



ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ТОРГОВАГО МОРЕПЛАВАНІЯ И ПОРТОВЪ.

ТРУДЫ
ОТДѢЛА ТОРГОВЫХЪ ПОРТОВЪ.

Выпускъ XII.

АЗОВСКОЕ МОРЕ.

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ.

Составилъ

А. В. Ивановскій.

Инженеръ Путей Сообщенія.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1904.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТИПОГРАФИЯ.

ИСТОЧНИКИ.

- 1) Ш. В. Мушкетовъ. Физическая Геологія. Часть II. СПБ. 1888 г.
- 2) Н. Соколовъ. Общая геологическая карта Россіи, листъ 48. СПБ. 1889 г.
- 3) Н. Соколовъ. Геологическія изслѣдованія въ южной части Мариупольскаго уѣзда Екатеринославской губерніи. СПБ. 1899 г.
- 4) Большая Энциклопедія, изданіе т-ва «Просвѣщеніе» 1900 г.
- 5) Гидро-геологическій очеркъ Азовскаго моря—брошюра, составленная по порученію Н. Н. Беклемишева.
- 6) М. В. Поузнерь. Историческій обзоръ правительственныхъ мѣропріятій для развитія русскаго торговаго мореходства. СПБ. 1895 г.
- 7) Энциклопедическій словарь Брокгауза и Эфрона.
- 8) К. Скальковскій. Русскій торговый флотъ и срочное пароходство на Черномъ и Азовскомъ моряхъ. СПБ. 1887 г.
- 9) В. Ю. Руммель. Матеріалы для описанія русскихъ коммерческихъ портовъ и исторіи ихъ сооруженія. Выпускъ XX. Керчь, Геническъ, Ейскъ, Темрюкъ и Анапа.
- 10) Н. І. Хвостовъ. О вліяніи закона 8-го іюня 1901 г. на торговлю и торговое мореплаваніе Таганрогскаго порта (рукопись).
- 11) Записка по вопросу объ экономическомъ и коммерческомъ значеніи проектируемаго глубокаго порта въ городъ Керчи: членовъ Комиссіи по изслѣдованію условій судоходства и торговли на Азовскомъ морѣ Контръ-Адмирала Н. Ш. Небогатова, Инженера Путей Сообщенія Д. Ст. Сов. Н. В. Пеля и С. С. К. Я. Загорскаго. Керчь 1903 г.
- 12) Заключительный докладъ по предмету запытай Особой Комиссіи, назначенной Августѣйшимъ Предсѣдателемъ Комитета по портовымъ дѣламъ Его Императорскимъ Высочествомъ, Великимъ Княземъ Александромъ Михайловичемъ, для производства на мѣстѣ всесторонняго изслѣдованія условій состоянія торговли и судоходства на Азовскомъ морѣ.
- 13) Записка объ условіяхъ и особенностяхъ экспортной дѣятельности Азовскихъ портовъ Инженера В. В. Надпорожскаго (рукопись).

14) Записка о пользѣ и необходимости закрытія Азовскаго моря для иностранныхъ судовъ и устройства карантинна и склада русскихъ и иностранныхъ товаровъ въ Керчи графа Ланжерона. Одесса 1819 г.

15) Записка о Керчи бывшаго Керчь-Еникальскаго Градоначальника Ф. Ф. Вигеля.

16) Записка адмирала Посьета о значеніи портовъ Черноморскаго поморья и болѣе правильномъ направленіи предложенныхъ тамъ работъ. 1874 г.

17) Записка Министра Финансовъ Рейтерна объ улучшеніи южно-русскихъ портовъ. 1874 г.

18) Записка генераль-адъютанта Тотлебева о значеніи портовъ Черноморскаго поморья. 1874 г.

19) Записка бывшаго управляющаго Севастопольской Таможней Н. Броневскаго «О мѣрахъ къ поддержанію и развитію каботажнаго судоходства въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ».

20) Журналъ «Море и его жизнь».

21) Записка бывшаго Ростовскаго Головы Кривошеина объ улучшеніи Азовскихъ портовъ.

22) Донское судоходство и глубокий портъ въ Ростовѣ на Дону, записка Князя А. Г. Щербатова.

23) Записка генераль-лейтенанта Анпенкова объ устройствѣ орошенія въ бассейнѣ р. Дона и искусственныхъ водохранилищъ.

24) В. Д. Менделѣевъ. Проектъ поднятія уровня Азовскаго моря запрудою Керченскаго пролива. СПб. 1899 г.

25) Докладъ Комиссіи по разсмотрѣнію вопросовъ, относящихся до портовыхъ устройствъ въ Ростово-Нахичеванскомъ портѣ, въ посадѣ Азовѣ и станицѣ Гниловской. 1902 г.

26) Различныя записки и ходатайства городскихъ управленій и биржевыхъ комитетовъ приазовскихъ портовыхъ городовъ.

27) Труды Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

28) Торгово-Промышленная газета.

29) Х. Вальдемаръ. Статистико—критическій обзоръ вопросовъ, касающихся торговаго флота Россіи. Москва. 1868 г.

30) А. Я. Фельдманъ. Обиця мѣры къ улучшенію условій плаванія въ Азовскомъ морѣ.

31) П. Ф. Горбачевъ. О значеніи устройства глубокаго канала къ устью р. Дона для Донецкой каменноугольной промышленности.

32) Н. И. Хвостовъ. Годичный отчетъ по Таганрогскому порту за 1902 г. (рукопись).

33) Отзывы и мнѣнія по предположеніямъ о выработанныхъ Совѣщаніемъ 3-го марта мѣрахъ поощренія отечественнаго мореплаванія и судостроенія. СПб. 1904 г.

34) Проектъ улучшения судоходныхъ условій въ устьяхъ р. Кубани.

35) Записка Министерства Финансовъ о правильной организаціи хлебной торговли въ Россіи и приложенные къ ней матеріалы.

36) Н. И. Вознесенскій. Очеркъ угольныхъ портовъ Англіи, публичная лекція, читанная въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I 16 октября 1889 г. СПб. 1890 г.

37) А. А. Радцигъ. Производство и потребление пшеницы на всемъ свѣтѣ. Статистическое изслѣдованіе. СПб. 1900 г.

38) А. А. Радцигъ. Каменноугольная промышленность всего свѣта. Статистическое изслѣдованіе. СПб. 1898 г.

39) А. А. Радцигъ. Финансовая политика Россіи въ 1887 г. СПб. 1903 г.

40) Производительныя силы Россіи, сборн. подъ ред. В. И. Ковалевского. СПб. 1896 г.

41) Инженеръ Шука. Записка о Мариупольскомъ портѣ. (рукопись).

42) М. Л. Лисовскій. Мариупольскій портъ. СПб. 1888 г.

43) М. Л. Лисовскій. Постройка и оборудованіе Мариупольскаго порта. СПб. 1896 г.

44) Дѣла отдѣла Торговаго Мореплаванія Министерства Финансовъ, Отдѣла Торговыхъ Портовъ Министерства Путей Сообщенія и Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ.

45) Краткій обзоръ дѣятельности Министерства Путей Сообщенія по порто-строительному дѣлу. Выпускъ XXXVI Матеріаловъ для описанія русскихъ коммерческихъ портовъ и исторіи ихъ сооруженія. СПб. 1902 г.

46) Матеріалы по вопросу объ отпускѣ суммъ изъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ, изданіе Отдѣла Торговаго Мореплаванія Министерства Финансовъ. СПб. 1901 г.

47) Отчетъ о работахъ по сооруженію Геническаго порта.

48) В. Н. Соболевъ. Технические списки сооруженій Таганрогскаго порта.

49) В. И. Шевелевъ. Записка о Ростовскомъ на Дону портѣ (рукопись).

50) Инженеръ Сарандинаки. Записка о портахъ южнаго побережья Таганрогскаго залива (рукопись).

51) Н. А. Саханскій. Выборъ мѣста для устройства центрального порта въ Азовскомъ морѣ. СПб. 1880 г.

52) Инженеръ Лохтинъ. Проектъ Ростово-Таганрогскаго морского канала (рукопись).

53) Инженеръ Руктешель. Проектъ глубокаго порта на Азовскомъ морѣ у города Таганрога.

54) Инженеръ Р. Ф. Реевскій. О судоходномъ каналѣ между Волгою

и Дономъ по проекту инженера Леона Дрю, докладъ, читанный въ Донскомъ отдѣленіи Императорскаго Русскаго Техническаго Общества въ 1896 г. (рукопись).

55) Инженеръ Лохтинъ. Техническая записка къ проекту соединенія Чернаго моря съ Каспійскимъ (рукопись).

56) Инженеръ Л. К. Юсугъ. Водный путь между Азовскимъ и Каспійскимъ морями; докладъ, читанный на Сѣздѣ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ въ 1901 г. (рукопись).

57) Объ улучшеніи Ростовскаго и Таганрогскаго портовъ, анонимная печатная брошюра. СПБ. 1879 г.

58) Инженеръ М. Даниловъ. Проектъ ирригаціонно-судоходныхъ каналовъ между морями Каспійскимъ и Азовскимъ (рукопись).

59) Инженеръ С. Палашковскій. Записка объ улучшеніи подходовъ къ портамъ Азовскаго моря. 1903 г. (рукопись).

60) Инженеръ В. Ю. Руммель. Керчь—глубокій портъ. Выпускъ XXX Матеріаловъ для описанія русскихъ коммерческихъ портовъ и исторіи ихъ сооруженія. СПБ. 1900 г.

61) М. П. Федоровъ. Хлѣбная торговля въ главнѣйшихъ русскихъ портахъ и въ Кенигсбергѣ. Москва 1888 г.

62) Х. Вальдемаръ. Статистико-критическій обзоръ вопросовъ, касающихся торговаго флота Россіи. Москва 1868 г.

АЗОВСКОЕ МОРЕ.

Общее описаніе.

Азовское море единственное изъ вѣшнихъ морей всего глубже вдается въ предѣлы русскаго государства. Берега его составляютъ богатая хлѣбомъ земли, сравнительно недавно еще распаханная, и значительное количество свободныхъ земель, въ особенности по рѣкамъ Дону и Кубани, заставляетъ предполагать, что крупное экономическое значеніе моря для всей страны, въ недалекомъ будущемъ, еще болѣе возрастетъ. Но не одно только хлѣбопашество можетъ доставить продукты своего хозяйства для вывоза къ берегамъ Азовскаго моря; къ послѣднему тяготѣетъ одинъ изъ самыхъ промышленныхъ районовъ Россіи—Донецкій, съ своей каменноугольной и желѣзодоблательной промышленностями. Кромѣ того часть западной Сибири уже направляетъ къ Азовскому морю продукты своего производства, въ настоящее время почти исключительно сельско-хозяйственныя. Все это вмѣстѣ взятое ставитъ Азовское море на одно изъ главныхъ мѣстъ въ группѣ русскихъ морскихъ путей и справедливо требуетъ самаго внимательнаго отношенія къ возможному улучшенію приазовскихъ портовъ. Какимъ далекимъ кажется въ настоящее время мнѣніе бывшаго Министра Финансовъ Рейтерна о томъ, что улучшеніе южно-русскаго портовъ, а тѣмъ болѣе Азовскихъ, есть расходъ бесполезный и излишній для государства.

По своимъ размѣрамъ Азовское море невелико; наибольшее протяженіе его съ сѣвера на югъ составляетъ 231 км., а съ востока на западъ 345 км.; длина береговой черты — 1.472 км.; поверхность водной площади, включая и острова и косы,—37.605 кв. км. Берега Азовскаго моря болшею частью низменные; только въ юго-западной части его, недалеко отъ Темрюкскаго порта, встрѣчаются отдѣльные холмы и нѣсколько грязевыхъ сопокъ. По всему остальному побережью берегъ представляетъ почти вертикальный обрывъ, достигающій на сѣверо-западѣ довольно значительной высоты въ 40—45 м. Берега эти сложены изъ третичныхъ (неогеновыхъ) глинистыхъ и известковыхъ породъ и изъ глинъ послѣ

третичнаго періода. Обрывистый берегъ Азовскаго моря почти на всемъ своемъ протяженіи сопровождается низменной полосой морского аллювія, состоящаго изъ ракуши и известковаго песка съ примѣсью сѣраго ила. Изъ такого же матеріала состоятъ и вдающіяся въ море косы: Одетова, Обиточная, Бердянская, Бѣлосарайская, Кривая и др. Въ направленіи этихъ косъ и въ очертаніи ихъ и находящихся между ними заливовъ замѣчается большое сходство, обусловленное однородностью сложенія берега, состоящаго изъ рыхлыхъ, легко разрушаемыхъ моремъ породъ, и отъ одинаковости условій размыва и образованія косъ, производимыхъ по преимуществу господствующими вѣтрами и морскими течениями отъ востока.

Острововъ въ Азовскомъ морѣ всего два: Бирючий, находящійся при входѣ на Геническій рейдъ, и Черепаша, расположенный вблизи Таганрогскаго порта; общая поверхность этихъ острововъ и всѣхъ косъ моря составляетъ 107,9 кв. км.

Въ Азовское море впадаетъ нѣсколько рѣкъ, изъ которыхъ наибольшее значеніе имѣютъ Донъ и Кубань *). Объемъ только однихъ водъ, приносимыхъ р. Дономъ, гораздо болѣе количества тѣхъ водъ, которое теряетъ море черезъ испареніе. Избытокъ воды изливается въ Черное море Керченскимъ проливомъ. Въ послѣднемъ, согласно заявленія проф. Мушкетова, наблюдается два течения: верхнее прѣсноводное къ Черному морю и нижнее теченіе изъ Чернаго моря къ Азовскому. Указанное обстоятельство предохраняетъ Азовское море отъ полнаго его опресненія; тѣмъ не менѣе соленость моря почти вдвое меньше Чернаго, и содержаніе солей въ немъ составляетъ 1,18‰ за исключеніемъ Сиваша, гдѣ оно значительно больше.

Рѣки Азовскаго моря, вливая въ послѣднее свои воды, несутъ и значительное количество наносовъ, такъ одинъ только Донъ приноситъ ежегодно до 6.517.000 куб. метр. грунта. Кубань около того же количества. Эти наносы по мнѣнію многихъ и способствуютъ тому обмелѣнію Азовскаго моря, которое озабочивало издавна государство. Ниже мы остановимся на этомъ вопросѣ болѣе подробно, причѣмъ будетъ выяснено, что обмелѣніе моря наблюдается далеко не въ столь значительной степени, какъ объ этомъ повѣствуетъ, создавшаяся около вопроса, легенда.

