



Министерство Торговли и Промышленности.

Отдѣлъ Торговыхъ Портовъ.

ТРУДЫ
ОТДѢЛА ТОРГОВЫХЪ ПОРТОВЪ.

Выпускъ XXIV.

Приморскіе Торговые Порты Европейской Россіи.

Бѣлое, Балтійское, Черное и Азовское моря.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Т-во Р. Голике и А. Вильборгъ. Звенигородская, 11.

1908.

Настоящій XXIV-ый выпускъ изданій Отдѣла Торговыхъ Портовъ составляетъ коллективный трудъ лицъ, служащихъ въ центральныхъ и мѣстныхъ портовыхъ учрежденіяхъ Министерства Торговли и Промышленности. Въ составленіи отдѣльныхъ частей сего труда приняли участіе инженеры: Ю. А. Бахметевъ, П. И. Вознесенскій, И. В. Жирухинъ, А. В. Ивановскій, Б. Н. Кандиба, С. В. Кирпичниковъ, А. А. Константиновъ, М. И. Куриленокъ, Е. В. Мейеръ, В. В. Надпорожскій, А. С. Несцеръ, Н. В. Пель, А. П. Поморцевъ, Ю. Э. Рего, В. Ю. Румель, І. И. Сѣмашко, В. Н. Соболевъ, Ф. Ф. Толмачевъ, А. И. Федорюкъ, Н. В. Флоринъ, П. С. Чеховичъ и Л. К. Юстусъ. Трудъ издательскій исполнялся Завѣдывавшимъ изданіями Отдѣла Торговыхъ Портовъ инженеромъ А. Б. Миллеромъ и его помощникомъ А. Н. Рябинкинымъ; чертежи изготовлялись для печати въ Чертежной Отдѣла подъ руководствомъ Завѣдывавшаго чертежной В. В. Никифорова.

Трудъ изданъ подъ общей редакціей инженеровъ Б. Н. Кандиба и А. Б. Миллера.

СОДЕРЖАНІЕ.

	Стр.
1) ВВЕДЕНІЕ	
I. Очеркъ развитія приморскихъ торговыхъ портовъ Европейской Россіи	7
II. Строительные и эксплуатаціонные расходы въ портахъ	17
III. Мѣстныя Управленія приморскими торговыми портами	22
2) БѢЛОЕ МОРЕ.	
I. Описаніе моря, побережья и второстепенныхъ портовъ	3
II. Архангельскій портъ	17
3) БАЛТІЙСКОЕ МОРЕ.	
I. Описаніе моря, побережья и второстепенныхъ портовъ	3
II. С.-Петербургскій портъ	20
III. Ревельскій портъ	35
IV. Рижскій портъ	49
V. Виндавскій портъ	64
VI. Либавскій портъ	78
4) ЧЕРНОЕ МОРЕ.	
I. Описаніе моря, побережья и второстепенныхъ портовъ	3
II. Одесскій портъ	33
III. Днѣпровско-Бугскій лиманъ, Николаевскій и Херсонскій порты	48
IV. Ялтинскій портъ	65
V. Феодосійскій портъ	75
VI. Новороссійскій портъ	85
VII. Потійскій портъ	99
VIII. Батумскій портъ	112

5) АЗОВСКОЕ МОРЕ.

I. Описаніе моря, побережья и второстепенныхъ портовъ . . .	3
II. Керченскій портъ	19
III. Бердянскій портъ	32
IV. Мариупольскій портъ	40
V. Таганрогскій портъ	64
VI. Ростовскій портъ	75
VII. Ейскій портъ	83

ПРИЛОЖЕНІЯ.

1) Печатные труды, изданные Отдѣломъ Торговыхъ Портовъ и бывш. Комиссіей по устройству Коммерческихъ Портовъ	I
2) Указатель портовъ, свѣдѣнія о которыхъ помѣщены въ книгѣ	V

ВВЕДЕНИЕ.

I. Очеркъ развитія приморскихъ торговыхъ портовъ Европейской Россіи.

Приморскіе торговые порты Европейской Россіи, какъ важнѣйшіе пункты, гдѣ сосредоточивается отпускная и привозная торговля, строились и улучшались главнымъ образомъ только со второй половины минувшаго столѣтія въ связи съ развитіемъ и улучшеніемъ внутреннихъ путей сообщенія государства, при общемъ подъемѣ торговой и промышленной его жизни. Хотя границы Россіи еще значительно раньше расширились до нынѣ принадлежащихъ ей морскихъ береговъ, но участіе ея въ морской торговлѣ долгое время оставалось ничтожнымъ. Страна, весьма обширная по площади, но имѣющая относительно малое протяженіе морскихъ береговъ, не могла использовать этихъ береговъ безъ достаточно развитой сѣти удобныхъ внутреннихъ путей сообщенія. Устья большихъ рѣкъ, какъ естественныхъ внутреннихъ путей сообщенія, послужили первыми приморскими торговыми портами. Таковы были: въ Бѣломъ морѣ устье р. Сѣверной Двины (Архангельскъ), въ Балтійскомъ морѣ устья рр. Невы (С.-Петербургъ) и Западной Двины (Рига), въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ устья рр. Днѣпра и Буга (Херсонъ и Николаевъ) и р. Дона (Ростовъ), въ Каспійскомъ морѣ устье р. Волги (Астрахань). Порты эти, при тогдашнихъ условіяхъ морского судоходства, довольствовавшагося малыми судами, и при сравнительно небольшихъ количествахъ проходящаго черезъ порты товара, еще не нуждались въ сколько-нибудь большихъ и цѣнныхъ искусственныхъ портовыхъ сооруженіяхъ. Малая осадка морскихъ судовъ позволяла имъ входить въ рѣку, гдѣ они находили удобныя мѣста для стоянки и для производства тогда еще несложныхъ грузовыхъ операцій. Болѣе значительныя морскія сооруженія приходилось предпринимать въ военныхъ цѣляхъ, для надобностей нарождавшагося въ Россіи военнаго флота. Мѣста военныхъ портовъ должны были избираться по соображеніямъ стратегическимъ, иногда въ мѣстностяхъ, не имѣющихъ естественныхъ вполнѣ укрытыхъ отъ волненія бухтъ, и для образованія гаваней при-

ходилоь возводить искусственныя оградительныя сооруженія. Таковы были порты: Кронштадтъ, Рогервикъ (нынѣ Балтійскій портъ), Ревель, Таганрогъ и отчасти Одесса, которые впослѣдствіи обратились, за исключеніемъ Кронштадта, въ торговые порты.

Вторая половина XIX-го столѣтія, особенно-же послѣднее его двадцатилѣтіе знаменуются въ Россіи весьма интенсивнымъ желѣзнодорожнымъ строительствомъ, развитіемъ судоходства на внутреннихъ водныхъ путяхъ и оживленіемъ товарообмѣна. Показателемъ этого могутъ служить слѣдующія данныя о развитіи сѣти желѣзныхъ дорогъ, объ увеличеніи перевозныхъ средствъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ и объ увеличеніи количества грузовъ, перевозимыхъ на тѣхъ и другихъ путяхъ сообщенія.

