѣе можетъ быть спроектировано такимъ образомъ, дабы допускало возможность удобной погрузки пароходовъ зерномъ въ два ряда. Обращаясь къ выясненію той длины причальной линіи, которая необходима для возможности одновременно грузить въ одну линію 20 пароходовъ, слѣдуетъ имѣть въ виду, что, при сравнительно небольшомъ тоннажѣ судовъ, посѣщающихъ Рижскій портъ, длина набережной, достаточная для причала одного парохода, можетъ быть принята въ 45 саж.; такимъ образомъ, для причала 20 пароходовъ потребуется причальная линія въ  $20 \times 45 = 900$  пог. саж. Между тѣмъ, общая длина причаловъ въ Экспортной гавани составляетъ въ настоящее время 600 пог. саж., изъ коихъ 300 пог. сажень приходится на каменную набережную желѣзнодорожной гавани, 145 пог. саж. на три деревянные пристани въ послѣдней и 155 пог. саж. на набережную Министерства Торговли и Промышленности. Такимъ образомъ, для устраненія существующаго неудобства въ Экспортной гавани представляется необходимость удлинить набережную минимально на  $900 - 600 = 300$  пог. саж.

Но независимо отъ приведенныхъ выше соображеній необходимость удлиненія набережной вызывается еще слѣдующими соображеніями. Существующее въ настоящее время



въ Ригѣ расположеніе главнѣйшей группы складочныхъ помѣщеній такъ называемыхъ Красныхъ и Пеньковыхъ амбаровъ соответствовало условіямъ торговли, существовавшимъ лѣтъ 40 - 50 тому назадъ, когда молотѣрные суда могли проходить вверхъ по р. Западной Двинѣ вѣше Жельзнодорожнаго моста къ Пеньковымъ амбарамъ. Съ постепеннымъ углубленіемъ входа въ портъ, суда съ большой осадкой, получившія доступъ въ Ригу, уже не могутъ подниматься на значительное разстояніе вверхъ по рѣкѣ къ существующимъ складочнымъ помѣщеніямъ, въ виду чего представляется необходимымъ озаботиться перенесеніемъ складочныхъ помѣщеній непосредственно къ урѣзу глубоководной причальной линіи. Необходимость незамедлительнаго перенесенія портовыхъ складовъ вызывается еще тѣмъ, уже указаннымъ выше, обстоятельствомъ, что съ переустройствомъ рижскаго желѣзнодорожнаго узла желѣзнодорожный подходъ къ старымъ амбарамъ будетъ затрудненъ.

Для оборудованія Рижскаго порта надлежащимъ количествомъ удобно расположенныхъ складочныхъ помѣщеній, взаменъ Красныхъ и Пеньковыхъ амбаровъ, необходимо построить, по крайней мѣрѣ, 14 х/ каменныхъ четырехъ-атажныхъ амбаровъ для храненія вывозныхъ грузовъ, изъ коихъ

-----  
х/ При условіи не уменьш<sup>анія</sup> существующей общей емкости портовыхъ складовъ.

8 амбаровъ предполагено расположить непосредственно у причальной линіи и 6 амбаровъ во второмъ ряду. Для возможности расположить 8 амбаровъ непосредственно у причальной линіи, необходимо имѣть около 450 пог. саж. набережной, что, за вычетомъ 155 пог. саж. существующей незастроенной набережной Министерства Торговли и Промышленности, вызываетъ потребность въ постройки дополнительныхъ около 300 пог. саж. набережныхъ.

Изъ вышеизложеннаго, такимъ образомъ, видно, что работы по удлинению набережной въ Экспортной гавани представляются безотлагательными не только въ виду крайней недостаточности глубоководныхъ набережныхъ въ Рижскомъ портѣ, но также и въ виду того обстоятельства, что съ окончаніемъ нынѣ производящихся работъ по переустройству рижскаго железнодорожнаго узла обслуживание существующихъ Красныхъ и Пеньковскихъ амбаровъ железнодорожными путями явится крайне затруднительнымъ и, такимъ образомъ, пользование ими амбарами должно будетъ прекратиться, и Рижскій портъ окажется почти совершенно лишеннымъ складочныхъ помѣщеній для вывозныхъ товаровъ.