Въ настоящее время глубина Азовскаго моря колеблется въ среднемъ около 5—10 метровъ, достигая максимума въ 11,5 метровъ.

Въ виду большого количества прѣсной воды, море легко замерзаетъ и почти весь Таганрогскій заливъ и окрестность моря километровъ на 77 отъ берега покрывается льдомъ, который держится отъ конца ноября мѣсяца до середины марта.

*) Кроме того Утлюкъ, Молочная, Обиточная, Берда, Кальміусъ, Еланчукъ, Міусъ, Мокрый Кагалянскъ и Ея.

Историческій очеркъ.

Азовское море уже издавна входитъ въ сферу исторической жизни. Почти всё цивилизаціи Европы оставили на берегахъ его слѣды своей дѣятельности и своего господства. Уже у Геродота *) мы встрѣчаемъ указаніе, что «подлѣ Понта лежатъ озеро, въ него изливающаяся, и развѣ только немного менѣ Понта; называется оно Меотидою и матерью Понта». Болѣе точныя указанія на размѣры Азовскаго моря мы встрѣчаемъ у Полибія (151 до Р. Х.), который опредѣляетъ окружность Меотійскаго озера въ 8.000 стадій или около 700.000 сажень. Страбонъ, писавшій въ періодъ наибольшаго процвѣтанія греческихъ колоній Азовскаго побережья, опредѣляетъ разстояніе отъ Керченскаго пролива (Босфоръ Кимерійскій) до устьевъ Дона (р. Танаисъ) въ 2.200 стадій, что приблизительно согласуется съ длиною главнаго фарватера. Далѣе Страбонъ добавляетъ, что плаваніе вдоль Азіатскаго берега Азовскаго моря немногимъ длиннѣе прямого пути въ Танаисъ, и плаваніе вдоль Европейскаго берега втрое длиннѣе. У Страбона же впервые встрѣчается указаніе на существованіе Сиваша, называемаго болотомъ «Сапре» (гнилое). Позднѣе объ Азовскомъ морѣ упоминаютъ: Птоломей и «Перикла-Понта», составленные Скилаксомъ и Аррианомъ. Съ паденіемъ Западно-Римской Имперіи богатая торговля Азовскаго моря начинаетъ падать и вскорѣ почти совсѣмъ прекращается.

Въ русскихъ лѣтописяхъ существуютъ указанія о поѣздкѣ Царицы Анны изъ Корсуна въ Корчевъ (Керчь) и о проходѣ Игоря черезъ Кимерійскій Босфоръ, при возвращеніи его послѣ неудачнаго похода въ Грецію. Наиболѣе древнимъ памятникомъ измѣреній Азовскаго моря, производимыхъ русскими, считается мраморная плита, найденная въ 1792 г. въ Тамани. Надпись на плитѣ гласитъ: «Въ лѣто 6576 индикта 6-го Глѣбъ Князь мѣрилъ море по леду отъ Тмутороканя до Корчева 10.000 и 4.000 саж.».

Съ паденіемъ Тму-тараканскаго княжества **) власть на Азовскомъ морѣ перешла къ венеціанамъ ***), а впоследствии къ генуэзцамъ, которыми и составлено было нѣсколько картъ Азовскаго моря или *Mare delle abasche*, какъ они его называли. Изъ этихъ картъ извѣстны:

- 1) Карта генуэзца Петра Весконте, изданная въ 1318 г.
- 2) » К. Луксоро начала XIV столѣтія.
- 3) » изданная гр. Серристоры въ 1354 г.
- 4) » братьевъ Пинагани 1367 г.
- 5) Каталанскій атласъ 1375 г.

*) «Гидро-геологическій очеркъ Азовскаго моря» брошюра, составленная по порученію Н. Н. Веклемишева.

**) Тму-тараканское Княжество было образовано въ половинѣ X вѣка дружинами Князя Святослава, завладѣвшими восточнымъ берегомъ Азовскаго моря.

***) Последніе возстановили древній торговый путь въ Индію черезъ Бухару и возобновили древній Танаисъ подъ именемъ Тава.

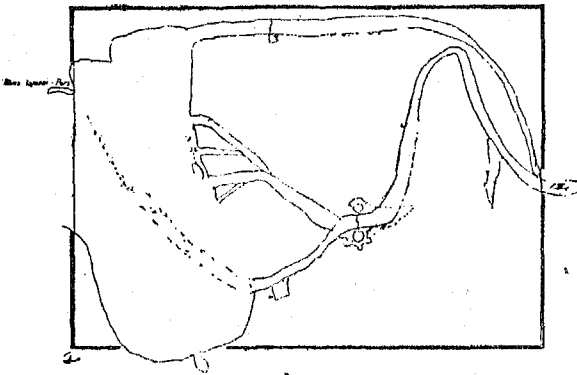
- 6) Карта Николая Пасквалини 1408 г.
- 7) » Андрея Вianко 1436 г.
- 8) » Граціоза Великаза 1480 г.
- 9) » Графа Фредуція 1497 г.

Уже изъ этого перечисленія картъ видно, насколько внимательно относились генуэзцы и венеціанцы къ изученію Азовскаго моря.

Родоначальницей русской картографіи Азовскаго моря является «Книга большому чертежу», составленная по мнѣнію Карамзина при царѣ Θεодорѣ Іоанновичѣ въ XVI столѣтіи. При царѣ Θεодорѣ Алексѣевичѣ въ 1680 г. она была вновь пересмотрѣна и дополнена.

Съ паденіемъ генуэзскаго владычества, берега Азовскаго моря переходили послѣдовательно къ татарамъ Тахтамышъ-хана и Темиръ-Аксака къ Крымскимъ ханамъ, а въ 1471 г. къ Туркамъ.

Съ 1637—1737 г. на Азовскомъ морѣ появляются донскіе казаки, а въ 1696 г. армія Петра Великаго заняла Азовъ и открыла Русскому государству выходъ въ море. Ниже приводится собственноручный снимокъ устьевъ Дона, рисованный Петромъ I-мъ въ 1695 г. во время поѣздки на лодкахъ изъ Азова къ мысу «Таганій Рогъ» (черт. I) гдѣ и была заложена Петромъ I-мъ Троицкая крѣпость и началась постройка порта.



Черт. I.

Въ царствованіе же Петра I-го была издана въ Амстердамѣ на голландскомъ языкѣ карта Азовскаго и Чернаго морей. По Прутскому договору въ 1711 г. побережье Азовскаго моря отошло къ Турціи и только съ паденіемъ Крымскаго ханства берега Азовскаго моря окончательно перешли къ Россіи. Изъ мѣропріятій Петра Великаго въ Азовскомъ морѣ нельзя не указать на заселе-

ніе посада Азова русскими переселенцами изъ низовыхъ губерній въ количествѣ до 15.000 человекъ *). Стремясь придать этимъ поселенцамъ характеръ прибрежныхъ жителей, Царь отправилъ въ апрѣлѣ 1698 г. изъ Воронежа въ Азовъ 28 карбусовъ и ладью со всеми мореходными принадлежностями, а изъ Архангельска выписалъ кормщика Ивашку Молота съ цѣлью обученія азовскихъ жителей «водяному ходу въ кормщикахъ». Въ 1702 г.

*) Эти и большая часть послѣдующихъ историческихъ данныхъ заимствованы изъ книги М. В. Поузнера «Историческій обзоръ правительственныхъ мѣропріятій для развитія русскаго торговаго мореходства».

былъ открытъ иностраннымъ судамъ доступъ къ устьямъ Дона и нѣсколько турецкихъ кораблей пришло тогда въ Азовъ. Для опыта снаряжено было и русское судно «Благое начало», отправленное съ товарами въ Турцію. Но не получивъ разрѣшенія султана на торговлю въ турецкихъ водахъ, судно это, постоявъ три недѣли подъ Керчью, вернулось въ Азовъ. Въ 1708 г. учреждены были на берегахъ Дона новыя верфи въ Тавровѣ, Ново-Павловскѣ и при р. Икорцѣ. *) Неудачная война съ Турціей, повлекшая за собою потерю Азова, приостановила дальнѣйшее развитіе русской морской торговли на Азовскомъ морѣ.

Азовское море снова входитъ въ сферу русской жизни при Аннѣ Иоанновнѣ послѣ побѣдъ Миниха надъ турецкими войсками. Однако, согласно договору, Россія не имѣла права заводить на морѣ военный или коммерческій флотъ и вся заграничная торговля должна была производиться исключительно на турецкихъ судахъ. Тѣмъ не менѣе правительство всячески стремилось къ развитію нашей морской торговли съ Западомъ черезъ южныя наши границы. Для отпуски русскихъ продуктовъ былъ избранъ Темерникъ на Дону, расположенный въ 30 верстахъ къ западу отъ Азова и туда перенесена была таможенная изба изъ Черкаска. Исключительный отпускъ товаровъ изъ Темерника былъ предоставленъ особой Компаніи изъ московскаго купца Хостатова и товарищей съ акціонернымъ капиталомъ въ 50.000 р., разбитымъ на 100 акцій по 500 р. каждая. Дѣятельность Темерникскаго порта въ это время выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Года.	Привозъ въ рубляхъ.	Вывозъ въ рубляхъ.	Всего.
1759	61.603 р.	37.843 р.	99.446 р.
1760	85.085 »	42.283 »	127.368 »
1761	115.069 »	42.651 »	157.720 »
1762	128.906 »	41.315 »	170.221 »
1763	59.662 »	43.369 »	103.021 »
1764	44.020 »	59.097 »	103.117 »
1765	49.835 »	67.466 »	117.301 »

При учрежденіи Компаніи Русское Правительство предполагало, что впоследствии удастся получить разрѣшеніе Турціи на плаваніе русскихъ судовъ въ Черномъ морѣ, но въ дѣйствительности, несмотря на неоднократныя представленія нашихъ резидентовъ, Компаніи пришлось пользоваться довольно плохими наемными турецкими судами, что сильно стѣсняло развитіе ее торговыхъ операций.

Въ царствованіе Императрицы Екатерины II по Кучукъ-Кайнарджійскому миру Россія получила наконецъ право свободнаго плаванія на собственныхъ судахъ во всѣхъ турецкихъ водахъ какъ на Черномъ морѣ, такъ

*) На всѣхъ этихъ верфяхъ съ 1695—1760 г. было построено 67 кораблей, фрегатовъ и шлюповъ и почти столько же галеръ и брадьеровъ и до тысячи бригантинъ, шнявъ и другихъ мелкихъ судовъ.

и за Дарданелами и кромѣ того приобрѣла на Азовскомъ морѣ порты Азовъ, Таганрогъ и крѣпости Керчь и Еникале. Но обстоятельство это мало повліяло на развитіе нашей морской торговли, главнымъ образомъ, по причинѣ слабой населенности южныхъ областей и отсутствія удобныхъ путей сообщенія. Идя навстрѣчу частной предпріимчивости, Правительство Екатерины II-ой допустило въ Азовскомъ морѣ значительныя льготы при взиманіи пошлинъ по специальному тарифу 1775 г., издало особую инструкцію для купцовъ съ подробнымъ расчетомъ стоимости товаровъ при отпускѣ ихъ и размѣра запродажныхъ цѣнъ въ Константинополь и опубликовало описаніе южныхъ портовъ и морей, составленное академикомъ Гельденштедтомъ. Поощряемая Государствомъ одна за другой создавались торговыя компаніи, не получавшія къ сожалѣнію дальнѣйшаго развитія и прекращавшія свою дѣятельность почти въ самомъ началѣ. Изъ числа такихъ компаній можно указать на товарищество купцовъ Владимірова, Лугинина, Пастухова и Грибанова, учрежденное въ 1763 г. съ капиталомъ въ 90.000 р., раздѣленныхъ на 180 акцій. Предпріятіе получило отъ казны адмиралтейскій фрегатъ съ полнымъ составомъ экипажа и льготы по пошлинамъ. Спустя три года возникло предположеніе объ образованіи новой компаніи съ капиталомъ въ 500.000 р., раздробленнымъ на десятирублевыя акціи; предпріятіе предполагало завязать торговыя сношенія съ Кадиксомъ, Лиссабономъ, Марселемъ и Ливорно, но къ сожалѣнію планы эти не были осуществлены. Болѣе реальныя формы приняло товарищество подъ фирмою Сидневъ, Джемсъ и К°, получившее отъ правительства денежную субсидію въ размѣрѣ 2% комиссіоннаго вознагражденія при полученіи съ Турціи контрибуціи, но торговыя операціи и этой компаніи не приняли болѣе или менѣе широкихъ размѣровъ, главнымъ образомъ, вслѣдствіе постоянныхъ недоразумѣній съ турецкими властями, всячески стѣснявшими наше заграничное плаваніе и оспаривавшими договорныя статьи Кучукъ-Кайнарджійскаго мира.

Центромъ южной морской торговли въ указанное время былъ Таганрогскій портъ, но дѣятельность его далеко не была значительна. Наибольшее число судовъ, посѣщающихъ портъ, не превышало 29, причемъ въ большинствѣ случаевъ они принадлежали турецкимъ подданнымъ. Весь оборотъ Азовскихъ портовъ выражался въ это время въ слѣдующихъ цифрахъ:

Года.	Привозъ въ рубляхъ.	Вывозъ въ рубляхъ.	ВСЕГО.
1776	87.143 р.	369.823 р.	456.966 р.
1777	83.246 »	242.118 »	325.364 »
1779	90.645 »	161.690 »	252.235 »
1780	105.471 »	130.187 »	235.658 »

Съ завоеваніемъ Крыма Русское Государство получило непосредственный выходъ въ Черное море, и съ этого времени исключительное положеніе Азовскихъ портовъ, какъ единственныхъ отпускныхъ пунктовъ нашей южной торговли, было утрачено. Тѣмъ не менѣе Правительство не оставляло своей исконной идеи насадить русское мореплаваніе на Азовскомъ морѣ и

въ 1809 г. въ цѣляхъ поощренія судостроительной дѣятельности состоялось распоряженіе объ отпускѣ особаго капитала въ 30.000 руб. для выдачи ссудъ въ размѣрѣ до 1.000 руб., срокомъ на 5 лѣтъ на постройку подвижныхъ лодокъ и мелкихъ каботажныхъ судовъ. Ссудами этими однако въ первые годы никто не воспользовался въ виду крайне сложной процедуры ихъ полученія и неудобнаго обезпеченія залогами. Почему Генералъ-Губернаторъ графъ Воронцовъ предложилъ въ 1834 году нѣсколько измѣнить порядокъ выдачи ссудъ, увеличивъ съ одной стороны размѣры самой ссуды, а съ другой, допустивъ наравнѣ съ залогами и обезпеченіе ссудъ поручительствомъ. Новыя правила, облегчивъ полученіе ссудъ на постройку судовъ, въ свою очередь недостаточно обезпечили цѣлесообразное ихъ употребленіе, вслѣдствіе чего ссудами воспользовались многія лица, не занимавшіяся вовсе судостроеніемъ.