А) Длина (въ верстахъ) сѣти желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для правильнаго движенія:

	1850 г.	1880 г.	1885 г.	1890 г.	1895 г.	1900 г.
1) Въ Европейской Россіи	468	21.089	23.816	27.026	32.865	42.060
2) Въ Азіатской Россіи	—	—	315	1.416	1.416	7.108
3) Въ Великомъ Княжествѣ Финляндскомъ	—	817	1.247	1.760	2.216	2.578
Всего въ Имперіи	468	21.906	25.378	30.202	36.497	51.746*

Б) Суда, плававшія на внутреннихъ водныхъ путяхъ Европейской Россіи (кромѣ Вел. Кн. Финляндскаго).

	1880 г.	1884 г.	1890 г.	1895 г.	1900 г.
Число рѣчныхъ паровыхъ судовъ	1.056	1.246	1.824	2.539	3.295
Общая подъемная способность рѣчныхъ не паровыхъ судовъ (тысячь тоннъ)	5.764	5.937	6.578	8.638	11.053

В) Перевезено грузовъ въ Европейской Россіи (безъ Вел. Кн. Финляндскаго) въ миліонахъ тоннъ.

	1881 г.	1885 г.	1890 г.	1895 г.	1900 г.
По желѣзнымъ дорогамъ (въ поѣздахъ малой скорости)	26,3	33,9	45,5	57,3	91,3
По внутреннимъ воднымъ путямъ (на судахъ, въ плотахъ и на плотахъ)	14,7	13,5	18,1	23,9	33,3

*) Въ послѣдующіе годы длина сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи возросла: въ 1905 г. до 60.755 верстъ и въ 1907 г. до 65.161 верстъ.

Развиваясь въ глубинѣ страны сътъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, стала постепенно пріобрѣтать пункты соединенія ея съ моремъ, гдѣ возникали новые порты, или соотвѣтственно приспособлялись порты, ранѣе уже существовавшіе. Въ 1850 году только возлѣ С.-Петербурга имѣлись желѣзныя дороги, притомъ ничтожнаго протяженія (468 верстъ). Въ періодъ времени 1850—1880 гг. желѣзныя дороги Европейской Росіи примкнули: къ Балтійскому морю въ Ревелѣ и Балтійскомъ портѣ, въ Ригѣ и въ Либавѣ; къ Черному—въ Одессѣ, Николаевѣ, Севастополѣ и Поті; къ Азовскому—въ Геническѣ, Таганрогѣ и Ростовѣ. Въ послѣдующее съ 1880 г. время новыми пунктами примыканія желѣзныхъ дорогъ къ морскимъ берегамъ явились: въ Бѣломъ морѣ Архангельскѣ, въ Балтійскомъ—Перновѣ и Виндава; въ Черномъ—Феодосіа, Новороссійскѣ и Батумѣ; въ Азовскомъ—Керчь, Бердянскѣ и Мариуполь; въ Каспійскомъ—Петровскѣ и Баку.

Предъявленіе къ портамъ новыхъ требованій, вызываемыхъ условіями подачи, перемѣщенія, храненія и перегрузки желѣзнодорожныхъ грузовъ, совпало съ предъявленіемъ къ нимъ также новыхъ требованій и въ отношеніи измѣнившихся условій морского судоходства. Для желѣзныхъ дорогъ стали необходимыми обширныя портовыя территоріи, непосредственно примыкающія къ линіямъ причала. Замѣна паруснаго торговаго флота паровымъ и постоянное увеличеніе размѣровъ и глубины осадки морскихъ пароходовъ требовали глубокихъ подходовъ къ портамъ, глубокихъ и обширныхъ, притомъ вполнѣ защищенныхъ отъ волненія портовыхъ бассейновъ съ набережными, доступными для непосредственнаго причала къ нимъ пароходовъ.

При такихъ нарождавшихся требованіяхъ существовавшіе порты перестали отвѣчать своему назначенію. Какъ при улучшеніи этихъ портовъ, такъ и при устройствѣ новыхъ, потребовалось производить весьма крупныя строительныя работы для образованія въ каждомъ портѣ главнѣйшихъ его сооружений, такъ сказать основы порта, на которой зиждилось бы дальнѣйшее его благоустройство и развитіе по мѣрѣ развитія торговой дѣятельности. Въ періодъ исполненія работъ такого характера русское портостроительство вступило въ концѣ шестидесятыхъ и въ семидесятыхъ годахъ минувшаго столѣтія. Преимущественно эти-же работы заняли и все послѣднее тридцатилѣтіе, потребовавъ затраты весьма значительныхъ суммъ изъ средствъ казны.

Въ помѣщенныхъ въ этой книгѣ отдѣльныхъ описаніяхъ портовъ приведены краткіе очерки исторіи ихъ постройки. Не останавливаясь поэтому на частностяхъ, слѣдуетъ лишь замѣтить, что до начала восьмидесятыхъ годовъ минувшаго столѣтія было приступлено къ капитальнымъ работамъ только въ немногихъ портахъ. Въ шестидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ болѣе или менѣе крупныя работы были исполнены

въ Либавѣ, по углубленію до 6 метр. входа въ портъ и по огражденію его молами, съ углубленіемъ гавани до 5,5 метр. и съ устройствомъ въ ней набережныхъ, а также въ Одесскомъ портѣ, гдѣ помощью устройства волнолома, удлиненія и переустройства старыхъ сооружений была образована болѣе обширная защищенная водная площадь порта, значительно увеличено протяженіе набережныхъ, а глубина въ портѣ была доведена въ Карантинной и Новой гаваняхъ до 7,3 метр., а въ Практической до 4,6 метр.; въ Поти были сооружены молы для образованія гавани; наконецъ, въ С.-Петербургѣ, въ періодъ времени съ 1875 по 1885 гг., были произведены также крупныя работы по вырытію и огражденію дамбами Морского канала, глубиною 6,7 метр., и по устройству Привозной гавани съ набережными. Менѣе значительныя работы были исполнены до начала восьмидесятыхъ годовъ въ нѣсколькихъ другихъ портахъ, напримѣръ въ Ревелѣ, Ригѣ, Бердянскѣ, Таганрогѣ; въ Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ былъ вырытъ каналъ глубиною 5,5 метр., въ Керчь-Еникальскомъ проливѣ—каналъ глубиною 5,7 метр., и нѣк. др.