Обращаясь къ разсмотрѣнію вопроса о томъ, въ какой мѣрѣ будетъ удовлетворена мѣстная торговля Рижскаго порта, при условіи удлинениа набережныхъ въ Мильгра-

бенскомъ бассейнѣ, надлежитъ имѣть въ виду нижеслѣдующее. Значительное развитіе лѣсной торговли Рижскаго порта замѣчается, главнымъ образомъ, въ послѣднее десятилѣтіе, причѣмъ замѣтно растетъ количество лѣса, прибывающаго въ Рижскій портъ по желѣзнымъ дорогамъ. Между тѣмъ, для погрузки на суда этого лѣса въ Рижскомъ портѣ почти ничего не сдѣлано, и лѣсъ, какъ указано было выше, нагружается всюду, гдѣ это хоть сколько нибудь возможно. Съ переустройствомъ рижскаго желѣзнодорожнаго узла, когда большая часть отпускной торговли болѣе дорогими товарами сосредоточится въ Экспортной гавани, положеніе лѣсной торговли можетъ стать совершенно критическимъ, и портъ не въ состояніи будетъ вывезти за границу весь притокъ къ нему лѣсныхъ грузовъ. Съ цѣлью хотя отчасти парализовать указанное затрудненіе, проектируется сосредоточить всѣ операціи съ лѣсомъ, поступающихъ въ Ригу по желѣзной дорогѣ, въ Мюльграбенской гавани. Устраиваемая для сего новая причальная линія продаженіемъ 350 пог. саж. рассчитана на ежедневный подвозъ лѣсныхъ матеріаловъ въ портъ въ количествѣ около 160 вагоновъ и обезпечиваетъ возможность установки берега отъ 6 до 8 пароходовъ. Изъ данныхъ Риги-Орловской ж.д. видно, что въ послѣдніе годы въ Мюльграбенъ

прибывало лѣсныхъ матеріаловъ отъ 150 до 250 вагоновъ въ день. Кромѣ того, за недостаткомъ мѣста въ Мильграбенской гавани, выгружалось на станціи Рига-Товарная и въ экспортной гавани въ 1908 г. около 40 вагоновъ въ день и въ 1909 году около 70 вагоновъ. Для того, чтобы проектируемыя устройства въ Мильграбенской гавани могли удовлетворять современнымъ потребностямъ торговли лѣсомъ, поступающимъ въ Рижскій портъ по желѣзнымъ дорогамъ, они должны быть рассчитаны въ томъ предположеніи, дабы всѣ отведенныя для лѣса причальныя линіи и территоріи, какъ существующія, такъ и проектируемыя, были бы въ состояніи принять въ день  $250 + 70 = 320$  вагоновъ съ лѣснымъ матеріаломъ.

Опытъ показываетъ, что на существующихъ путяхъ въ Мильграбенѣ устанавливается одновременно для выгрузки 80 платформъ; при 6-ти часовомъ срокѣ выгрузки, ихъ ставятъ на эти пути два раза въ день и, такимъ образомъ, выгружаются въ день  $80 \times 2 = 160$  вагоновъ. Слѣдовательно, для выгрузки 320 вагоновъ въ день необходимо прибавить еще путей и причальныхъ линій для выгрузки недостающихъ 160 платформъ въ день или, при двойной подачѣ вагоновъ, на 80 платформъ, что отвѣчаетъ 320 - 350 пог. сах. причальной линіи.