Особой пользы означенныя ссуды не принесли и корабельный мастеръ Бухтѣевъ, объѣхавшій въ 1839 г. Азовскіе порты, въ слѣдующихъ словахъ характеризуетъ состояніе нашего мореходства и судостроенія на Азовскомъ морѣ: «суда строятся простыми крестьянами, приходящими на Донъ изъ Калужской, Орловской и Курской губерній, безъ всякаго пособія науки, по одной такъ сказать наглядности, почти безъ инструмента, съ однимъ топоромъ». По словамъ Бухтѣева многіе судовладельцы держались еще въ то время предразсудка, что судно, построенное на глазъ, т. е. безъ всякихъ чертежей и правилъ, будетъ лучше правильнаго.

Тожѣ почти подтверждаетъ и сенаторъ Жемчужниковъ, командированный на ревизію Таганрогскаго Градоначальства 6 лѣтъ спустя. По словамъ Жемчужникова въ 1845 году на Азовскомъ морѣ не было ни верфей, ни опытныхъ судостроителей. Большая часть русскихъ судовъ построена не прочно; всѣ лучшія суда приобретены заграницей. Между тѣмъ на постройку каботажныхъ судовъ мѣстнымъ жителямъ выдано было ссудъ съ 1828 г. по 1844 г. 14.869 р. 14 к., изъ коихъ взыскано обратно около 6.000 р. Неуспѣхъ ссудной операціи Жемчужниковъ объясняетъ недостаткомъ купеческихъ верфей на Азовскомъ морѣ, отсутствіемъ опытныхъ судостроителей и хорошихъ лѣсныхъ матеріаловъ. Это указаніе Жемчужникова въ сущности ничего не объясняетъ, такъ какъ вмѣсто одного апіорнаго положенія ставится другое, которое къ тому же является слѣдствіемъ перваго.

Въ дѣйствительности неуспѣхъ нашего судостроенія на Азовскомъ морѣ лежитъ много глубже и коренится какъ въ тогдашнемъ государственномъ строѣ, съ его преобладаніемъ натурального хозяйства, такъ и въ отсутствіи въ странѣ свободныхъ, дешевыхъ капиталовъ. Только наличность богатой достаточно культурной буржуазіи можетъ обезпечить развитіе и процвѣтаніе всѣхъ вообще отраслей торговли, въ томъ числѣ и мореплаванія.

Вмѣстѣ съ работами о поднятіи судостроенія на берегахъ Азовскаго моря приняты были въ половинѣ прошлаго вѣка и мѣры къ улучшенію личнаго состава судовыхъ командъ и судоводителей, съ каковою цѣлью рѣшено

было въ портахъ Азовскаго и Чернаго морей учредить цехи вольныхъ матросовъ изъ мѣщанъ и казенныхъ крестьянъ. Члены цеховъ освобождались отъ подушной подати на три года и навсегда отъ всѣхъ другихъ податей. Въ составъ цеховъ помимо русскихъ подданныхъ допускались и иностранцы. Вольные матросы обязывались находиться въ цехѣ въ теченіе десяти лѣтъ, а для изученія практики дѣла, они должны были прослужить въ Черноморскомъ флотѣ 5 лѣтъ, послѣ чего они получали патентъ на званіе опытнаго матроса. Запись желающихъ въ цехи первоначально шла довольно туго, но съ дарованіемъ имъ различныхъ льготъ число селеній, приписанныхъ къ цеху, постепенно увеличивалось, такъ въ 1895 году въ городахъ Никополѣ, Таганрогѣ и Верхнеднѣпровскѣ и разныхъ селеніяхъ Екатеринославской губерніи состояло вольныхъ матросовъ 3.702 человекъ, а въ Алешкахъ, Бердянскѣ, Феодосіи и Евпаторіи 374 человекъ; къ концу же пятидесятихъ годовъ въ Новороссійскомъ краѣ считалось 17 городскихъ и 65 сельскихъ матросскихъ обществъ.

Какъ и всѣ чисто канцелярскія мѣропріятія, практическаго значенія реформа цеховъ почти не имѣла; относительно матросскаго общества въ Таганрогѣ мѣстный Градоначальникъ сообщалъ въ 1845 году Департаменту Мануфактуръ, что въ матросскій цехъ первоначально записалось 130 человекъ грековъ, но они, получивъ паспорта для плаванія на русскихъ судахъ, не возобновляли затѣмъ ихъ. За исключеніемъ небольшого числа служащихъ въ Черноморскомъ флотѣ большинство матросовъ, принадлежащихъ къ цехамъ, записывалось въ общества лишь съ цѣлью воспользоваться льготами и занимались землепашествомъ или другими промыслами. Въ 1848 году вольныхъ матросовъ насчитывалось 10.141 человекъ; изъ этого числа въ военномъ флотѣ служило 1.229 человекъ, а на Купеческихъ судахъ всего 600 человекъ. Въ 1863 году пропорція стала еще болѣе невыгодной для торговаго флота, а именно изъ 7863 душъ цеховыхъ матросовъ въ коммерческомъ флотѣ Азовскаго и Чернаго морей служило всего 296 человекъ. Весь остальной контингентъ матросовъ состоялъ изъ иностранцевъ. Для Азовскаго моря эта пропорція была еще печальнѣе, такъ въ 1840 году изъ 383 матросовъ на купеческихъ судахъ Таганрогскаго порта было мѣстныхъ цеховыхъ всего 8. Неудача учрежденія цеховъ была признана наконецъ Правительствомъ и въ 1856 году приѣмъ матросовъ въ цехи былъ прекращенъ. Этимъ годомъ мы и заканчиваемъ краткій историческій очеркъ развитія торговаго мореплаванія на Азовскомъ морѣ, такъ какъ послѣдующія мѣропріятія Правительства найдутъ себѣ мѣсто въ дальнѣйшихъ очеркахъ.

Мелководье и обмелѣніе Азовскаго моря.

Мелководье Азовскаго моря уже издавна затрудняло свободное плаваніе по немъ. Причину все большихъ и большихъ неудобствъ, выроставшихъ по мѣрѣ роста судовъ и ихъ осадки, обыкновенно приписывали обмелѣнію моря и около этого вопроса съ годами создались мало по мало легенды.

Выясненію этихъ легендъ и установленію дѣйствительнаго значенія морскихъ и рѣчныхъ наносовъ въ Азовскомъ морѣ и посвященъ этотъ очеркъ.

Многочисленныя жалобы на частыя крушенія судовъ на Азовскомъ морѣ къ 1843 году вылились въ болѣе или менѣе опредѣленную форму, обвинявшую во всемъ постепенное обмелѣніе моря. Мнѣніе это получило довольно широкое распространеніе и народная молва подсказала даже причины пониженія глубинъ, обусловленныя будто бы балластомъ, выбрасываемымъ проходящими кораблями. Вопросъ какъ то сразу получилъ жгучій характеръ и сдѣлался предметомъ обсужденія на страницахъ журналовъ и объектомъ цѣлаго ряда мѣропріятій мѣстной администраціи. Большинство этихъ мѣръ запретительнаго характера больше стѣснили судоходство, чѣмъ достигали своей цѣли и съ введеніемъ на судахъ водяного балласта значеніе ихъ свелось къ нулю. Между тѣмъ уже въ пятидесятихъ годахъ прошлаго вѣка вѣра въ легенду о морскомъ балластѣ встрѣчала нѣкоторыя возраженія и Морское Министерство въ своей запискѣ высказывало предположеніе, что частыя крушенія судовъ не слѣдуетъ приписывать исключительно обмелѣнію моря, а правильнѣе видѣть причину ихъ въ безпрестанномъ измѣненіи уровня воды въ Азовскомъ морѣ, происходящемъ отъ измѣненія силы и направленія вѣтровъ. При подобномъ измѣненіи уровня воды, продолжаетъ записка, необходимо должны происходить течения, которыя вмѣстѣ съ Дономъ наносятъ на берегъ песокъ и илъ. Въ этотъ явленіи видѣло морское вѣдомство главную причину обмелѣнія Азовскаго моря, отрицая значеніе выкидываемаго балласта. Приведенное мнѣніе послужило толчкомъ къ научному изученію явленія и вопросъ былъ переданъ на обсужденіе Императорскаго Географическаго Общества и Академіи Наукъ. Географическое Общество, въ лицѣ своего Вице-Предсѣдателя П. П. Семенова, полагало что обмелѣніе и уменьшеніе бассейна Азовскаго моря несомнѣнно существуетъ, и что въ далекомъ будущемъ море превратится въ неплодную степь, подобную Калмыцкой степи у береговъ Маныча. Соглашаясь съ мнѣніемъ своего Вице-Предсѣдателя, Императорское Географическое Общество объяснило указанное явленіе исключительно вліяніемъ рѣчныхъ наносовъ, признавая невозможнымъ обмелѣніе моря вслѣдствіе выбрасыванія балласта, такъ какъ въ послѣднемъ случаѣ должны были бы образовываться мели на фарватерѣ, которыя однако совершенно отсутствуютъ.

Императорская Академія Наукъ также не только отвергла возможность обмелѣнія Азовскаго моря подъ вліяніемъ балласта, но и усумнилась въ размѣрахъ самаго явленія, считая, что Азовское море, за періодъ времени въ 2000 лѣтъ, измѣнилось лишь въ едва замѣтной степени. Поэтому, по мнѣнію Академіи Наукъ, надобно перестать говорить объ обмелѣніи Азовскаго моря вообще, такъ какъ даже обмелѣніе фарватера весьма маловажно и не оказываетъ никакого вліянія на судоходство. Для Таганрогскаго залива Академія признавала удлиненіе косъ и суженіе фарватера, однако далеко не въ той мѣрѣ, какъ это обыкновенно предполагаютъ. Медленный ростъ дельты Дона

объясняется, по мнѣнію Академіи, ОНО и NO вѣтрами, господствующими на Азовскомъ морѣ. Въ послѣдующей затѣмъ стадіи вопросъ объ обмелѣніи Азовскаго моря переходитъ въ періодъ изслѣдованій, которыя предпринимались, главнымъ образомъ, по порученію Императорскаго Географическаго Общества. Предварительная экспедиція подъ начальствомъ академика Бера признала, что первоначальныя соображенія Академіи Наукъ, изложенныя выше, вѣрны по существу и что берега Азовскаго моря и Таганрогскаго залива по преимуществу подвержены постояннымъ наносамъ песка, отчего вдающіяся въ море песчанныя косы постепенно увеличиваются въ своемъ объемѣ и пространство судоходной воды суживается. Осадки рѣки Дона, по мнѣнію Бера, накаплиются у береговъ и не могутъ угрожать судоходству ни теперь, ни на многія столѣтія впередъ. Уменьшеніе глубины въ Таганрогскомъ заливѣ хотя и имѣетъ мѣсто, но въ столь незначительной степени, что не угрожаетъ даже въ далекомъ будущемъ затрудненіями для мореплаванія.

Болѣе подробныя изслѣдованія Азовскаго моря съ точки зрѣнія накопленія въ немъ наносовъ были произведены, по порученію того же Географическаго Общества, Данилевскимъ въ періодъ времени съ 1866 по 1869 г. Останавливаясь на рѣчныхъ наносахъ, Данилевскій указываетъ, что наносы Кубани не достигаютъ Азовскаго моря и наращиваютъ лишь лиманы, а громадное количество осадковъ, заключающихся въ водахъ Дона въ видѣ глины и песка, осаждаются по его берегамъ и только незначительная часть ихъ достигаетъ моря. Благодаря приведенному указанію дельта Дона растетъ очень медленно, 3—4 версты въ тысячелѣтіе. Что же касается до морскихъ наносовъ, то практическое значеніе ихъ, по мнѣнію Данилевскаго, также ничтожно; весь періодъ образованія косъ и наличность существующихъ морскихъ теченій охватываетъ 3.800 лѣтъ.

Резюмируя результаты полученныхъ наблюденій, можно придти къ заключенію, что научное изученіе условій заносимости Азовскаго моря какъ Императорскимъ Географическимъ Обществомъ, такъ и Академіей Наукъ, пришло почти къ одному и тому же результату, а именно, что обмелѣніе Азовскаго моря въ историческій періодъ весьма ничтожно и не даетъ основанія опасаться за успѣшное развитіе на морѣ судоходства. Правда въ весьма отдаленномъ будущемъ, исчисляемомъ многими тысячелѣтіями, Азовскому морю угрожаетъ опасность значительно уменьшиться и обмелѣть, но для нашихъ задачъ столь отдаленные періоды не имѣютъ никакого существеннаго значенія.

Слѣдующій затѣмъ періодъ изученія Азовскаго моря носитъ болѣе частный характеръ и производится какъ отдѣльными лицами, такъ и Донскимъ гирловымъ Комитетомъ въ связи съ производимыми послѣднимъ дноуглубительными работами. Далекое не все послѣдующіе изслѣдователи соглашались съ приведенными выше результатами наблюденій Бера и Данилевскаго; такъ профессора Борисякъ и Леваковскій опредѣляли количество наносовъ, выносимыхъ ежегодно рѣкою Дономъ въ Азовское море, въ

5.896.800 куб. саж., а ежегодный подъемъ дна въ 0,0033 фута, при распределеніи наносовъ на всю площадь моря, и 1,12 футъ при распределеніи ихъ въ гирляхъ.