Исполнявшіяся въ то время работы не были еще объединены ни въ отношеніи планомѣрнаго строительства торговыхъ портовъ, ни въ отношеніи завѣдыванія этимъ строительствомъ. Между тѣмъ выдвигалась на очередь потребность въ цѣломъ рядѣ новыхъ весьма крупныхъ портовыхъ работъ для устройства новыхъ и коренного улучшенія существовавшихъ портовъ. Поэтому въ 1883 году въ Министерствѣ Путей Сообщенія была выработана общая программа исполненія нѣкоторыхъ работъ для приведенія портовъ въ соотвѣтствіе съ тогдашними потребностями торговли и судоходства. Программа эта была представлена бывшимъ Министромъ Путей Сообщенія Генералъ-Адъютантомъ Посѣетомъ Императору Александру III-му и удостоилась Высочайшаго одобренія. Согласно намѣченнаго плана работъ, предполагалось прежде всего начать устраивать тѣ порты, значеніе которыхъ для морской торговли успѣло уже опредѣлиться по размѣру происходившаго въ нихъ грузооборота, а также порты, которые требовали немедленнаго улучшенія для удовлетворенія специальныхъ мѣстныхъ потребностей промышленности, торговли и мореходства, каковы напримѣръ порты, имѣвшіе значеніе убѣжищъ, каменугольныхъ складовъ и проч. Намѣченныя работы, при 10-ти лѣтнемъ срокѣ ихъ исполненія, исчислялись въ суммѣ отъ 35 до 40 милліоновъ рублей, причемъ сумма эта предназначалась на слѣдующія, признававшіяся въ то время наиболѣе неотложными работы: окончаніе начатыхъ ранѣе работъ по устройству Ревельскаго порта; продолженіе выправительныхъ работъ въ устьяхъ р. Западной Двины для углубленія Рижскаго порта; устройство порта въ Виндавѣ; коренное переустройство Либавскаго порта; окончаніе производившихся въ Одесскомъ портѣ

работъ и устройство въ немъ новой гавани; устройство набережныхъ въ Николаевѣ и углубленіе до 6,1 метр. подступовъ къ нему съ моря (Очаковскаго канала); устройство каботажныхъ портовъ въ Азовскомъ морѣ, именно постройка новаго порта въ Мариуполѣ и улучшеніе Таганрогскаго и Бердянскаго портовъ, съ поддержаніемъ 5,5 метровой глубины въ Керчь-Еникальскомъ каналѣ; устройство двухъ портовъ на Кавказскомъ берегу Чернаго моря — въ Новороссійскѣ, который въ то время уже было рѣшено соединить желѣзнодорожною вѣтвью съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ, и въ Батумѣ, присоединенномъ къ Россіи послѣ войны съ Турціей и долженствовавшемъ, на ряду съ Поти, служить отпускнымъ портомъ для грузовъ Закавказской желѣзной дороги.

Приступая по этой программѣ къ планомѣрному строительству торговыхъ портовъ необходимо было объединить его въ завѣдываніи особаго центрального учрежденія и организовать на мѣстахъ производства работъ соотвѣтствующую техническую администрацію. Съ этою цѣлью въ Министерствѣ Путей Сообщенія было образовано въ 1885 г. особое учрежденіе—Временная Комиссія по Устройству Коммерческихъ Портовъ, существовавшая до 1899 года, когда, при общемъ преобразованіи центральныхъ учреждений Министерства Путей Сообщенія, функции этой Комиссіи перешли къ Отдѣлу Торговыхъ Портовъ, вошедшему въ составъ Управленія Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній и Торговыхъ Портовъ. Впослѣдствіи,—при образованіи въ 1902 году Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ,—центральное управленіе техническо-строительнымъ дѣломъ въ приморскихъ портахъ было объединено съ административнымъ завѣдываніемъ сими портами въ одномъ органѣ упомянутаго Главнаго Управленія,—въ Отдѣлѣ Торговыхъ Портовъ. Съ 1905 года Отдѣлъ вошелъ въ составъ учреждений образованнаго въ томъ-же году Министерства Торговли и Промышленности. Что касается мѣстнаго завѣдыванія строительными работами, то, начиная съ 1885 года, по мѣрѣ открытія работъ въ тѣхъ или иныхъ портахъ организовались для нихъ соотвѣтствующіе составы техническихъ администрацій, изъ которыхъ засимъ образовались кадры и болѣе постояннаго характера для завѣдыванія въ каждомъ портѣ работами по содержанію въ исправности сооружений и по дальнѣйшему развитію и улучшенію порта.

Выполненіе программы 1885 года заняло періодъ времени съ 1884 по 1895 г. Предполагавшіяся работы были въ 1894 году почти закончены. Программа не была выполнена только въ отношеніи устройства порта въ Виндавѣ, которая все еще оставалась не соединенной рельсовымъ путемъ съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ, и въ отношеніи улучшения Ревельскаго, Одесскаго и Бердянскаго портовъ, работы въ ко-

торыхъ были произведены нѣсколько въ меньшемъ объемѣ, чѣмъ предполагалось ранѣе. Зато въ тотъ же періодъ времени возникли новыя потребности въ нѣкоторыхъ другихъ пунктахъ морскихъ побережій, для удовлетворенія которыхъ пришлось исполнять довольно крупныя работы. Къ числу таковыхъ относились напримѣръ: устройство на южномъ берегу Крымскаго полуострова защищенной гавани въ Ялтѣ и сооруженіе глубокаго отпускнаго порта въ Феодосіи, которымъ въ 1890 году было рѣшено замѣнить торговый портъ въ Севастополѣ, предоставивъ послѣдній исключительно для нуждъ военнаго флота; въ С.-Петербургѣ, послѣ устройства Морского канала и Привозной гавани, оказалось необходимымъ произвести разнообразныя работы по устройству отпускной части порта; въ устьяхъ р. С.-Двины вновь было приступлено къ углубленію фарватера съ приобрѣтеніемъ для этой цѣли сильнаго землечерпательнаго каравана. Кромѣ вышеотмѣченныхъ, въ тотъ же періодъ времени производились и многія другія, менѣе значительныя работы въ разныхъ портахъ.

Въ общей сложности, за время съ 1884 по 1894 г., включительно, было отпущено изъ средствъ казны на устройство приморскихъ торговыхъ портовъ около 45,2 милліоновъ рублей. Исполненныя на эти средства работы имѣли, какъ сказано выше, главнѣйшею своею цѣлью обезпечить въ болѣе важныхъ портахъ достаточную глубину, безопасный входъ и спокойную въ портѣ стоянку судовъ, а также устроить необходимыя для судовъ глубокія набережныя съ примыкающими къ нимъ портовыми территориями. Цѣль эта, при тогдашнихъ потребностяхъ судоходства, могла считаться болѣе или менѣе достигнутою. Результатомъ произведенныхъ работъ болѣе важные порты Балтійскаго и Чернаго морей были сдѣланы доступными для судовъ дальняго плаванія, на которыхъ въ то время совершалась перевозка грузовъ между русскими и иностранными портами. Такъ, въ Балтійскомъ морѣ достаточную въ то время глубину 6,7 метр. приобрѣли С.-Петербургскій, Ревельскій, Рижскій и Либавскій порты; въ Черномъ морѣ, кромѣ ранѣе уже существовавшихъ портовъ Одессы, Севастополя и Поти, суда заграничнаго плаванія получили возможность заходить также во вновь устроенные Феодосійскій, Новороссійскій и Батумскій порты, а также въ Николаевъ, доступъ къ которому со стороны моря, т. е. Очаковскій каналъ, былъ углубленъ до 6,1 метра. Въ Азовскомъ морѣ недостаточная глубина Керчь-Еникальскаго канала и мелководіе въ Азовскихъ портахъ еще сильно затрудняли вывозную торговлю, такъ какъ глубокосидящія суда заграничнаго плаванія принуждены были нагружаться на рейдахъ; но все же устройство Маріупольскаго порта въ значительной мѣрѣ поспособствовало развитію каменноугольной промышленности Донецкаго раіона, а улучшение Таганрогскаго порта и нѣкоторое углубленіе фар-

ватера въ гирлахъ р. Дона къ Ростову облегчили экспортъ хлѣба черезъ эти порты.