Такимъ образомъ, съ устройствомъ нинѣ проектируемыхъ сооружений будутъ внесены слѣдующія улучшения въ дѣятель-

ность Рижскаго порта:

1/ весь жѣлѣзнодорожный подвозъ лѣсныхъ матеріаловъ, экспортируемыхъ черезъ Рижскій портъ, будетъ сосредоточенъ въ Мельграбенской гавани и получить удобныя причальныя линіи и удобную площадь для складовъ;

2/ хлѣбный вывозъ Рижскаго порта, при условіи обслуживания его какъ существующимъ элеваторомъ, такъ и оборудованнымъ амбаромъ на проектируемой къ удлинению Экспортной набережной, устройство какового амбара предполагается осуществить на свои средства Рижскій Биржевой Комитетъ, получить достаточную длину удобнаго причала и достаточную емкость складочныхъ помѣщеній;

3/ экспортъ другихъ товаровъ, при условіи оборудованія соответственными амбарами проектируемой къ удлинению набережной Экспортной Гавани, устройство каковыхъ амбаровъ въ большей ихъ части также предполагаетъ осуществить Рижскій Биржевой Комитетъ, будетъ поставленъ въ сравнительно благоприятныя условія, какъ въ смыслѣ потребной для сихъ товаровъ длинѣ причальной линіи, такъ и емкости складочныхъ помѣщеній.

Послѣ выполнения намѣченныхъ работъ останутся неразрѣшенными еще слѣдующія задачи по улучшенію Рижскаго пор-

та / въ смыслѣ устройства основныхъ портовыхъ сооружений //

1/ облегченіе условій торговли лѣсомъ, прибывающимъ въ портъ внутренними водными путями;

2/ облегченіе условій выгрузки въ порту каменного угля, и

3/ улучшеніе условій стоянки въ порту срочныхъ пароходствъ.

Выполненіе указанныхъ предположеній Министерство Торговли и Промышленности полагаетъ отнести къ слѣдующей очереди работъ по улучшенію Рижскаго порта, разрѣшеніе которыхъ предполагается испросить въ сравнительно недалекомъ будущемъ.

Что касается покрытія расходовъ по работамъ въ Рижскомъ портѣ, разрѣшеніе на производство которыхъ испрашивается симъ представленіемъ, то таковыя подлежатъ отнесенію на источникъ средствъ, означенный въ законѣ 17 апрѣля 1912 г. объ отпускѣ изъ Государственнаго Казначейства средствъ и порядкѣ покрытія расходовъ по портостроительству.

### ЗАКОНЪ.

По Высочайше утвержденному 17 апрѣля 1912 г. одобренному Государственнымъ Совѣтомъ и Государственной Думой закону объ отпускѣ изъ Государственнаго Казначейства

ва средствъ и порядкѣ покрывтія расходовъ по портостроительству положено:

I. Отпускать изъ средствъ Государственнаго Казначейства въ теченіе пяти лѣтъ, начиная съ 1912 года, по восемнадцать милліоновъ рублей въ годъ на новыя работы по устройству и развитію торговыхъ портовъ, а всего отпустить на указанную надобность девяносто милліоновъ рублей.

II. Упомянутыя въ отдѣлѣ I кредиты заносить въ отдѣлъ чрезвычайныхъ расходовъ государственной росписи расходовъ.

III. Потребности въ производствѣ каждой отдѣльной портостроительной работы, строительную стоимость такой и размѣръ годовыхъ отпусковъ необходимыхъ на ея производствокредитовъ опредѣлять въ законодательномъ порядкѣ.

IV. Расходы на производство новыхъ работъ по устройству и развитію торговыхъ портовъ, которыя будутъ разрѣшены въ законодательномъ порядкѣ въ потребность 1912 года, относить на счетъ свободной наличности Государственнаго Казначейства.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

На основаніи изложеннаго Министръ Торговли и Промышленности полагають бы:

I. Определить общую стоимость производства работъ по удлинению причальной линіи въ Экспортной гавани Рижскаго порта и по устройству набережныхъ въ Мильграбенскомъ бассейнѣ того же порта, въ суммѣ не свыше ОДНОЮ МИЛЛІОНА СЕМИСОТЪ ДВАДЦАТИ ДЕВЯТИ ТЫСЯЧЕ Рублей, въ томъ числѣ: 1/ на производство работъ - 1.392.205 р. и 2/ на заготовленіе снарядовъ и приспособленій для работъ, пріобрѣтеніе земельныхъ участковъ и др. надобности, а также на содержаніе технического надзора - 336.795 руб.