П. Е. Бѣлявскій, въ книгѣ «Донскія Гирля», въ 1872 году, предложилъ способъ опредѣленія степени заносимости Азовскаго моря путемъ сличенія разновременныхъ картъ. Полемизируя съ Беромъ, Данилевскимъ и Борисякомъ, Бѣлявскій признаетъ, что обмелѣніе Таганрогскаго залива чрезвычайно значительно даже за послѣднія 18 лѣтъ. Такъ, за указанный періодъ времени фарватеръ удлинился (между линіями 14 футъ) на $\frac{1}{2}$ версты между тѣмъ, какъ ширина его уменьшилась на 3 версты, почему Бѣлявскій допускаетъ, что въ недалекомъ будущемъ фарватеръ Таганрогскаго залива въ дѣйствительности обратится въ непосредственное продолженіе Донскихъ гирля, по которому плаваніе морскихъ судовъ станетъ невозможнымъ. Противъ мнѣнія Бѣлявскаго говоритъ во первыхъ самый методъ его изслѣдованій, крайне неточный и не дающій возможности придти къ какому либо выводу, а также весь послѣдующій періодъ существованія моря.

Съ образованіемъ Временной Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ въ руки послѣдней перешли и всѣ вопросы по изслѣдованію глубинъ Азовскаго моря. Но за недостаткомъ средствъ, какъ Комиссія, такъ и замѣнившій ее Отдѣлъ Торговыхъ Портовъ не производили наблюдений въ полномъ объемѣ, а ограничивались изслѣдованіемъ тѣхъ береговыхъ участковъ, въ окрестностяхъ которыхъ предполагалось приступить къ сооруженію портовъ и потому изслѣдованія эти врядъ ли могутъ внести что либо въ интересующій насъ вопросъ.

Наконецъ послѣдняя стадія вопроса объ обмелѣніи Азовскаго моря состояла въ обсужденіи его въ особой Комиссіи, учрежденной нынѣ Его Императорскимъ Высочествомъ Августѣйшимъ Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами, для разработки программы по улучшенію Азовскихъ портовъ. На первомъ засѣданіи Комиссіи проф. Соколовъ, резюмируя свои наблюденія надъ Азовскимъ моремъ, пришелъ къ заключенію, что, помимо приведенныхъ уже выше причинъ обмелѣніи моря, немаловажнымъ факторомъ является постепенное разрушеніе береговъ, обусловленное подмывами моря. Продукты разрушенія уносятся морскими теченіями и отлагаются на глубинахъ, уменьшая ихъ размѣры.

Комиссія, подробно разсмотрѣвъ всѣ имѣющіеся въ ея распоряженіи данныя, склонялась признать обмелѣніе моря незначительнымъ по крайней мѣрѣ для цѣлей торговаго мореплаванія.

Съ таковымъ предположеніемъ Комиссіи нельзя не согласиться, поскольку это касается морскихъ наносовъ, дѣятельность которыхъ, если и является значительной для нѣкоторыхъ отдѣльныхъ портовъ, гдѣ всегда къ тому же можетъ быть устранена особо принятыми мѣрами, то по отношенію ко всей площади моря наносы эти имѣютъ столь малое значеніе, что они не могутъ особенно озабочивать насъ. Значительно серьезнѣе

вопросъ о наносахъ рѣчного образованія и въ данномъ случаѣ мы полагаемъ бы нѣсколько преждевременнымъ приходить къ какимъ либо выводамъ. Дельты рѣки Дона, а въ особенности Кубани еще мало изучены и всѣ наблюденія въ ихъ предѣлахъ настолько несистематизированы, что всякіе выводы въ этомъ направленіи поневолю будутъ далеки отъ истины. Такъ рѣка Кубань лишь въ послѣдніе 2—3 года стала выбрасывать свои наносы непосредственно въ море, наполнивъ почти всѣ свои лиманы. Поэтому было бы желательно нынѣ же заняться изученіемъ устьевъ Дона и Кубани, поставивъ вопросъ, по возможности, на научную почву, и, не увлекаясь слишкомъ скороспѣлыми выводами, остановиться, по крайней мѣрѣ, на десятилѣтнемъ періодѣ наблюденій. Вопросъ этотъ чисто теоретическій, никакихъ мѣропріятій Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ онъ не содержитъ, а между тѣмъ полученные результаты, помимо несомнѣнной научной цѣнности, дадутъ возможность установить правильный взглядъ на сравнительное значеніе въ будущемъ Таганрогскаго залива и расположенныхъ въ послѣднемъ портовъ.

Краткій очеркъ судоходства на Азовскомъ морѣ.

Судоходство на Азовскомъ морѣ въ настоящее время, какъ и 100 лѣтъ тому назадъ, находится по преимуществу въ рукахъ иностранцевъ; такъ послѣднимъ принадлежатъ почти всѣ пароходы, поддерживающіе сообщеніе съ заграницей. Въ рукахъ русскихъ подданныхъ, да и то зачастую только номинально, находятся лишь каботажныя предпріятія и довольно обширный рейдовый флотъ.

Заграничныя суда, посѣщающія въ настоящее время Азовское море, представляютъ изъ себя пароходы средней вмѣстимостью въ 2.500—3.500 тоннъ и осадкою въ 22—24 фута. Въ послѣднее время западнымъ судостроеніемъ была сдѣлана попытка нѣсколько понизить осадку судовъ, посѣщающихъ мелководныя моря, не уменьшая въ то же время ихъ тоннажа. Попытка эта однако успѣха не имѣла, такъ какъ построенныя по новому плану суда, оказались недостаточно прочными. Поэтому въ настоящее время въ Азовскомъ морѣ параллельно росту тоннажа судовъ замѣчается и ростъ ихъ осадки, что въ особенности становится замѣтнымъ съ открытіемъ Керчь-Еникальскаго канала. Средній тоннажъ судовъ заграничнаго плаванія, посѣтившихъ Азовское море начиная съ 1876 года, выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

въ 1876 году	1.199 тоннъ.
» 1880 »	1.176 »
» 1885 »	1.235 »
» 1890 »	1.437 »
» 1895 »	3.725 »
» 1900 »	2.405 »
» 1901 »	2.296 »

Нѣкоторое уменьшеніе тоннажа судовъ въ 1900 и 1901 году вызвано было англо-бурской войной, благодаря которой англійскій флотъ почти не посѣщалъ Азовское море, будучи отвлеченъ для транспорта военныхъ грузовъ. Замѣнявшій англійскія суда греческій паровой флотъ состоитъ по преимуществу изъ париходовъ малой вмѣстимости.

Были въ Азовскомъ морѣ попытки примѣнить суда и значительно большаго тоннажа, какъ напримѣръ въ 5,000 и 9,000 тоннъ, но попытки эти носили случайный характеръ и не оправдали тѣхъ надеждъ, которыя возлагались на нихъ.

Каботажный флотъ Азовскаго моря состоитъ изъ пассажиро-грузовыхъ париходовъ Русскаго Общества Париходства и Торговли и Общества судоходства на Дону, Волгѣ и Азовскому морю, изъ угольнаго Маріуполь-Одесскаго флота, изъ грузовыхъ шхунъ и парусныхъ судовъ.

Русское Общество Париходства и Торговли было образовано въ 1856 году Аркасомъ и Новосельскимъ. Общество первоначально имѣло 5 париходовъ, изъ которыхъ «Донъ» въ 1857 году впервые отошелъ рейсомъ изъ Одессы въ Ростовъ за грузомъ антрацита. Париходъ этотъ сдѣлалъ однако всего два рейса, такъ какъ операція оказалась невыгодной и Общество предпочло установить для Азовскаго моря отдѣльную линію между Керчью, Бердянскомъ, Маріуполемъ и Таганрогомъ три раза въ мѣсяцъ, движеніе по которой впоследствии было увеличено до двухъ разъ въ недѣлю. Общество париходства по р. Дону, Азовскому и Черному морямъ первоначально было чисто рѣчнымъ предпріятіемъ. До 1879 года общество было связано съ Волго-Донскою желѣзною дорогою; послѣ того получило отдѣльное существованіе. Въ настоящее время, скупивъ париходное предпріятіе Стороженко, Волго-Донское Общество является монопольнымъ для второстепенныхъ портовъ Азовскаго моря, какъ напр. Темрюкъ, Ейскъ, Ахтари и пр.

Парусный каботажный флотъ на Азовскомъ морѣ состоитъ изъ небольшихъ судовъ большею частью бригаовой оснастки, съ осадкою въ полномъ грузу въ 8 футъ. Онъ употребляется какъ для каботажнаго плаванія по портамъ Азовскаго моря, такъ и для заграничнаго плаванія до береговъ Греціи включительно.

Рейдовый флотъ Азовскаго моря, предназначенный для погрузки иностранныхъ париходовъ, остаивающихся на рейдахъ, въ настоящее время состоитъ изъ паровыхъ шхунъ, буксирныхъ баржъ и безпалубныхъ лихтеровъ и дубовъ. Первый типъ работаетъ преимущественно изъ Ростова и Таганрога на Таганрогскій рейдъ; второй на тотъ же рейдъ и отчасти отъ Маріуполя и Бердянска и послѣдній отъ второстепенныхъ пунктовъ Азовскаго моря. Паровыя шхуны строятся изъ желѣза или стали, имѣютъ осадку отъ 5½ до 9 футъ, подъемную силу отъ 22.000 до 40.000 пудовъ. На этихъ судахъ перевозится на Таганрогскій рейдъ $\frac{2}{3}$ всего Азовскаго отпуса. Большемѣрные буксирныя баржи, также большею частью

металлическія, имѣютъ осадку отъ 6 до 11½ футъ, вмѣстимость ихъ отъ 15.000 до 75.000 пудовъ. Общее количество приписанныхъ къ Азовскому морю каботажныхъ судовъ по оффиціальному списку Министерства Финансовъ за 1900 годъ составляли:

- 1) 9 товаро-пассажирскихъ пароходовъ.
- 2) 25 грузовыхъ.
- 3) 43 паровыхъ судна, плавающихъ лишь между портами Азовскаго моря.
- 4) 30 мелкихъ пароходовъ.

Общая вмѣстимость паровыхъ судовъ составляетъ 39.531,75 тоннъ.

Парусный каботажъ состоитъ по тому же списку изъ 234 шхуны, свыше 20 тоннъ каждая, общою вмѣстимостью въ 19.162,98 регистровыхъ тоннъ.

Ниже приведена таблица роста Азовскаго каботажнаго флота.

Годъ	Парусныя суда.		Пароходы.		В с е г о.	
	Число.	Тоннажъ.	Число.	Тоннажъ.	Число.	Тоннажъ.
1858	—	—	—	—	304	11.992 ластва.
1867	—	—	—	—	872	27.548 »
1880	1.303	50.954 л.	45	2.432 л.	1.348	53.386 »
1890	—	—	—	—	1.210	20.329 »
1900	234	19.163 т.	107	39.532 т.	341	29.312 »

Изъ этой таблицы усматривается сильное сокращеніе за послѣднія 20 лѣтъ парусныхъ судовъ въ Азовскомъ морѣ, число которыхъ уменьшилось почти въ шесть разъ, вмѣстѣ съ чѣмъ уменьшился и тоннажъ каботажнаго Азовскаго флота почти вдвое.

Намъ кажется, что на основаніи изложеннаго можно придти къ заключенію, что въ настоящее время обычными типами судовъ для Азовскаго моря возможно признать:

- 1) заграничный пароходъ вмѣстимостью въ 2.500—3.500 тоннъ съ осадкою въ 22—24 фута;
- 2) каботажный пароходъ съ осадкою въ 8—10 футъ;
- 3) рейдовую баржу вмѣстимостью въ 40.000 пуд. и съ осадкою въ 7—8 футъ.

Всѣ остальные типы судовъ, посѣщающихъ Азовское море, въ сущности обречены на медленное вымираніе и принимать ихъ въ расчетъ при дальнѣйшемъ разсужденіи врядъ ли необходимо. Изъ трехъ приведенныхъ типовъ болѣе или менѣе неподвижными, при существующихъ условіяхъ погрузки, можно считать первый и третій. Типъ каботажнаго парохода для Азовскаго моря далеко нельзя считать еще установившимся и въ будущемъ по мѣрѣ улучшенія главнѣйшихъ портовъ возможно ожидать увеличенія его тоннажа и осадки, ограниченныхъ въ настоящее время въ своемъ ростѣ мелководьемъ Донскихъ гирлъ.

Хотя за послѣднее время дѣлались нѣкоторыя попытки увеличивать

размѣры и тоннажъ и рейдовыхъ баржъ, но врядъ ли идея эта окажется практичной. По крайней мѣрѣ первые опыты въ этой области были далеко не блестящи и мы думаемъ, что принятый нами типъ рейдовой баржи при существующихъ условіяхъ наиболѣе жизненный, ибо допускаетъ во первыхъ по своей длинѣ одновременную грузку заграничнаго парохода съ четырехъ баржъ, а во вторыхъ по величинѣ осадки позволяетъ баржѣ свободно грузиться въ мелководныхъ портахъ моря. Съ этими типами судовъ мы и будемъ считаться при дальнѣйшей оцѣнкѣ Азовскихъ портовъ.

Разсмотримъ теперь движеніе судна въ Азовскомъ морѣ, считая со времени выхода заграничнаго парохода изъ Керченскаго пролива. Иностранныя суда слѣдуютъ по Азовскому морю въ портъ назначенія большою частью подъ командою своего капитана, сдавая лоцмана въ Еникалѣ. Неопытные капитаны иногда берутъ въ помощь вольнаго лоцмана, оплачивая его услуги за свой счетъ.

Въ портъ назначенія судно останавливается на якорѣ на рейдѣ, отстоящемъ въ болѣе или менѣе значительномъ разстояніи отъ берега. Въ различныхъ Азовскихъ портахъ эти разстоянія слѣдующія: въ Геническѣ—2—4 мили; въ Бердянскѣ 6—7 миль; въ Мариуполѣ 7 миль; въ Таганрогѣ 24 мили; въ Ростовѣ 51—63 мили; въ Ахтаряхъ 11—12 миль; въ Темрюкѣ 4—5 миль.