Осуществленіе программы 1885 года не ослабило, однако, потребностей въ производствѣ новыхъ работъ по дальнѣйшему устройству и улучшенію портовъ. Исполненныя работы, направленныя къ созиданію только основныхъ устройствъ въ портахъ, еще почти не коснулись внутренняго ихъ благоустройства. За немногими исключеніями, порты оставались совершенно недостаточно оборудованными приспособленіями и устройствами, служащими для улучшенія условій перегрузки, храненія и перемѣщенія грузовъ въ портѣ и для удовлетворенія потребностей торговыхъ судовъ. Не коснулись работы и многихъ такихъ пунктовъ морскихъ побережій Россіи, важное значеніе которыхъ для торговли стало въ упомянутый періодъ времени уже достаточно выясняться. Между тѣмъ осуществленіе програмныхъ работъ совпало съ періодомъ весьма оживленнаго желѣзнодорожнаго строительства, шедшаго во все возрастающей прогрессіи, причемъ сильно увеличилось и грузовое движеніе по внутреннимъ путямъ сообщенія, какъ желѣзнодорожнымъ, такъ и воднымъ. Естественно, что означенныя обстоятельства, въ связи съ общимъ подъемомъ внѣшнихъ торговыхъ сношеній Россіи, не могли не отразиться въ значительной мѣрѣ на приморскихъ портахъ, вызывая быстрый ростъ грузооборота въ каждомъ изъ нихъ. Съ другой стороны, мѣнялись и требованія, предъявляемыя къ портамъ морскимъ судоходствомъ: постоянно увеличивавшіеся размѣры пароходовъ требовали все большей и большей глубины какъ во входахъ въ порты, такъ и въ предѣлахъ самихъ портовъ.

Такія условія выдвигали на очередь рядъ новыхъ капитальныхъ работъ, осуществленіе которыхъ не терпѣло отлагательства. Работы эти и исполнялись во все послѣдующее время, въ предѣлахъ тѣхъ денежныхъ средствъ, которыя ассигновались изъ казны на надобности устройства и улучшенія торговыхъ портовъ. Въ числѣ таковыхъ работъ стали пріобрѣтать особо важное значеніе работы дноуглубительныя, широкому развитію которыхъ способствовало постепенное пріобрѣтеніе казною весьма большого числа разнообразныхъ и сильныхъ дноуглубительныхъ снарядовъ.

Въ общей сложности за время съ 1895 года до 1908 года было отпущено изъ средствъ казны около 50,9 милліоновъ рублей на новыя работы по устройству и улучшенію портовъ и свыше 15,9 милл. рублей на такія дноуглубительныя работы, которыя не входили въ составъ отдѣльныхъ капитальныхъ сооружений. Кромѣ того, нѣкоторыя работы исполнялись за счетъ портовыхъ сборовъ и особыхъ займовъ, обезпечиваемыхъ и погашаемыхъ тоже изъ средствъ упомянутыхъ сборовъ.

Въ числѣ исполнявшихся съ 1895 до 1908 г.г. болѣ крупныхъ работъ надлежитъ отмѣтить слѣдующія:

Въ Бѣломъ морѣ — углубленіе подходовъ съ моря къ Архангельскому порту и устройство въ портѣ двухъ бассейновъ съ набережными.

Въ Балтійскомъ морѣ: въ С.-Петербургѣ исполнена часть работъ по программѣ общаго переустройства и улучшенія С.-Петербургскаго порта, именно устроены гавани для экспорта хлѣба и лѣса, заканчивается устройство глубокихъ набережныхъ для привозныхъ грузовъ и углубленіе Морского канала до 8,5 метр. въ Ревелѣ — переустройство и углубленіе двухъ гаваней съ набережными; въ Гайнашѣ сооруженіе волнолома для образованія каботажнаго порта-убѣжища; въ Ригѣ — углубленіе порта и устройство Желѣзнодорожной гавани съ глубокими набережными; въ Виндавѣ — сооруженіе двухъ моловъ, ограждающихъ рейдъ, углубленіе входного канала и устройство новыхъ набережныхъ въ рѣкѣ; въ Либавѣ — устройство набережныхъ и защитныхъ сооружений въ рейдовой части порта, углубленіе гавани-канала и переустройство въ ней старыхъ набережныхъ.

Въ Черномъ морѣ: въ Одессѣ — углубленіе гаваней, сооруженіе каботажной гавани и переустройство Военнаго мола; въ Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ — углубленіе канала къ Николаеву и вырытіе канала въ устьѣ р. Днѣпра для открытія доступа морскихъ судовъ къ Херсону; въ Ялтѣ — удлиненіе мола и устройства новаго участка каботажныхъ набережныхъ; въ Новороссійскѣ — сооруженіе у городского берега, для каботажныхъ судовъ, мола съ набережными; въ Туапсе — возведеніе защитныхъ сооружений для образованія порта-убѣжища; въ Поті — капитальное переустройство внѣшнихъ сооружений, вырытіе новаго бассейна, съ постройкой набережныхъ, и углубленіе остальной части порта; въ Батумѣ — углубленіе порта и устройство каботажной гавани.

Въ Азовскомъ морѣ: углубленіе Керчь-Еникальскаго канала и начало устройства Керченскаго порта; въ Маріуполѣ — углубленіе подходнаго канала и порта и расширеніе послѣдняго устройствомъ новой угольной гавани: въ Бердянскѣ и Таганрогѣ — углубленіе подходныхъ каналовъ и гаваней съ расширеніемъ линій причаловъ; въ Ейскѣ — устройство каботажнаго порта; въ устьяхъ р. Кубани — устройство канала съ моря къ Темрюкскому рукаву.

Въ Каспійскомъ морѣ работы ограничились преимущественно землечерпаніемъ для углубленія Петровскаго порта и для поддержанія глубины въ устьяхъ р. Волги, на возморѣ, по Бахтеміровскому фарватеру.

Въ прочихъ пунктахъ морскихъ побережій также производились работы, но менѣ значительныя, заключавшіяся преимущественно или въ землечерпаніи для воспособленія судоходству, или же въ устройствѣ пристаней и другихъ небольшихъ сооружений.

Результатомъ исполненныхъ работъ явилось расширение и углубленіе портовыхъ устройствъ, главнымъ же образомъ, почти во всѣхъ портахъ, значительное увеличеніе глубины.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ показаны глубины, достигнутыя къ 1908 году въ главнѣйшихъ портахъ внѣшнихъ морей Европейской Россіи.