II. Представить Министру Торговли и Промышленности отчислать на расходы по содержанію технического надзора не свыше 2 1/2% съ указанной въ п. I отдѣль I стоимости производства работъ.

III. Предоставить Министру Торговли и Промышленности исполнить означенныя въ отдѣль I работы тѣмъ способомъ, какой имъ будетъ признанъ наиболѣе целесообразнымъ и выгоднымъ для казны.

IV. Относить расходы по указаннымъ въ отдѣль I работамъ на источникъ, означенный въ законѣ 17 апрѣля съ отпускъ изъ Государственнаго Казначейства средствъ



и порядкѣ покрытія расходовъ по портостроительству.

У. Отпустить изъ средствъ Государственнаго Казначейства въ 1912 году на приступъ къ указаннымъ въ отдѣлѣ I работамъ СЕМЬСОТЪ ТРИЦАТЬ ТЫСЯЧЕ РУБЛЕЙ.

О семъ Министръ Торговли и Промышленности имѣть честь представить на благоусмотрѣніе Государственной Думы и Государственнаго Совѣта.

Министръ Торговли

и Промышленности /подписаль/ С. Тимашевъ.

Начальникъ Отдѣла /скрѣпилъ/ С. Веселаго/.

ДОКЛАДЧИКЪ Г. И. СВЪНЦИЦКІЙ.

Докладъ по внесенному Министромъ Торговли и Промышленности законопроекту о разрѣшеніи работъ по переустройству Таможенной набережной въ Рижскомъ портѣ съ отпускомъ на означенную потребность 2.080.000 р. изъ средствъ государственнаго казначейства /представленіе отъ 8 октября 1908 г. за № 5597% I/

Рижскій портъ по торговому своему значенію занялъ среди русскихъ торговыхъ портовъ одно изъ первыхъ мѣстъ. Грузооборотъ Рижскаго порта развивается чрезвычайно быстро. Такъ, за пятилѣтіе 1891-1895 г. онъ составлялъ въ среднемъ 77 милл. пуд., за пятилѣтіе 1901-1905 - 196 милл. пуд., а въ 1907 г. достигъ уже - 232 милл. пуд. Такой ростъ грузооборота Рижскаго порта выдвигаетъ, само собою разумѣется, на первый планъ вопросъ объ обезпеченіи порта достаточнымъ протяженіемъ глубокихъ и

I/ Законопроектъ переданъ въ комиссію о путяхъ сообщенія гостановленіемъ Государственной Думы 18 октября 1908 г.; рассмотрѣнъ комиссіей въ засѣданіяхъ 2 декабря 1908 г., 16 апрѣля и 16 мая 1909 г., въ присутствіи начальника Отдѣла Торговыхъ Портовъ д.с.с. Веселаго и управляющаго строительною частью сего отдѣла с.с. Кандиба.

удобныхъ набережныхъ и хорошо оборудованной портовой территоріей.

Въ этомъ отношеніи Рижскій портъ уступаетъ многимъ менѣе дѣлательнымъ нашимъ портамъ: глубокихъ набережныхъ имѣется только 450 пог. саж., у такъ называемой желѣзнодорожной гавани, другія же набережнія Рижскаго порта имѣютъ скорѣе характеръ берегоукрѣпительныхъ сооружений и обладаютъ совершенно недостаточной глубиной не болѣе 18 ф.

Къ числу подобныхъ сооружений относится и одна изъ важнѣйшихъ для порта набережныхъ, такъ называемая Таможенная, расположенная между замкомъ и островомъ Андреасгольмомъ. Построена эта набережная была въ 1870г., между прочими сооружениями, предназначенными для регулированія р. Западной Двины съ цѣлью получить 18 футовую глубину для подхода глубоко-сидящихъ судовъ къ городу Ригѣ, и первоначально представляла сабою свайную вертикальную стѣнку, выведенную до горизонта воды.