Время, потребное на переходъ парохода изъ Керчи къ портамъ Азовскаго моря, на выполнение таможенной обрядности и подачу шкиперомъ заявленія о прибытіи въ портъ и готовности принять грузъ, въ среднемъ составляетъ 2—3 дня. Операции по погрузкѣ пароходовъ могутъ производиться съ обоихъ бортовъ одновременно 4-мя баржами, которыя доставляютъ зерно розсыпью и подаютъ его на бортъ иностраннаго парохода или въ ручную, или паровыми лебедками и кадками, вмѣстимостью отъ 30 до 36 пуд. Зерно ссыпается въ трюмъ парохода по наклонному желобу. По заявленію Ростовскаго Биржевого Комитета, при указанномъ способѣ погрузки, пароходъ вмѣстимостью въ 200.000 пуд. можетъ быть нагруженъ въ 36—48 часовъ. Но въ дѣйствительности время, потребное для окончанія всѣхъ грузовыхъ операций на рейдахъ Азовскаго моря, значительно больше и достигаетъ въ среднемъ 7—8 дней. Причины указанной задержки состоятъ: 1) въ отсутствіи достаточнаго количества рейдовыхъ судовъ, благодаря чему одновременная грузка парохода четырьмя баржами встрѣчается вообще рѣдко; 2) въ несвоевременной подачѣ груза отправителемъ, допускаемой условіями азовской чертерпартіи; 3) въ невозможности во время бурной погоды производить погрузку на незащищенныхъ рейдахъ.

Средняя продолжительность пребыванія заграничнаго парохода въ Азовскомъ морѣ, по даннымъ Комиссіи по изслѣдованію условій судоходства и состояніи торговли въ Азовскихъ портахъ, составляетъ около 10 дней для пароходовъ не перегружающихся въ Керчь-Еникальскомъ

капаль и 14 дней для остальныхъ. Въ 1901 г. отношеніе между количествомъ перваго и втораго рода пароходовъ было какъ 1 : 1,65 (203 : 334). Въ заключеніе фактической стороны судового плаванія въ Азовскомъ морѣ нельзя не привести цифровыхъ данныхъ о количествѣ заграничныхъ и каботажныхъ судовъ, посѣщавшихъ главнѣйшіе порты Азовскаго моря, начиная съ 1850 г.

Заграничное плаваніе. Приходъ судовъ.

ПОРТЫ.	1850 г.		1860 г.		1870 г.		1880 г.		1890 г.		1900 г.	
	Число судовъ.	Ласты.	Число судовъ.	Ласты.	Число судовъ.	Ласты.	Число судовъ.	Ласты.	Число судовъ.	Ласты.	Число судовъ.	Ласты.
Бердянскъ . .	86	11.183	342	43.482	777	116.080	257	38.937	242	64.959	70	27.195
Мариуполь . .	60	8.078	170	27.113	348	64.021	40	9.733	121	50.263	112	68.594
Таганрогъ . .	447	52.086	989	116.724	1.781	250.157	743	147.975	879	317.301	551	314.945
Ростовъ - на-Дону	—	—	56	527	87	1.662	50	1.395	17	422	15	413
Керчь	89	11.073	255	29.964	234	17.516	138	14.214	114	28.885	94	47.132

Въ каботажномъ плаваніи приходъ судовъ къ портамъ Азовскаго моря за тотъ же періодъ времени выразился:

Каботажное плаваніе. Приходъ судовъ.

ПОРТЫ.	1850 г.		1860 г.		1870 г.		1880 г.		1890 г.		1900 г.	
	Число судовъ.	Ласты.	Число судовъ.	Ласты.	Число судовъ.	Ласты.	Число судовъ.	Ласты.	Число судовъ.	Ласты.	Число судовъ.	Ласты.
Бердянскъ . .	108	—	433	—	679	—	869	64.366	974	108.166	724	140.622
Мариуполь . .	146	—	587	—	929	—	863	48.958	1.431	154.913	1.771	347.923
Таганрогъ . .	1.551	—	3.403	—	1.917	—	1.550	130.790	1.653	153.519	2.192	322.032
Ростовъ - на-Дону	2.462	—	3.271	—	1.772	—	2.538	156.407	2.938	269.434	3.123	381.118
Керчь	707	—	1.223	—	1.654	—	1.809	168.985	2.287	311.769	2.690	648.354
Ейскъ	77	—	262	—	725	—	752	33.061	1.123	72.816	647	55.063

Изъ разсмотрѣнія двухъ вышеприведенныхъ таблицъ можно придти къ слѣдующимъ выводамъ:

1) что за весь указанный періодъ времени наибольшую дѣятельность проявилъ Ростово-Таганрогскій рейдъ, на которомъ собственно и сосредоточивался центръ тяжести Азовскихъ морскихъ операцій;

2) что по отдѣльнымъ портамъ можно замѣтить значительное развитіе Мариупольскаго порта, главнымъ образомъ, по каботажнымъ операціямъ; развитіе это вызвано разработкой Донецкаго угля, центральнымъ портомъ для котораго сталъ Мариуполь. Наоборотъ Бердянскій портъ, начиная съ семидесятыхъ годовъ, значительно падаетъ и паденіе это продолжается прогрессивно вплоть до нашего времени, причемъ количество посѣщающихъ портъ судовъ заграничнаго плаванія за послѣднія тридцать лѣтъ уменьшилось въ десять разъ, а тоннажъ ихъ почти въ пять разъ;

3) что количество посѣщающихъ Азовское море судовъ заграничнаго плаванія за послѣднее десятилѣтіе значительно сократилось, причемъ нѣсколько сократился даже и тоннажъ ихъ, между тѣмъ какъ за предыдущее десятилѣтіе дѣятельность Азовскаго моря возрасла болѣе чѣмъ на 50% какъ по количеству судовъ, такъ и по тоннажу;

4) наконецъ, что касается каботажа, то послѣдній хотя и продолжаетъ расти, но увеличеніе его за послѣднее десятилѣтіе едва замѣтно, тогда какъ за періодъ времени съ 1880 г. по 1890 г. каботажъ Азовскаго моря увеличился почти вдвое. Здѣсь необходимо пояснить кажущуюся аномалію между абсолютнымъ ростомъ каботажа за послѣднее десятилѣтіе и сокращеніемъ почти вдвое Азовскаго каботажнаго флота за тотъ же періодъ времени. Въ дѣйствительности здѣсь никакой аномаліи нѣтъ, такъ какъ часть Азовскаго каботажнаго плаванія производится на судахъ, приписанныхъ къ портамъ Чернаго моря; такъ большая часть угольныхъ пароходовъ, посѣщающихъ Мариупольскій портъ, приписана къ Одессѣ.

На основаніи изложеннаго нельзя не придти къ заключенію, что какъ каботажное, такъ и заграничное плаваніе по Азовскому морю остановились въ своемъ ростѣ и, за исключеніемъ угольнаго Мариупольскаго каботажа, получили тенденцію къ сокращенію своихъ оборотовъ.

Причины указаннаго положенія вещей коренятся отчасти въ условіяхъ плаванія по Азовскому морю, но, главнымъ образомъ, лежатъ во всей экономической жизни страны за послѣднее десятилѣтіе; мы въ нашемъ случаѣ совершенно оставимъ въ сторонѣ вторыя причины, какъ выходящія за рамки нашего очерка, и остановимся исключительно на неудобствахъ судового плаванія и отчасти затронемъ несовершенство установившагося типа торговли; послѣднее будетъ разсмотрѣно въ слѣдующей главѣ, посвященной морской торговлѣ на Азовскомъ морѣ.

Для выясненія причинъ неудобства судового плаванія на Азовскомъ морѣ интересно прослѣдить мнѣніе по этому вопросу различныхъ лицъ и учреждений. К. Скальковскій, писавшій въ 1887 г., т. е. въ моментъ

наибольшаго развитія нашего Азовскаго мореходства, тѣмъ не менѣ признавалъ достигнутые въ то время результаты далеко недостаточными и видѣлъ значительный тормазъ для развитія нашего судоходства въ слѣдующихъ условіяхъ: 1) въ неопредѣленности портовой территоріи, благодаря чему въ портахъ постоянно происходитъ захваты и застройки необходимыхъ для мореходства мѣстъ, а городскія общественныя управленія, пользуясь неясностью правъ на портовую территорію, облагаютъ торговое мореходство разнообразными тяжелыми сборами; 2) въ отсутствіи портовой полиціи; 3) въ таможенныхъ и карантинныхъ формальностяхъ; 4) въ недостаткѣ опытныхъ въ мореплаваніи лицъ и, 5) въ неустройствѣ портовъ.

Въ качествѣ мѣръ для развитія нашего судоходства К. Скальковскій указывалъ: 1) на необходимость строгаго примѣненія статей торговаго устава, признающихъ каботажъ монополіей русскихъ подданныхъ; 2) на желательность увеличенія таможенной пошлины на суда; 3) на покровительство угольной промышленности; 4) на облегченіе выдачи ссудъ за суда и ихъ страхованія.

Какъ легко замѣтитъ, мѣры, предлагаемыя Скальковскимъ, къ сожалѣнію не всегда свободны отъ нѣкоторой тенденціозности. Наибольшаго вниманія, по нашему мнѣнію, заслуживаютъ указанія на неустройство Азовскихъ портовъ, какъ на тормазъ для развитія мореплаванія, и на неудобство таможенныхъ обрядностей. Оба эти вопроса настолько серьезны, что для разсмотрѣнія ихъ мы посвятимъ отдѣльную главу.

Комиссія для изслѣдованія условій состоянія торговли и судоходства на Азовскомъ морѣ въ 1902—1903 годахъ, въ лицѣ своего предсѣдателя М. Д. Клокачева и части членовъ, считала главнѣйшимъ недостаткомъ, парализующимъ азовское мореплаваніе, отсутствіе на морѣ глубоководнаго порта и необходимость вслѣдствіе этого производить грузовыя операціи на болѣе или менѣ открытыхъ рейдахъ. Этотъ основной вопросъ настолько привлекъ вниманіе Комиссіи, что послѣдняя видѣла въ немъ почти единственное средство, обезпечивающее правильное развитіе азовскаго судоходства, что, къ сожалѣнію, нѣсколько ссузило задачу, поставленную Комиссіи. Такой глубокий портъ проектировался въ Керчи, гдѣ долженъ былъ сосредоточиться весь экспортъ Азовскаго моря. Уменьшивъ накладные грузовые расходы мѣра эта, по мнѣнію Комиссіи, кромѣ того явилась-бы еще факторомъ быстраго развитія каботажнаго флота и даже возникновенія specialнаго флота для перевозки зерновыхъ продуктовъ, аналогичнаго угольному маріупольскому. Этотъ будущій азовскій флотъ рисуется Комиссіи въ видѣ большемѣрныхъ паровыхъ баржъ и лихтерныхъ каравановъ. Вмѣстѣ съ устройствомъ глубоководнаго порта признавалась необходимость оборудовать для цѣлей каботажа всѣ порты Азовскаго моря; такимъ образомъ, вопросъ въ сущности свелся опять таки къ улучшенію Азовскихъ портовъ. Но не всѣ члены названной Комиссіи присоединились къ приведенному постановленію. Часть ихъ подала особое мнѣніе, въ которомъ стремилась доказать,

что неблагоустройство азовскихъ портовъ имѣть второстепенное значеніе въ дѣлѣ устраненія неудобствъ азовскаго судоходства. По мнѣнію указанныхъ членовъ, непродуманный простой пароходовъ, обслуживающихъ сообщенія азовскихъ портовъ съ иностранными рынками, вызывается не погрузкою этихъ пароходовъ на открытыхъ рейдахъ, но мелководіемъ Керченскаго пролива и недостаточною глубиною прорытаго въ немъ Керчь-Еникальскаго канала. Потери отъ перегрузки товаровъ въ каналѣ указанные члены Комиссіи исчисляли въ суммѣ около 1 милліона рублей въ годъ. При опредѣленіи этой цифры—допущена была нѣкоторая арифметическая ошибка; въ дѣйствительности, стоимость перегрузочной операціи въ каналѣ и потери отъ проста пароходовъ не превышаютъ 400.000 рублей, какъ это справедливо показано М. Д. Клокачевымъ. На основаніи изложеннаго, часть членовъ Комиссіи пришла къ заключенію, что углубленіе Керчь-Еникальскаго канала до 23—24 футъ должно быть признано предпочтительнымъ передъ всѣми мѣрами, направленными къ поднятію азовскаго судоходства.

Если мы обратимся затѣмъ къ многочисленнымъ запискамъ и ходатайствамъ азовскихъ городовъ, разновремененно подымавшихъ вопросъ о поднятіи азовскаго судоходства, то замѣтимъ, что записки эти останавливаются, главнымъ образомъ, также на двухъ мѣропріятіяхъ, а именно, углубленіи Керчь-Еникальскаго канала и улучшеніи азовскихъ портовъ, причемъ вполне естественно, чего каждый городъ всячески стоитъ за устройство своего порта. Болѣе подробное разсмотрѣніе всѣхъ этихъ ходатайствъ будетъ сдѣлано въ статьѣ о развитіи азовскихъ портовъ, здѣсь же насъ интересуетъ лишь чисто принципиальный вопросъ: въ какихъ мѣропріятіяхъ усматривало русское общество и правительство возможность поднять и создать азовское мореплаваніе.

Нѣсколько въ сторонѣ отъ указанныхъ мѣръ стоитъ проектъ возрожденія азовскаго каботажнаго путемъ закрытія моря для заграничныхъ судовъ. Первоначальная идея этого проекта принадлежитъ Ланжерону; позже проектъ поддерживался многими лицами и наконецъ подымался еще недавно въ Комиссіи генераль-маіора М. Д. Клокачева. Здѣсь интересно привести мнѣніе К. Скальковскаго по поводу означеннаго проекта. «Нѣтъ почти нужды доказывать азбучную истину, говоритъ Скальковскій, что развитіе мореходства мыслимо только при развитіи торговли и все что убиваетъ торговлю никогда не можетъ служить поощреніемъ для мореходства. А каково было бы положеніе вещей при предлагаемомъ порядкѣ, опредѣлить нетрудно, ибо недавно еще проѣхать 7.500 верстъ по морямъ и океанамъ было только на 25% дороже, чѣмъ проѣхать 25 верстъ по Азовскому морю». Хотя въ настоящее время фрахты на Азовскомъ морѣ во много разъ понизились сравнительно со временемъ, когда писалъ г. Скальковскій, тѣмъ не менѣе насильственное закрытіе моря, какъ всякая запретительная мѣра въ такой отрасли народной жизни, какъ торговля, врядъ ли должна примѣняться.