П О Р Т Ы.	Глубина (въ метр.)		П О Р Т Ы.	Глубина (въ метр.)	
	Въ подходныхъ каналахъ и закрытыхъ рейдахъ.	Въ портовыхъ бассейнахъ у набережныхъ.		Въ подходныхъ каналахъ и закрытыхъ рейдахъ.	Въ портовыхъ бассейнахъ у набережныхъ.
А. Бѣлое море.		До:			До:
Архангельскъ	6,1	6,7	Феодосія	7,3	7,3
Б. Балтійское море			Новороссійскъ	10,5	7,0
С.-Петербургъ	8,5 *)	8,5 *)	Поти	8,5	8,5
Ревель	8,4	7,0	Батумъ	9,1	7,9
Рига	8,2	7,3	Г. Азовское море.		
Виндава	7,6	7,9	Керчь - Еникальскій каналъ	7,3 *)	—
Либава	8,5	7,9	Керчь	6,1 *)	6,1 *)
В. Черное море.			Бердянскъ	5,8	5,2
Одесса	9,1	9,1	Мариуполь	6,4	6,4
Николаевъ	7,6	7,6	Таганрогъ	3,8	3,8
Херсонъ	7,2	7,2	Ростовъ	3,8	3,5
Ялта	8,1	7,6	Ейскъ	4,0	3,7

Портовое строительство обоихъ періодовъ времени, постепенно увеличивая число портовъ и улучшая условія производства въ портахъ грузовыхъ операций, въ значительной мѣрѣ способствовало развитію морской торговли Россіи. Характеристикой этого развитія могутъ служить нижеслѣдующія данныя относительно общаго количества грузовъ, проходившихъ черезъ приморскіе порты Европейской Россіи, въ разные годы упомянутыхъ періодовъ времени.

*) Глубина предполагаемая къ исходу 1908 года по окончаніи производящихся работъ.

Общій, по морямъ, грузооборотъ торговыхъ портовъ внѣшнихъ морей Европейской Россіи.

Годы.	Порты Бѣлаго моря.			Порты Балтійскаго моря (не включая портовъ Вел. Кн. Финляндскаго).			Порты Чернаго и Азовскаго морей.			Всего въ портахъ четырехъ морей.		
	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.
	А) По внѣшней торговлѣ (въ тысячахъ пудовъ).											
1880	12.130	1.139	13.269	176.768	130.115	306.883	109.295	32.934	142.229	298.193	164.188	462.381
1890	12.805	1.590	14.395	209.533	120.821	330.354	294.175	21.775	315.950	516.513	144.186	660.699
1895	22.284	1.934	24.218	229.200	169.134	398.334	521.016	31.746	552.762	772.500	202.814	975.314
1900	32.983	2.809	35.792	287.079	248.160	535.239	506.914	50.074	556.988	826.976	301.043	1.128.019
1905	52.226	3.880	56.106	290.766	232.962	523.728	573.223	26.601	599.824	916.215	263.443	1.179.658
	В) По каботажнымъ перевозкамъ (въ тысячахъ пудовъ).											
1890	2.172	2.172	4.344	20.060	20.060	40.120	121.208	121.212	242.420	143.440	143.444	286.884
1895	3.202	3.048	6.250	36.357	41.119	77.476	169.100	169.100	338.200	208.659	213.267	421.926
1900	6.796	6.625	13.421	46.760	51.643	98.403	190.258	185.546	375.804	243.814	243.814	487.628
1905	5.257	5.120	10.377	34.384	46.469	80.853	213.884	200.617	414.501	253.525	252.206	505.731

Общій грузооборотъ портовъ Каспійскаго моря.

По заграничной торговлѣ (съ Персией).				По каботажнымъ перевозкамъ.			
Годы.	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.	Годы.	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.
1880	605	3.483	4.088	1890	138.856	138.856	277.712
1895	3.569	7.689	11.258	1895	242.587	242.587	485.174
1900	5.984	6.121	12.105	1900	408.986	408.986	817.972
1905	5.456	6.380	11.836	1905	378.245	378.245	756.490

II. Строительные и эксплуатационные расходы въ портахъ *).

Строительные и эксплуатационные расходы въ приморскихъ торговыхъ портахъ относятся частью на кредиты, ежегодно ассигнуемые изъ средствъ Государственнаго Казначейства, частью же на особые средства, образующіяся изъ портовыхъ сборовъ.

Кредиты изъ средствъ Государственнаго Казначейства ассигнуются почти исключительно только на строительныя работы въ портахъ и на расходы, относящіяся къ технической эксплуатаціи портовыхъ сооружений. Къ таковымъ относятся: новыя работы по устройству и улучшенію портовъ, ремонтъ и содержаніе портовыхъ сооружений, приобрѣтеніе и дѣйствіе землечерпательныхъ и иныхъ приспособленій для портовыхъ работъ, содержаніе мѣстной технической администраціи, производство изысканій и изслѣдованій въ портахъ и на морскихъ побережьяхъ, и т. п.

Отпускъ суммъ на новыя работы по устройству и улучшенію портовъ относился до 1895 года на бюджетъ чрезвычайныхъ расходовъ; начиная же съ 1895 года ассигнованія на эти работы стали производиться по бюджету обыкновенныхъ расходовъ Государства. Въ общей сложности, съ 1884 года, т. е. со времени начала систематическаго портостроенія, до 1907 г. включительно, отпущено изъ казны на новыя работы въ портахъ 96.126.644 рубля, что составляетъ въ среднемъ

*) Здѣсь не разумѣются строительные и эксплуатационные расходы также и на такія портовые устройства и приспособленія, которыя относятся къ частнымъ и общественнымъ предпріятіямъ, или которыя, хотя и принадлежатъ казеннымъ учрежденіямъ и предпріятіямъ, но строятся и эксплуатируются за счетъ кредитовъ, ассигнуемыхъ по смѣтамъ соотвѣтствующихъ учреждений, какъ напримѣръ устройства и приспособленія, принадлежащія желѣзнымъ дорогамъ, таможнямъ, Военному и Военно-Морскому вѣдомствамъ и т. п.

около 4 миллионъ рублей въ годъ. Распределение по годамъ этихъ ассигнованій, равно какъ ассигнованій казны на другія вышеупомянутыя надобности въ портахъ показано въ слѣдующей таблицѣ.

Суммы (въ рубляхъ), отпущенныя съ 1884 по 1907 г.г. изъ средствъ Государственнаго Казначейства на работы въ приморскихъ торговыхъ портахъ Европейской Россіи.