Въ 1876-1877 г.г., для причала судовъ и производства грузовыхъ операцій у этой деревянной стѣнки была вытиснена, на протяженіи 300 пог. саж., каменная подпорная стѣнка на свайномъ основаніи, а за стѣнкою была образована насыпная территорія, площадью около 6.230 кв. саж. для товарсъ, облагаемыхъ пошлиной. Впослѣд-

ствѣи, въ 1899 г. къ этой территоріи была присоединена Андреевская дамба, длиной 185,5 пог. саж. и площадью около 4.600 пог. саж.

Когда 18-футовая стѣна <sup>из</sup> для Рижскаго порта недостаточной, приступлено было къ дноуглубительнымъ работамъ у Таможенной набережной, но благодаря яв конструкціи эту работу можно было производить лишь на разстояніи 4 саж. отъ стѣнки. Остающаяся берма должна была защитить сооруженіе отъ подмыва, но цѣль не была достигнута, и деревянная, ветхая стѣнка подмывается и грозитъ полнымъ разрушеніемъ, несмотря на забитую въ 1902 г. впереди ея шпунтовой стѣнкой линію съ загрузкою мѣстами фашиной. Полная невозможность доведенія надлежащей глубины вплоть до набережной представляетъ громадное неудобство для выгрузки судовъ и вызываетъ значительные накладные расходы по грузовымъ операціямъ, лежащимъ на стоимости привозимыхъ товаровъ. Между тѣмъ, осадка морскихъ судовъ, посѣщающихъ наши балтійскіе порты, постепенно увеличивается и доведеніе Рижскаго порта у Таможенной набережной до надлежащей глубины представляется настоятельно необходимымъ. Къ сему присоеди- няется еще то обстоятельство, что Таможенная набереж-

гая и прилегающая къ ней территорія служатъ главнымъ пунктомъ въ портъ, какъ для производства таможенныхъ обрядностей, такъ и для склада привозимыхъ товаровъ, преимущественно мелкихъ патрій и грузовъ большой стоимости, подлежащихъ тщательному таможенному досмотру, каковыхъ исчисляется въ годъ 12-14 милл. пудовъ. Въ виду такого состоянія Таможенной набережной, столь не отвѣчающаго современному значенію Рижскаго порта, Министръ Торговли и Промышленности, представленіемъ отъ 3 октября 1908 г. за № 5597, ходатайствуетъ:

1/ о разрѣшеніи производства работъ по переустройству Таможенной набережной въ Рижскомъ портѣ, съ отнесеніемъ исчисленныхъ на эту потребность расходовъ въ суммѣ 2.080.000 р. на средства Государственнаго казначейства;

2/ объ отпускѣ въ счетъ сего кредита въ 1909 г. 400.000 р: изъ суммы, включенной по § 6 ст. I въ расходную на 1909г. смету Министерства Торговли и Промышленности по части торговаго мореплаванія и портовъ къ условному отпуску на вѣсь предпринимаема ныня работы въ существующихъ портахъ,

и 3/ о предоставленіи Министерству Торговли и Промышленности: а/ произвести означенныя въ п. I работы тѣмъ изъ указанныхъ дѣйствующими узаконеніями способовъ,

какой имъ, Министромъ, признанъ будетъ наиболее успѣшнымъ и выгоднымъ для казны, и б/ отчислять изъ указаннаго въ п. I кредита не свыше 4% на расходы по содержанию техническаго надзора.

По выработанному Министерствомъ Торговли и Промышленности проекту капитальнаго переустройства Таможенной набережной предполагается совершенно разобрать старую набережную и построить новую длиной 520 пог. саж., заложенную на глубинѣ 28 ф., причемъ для умирения территории предполагается подвинуть набережную въ сторону рѣки на 6-8 саж., не нарушая режима рѣки. Для новой набережной принять типъ, давшій благоприятные результаты въ Желѣзнодорожной гавани, - типъ набережной на ~~взволниемыхъ~~ ~~сквозномъ~~ свайномъ основаніи. Работы по переустройству Таможенной набережной предполагается закончить въ теченіе 3 лѣтъ.