Правда, Комиссія М. Д. Клокачева высказывала предположеніе, что съ устройствомъ глубоководнаго Керченскаго порта Азовское море въ силу естественныхъ причинъ закроется для заграничнаго флота, ибо послѣдному будетъ выгоднѣе производить операціи въ защищенномъ портѣ, чѣмъ на открытыхъ рейдахъ, но предположеніе это еще нельзя признать доказаннымъ въ настоящее время, такъ какъ оно основано на числовыхъ данныхъ, допускающихъ столь широкое колебаніе въ ту или другую сторону, что результаты подсчетовъ могутъ быть провѣрены исключительно опытнымъ путемъ. Въ заключеніе нельзя не указать еще на два проекта улучшенія условій судоходства въ Азовскомъ морѣ, а именно, на поднятіе уровня моря запрудой, который мы разсмотримъ ниже, и на устройство двойнаго центрального порта для Азовскаго моря: пріемнаго въ Акъ-Манаѣ и отпускнаго въ Теодосіи, соединенныхъ между собою желѣзною дорогой. Оба эти проекта болѣе интересны своею парадоксальностью.

Наконецъ въ самой широкой формѣ вопросъ объ развитіи азовскаго мореплаванія затрогивается проектами по проведенію судоходныхъ каналовъ между Каспійскимъ и Азовскимъ морями, но въ проектахъ этихъ интересы Азовскаго моря получаютъ второстепенное значеніе, и потому будетъ удобнѣе рассмотреть ихъ въ особой главѣ.

Прежде чѣмъ высказать нашъ личный взглядъ на мѣры, примѣненіе которыхъ было бы желательнымъ въ интересахъ развитія азовскаго судоходства, казалось бы необходимымъ выяснитъ возможное отношеніе государства къ интересующему насъ вопросу. Отношеніе это можетъ быть двоякое. Въ первомъ случаѣ государство, оказывая покровительство извѣстной отрасли народнаго хозяйства, въ нашемъ случаѣ Азовскому мореплаванію, стремится всѣми возможными способами облегчить его естественное развитіе, устраняя всѣ встрѣчающіяся на его пути препятствія; во второмъ случаѣ государство, признавая важное значеніе за извѣстной отраслью хозяйства и сознавая, что при существующихъ условіяхъ естественное развитіе этой отрасли или совершенно невозможно, или же будетъ идти слишкомъ медленно, стремится создать искусственныя условія, благоприятныя для ея развитія. Таково напр. отношеніе нашей государственной власти къ промышленности за весь періодъ времени ея существованія, или отношеніе къ заграничной торговлѣ правительства Іоанна Грознаго.

Если бы мы примѣнили къ Азовскому судоходству первую точку зрѣнія, то вмѣшательство государства должно было бы ограничиться въ нашемъ случаѣ лишь упорядоченіемъ и оборудованіемъ азовскихъ портовъ и облегченіемъ судового движенія по Азовскому морю, т. е. углубленіемъ Керчь-Еникальскаго канала, установкой маяковъ и знаковъ и т. п.

Мы не думаемъ однако, что торговое мореплаваніе въ Россіи настолько окрѣпло, дабы возможно было ограничиться по отношенію къ нему лишь пассивнымъ покровительствомъ, а считали бы необходимымъ, съ извѣстными

жертвами для государства стремиться къ искусственному, его насажденію. Но при этомъ мы полагаемъ, что покровительство торговому мореплаванію должно строго согласоваться съ покровительствомъ морской торговлѣ и ни въ коемъ случаѣ не приносить послѣднюю въ жертву первой, ибо это было бы равносильно убійству курицы, несущей золотыя яйца, почему мы категорически высказываемся противъ принудительнаго закрытія Азовскаго моря для иностранныхъ судовъ.

Въ этомъ очеркѣ было бы неумѣстно разсматривать вопросъ о покровительствѣ вообще русскому торговому мореплаванію, ибо задача эта во первыхъ слишкомъ широка, во вторыхъ она уже сама по себѣ настолько сложна, что требуетъ многолѣтняго изученія, мы постараемся намѣтить лишь вчернѣ тѣ мѣры, которыя повидимому могли бы поддержать азовскій каботажъ безъ ущерба для морской торговли:

- 1) упорядоченіе и оборудованіе азовскихъ портовъ;
- 2) сооруженіе на Азовскомъ морѣ глубокихъ портовъ;
- 3) углубленіе до 24—26 ф. Керчь-Еникальскаго канала.

Кромѣ того было бы весьма желательно:

4) организовать выдачу ссудъ подъ пароходы и баржи, допускающую возможность пріобрѣтать послѣднія малосостоятельнымъ лицамъ, напр. бывшимъ капитанамъ пароходовъ и пр.

5) предоставить судамъ, построеннымъ въ Россіи, различныя льготы или же возмѣщать владѣльцу разницу въ стоимости судна въ Россіи или за границей.

6) Выработать нормальныя условія классификаціи судовъ по примѣру Ллойда или Бюро-Веритасъ. Правила эти должны быть возможно широки и не стѣснять въ этой области частной инициативы. Изданіе такихъ правилъ мы считали бы необходимымъ, дабы возможное стремленіе къ удешевленію стоимости судна не влекло бы за собой ухудшеніе его морскихъ качествъ.

7) Организовать выдачу премій судостроительнымъ предпріятіямъ за тѣ или иныя мѣры, клонящіяся къ удешевленію стоимости построенныхъ въ Россіи судовъ.

8) Организовать въ портовыхъ конторахъ выдачу всѣхъ свѣдѣній, имѣющихъ то или иное отношеніе къ торговому мореплаванію и публикуемыхъ какъ у насъ, такъ и за границей.

9) Всѣчески сократить бумажную волокиту въ портовомъ дѣлѣ, упростивъ до возможнаго пользованіе всѣми портовыми устройствами.

10) Всѣми способами упростить таможенныя операціи.

11) Устроить въ одномъ изъ двухъ Азовскихъ портовъ эллинги и мастерскія для ремонта судовъ. Послѣднія желательно организовать на правѣ частной предпріимчивости лишь съ пособіемъ отъ казны.

Морская экспортная торговля на Азовскомъ морѣ.

(Фрахты, страховыя преміи и накладныя расходы въ портахъ).

Въ этомъ очеркѣ помимо изложенія организаціи морской азовской торговли будутъ приведены также всѣ тѣ накладныя расходы, которые претерпѣваетъ грузъ, какъ при слѣдованіи къ Азовскимъ портамъ, такъ и при погрузкѣ его на заграничныя пароходы. Свѣдѣнія, имѣющіяся въ нашемъ распоряженіи по данному вопросу, къ сожалѣнію далеко не полны и зачастую противорѣчатъ другъ другу, поэтому поневолѣ приходится пользоваться ими съ большою осторожностью. Съ другой стороны въ дѣйствительной жизни всѣ эти цифры варьируютъ въ довольно широкихъ предѣлахъ, какъ во времени, такъ и вслѣдствіе того или иного экономическаго состоянія рынковъ.

Въ виду изложеннаго мы далеки отъ надежды установить болѣе или менѣе неподвижныя цифры накладныхъ расходовъ по морской торговлѣ и постараемся выяснитъ лишь наиболѣе вѣроятныя предѣлы, а гдѣ встрѣтится возможность, то и среднія величины этихъ расходовъ.

Морская азовская торговля есть торговля по преимуществу хлѣбная. Болѣе четверти всего нашего хлѣбнаго экспорта отпускается съ Азовскаго моря: именно около 100 милліоновъ пудовъ изъ 388 милліоновъ, составляющихъ среднюю цифру нашего ежегоднаго вывоза за послѣднее десятилѣтіе съ 1890 по 1900 г.г. По роду хлѣба съ Азовскаго моря, главнымъ образомъ, вывозятся пшеница и ячмень, которые слѣдуютъ частью въ Англію и Голландію, частью во Францію и Италію.

Фрахты.

Въ зависимости отъ мѣста назначенія грузовъ раздѣляются два рода заграничныхъ фрахтовъ на хлѣбъ изъ Азовскаго моря: 1) одни исчисляемые въ шиллингахъ съ тонны на континентъ (т. е. въ Англію и сѣверныя государства) и 2) другіе во франкахъ за тонну на Средиземное море. Размѣры этихъ фрахтовъ колеблются въ очень широкихъ предѣлахъ какъ во времени, такъ и въ зависимости отъ рода груза и отъ того или иного состоянія европейскаго судового рынка; даже въ одно и то же время въ одномъ и томъ же портѣ фрахты эти бываютъ различны въ зависимости отъ того обстоятельства, кто является инициаторомъ предложенія: ищетъ ли экспортеръ парохода или же пароходъ предлагаетъ свои услуги для экспорта. Неудивительно потому, что различныя лица, различныя Комиссіи въ своихъ трудахъ даютъ весьма разнообразныя величины этихъ фрахтовъ, зачастую комбинируя ихъ въ томъ порядкѣ, который болѣе убѣдительно доказываетъ ихъ основную мысль. Здѣсь мы приведемъ нѣкоторые наиболѣе достовѣрные размѣры этихъ фрахтовъ, главнымъ образомъ, для пшеницы, отказываясь вывести какія либо среднія величины и оставляя отвѣтственность за достовѣрность цифровыхъ данныхъ всецѣло на первоначальныхъ источникахъ.

Инженеръ Руммель приводитъ слѣдующіе фрахты для Геническаго рейда (Матеріалы для описанія портовъ вып. XX).

I. На континентъ.

Г О Д Ы.	Фрахтъ въ шиллингахъ съ тонны.	Фрахтъ въ копѣйкахъ съ пуда.
1891 . . .	13—18	9,3 —13,2
1892 . . .	12—16	8,8 —11,8
1893 . . .	11—16	8,00—11,8

II. На Средиземное море.

Г О Д Ы.	Фрахтъ въ франкахъ съ тонны.	Фрахтъ въ копѣйкахъ съ пуда.
1891 . . .	12—24	6,0—13,8
1892 . . .	13—20	7,3—11,3
1893 . . .	10—18	5,7—11,3

Въ запискѣ членовъ Комиссіи по изслѣдованію условій судоходства и торговли на Азовскомъ морѣ Адмирала Небогатаго, Н. В. Целя и К. Я. Загорскаго приведена слѣдующая таблица заграничныхъ фрахтовъ, составленная по даннымъ Министерства Финансовъ для Таганрогскаго рейда въ копѣйкахъ съ пуда.

Г О Д Ы.	На континентъ.	На Средиземное море.
1892	12,32	—
1893	12,14	8,34
1894	10,17	7,86
1895	9,74	7,89
1896	11,22	8,73
1897	9,70	7,33
1898	11,76	9,32
1899	9,91	7,77
1900	13,10	9,92
1901	9,27	7,13
Въ среднемъ	10,04	8,27

По даннымъ Новороссійской Городской Управы, сообщеннымъ упомянутой выше Комиссіи, тѣ же фрахты были въ 1902 году для Азовскихъ

портовъ на континентъ 9 ш. 9 пен. и на Средиземное море 10 фр. 50 сант. за тонну пшеницы.

Н. И. Хвостовъ, въ своемъ докладѣ о вліяніи закона 8-го іюня 1901 года на торговлю и торговое мореплаваніе Таганрогскаго порта, приводитъ слѣдующую таблицу иностранныхъ фрахтовъ для Таганрогскаго рейда, составленную по бюллетенямъ Steaniship Brokers «Nye, Clare & Co» по мѣсяцамъ въ теченіе навигаціи трехъ послѣднихъ лѣтъ.

МѢСЯЦЫ.	Средній фрахтъ на 1 тонну на Англію и материкъ.			Средній фрахтъ на 1.000 кил. на Средиземное море (въ франкахъ).		
	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.
Апрѣль . . .	11 ш. 9 п.	{ 11 ш. 6 п. 13 ш. 6 п.	{ 10 ш. 10 ш. 6 п.	11,75—14,50	11,00—11,25	9,00—9,50
Май	14 ш.	—	{ 9 ш. 9 ш. 3 п.	13—14,50	10,75—11,75	8,25—9,75
Іюнь	{ 14 ш. 3 п. 14 ш. 9 п.	—	9 ш.	13,75—16,50	9,25—10,75	8,25—8,50
Іюль	—	9 ш. 6 п.	9 ш. 6 п.	14,50—15,50	9,00—9,25	8,50
Августъ . . .	—	{ 10 ш. 6 п. 11 ш. 6 п.	{ 9 ш. 6 п. 11 ш. 3 п.	17,00—18	11—12,50	8,50
Сентябрь . .	{ 15 ш. 20 ш.	{ 12 ш. 6 п. 13 ш.	{ 11 ш. 3 п. 12 ш. 6 п.	19—20	10,50—12,50	8,50—11,75
Октябрь . . .	{ 13 ш. 3 п. 19 ш.	{ 12 ш. 6 п. 13 ш. 3 п.	{ 11 ш. 6 п. 13 ш.	14,50—19	10,50—10,75	10,50—11,25
Въ среднемъ .	15 ш. 8 п.	12 ш.	10 ш. 6 п.	16 фр.	10 фр. 75 с.	10 фр.

Въ трудахъ Комиссіи генералъ-маіора Иванова приведена ниже слѣдующая таблица колебанія заграничныхъ фрахтовъ для Таганрогскаго рейда на пшеницу въ среднихъ ариеметическихъ величинахъ:

Г О Д Ы.	Средній Фрахтъ на континентъ въ шиллингахъ за тонну.	Средній фрахтъ на Средиземное море въ франкахъ за 1.000 кил.
1893	13	14½
1894	11¾	12
1895	11¾	11¾
1896	14½	14½
1897	11	11
1898	13¾	14
1899	11½	12½
1900	15¾	15½
1901	10½	11

Мы могли бы привести и далѣе данныхъ о заграничныхъ фрахтахъ изъ Азовскаго моря, но намъ кажется, что помѣщенныхъ таблицъ вполне достаточно для общаго представленія о размѣрахъ этихъ фрахтовъ; дать же точныя цифры среднихъ динамическихъ по заграничнымъ фрахтамъ изъ Азовскаго моря къ сожалѣнію совершенно невозможно, такъ какъ въ этой области не было собрано никакихъ мало-мальски удовлетворительныхъ статистическихъ матеріаловъ. Разсматривая приведенныя таблицы, можно придти къ несомнѣнному заключенію, что фрахты эти нѣсколько выше таковыхъ же черноморскихъ. Разница эта вызывается многими причинами, главнѣйшая изъ которыхъ обусловлена неустройствомъ азовскихъ портовъ, грузящихъ пароходы на открытыхъ, ничѣмъ незащищенныхъ рейдахъ. Практика рейдовой погрузки выработала въ свою очередь особыя условія по пайму пароходовъ, выразившіяся въ специальной чертерпартіи для Азовскихъ портовъ. По этой чертерпартіи грузитель долженъ къ определенному сроку, исчисляемому стальными днями, подать грузъ къ борту парохода. Погрузка съ баржи на пароходъ уже не касается грузителя и относится на счетъ и страхъ пароходовладѣльца. Но такъ какъ въ число стальныхъ дней входятъ и дни, назначенные на выгрузку парохода въ портъ назначенія, то грузитель отчасти отвѣчаетъ и за успѣхъ выгрузки. Напримѣръ, если стальныхъ дней выговорено 14, въ томъ числѣ четыре на выгрузку въ мѣстѣ назначенія, то грузитель, подавъ грузъ къ борту парохода на 11-ый день, будетъ отвѣчать за 1 день, если выгрузка не будетъ окончена въ 3 дня. Грузитель имѣетъ право подать грузъ и въ послѣдній стальной день, т. е. на 14-ый день и въ этомъ случаѣ онъ отвѣчаетъ за дни выгрузки, но не болѣе какъ за 4 дня.