Г О Д Ы.	Новыя работы по устройству и улучшенію портовъ.	Ремонтъ и содержаніе портовыхъ сооружений.	Заготовленіе, содержаніе и дѣйствіе землечерпательн. и другихъ приспособленій для портовыхъ работъ.	Содержаніе мѣстной технической администраціи для ремонтныхъ и землечерпательныхъ работъ и для надзора за сооружениями.	Изысканія и изслѣдованія въ портахъ и на морскихъ побережьяхъ и изданіе печатныхъ трудовъ.	Расходы экстренные и непредвидѣнные смѣтами.	ВСЕГО.
1884	2.360.917	—	— *)	14.367**)	—	—	2.375.284
1885	6.315.488	101.807	—	14.367	—	—	6.431.662
1886	2.230.000	109.503	—	14.367	—	—	2.353.870
1887	3.485.424	138.537	—	14.367	—	150.000	3.788.328
1888	3.061.550	150.000	—	14.415	—	150.000	3.375.965
1889	4.771.570	190.000	—	14.415	—	150.000	5.125.985
1890	4.706.700	215.928	—	14.415	—	150.000	5.087.043
1891	4.554.500	301.000	—	14.415	—	300.000	5.169.915
1892	4.070.000	301.000	—	14.415	—	291.500	4.676.915
1893	4.753.000	309.377	—	14.415	—	168.000	5.244.792
1894	4.900.000	307.377	—	14.415	—	250.000	5.471.792
1895	4.822.824	421.692	—	106.267	3.000	265.000	5.618.783
1896	4.774.954	525.548	—	134.567	65.000	200.000	5.700.069
1897	4.600.177	539.337	—	150.027	65.000	200.000	5.554.541
1898	3.851.540	383.937	485.510	174.967	65.000	200.000	5.160.954
1899	3.205.450	456.668	780.000	174.967	65.000	200.000	4.882.085
1900	4.046.739	301.461	1.696.977	253.742	65.000	200.000	6.563.919
1901	3.036.570	462.765	1.446.120	251.682	65.000	200.000	5.462.137
1902	3.004.391	405.751	1.950.037	272.040	65.000	250.000	5.947.219
1903	3.906.500	379.925	2.116.327	290.140	65.000	250.000	7.007.892
1904	4.957.400	520.032	1.851.060	295.250	75.000	250.000	7.948.742
1905	5.010.774	482.771	1.835.675	324.760	80.000	250.000	7.983.980
1906	2.770.322	348.560	1.846.815	324.571	70.000	250.000	5.610.268
1907	2.929.854	324.005	1.935.256	324.571	70.000	200.000	5.783.686
	96.126.644	7.676.981	15.943.777	3.235.924	818.000	4.524.500	128.325.826

*) До 1898 года расходы на заготовленіе, содержаніе и дѣйствіе землечерпательныхъ и другихъ приспособленій для работъ въ портахъ относились на строительные кредиты, обозначенные въ графѣ второй.

**) До 1895 г. расходы на содержаніе мѣстной технической администраціи, за исключеніемъ Управленія Главнаго Инженера Новороссійскихъ Коммерческихъ портовъ, про-

Въ 1903 году при разработкѣ въ бывш. Главномъ Управленіи Торговаго Мореплаванія и Портовъ предположеній о мѣрахъ, которыя нужно принять для приведенія приморскихъ торговыхъ портовъ Россіи въ состояніе, отвѣчающее потребностямъ торговли и судоходства, были собраны въ одно цѣлое и приведены въ систему имѣвшіяся предположенія о производствѣ для сей цѣли разныхъ строительныхъ работъ въ портахъ и другихъ пунктахъ морскихъ побережій. Была при этомъ также установлена степень необходимости и должная послѣдовательность въ осуществленіи упомянутыхъ работъ. Въ общей сложности предстоящія денежные затраты на осуществленіе намѣченныхъ работъ исчислялись въ суммѣ свыше 150 милліоновъ рублей. Соображеніе обстоятельствъ, которыя обуславливаютъ возможность своевременнаго и правильнаго исполненія работъ, приводило къ заключенію, что однимъ изъ существенныхъ для сего условій было бы установленіе на нѣкоторый періодъ времени нормальнаго годового строительнаго бюджета на производство новыхъ портовыхъ работъ. Въ виду сего Августѣйшій Главноуправляющій Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами Великій Князь Александръ Михайловичъ, съ Высочайшаго соизволенія Государя Императора, внесъ 28 октября 1903 года особое представленіе въ Государственный Совѣтъ объ установленіи на ближайшія 12 лѣтъ постояннаго, по 7.500.000 руб., размѣра ежегодныхъ ассигнованій изъ казны на новыя работы по устройству и улучшенію приморскихъ торговыхъ портовъ. Высочайше утвержденнымъ 22 марта 1904 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта было положено: отпустить въ 1904 году на работы по устройству и улучшенію приморскихъ торговыхъ портовъ 4.957.400 рублей и дальнѣйшія, начиная съ 1905 года, на означенныя надобности ассигнованія изъ средствъ казны, въ общей суммѣ 85 милліоновъ рублей, распределенныхъ на ближайшія 11 лѣтъ, опредѣлять въ смѣтномъ порядкѣ въ зависимости отъ состоянія средствъ Государственнаго Казначейства и спеціальныхъ средствъ портовыхъ сборовъ. При такихъ предположеніяхъ годовая сумма ассигнованій казны на новыя работы въ портахъ составляла бы въ среднемъ около 7,5 милліоновъ рублей. Однако, начавшаяся въ томъ же 1904 году война съ Японіей побудила отложить осуществленіе такого предположенія и, какъ видно изъ таблицы, помѣщенной на стран. 18-ой, отпущавшіяся въ 1905—1907 г.г. суммы на новыя работы въ портахъ составляли лишь отъ 2,7 до 5 милліоновъ рублей въ годъ.

изводились изъ строительныхъ кредитовъ. Расходы на содержаніе и усиленіе технической администраціи для новыхъ работъ относились и въ послѣдующее время на строительные кредиты по симъ работамъ въ размѣрахъ, устанавливаемыхъ въ отдѣльныхъ законоположеніяхъ о разрѣшеніи каждой работы.