Стоимость переустройства Таможенной набережной и прилегающей къ ней территории исчисляется въѣдомствомъ въ 1.500.000р., а оборудованія ея въ 500.000р.; на содержание технического надзора причислено 80.000 р., & общая же стоимость работъ опредѣлена, какъ уже выше было указано, въ 2.080.000 р.

---



При подробномъ разсмотрѣніи сметы, составленной по  
уточному положенію справочнымъ цѣнамъ, комиссія о пу-  
тяхъ сообщенія не могла не обратить вниманія на раз-  
ницу между справочными цѣнами по г. Ригѣ, обязательны-  
ми для составителя проекта, и вывѣ<sup>ше</sup>нными комиссіей  
мѣстными рыночными цѣнами, значительно меньшими. Въ  
виду сего комиссія признала необходимымъ уменьшить  
отдѣльныя цѣны и считала поденную плату плотнику 1 р. 50 к.  
вмѣсто 1 р. 80 к., мостовщику въ 2 р. вмѣсто 2 р. 50 к.  
и чернорабочему вмѣсто 90 к. - въ 85 к. По лѣснымъ ма-  
теріаламъ разница между справочной и рыночной цѣной  
сказалась не менѣе 7%, комиссія же приняла ее въ 5%.  
По каменнымъ матеріаламъ цѣна на цементъ вмѣсто 45 к. за  
пудъ приняла въ 40 к. и на камень булыжный, крупный  
вмѣсто 40 р. - 35 р. По матеріаламъ металлическимъ же-  
лѣзные бугеля и башмаки приняты по 4 р. 50 к. вмѣсто 5 р.  
и болты съ гайками вмѣсто 6 р. - 4 р. 50 к. По разнымъ  
матеріаламъ пучекъ фашины приняты въ 25 к. вмѣсто 30 к.  
За подвозку матеріаловъ къ мѣсту работъ комиссія опре-  
дѣлила цѣну въ 6 руб. съ 1000 пудовъ вмѣсто 8 руб.  
Сумма означенныхъ сокращеній на единичныхъ цѣнахъ со-  
ставляетъ 80.907 руб.

Несмотря на одѣланные сокращенія, цѣны по переустройству набережной остаются, по мнѣнію комиссіи, настолько еще высокими, что объѣзжать экономію отъ смѣтныхъ назначеній, и потому комиссія нашла нужнымъ исключить особое назначеніе въ 20.288 р. на непредвиденные расходы.

Независимо отъ сего комиссія считаетъ возможнымъ ограничиться замощеніемъ только половины новой подготовленной территории шведскою мостовою, другую же половину, по ея мнѣнію, можно замостить обыкновенною мостовою изъ колѣсѣ таго булыжнаго камня, что даетъ сокращеніе расцѣнки работъ на 88.287 руб.

За сдѣланными комиссіей о путяхъ сообщеній сокращеніями на переустройство Наможенной набережной и территории потребуются вмѣсто исчисленныхъ по смѣтѣ 1.500.000 руб. всего 1.301.573 руб.

По смѣтѣ на оборудованіе Таможенной набережной приведено приобрѣтеніе 8 полупортальныхъ крановъ подъемной силы до 3 тоннъ по 18.000 руб. съ установкой каждый. По сообщеніямъ комиссіей свѣдѣніямъ, подобные краны могутъ быть приобрѣтены и установлены за 15.000 руб., что сокращаетъ смѣту на 24.000 руб. Проезжая дорога позади таможеннаго двора въ асфальтовыми тротуарами можетъ быть вымощена не шведскою, какъ предвидѣно расцѣнкою, а обыкновенною, что дастъ еще сокращеніе на 24.000 руб.



новейшей двойной мостовой изъ булыжного колотаго камня или мелкими мостовыми камнями, что даетъ сокращеніе расцѣнки на 30.000 руб. За этими сокращеніями расцѣнка по оборудованію Таможенной набережной <sup>визита</sup> 500.000 руб. опредѣлится въ 446.000 руб.