По условіямъ же Черноморской чертерпартіи грузъ долженъ быть поданъ прямо въ трюмъ парохода въ теченіе первой половины стальныхъ дней, а вторая половина назначается на выгрузку въ портъ назначенія.

Не одна только разница условій чертерпартіи опредѣляетъ разницу въ заграничныхъ фрахтахъ Чернаго и Азовскаго морей. Несомнѣнное значеніе имѣетъ также необходимость перегружать товары въ Керчь-Еникальскомъ каналѣ *) и многія другія условія, затрудняющія судоходство въ Азовскомъ морѣ. Въ какой степени каждое изъ этихъ неустройствъ отражается на размѣрахъ фрахтовой разницы, за отсутствіемъ достаточно достовѣрнаго статистическаго матеріала, опредѣлить затруднительно. Даже сама разница Азовскихъ и Черноморскихъ фрахтовъ точно не установлена, какъ это будетъ видно изъ приведенныхъ ниже довольно разнорѣчивыхъ данныхъ. Болѣе всего сдѣлано для выясненія этой разницы Комиссіей по изслѣдованію условій судоходства и торговли на Азовскомъ морѣ. Но послѣдняя, къ сожалѣнію, не пришла къ опредѣленному выводу и разбилась

*) Стоимость перегрузки въ Керчь-Еникальскомъ каналѣ, перекошенная на весь грузооборотъ выражается приблизительно въ 0,4 к. на 1 пудъ вывозимаго изъ Азовскаго моря хлѣба.

по данному вопросу на двѣ фракціи, изъ коихъ каждая предложила свою величину разницы заграничныхъ фрахтовъ Азовскаго и Чернаго морей.

К. Скальковский для 1884 г. въ своей книгѣ «Русскій торговый флотъ и срочное пароходство на Черномъ и Азовкомъ моряхъ» приводитъ слѣдующіе размѣры разницы заграничныхъ фрахтовъ для паровыхъ судовъ: «Фрахтъ изъ Мариуполя до Лондона для пшеницы въ августѣ 1884 г. былъ 18 шилл., но возили въ томъ же году и по 14 шилл., а при каран- тинахъ фрахтъ повышался до 26 шилл. Противъ Керчи фрахтъ этотъ всегда на 4 шилл. дороже».

Инженеръ Руммель въ выпускѣ XX Матеріаловъ для описанія рус- скихъ коммерческихъ портовъ признаетъ, что иностранные фрахты изъ портовъ Чернаго моря въ среднемъ на 20% ниже фрахтовъ съ Азовскаго моря.

Ростовскій на Дону Биржевой Комитетъ опредѣляетъ эту разницу для фрахтовъ на континентъ въ 1 ш.—1 ш. 3 п. и т. д.

Ниже приведена таблица, гдѣ сгруппированы размѣры разницы ино- странныхъ фрахтовъ для Азовскаго и Чернаго морей въ копѣйкахъ на пудъ съ указаніемъ источника ихъ заимствованія.

И С Т О Ч Н И К И.	Разница на кон- тинентъ.	Разница на Средиземное море.
Ростовскій на Дону Комитетъ Торговли и Мануфактуръ для 1874 г.	4 к.	—
К. Скальковский для 1884 г. между Мариуполемъ и Керчью . . .	3 к.	—
М. П. Федоровъ между Таганрогскимъ рейдомъ и Одессой	2,64 к.	1,50 к.
Инженеръ Руммель для 1892 г.	—	2,3 к.
Ростовскій на Дону Биржевой Комитетъ для 1902 г.	³ / ₄ к. до 1 к.	—
Русское Общество вывозной торговли для весны 1902 г.	³ / ₄ к.	—
Тоже для осени 1902 г.	1,5 к.	—
Журналъ «Море и его жизнь»	1,5 к.	—
Таганрогскій Комитетъ Торговли и Мануфактуръ для 1902 г. . .	1 к.	1 к.
Таганрогскій Городской Голова 1902 г.	1,2 к.	—
Мариупольская Городская Управа	1,2 к.	—
Геническая таможенная застава.	1,5 к.	—
В. В. Надпорожскій	1,15 к.	0,92 к.
Записка Совѣта Съезда Горнопромышленниковъ (инж. Подгаецкій).	1,63—2,23 к.	—
Данныя Министерства Финансовъ за періодъ времени съ 1892 г. по 1901 г., среднія величины.	4,8 к.	1,24 к.

И С Т О Ч Н И К И.	Разница на кон- тинентъ.	Разница на Средиземное море.
Небогатовъ, Пель и Загорскій члены Комисси по изслѣдованію условій судоходства въ Азовскомъ морѣ.	2 к.	1 к.
Торгово-Промышленная Газета за 1901 г.	1,7 к.	1,7 к.
«Shipping Gazette Weekly Summary» за июль и июль 1902 г.	1,4 к	—
Ростовскій Городской Голова въ статьѣ о значеніи устройства глубокаго канала къ устью р. Дона.	2,25 к.	—
Комисси по изслѣдованію условій судоходства въ Азовскомъ морѣ въ лицѣ Предѣдателя М. Д. Клокачева и членовъ Бернера и Будяловскаго.	2,48 к.	1,24 к.
Особое Совѣщаніе въ Таганрогѣ 4 и 18 января 1902 г.	0,8—1,2 к.	—
Пачальникъ Таганрогскаго порта П. I. Хвостовъ	¾ к.—2¼ к.	—

Резюмируя приведенныя данныя, можно съ достаточной степенью достовѣрности принять разницу между Азовскими и Черноморскими фрахтами для грузовъ, слѣдующихъ на континентъ въ 1.5—2 к. на пудъ, а для грузовъ, слѣдующихъ въ Средиземное море 0.8—1.10 к. на пудъ провозимаго груза.

Вторымъ накладнымъ расходомъ, ложащимся на грузъ, слѣдующій по Азовскому морю, являются страховыя преміи. Преміи эти взимаются по генеральному полису отъ берега до берега, т. е. нераздѣльно за перевозку грузовъ на каботажномъ суднѣ и на морскомъ пароходѣ изъ всѣхъ портовъ Азовскаго моря въ одинаковомъ размѣрѣ. Ставки страховой преміи раздѣляются на лѣтнія и зимнія. Лѣтній періодъ по Скальковскому считался съ 1 апрѣля по 1 октября, а зимній съ 1 октября по 1 апрѣля. Въ настоящее время, по даннымъ Особой Комисси по изслѣдованію условій судоходства въ Азовскомъ морѣ, лѣтняя премія взимается съ 1 апрѣля по 31 августа, а зимняя съ 1 сентября по 31 марта. Въ размѣрахъ ставокъ страховыхъ премій за послѣднія 15 лѣтъ замѣчается нѣкоторое сокращеніе, въ чемъ можно убѣдиться изъ прилагаемой таблицы ставокъ для Одессы для паровыхъ судовъ.

Страховыя
преміи.

СЛѢДОВАНИЕ ГРУЗА.	З и м н и я.		Л ѣ т н и я.	
	1884 г.	1901 г.	1884 г.	1901 г.
На Лондонъ и порты континента.	1¼%—2%	¾%—1¼%	½%—1%	¼%
На Средиземное море.	¾%—1%	5/8%	½%—5/8%	¼%

Для грузовъ, идущихъ изъ портовъ Азовскаго моря, страховыя преміи нѣсколько выше. Ростовскій Городской Голова Горбачевъ опредѣляетъ, очевидно, ошибочно, разницу въ страховыхъ преміяхъ для Азовскаго и Чернаго морей въ $\frac{3}{4}$ к. съ пуда. Особое Совѣщаніе въ Таганрогѣ въ засѣданіи 4—18 января 1902 г. исчисляло болѣе правильно эту разницу для пшеницы въ $1-1\frac{1}{2}$ к. съ четверти.

Начальникъ Таганрогскаго порта Н. І. Хвостовъ въ своемъ годичномъ отчетѣ за 1902 г. приводитъ слѣдующую таблицу страховыхъ премій для Азовскаго моря въ процентахъ стоимости товара:

М Ѣ С Я Ц Ы.	На Средиземномъ морѣ.	На континентѣ.
Съ 1 по 15 марта	$\frac{9}{16}\%$	$\frac{3}{4}\%$
Съ 16 по 31 марта.	$\frac{1}{2}$	$\frac{5}{8}$
Съ 1 апрѣля по 31 августа. . . .	$\frac{2}{8}$	$\frac{5}{8}$
Съ 1 по 15 сентября	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$
Съ 16 по 30 сентября.	$\frac{9}{16}$	$\frac{7}{8}$
Съ 1 по 15 октября	$\frac{5}{8}$	$1\frac{1}{8}$
Съ 16 по 31 октября.	$\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{2}$

Сравнивая цифровыя данныя приведенной таблицы съ страховыми ставками для Одессы и замѣчая, что средняя лѣтняя премія для Азовскаго моря можетъ быть принята въ $\frac{5}{8}\%$ на континентѣ, а $\frac{1}{2}\%$ на Средиземное море, а средняя зимняя премія въ $1\frac{1}{6}\%$ на континентѣ и $\frac{5}{8}\%$ на Средиземное море, можно опредѣлить разницу, въ процентахъ стоимости товара, между Азовскими и Черноморскими страховыми ставками

- 1) на континентѣ
 - лѣтняя — $\frac{1}{8}\%$
 - зимняя — $\frac{1}{6}$
- 2) на Средиземное море
 - лѣтняя — $\frac{1}{6}$
 - зимняя — 0

Примѣняя эту разницу къ пшеницѣ, стоимость которой въ среднемъ составляетъ 9 р. за четверть, опредѣлимъ превышеніе Азовской страховой преміи надъ Черноморской въ суммѣ отъ 1 до $\frac{1}{2}$ к. съ четверти, что почти соответствуетъ цифровымъ даннымъ Таганрогскаго Особаго Совѣщанія. По заявленію Н. І. Хвостова почти всѣ страховки грузовъ, слѣдующихъ за границу, производятся въ иностранныхъ страховыхъ обществахъ, такъ какъ заграничныя покупатели такую страховку ставятъ непрѣмѣннымъ условіемъ сдѣлки.

Что же касается до страховки каботажных судовъ Азовскаго моря, то послѣдняя, по заявленію Н. І. Хвостова, страхуются преимущественно въ русскихъ страховыхъ обществахъ. Страховая премія для Азовскаго моря до Керчи включительно выражается за навигацію отъ 3,6% до 4% стоимости судна, безъ возврата премии за зимніе мѣсяцы, если навигація прекращается. Однако нѣкоторые судовоозяева предпочитаютъ производить страховку своихъ судовъ въ Англійскомъ Ллойдѣ, преміи котораго меньше русскихъ.

Вопросъ о размѣрахъ накладныхъ расходовъ въ портахъ Азовскаго моря наиболѣе затруднительный изъ всѣхъ: во первыхъ потому, что расходы эти даже при самомъ добросовѣтномъ отношеніи къ нимъ очень трудно уловимы, а во вторыхъ неопредѣленность и измѣняемость расходовъ допускаетъ широкую возможность преднамѣреннаго искаженія ихъ съ цѣлью подтвержденія того или иного, зачастую предвзятаго, положенія. Мы постараемся прослѣдить накладные расходы въ портахъ Азовскаго моря послѣдовательно, начиная съ Керчи и направляясь далѣе на востокъ, причемъ, гдѣ это будетъ возможно, нами будетъ указано, насколько тѣ или иныя улучшенія порта отразились на размѣрахъ его накладныхъ расходовъ.

А. Керченскій портъ. Керченскій портъ почти не имѣетъ никакихъ портовыхъ устройствъ, если не считать построенныхъ городомъ деревянныхъ пристаней, сдаваемыхъ большею частью въ аренду парходнымъ обществамъ. Заграничные пароходы останавливаются на рейдѣ въ разстояніи отъ 3½ до 6 миль отъ берега. Подвозъ хлѣбныхъ грузовъ къ нимъ производится на лихтерахъ вмѣстимостью отъ 3 до 10 тысячъ пудовъ въ мѣшкахъ и розсыпью, причемъ зерно нагружается на иностранные пароходы ручнымъ способомъ—корзинами. При такомъ способѣ погрузки пароходъ въ 2000 тоннъ вмѣстимости грузится на рейдѣ, при благопріятной погодѣ въ среднемъ 5 сутокъ, при неблагопріятной же погодѣ до 10 сутокъ и даже болѣе.