Средства портовых сборовъ образуются и расходуются на основании закона 8 июня 1901 г. (о преобразованіи взимаемыхъ въ Имперіи портовыхъ сборовъ). По этому закону установлены двѣ категоріи портовыхъ сборовъ: корабельный сборъ, съ тонны грузовой вмѣстимости судна, и попутный сборъ въ портахъ со всѣхъ моремъ привозимыхъ къ нимъ и отвозимыхъ изъ нихъ товаровъ. Отъ суммъ, образующихся изъ этихъ сборовъ, отчисляется $\frac{2}{5}$ въ общіе ресурсы Государственнаго Казначейства, а $\frac{3}{5}$ въ спеціальныя средства Министерства Торговли и Промышленности по Комитету по Портовымъ Дѣламъ. Комитетъ по Портовымъ Дѣламъ,—коллегіальное изъ представителей разныхъ вѣдомствъ учрежденіе,—образованъ по закону 12 июня 1901 г. (о мѣстномъ управленіи приморскими торговыми портами) и нынѣ состоитъ въ числѣ учрежденій Министерства Торговли и Промышленности. Упомянутыя, образующіяся изъ портовыхъ сборовъ, спеціальныя средства расходуются по утверждаемымъ Министромъ Торговли и Промышленности постановленіямъ Комитета по Портовымъ Дѣламъ, причемъ закономъ установлены категоріи расходовъ, которые относятся на означенныя спеціальныя средства. По закону, Комитетъ обязанъ ежегодно передавать въ распоряженіе городскихъ общественныхъ управленій и иныхъ мѣстныхъ общественныхъ учрежденій необходимыя суммы: а) на покрытіе тѣхъ расходовъ по содержанию и ремонту портовыхъ сооружений, устройствъ, подъѣздныхъ путей и иныхъ приспособленій для портоваго благоустройства, а также по землечерпательнымъ и дноуглубительнымъ работамъ въ предѣлахъ портовыхъ водъ, которыя производились означенными управленіями или учрежденіями за счетъ суммъ прежнихъ, отмѣненныхъ по закону 8 июня 1901 г., портовыхъ сборовъ; б) на уплату процентовъ и погашенія по тѣмъ займамъ, по которымъ эта уплата производилась изъ суммъ портовыхъ сборовъ до изданія закона 8 июня 1901 г.; в) на тѣ общегородскія потребности, которыя по особымъ узаконеніямъ было разрѣшено городскимъ управленіямъ относить въ опредѣленномъ размѣрѣ на суммы отмѣненныхъ портовыхъ сборовъ, а также на возмѣщеніе городамъ отчислявшихся на общегородскія ихъ нужды суммъ и изъ тѣхъ отмѣненныхъ портовыхъ сборовъ, назначеніе которыхъ не было точно опредѣлено въ законѣ. Остающаяся въ распоряженіи Комитета часть его спеціальныхъ средствъ распределяется Комитетомъ между отдѣльными портами какъ для производства въ нихъ капитальныхъ сооружений, такъ и на расходы: по уплатѣ процентовъ и погашенія по займамъ, заключаемымъ на устройство и улучшеніе портовъ; по содержанию мѣстныхъ портовыхъ управленій и полиціи въ портѣ; на расходы по устройству и содержанию ведущихъ къ порту путей и замощенію улицъ, по которымъ провозятся грузы въ портъ; на расходы по текущему ремонту и содер-

Г Р У П П Ы Р А С Х О Д О В Ъ .	1902	1903	1904	1905	1906	1907	И т о г о .
1. Благоустройство портовъ	654.953	866.013	1.053.591	1.089 187	1.176.714	1.275.250	6.115.708
2. Подѣздные къ портамъ пути	291.906	290.894	246.519	513 873	394.572	599.787	2.337.551
3. Содѣйствіе торговому мореплаванію и портовой дѣ- ятельности. Содержаніе и оборудованіе мореход- ныхъ учебныхъ заведеній	330.024	608.705	1.678.446	1 603.033	1.492.149	1.612.039	7.324.396
4. Возмѣщеніе городамъ отмѣненныхъ сборовъ, содер- жаніе полиціи и на общегородскія нужды	451.079	488.612	490 858	438.803	485.121	455.096	2.809.569
5. Уплата ⁰ / ₁₀ и погашенія по займамъ городовъ	440.106	255.423	456.478	276.417	375.323	402.119	2.205.866
6. Расходы, сопряженные съ поступленіемъ портовыхъ сборовъ	30.065	23.079	154.405	113.727	103.973	104.596	529.845
7. Содержаніе администраціи портовыхъ управленій и связанные съ симъ расходы	382.153	624.247	743.673	835 297	929.056	884.723	4.399.149
И Т О Г О	2.580.286	3.156.973	4.823.970	4.870.337	4.956.908	5.333.610	25.722.084

жанію території порта съ пристанями, причальними лініями и мостовими, водостоківъ, навісовъ, зданій, складовъ, крановъ и иныхъ механическихъ приспособленій для нагрузки и выгрузки, по освѣщенію порта, содержанію предостерегательныхъ знаковъ и по инымъ надобностямъ портового благоустройства; наконецъ, на расходы по выдачѣ пособій мореходнымъ учебнымъ заведеніямъ, кассамъ служащихъ въ торговомъ флотѣ, матросскимъ пріютамъ, больницамъ и т. п. учрежденіямъ.

Въ помѣщенной выше таблицѣ приведены суммы, назначавшіяся Комитетомъ изъ его спеціальныхъ средствъ на 1902—1907 г.г. (Табл. см. на стр. 21).

III. Мѣстныя Управленія приморскими торговыми портами.

Мѣстныя, въ портахъ, Управленія учреждены по закону 12 іюня 1901 года о мѣстномъ управленіи приморскими торговыми портами *). Они состоятъ въ вѣдѣніи Министерства Торговли и Промышленности и подчиняются, въ порядкѣ надзора и руководства, вышеупомянутому Комитету по Портовымъ Дѣламъ. Въ каждомъ портѣ, гдѣ введено дѣйствіе правилъ сего закона, Портовое Управленіе составляютъ: *Начальникъ порта*, съ подчиненными ему чинами Портового Управленія, и *Присутствіе по Портовымъ Дѣламъ*.

Присутствіе по Портовымъ Дѣламъ,—учрежденіе коллегіальное,—образуется подъ предсѣдательствомъ Начальника порта и въ составъ Присутствія, на правахъ членовъ, входятъ: по одному представителю отъ Министерствъ Торговли и Промышленности, Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ и Юстиціи (въ нѣкоторыхъ портахъ тоже отъ Военнаго и Морского), Городской Голова портового города, Предсѣдатели Биржевого Комитета и Комитета Торговли и Мануфактуръ и два представителя отъ мѣстнаго купечества, а при разсмотрѣніи дѣлъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ, также представитель мѣстнаго Желѣзно-дорожнаго Управленія. Присутствію по Портовымъ Дѣламъ предоставляется: изданіе обязательныхъ въ предѣлахъ порта постановленій по указаннымъ въ законѣ предметамъ; отводъ участковъ изъ принадлежащей казнѣ портовой территоріи для надобностей правительственныхъ учреждений и въ пользованіе частныхъ лицъ, а также распоря-

*) Охраненіе внѣшняго порядка, благочинія и безопасности въ предѣлахъ тѣхъ портовъ, гдѣ по закону 12 іюня 1901 года введены Портовья Управленія, возложено (по закону 24 марта 1903 года) на обязанность чиновъ общей полиціи, входящихъ въ составъ мѣстныхъ полицейскихъ управленій. Расходы же, вызванные усиленіемъ для этого штатовъ городскихъ полицій въ портовыхъ городахъ, относятся ежегодно на вышеупомянутыя спеціальныя средства Комитета по Портовымъ Дѣламъ.

женіе отобраніемъ отъ послѣднихъ отведенныхъ участковъ въ случаѣ неисполненія ими условій отвода; продажа ненужнаго и негоднаго казеннаго имущества порта, на сумму до 5.000 руб., и отдача на ту же сумму въ аренду казенныхъ имуществъ и оброчныхъ статей въ портѣ. Въ Присутствіи по Портовымъ Дѣламъ подвергаются предварительному разсмотрѣнію предположенія о потребностяхъ порта по его развитію, улучшенію и оборудованію различными устройствами, составляемыя какъ Начальникомъ порта и инженерами мѣстной технической администраціи, такъ и городскими общественными управленіями или иными мѣстными общественными учрежденіями.