Затѣмъ, комиссія сочла нужнымъ сократить процентное отчисленіе на содержаніе технического надзора въ 4% до 3% - въ видѣ того, что работы по переустройству Таможенной набережной являются для технической администраціи Рижскаго порта дополнительными, и другими вѣдомствами въ подобныхъ случаяхъ отчисляется отъ строительныхъ кредитовъ не болѣе 2 1/2%

По вышеприведенному расчету, съ прибавленіемъ 3% на содержаніе технического надзора - 32.427 р., общая стоимость работъ по переустройству и оборудованію Таможенной набережной въ Рижскомъ портѣ составила бы 1.800.000 руб.

-----



предоставляется Министру Торговли и Промышленности исполнить работы, " тѣмъ изъ указанныхъ дѣйствующими узаконеніями способовъ, который имъ будетъ признанъ наиболее целесообразнымъ и выгоднымъ для казны", между тѣмъ этими узаконеніями не предусматриваются нѣкоторые способы / напр., хозяйственный способъ производства работъ/, находящейся однако, примѣненіе при портовыхъ работахъ. Въ виду <sup>этого</sup> бюджетная коммисія находила привильнымъ исключить изъ отдѣла IV слова: " изъ указанныхъ дѣйствующими узаконеніями", но вмѣстѣ съ тѣмъ дополнить указаніемъ, что избраніе способахъ исполненія работъ предоставляется Министру Торговли и Промышленности под его отвѣтственностью. Включая послѣднее указаніе въ текстъ законопроекта, бюджетная коммисія исходила изъ тѣхъ соображеній, что, съ одной стороны законопроектомъ предоставляется Министру Торговли и Промышленности въ отступленіе отъ дѣйствующаго законодательства, особня полномочія по производству строительныхъ работъ, съ другой - что подобное указаніе уже имѣется въ ст. 33 Высочайше утвержденныхъ 22 мая 1862 г. правилъ о составленіи, разсмотрѣніи, утвержденіи и исполненіи государственной росписи и финансовыхъ <sup>въ</sup> ~~вмѣстѣ~~ Министерствъ и Главныхъ Управленій. Примѣчаніи I къ этой статьѣ указывается, что въ изъятіе изъ общаго правила, изъ

остатковъ отъ суммы на содержаніе личнаго состава и на канцелярскіе припасы могутъ быть производимы выдачи пособій и наградъ чиновникамъ и въ теченіе года подъ личною отвѣтственностью главнаго начальства". Соотвѣтственно сему бюджетная коммиссія полагала внести измѣненіе въ редакцію отдѣловъ I, III и IV законопроекта.

-----

Руководствуясь вышеизложенными соображеніями и соглашаясь съ заключеніемъ бюджетной коммисіи, коммиссія о путяхъ сообщенія представляетъ на одобреніе Государственной Думѣ слѣдующій проектъ закона.

Объ опредѣленіи стоимости ~~длхххухухой~~ переустройства Таможенной набережной въ Гижскомъ портѣ.

I. Опредѣлить стоимость переустройства Таможенной набережной въ Гижскомъ портѣ въ суммѣ одного милліона семьсотъ девяносто одной тысячи трехсотъ рублей.

II. Отпустить въ 1909 г. изъ средствъ государственнаго казначейства въ счетъ стоимости указанныхъ въ отдѣлѣ I работъ четыреста тысячъ рублей.

III. Предоставить Министру Торговли и Промышленности отчислять отъ стоимости указанныхъ въ

отдѣль I работъ не свыше 2 1/2% на расходы по содержанию технического за сими работами надзора.

IV. Предоставить Министру Торговли и Промышленности, подя его отвѣтственностью, исполнить означенныя въ отдѣль I работн тѣмъ способомъ, который имъ будетъ признанъ наиболее цѣлесообразнымъ и выгоднымъ для казни.

За Предсѣдателя, Товаришь  
Предсѣдателя В. Проценко.

Докладчикъ Г. Свѣнцицкіи.

Секретарь С. Воейковъ 2-й.