Непосредственное завѣдываніе и управленіе портомъ ввѣряется Начальнику порта. Его права и обязанности въ этомъ отношеніи опредѣлены и перечислены въ упомянутомъ законѣ 12-го іюня 1901 года. Между прочимъ, Начальнику порта принадлежитъ наблюденіе за исполненіемъ въ предѣлахъ порта дѣйствующихъ законовъ, правительственныхъ распоряженій и изданныхъ въ отношеніи порта обязательныхъ постановленій и принятіе мѣръ къ предупрежденію и пресѣченію ихъ нарушенія; онъ наблюдаетъ за правильностью въ предѣлахъ порта движенія и стоянки судовъ, желѣзнодорожнаго движенія, нагрузки, выгрузки, передвиженія и храненія товаровъ, пользованія портовыми сооружениями и приспособленіями, пользованія со стороны частныхъ лицъ отведенными имъ участками казенной портовой территоріи, нагрузки и выгрузки балласта и очистки судовъ отъ мусора, производства промысловъ рыболовнаго, водолазнаго, буксирнаго, перевозочнаго, по нагрузкѣ и выгрузкѣ судовъ и иныхъ. На Начальника порта возлагается завѣдываніе лоцманскими учрежденіями, наблюденіе за содержаніемъ въ исправности морскихъ предостерегательныхъ знаковъ въ портѣ и у входовъ въ портъ, производство черезъ портовыхъ техниковъ установленнаго закономъ осмотра и освидѣтельствованія торговыхъ судовъ, ихъ котловъ и механизмовъ, принятіе мѣръ къ спасенію людей, судовъ и груза при кораблекрушеніяхъ, оказаніе содѣйствія разнымъ учрежденіямъ и пр. Начальникъ порта можетъ разрѣшать собственною властью дѣла по обвиненію судовладѣльцами или шкиперами лицъ судовой команды въ нѣкоторыхъ, указанныхъ въ законѣ, проступкахъ; Начальнику порта тоже предоставлено право разрѣшать и нѣкоторыя дѣла по гражданскимъ спорамъ между судовладѣльцами или шкиперами и лицами судовой команды, а также по спорамъ о вознагражденіи лоцмановъ, рабочихъ артелей по нагрузкѣ и выгрузкѣ судовъ, лодочниковъ и хозяевъ буксирныхъ и балластныхъ судовъ, если спорящія стороны по взаимному соглашенію обратятся къ нему для разбирательства спора; наконецъ, Начальнику порта принадлежитъ право налагать штрафъ (не болѣе 100 руб.) на

лицъ, виновныхъ въ нарушеніи обязательныхъ постановленій, или въ неисполненіи его законныхъ требованій.

Въ составъ Портовыхъ Управленій также входятъ слѣдующіе, подчиненные Начальнику порта, служащіе: Помощники Начальника порта, Портовые Техники *), Портовый Дѣлопроизводитель и Портовые Надзиратели. Кромѣ этихъ штатныхъ чиновъ Портоваго Управленія при немъ состоятъ низшіе исполнительные чины и вольнонаемные служащіе, каковы напримѣръ переводчики, старшины береговой команды, портовые матросы и др.

Въ настоящее время Портовые Управленія учреждены въ 27 портахъ. Составъ чиновъ этихъ Управленій опредѣляется штатами, причѣмъ въ семь отношеніи порты раздѣлены на четыре разряда:

- I — порты: С.-Петербургъ, Рига и Одесса.
- II — „ Архангельскъ, Рени, Николаевъ, Батумъ, Таганрогъ и Баку.
- III — „ Ревель, Виндава, Либавъ, Феодосія, Новороссійскъ, Поти, Керчь, Мариуполь, Ростовъ-на-Дону и Красноводскъ.
- IV — „ Нарва, Перновъ, Херсонъ, Евпаторія, Ялта, Бердянскъ, Азовъ и Петровскъ.

Составъ и число чиновъ Портовыхъ Управленій для каждаго разряда показаны въ нижеслѣдующей таблицѣ:

НАИМЕНОВАНИЕ ЧИНОВЪ ПОРТОВАГО УПРАВЛЕНІЯ.	Разряды портовъ.			
	I	II	III	IV
Начальникъ порта	1	1	1	1
Помощники Начальника порта	2	1	1	1
Портовые Техники	2	2	1	—
Портовый Дѣлопроизводитель	1	1	1	1
Портовые Надзиратели	4	2	1	1

*) На состоящихъ въ Управленіи порта Портовыхъ Техниковъ возлагаются обязанности по производству осмотровъ и освидѣтельствваній торговыхъ судовъ, по надзору за исправностью состоящихъ въ вѣдѣніи Начальника порта зданій, сооружений, плавучихъ средствъ и механизмовъ и вообще исполненіе по порученію Начальника порта обязанностей, требующихъ техническихъ познаній. Должности Портовыхъ Техниковъ комплектуются преимущественно инженеръ-механиками и корабельными инженерами.

Что касается мѣстной технической администраціи въ портахъ для производства строительныхъ и землечерпательныхъ работъ, для техническаго надзора за сооруженіями и производства ихъ ремонта, производства наблюдений и изслѣдованій, необходимыхъ при изученіи мѣстныхъ условій и морскихъ факторовъ, для разработки проектовъ развитія и улучшенія порта и постройки въ нихъ разныхъ сооружений и приспособленій и для исполненія другихъ подобныхъ техническихъ обязанностей, то, какъ уже было упомянуто выше, кадры такой мѣстной технической администраціи въ портахъ образовывались постепенно, по мѣрѣ исполненія работъ при устройствѣ порта. Штатовъ постоянной технической администраціи въ портахъ еще не установлено закономъ *). Составъ этой администраціи не оставался постояннымъ: во время исполненія крупныхъ работъ онъ усиливался, а по окончаніи ихъ уменьшался въ соотвѣтствіи съ тѣми обязанностями, которыя оставались на технической администраціи въ томъ или другомъ портѣ. Обыкновенно такая техническая администрація состоитъ изъ начальника работъ въ портѣ, одного или нѣсколькихъ производителей работъ, техниковъ, кондукторовъ и проч. Нѣкоторые порты, въ отношеніи завѣдыванія технической администраціей, объединяются въ группы, съ большимъ или меньшимъ числомъ портовъ въ группѣ, находящейся въ вѣдѣніи одной технической администраціи, въ зависимости отъ рода сооружений, количества и характера работъ въ сихъ портахъ, взаимнаго расположенія портовъ и проч. обстоятельствъ.

*) Кромѣ штата для Управленія Строительною Частью въ Коммерческихъ Портахъ Новороссійскаго Края, установленнаго Высочайше утвержденнымъ 23 мая 1866 г. временнымъ Положеніемъ о завѣдываніи строительной частью въ коммерческихъ портахъ Новороссійскаго края.