При указанныхъ условіяхъ накладные расходы въ Керченскомъ портѣ не могутъ быть низкими. О точныхъ размѣрахъ этихъ расходовъ мы не имѣемъ никакихъ данныхъ, такъ какъ вопросъ этотъ къ сожалѣнію не былъ затронутъ ни изысканіями инженера Руммеля, ни комиссіями по улучшенію Азовскихъ портовъ. Приблизительная цифра накладныхъ расходовъ въ Керченскомъ портѣ можетъ быть получена на основаніи слѣдующихъ соображеній: въ трудахъ комиссіи генераль-маіора Клокачева встрѣчается указаніе, что расходы по береговымъ операціямъ въ Керчи, считая уплаты: по найму магазина, насыпкѣ въ мѣшки, взвѣшиванію и доставкѣ зерна на баржи, составляютъ 10 к. на четверть. Въ составъ этихъ расходовъ не входитъ: 1) доставка зерна къ амбарамъ, 2) потеря зерна при доставкѣ его къ борту парохода, 3) фрахтъ на рейдѣ, 4) пошудный

сборъ и 5) прокатъ мѣшковъ. Такъ какъ хлѣбъ поступаетъ въ Керчь почти исключительно гужемъ и доставляется къ амбарамъ обыкновенно продавцомъ, то расходъ по этой доставкѣ не является собственно портовымъ накладнымъ для Керчи. *) Потеря зерна при доставкѣ его къ борту парохода можетъ быть принята, по примѣру Таганрогскаго порта, въ 4 к. на четверть. Фрахтъ баржи на рейдъ по даннымъ особой записки Контръ-Адмирала Небогатова, Д. С. С. Пеля и С. С. Загорскаго составляетъ въ Керчи 9—10 к. Попудный сборъ на четверть составитъ 2½ к. и прокатъ или расходы по заготовленію мѣшковъ, на основаніи данныхъ для Таганрога, 4 к. На основаніи изложеннаго накладные расходы въ Керченскомъ портѣ выразятся на 1 четверть зерна:

1) сыпка въ амбары, храненіе въ амбарахъ, насыпка въ мѣшки, взвѣшиваніе и доставка зерна на баржи	3+10 к.	13	к.
2) потеря зерна при доставкѣ его къ борту парохода.		4	»
3) фрахтъ баржи на рейдъ.		10	»
4) попудный сборъ		2½	»
5) прокатъ мѣшковъ		4	»
<hr/>			
Итого на 10-ти пуд. четверть		33½	к.

или около 3,3 к. на пудъ.

Б. Геническій портъ. Хлѣбъ поступаетъ къ Геническому порту также преимущественно гужемъ, скупаются мѣстными экспортными фирмами и мелкими агентами и складывается въ амбары, расположенные въ разныхъ пунктахъ мѣстечка. Заграничные пароходы останавливаются на рейдѣ, отстоящемъ на 2—4 мили отъ берега. Къ борту парохода хлѣбъ доставляется въ мѣшкахъ на баржахъ и дубахъ. Въ последнее время съ углубленіемъ подхода къ Геническому порту до 12 футъ въ качествѣ рейдоваго флота начинаютъ служить желѣзныя паровыя баржи обычнаго Азовскаго типа:

Накладные расходы въ Геническомъ портѣ въ 1893 г. инженеръ Руммель опредѣляетъ въ слѣдующихъ цифрахъ на десятипудовую четверть:

а) сыпка зерна съ телѣги въ амбаръ.	3	к.
б) доставка изъ городскихъ амбаровъ къ пристани и погрузка на дубъ	9	»
в) фрахтъ дуба на рейдъ	12,в—22,в	»
<hr/>		
Итого	24,в—34,в	к.

*) Сыпка же зерна можетъ быть принята по примѣру другихъ Азовскихъ портовъ въ 3 к. съ четверти.

Въ настоящее время, благодаря устройству морского канала, фрахты на рейдъ въ Геническомъ портѣ значительно понизились и не превышаютъ 7 к. съ четверти ¹⁾. Что же касается до другихъ накладныхъ расходовъ, то размѣры ихъ повидимому также сократились, ибо комиссія генераль-маіора Клокачева исчисляеть береговые расходы въ Геническомъ портѣ въ 7 к. съ пуда.

Мы полагаемъ, что съ достаточною долею достовѣрности можно опредѣлить накладные расходы въ Геническомъ портѣ въ слѣдующей цифрѣ на десятипудовую четверть:

1) ссыпка зерна въ амбаръ, храненіе въ амбарахъ, насыпка въ мѣшки, взвѣшиваніе и доставка зерна къ пристани 3+7 к.	10	к.
2) погрузка зерна на баржи	3	»
3) фрахтъ баржи на рейдъ	7—15	»
4) потери зерна при доставкѣ его къ борту парохода	4	»
5) попудный сборъ	2 ¹ / ₂	»
6) прокатъ мѣшковъ и пр. расх.	4	»
<hr/>		
Итого	31 ¹ / ₂ —39 ¹ / ₂	к.

В. Бердянскій портъ. Хотя Бердянскій портъ и имѣетъ желѣзнодорожное сообщеніе, но дорога не доходитъ до самаго порта и кромѣ того значительная часть зерна слѣдуетъ въ портъ гужемъ. Иностранные пароходы останавливаются на рейдѣ, который находится въ 6—7 миляхъ отъ порта. Зерно на рейдъ доставляется въ баржахъ и лихтерахъ и грузится на пароходы помощью кадокъ и наклоннаго желоба. Амбары удалены отъ берега, благодаря чему накладные расходы въ портѣ довольно значительны. Комбинируя эти расходы по принятой нами выше схемѣ и дополняя недостающіе расходы по аналогіи съ другими портами, можно приблизительно остановиться на слѣдующей средней цифрѣ накладныхъ расходовъ для Бердянскаго порта:

1) ссыпка и храненіе въ амбарахъ, насыпка въ мѣшки и взвѣшиваніе	7	к. ²⁾
2) доставка зерна въ трюмъ каботажнаго судна изъ амбаровъ	10	» ³⁾
3) разные мелкіе расходы на мѣшки	2 ¹ / ₂	» ³⁾

1) Записка Г.г. Небогатова, Пела и Загорскаго.

2) По аналогіи Таганрога.

3) По даннымъ Бердянскихъ экспортеровъ (Комиссіи г. м. Клокачева).

4) потеря зерна при доставкѣ къ борту парохода	4	к.
5) попутный сборъ	2 ¹ / ₂	»
6) фрахтъ баржи на рейдѣ	8—15	»
<hr/>		
Итого	34—39	к.

Г. Мариупольскій портъ. Зерно доставляется въ Мариупольскій портъ или подводами изъ городскихъ амбаровъ, или крытыми вагонами по желѣзной дорогѣ. На иностранные пароходы грузится въ ручную въ мѣшкахъ. Благодаря углубленію Мариупольскаго порта до 18 ф., а мѣстами и до 21 фута, заграничные пароходы могутъ получать непосредственно у набережной до $\frac{2}{3}$ всего груза. Остальной грузъ они принимаютъ на рейдѣ, отстоящемъ отъ порта на 7 миль. На рейдѣ зерно доставляется лихтерами и баржами изъ городского порта у р. Кальміусь.

По даннымъ инженера Щуки за послѣднее время обнаруживается со стороны экспортеровъ стремленіе сосредоточить весь хлѣбный экспортъ въ портъ у Зинцевой балки, причемъ за недостаткомъ амбаровъ зерно складывается близъ набережной въ мѣшкахъ высокими штабелями подъ открытымъ небомъ. Въ настоящее время болѣе половины хлѣба грузится уже въ новомъ портѣ, а именно 8 миллионѣвъ изъ 15 миллионѣвъ пудовъ.

При указанныхъ условіяхъ опредѣлить накладные расходы на хлѣбъ въ Мариупольскомъ портѣ довольно затруднительно, въ особенности при погрузкѣ его черезъ новый портъ. При погрузкѣ же черезъ городской портъ накладные расходы приблизительно выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ: на десятипудовую четверть:

1) ссыпка и храненіе зерна въ амбарахъ отъ	4 — 5	к.
2) наборка зерна въ мѣшки, перевозка изъ города на пристань и погрузка на лихтера или дубы	14	»
3) фрахтъ баржи на рейдѣ	7,5—10	»
4) потеря зерна при доставкѣ на рейдѣ	4	»
5) попутный сборъ	2 ¹ / ₂	»
6) прокатъ мѣшковъ и пр. расх.	2—4	»
<hr/>		
Итого	34—39 ¹ / ₂	к.

Д. Таганрогскій портъ. Хлѣбъ въ Таганрогскомъ портѣ грузится на рейдѣ, отстоящемъ отъ берега на разстояніи 25 миль. Къ борту заграничнаго парохода зерно доставляется паровыми и не паровыми баржами обычнаго Азовскаго типа. Накладные расходы въ портѣ, благодаря неудобному расположенію амбаровъ и значительной отдаленности рейда, сравнительно велики и по принятой нами схемѣ могутъ быть опредѣлены на десятипудовую четверть:

А) При слѣдованіи зерна желѣзной дорогой.

1) подвозка съ вокзала въ амбары	10—12	к.
2) доставка изъ амбаровъ въ портъ	15—17	»
3) наборка въ мѣшки	2	»
4) потеря зерна при перевозкѣ съ вокзала	4	»
5) потеря зерна при доставкѣ къ борту заграничнаго парохода	4	»
6) храненіе зерна въ амбарахъ	2	»
7) фрахтъ на рейдъ	14	»
8) попудный сборъ	2 ¹ / ₂	»
9) прокатъ мѣшковъ и пр. расх.	4	»
<hr/>		
Итого	57 ¹ / ₂ —61 ¹ / ₂	к.

В) При слѣдованіи зерна гужемъ.

1) ссыпка и храненіе въ амбарахъ	5	к.
2) наборка зерна въ мѣшки	2	»
3) доставка зерна изъ амбаровъ въ портъ	15—17	»
4) потеря зерна при перевозкѣ	4	»
5) фрахтъ на рейдъ	14	»
6) прокатъ мѣшковъ и пр. расходы	4	»
7) попудный сборъ	2 ¹ / ₂	»
<hr/>		
Итого на четверть	46 ¹ / ₂ —48 ¹ / ₂	к. *)

Ростовскій на Дону портъ. Зерно грузится на иностранные пароходы на Таганрогскомъ рейдѣ, отстоящемъ отъ Ростовскаго порта на 60 миль. На рейдъ зерно доставляется паровыми и буксирными баржами обычнаго Азовскаго типа.

Накладные расходы въ портѣ на десятипудовую четверть слѣдующіе:

А) Грузъ поступаетъ по желѣзной дорогѣ.

1) выгрузка въ амбаръ	6	к.
2) храненіе въ амбарѣ	6	»
3) насыпка въ мѣшки	2	»
4) погрузка изъ амбара на рейдовое судно	5	»
5) потеря зерна при перевозкѣ	4	»
6) фрахтъ на рейдъ	14	»
7) попудный сборъ	2 ¹ / ₂	»
8) прокатъ мѣшковъ и пр. расх.	4	»
<hr/>		
Итого	43 ¹ / ₂	к.

*) М. П. Федоровъ для 1887 года даетъ накладные расходы въ Таганрогѣ приблизительно по той-же схемѣ въ 4,8 до 7,2 съ пуда.

В) Грузъ поступаетъ въ портъ гужемъ.		
1) выгрузка въ амбаръ	3	к.
2) храненіе въ амбарѣ	6	»
3) насыпка въ мѣшки	2	»
4) погрузка на баржу изъ амбара	5	»
5) потеря зерна при перевозкѣ	4	»
6) фрахтъ на рейдъ	14	»
7) попутный сборъ	2 ¹ / ₂	»
8) прокатъ мѣшковъ и пр. расх.	4	»
<hr/>		
Итого	40 ¹ / ₂	к. *)

Ж. Ейскій портъ. Хлѣбные грузы въ Ейскомъ портѣ, какъ и въ двухъ предыдущихъ портахъ, поступаютъ на Таганрогскій рейдъ, на который они доставляются буксирными и паровыми баржами.

Накладные расходы въ портѣ для 1893 года приведены въ экономическихъ изысканіяхъ Ейскаго порта, составленныхъ Ф. А. Щербиною, и выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ на десятипудовую четверть:

1) гужевая доставка хлѣба между пристанью и городомъ	20—27	к.
2) нагрузка хлѣба съ дорогъ на дубы	2	»
3) провозъ на дубахъ къ баржѣ	7—10	»
4) фрахтъ баржи до рейда	15—25	»
5) сборы въ ¹ / ₂ к. съ пуда	5	»
6) расходы на мѣшки и пр.	1	»
<hr/>		
Итого	50—70	к.

Здѣсь не выяснены расходы на храненіе хлѣба въ амбарахъ и потеря зерна при перевозкахъ. Кромѣ того нѣкоторые расходы, какъ напр. полукопѣчный сборъ, въ настоящее время нѣсколько уменьшились. Тѣмъ не менѣе накладные расходы Ейскаго порта весьма значительны, что въ сильной степени вызывается необходимостью дважды перегружать грузъ въ моръ: первый разъ на Ейскомъ рейдѣ съ дубовъ на баржи и во второй разъ на Таганрогскомъ рейдѣ съ баржъ на иностранные пароходы. Съ окончаніемъ строящагося нынѣ каботажнаго порта необходимость двойной перегрузки будетъ избѣгнута, что вѣроятно значительно понизитъ накладные расходы въ портѣ.

Въ настоящее время эти расходы по принятой нами схемѣ съ достаточнымъ приближеніемъ могутъ быть выражены въ слѣдующихъ цифрахъ на десятипудовую четверть:

1) выгрузка зерна въ амбаръ	2	к.
2) храненіе въ амбарѣ	2	»

*) М. П. Федоровъ даетъ для 1887 года накладные расходы для Ростова на Дону приблизительно по той-же схемѣ въ 3,62 до 5,43 коп. съ пуда.

3) доставка зерна изъ городскихъ амбаровъ къ экспортнымъ амбарамъ съ насыпкою въ мѣшки и перевѣскою	10—15	к.
4) доставка хлѣба на подводахъ изъ экспортныхъ амбаровъ съ погрузкою на дубъ	6	»
5) доставка на дубахъ къ барикамъ.	6—10	»
6) доставка на баржахъ на Таганрогскій рейдъ	15—25	»
7) портовые сборы	2½	»
8) потеря зерна при перевозкѣ его	4	»
9) мѣшки и пр. расходы	2	»
Итого . . . 49½—68½ к.		

3. Темрюкскій портъ. Хлѣбные грузы въ Темрюкскомъ портѣ поступаютъ въ настоящее время частью гужемъ, частью рѣкою Кубанью въ расположенные въ городѣ амбары, откуда на специальныхъ дубахъ буксируются къ косѣ Голенькой. Здѣсь зерно перегружается на полуморской флотъ и слѣдуетъ на рейдъ для погрузки на иностранные суда.

Накладные расходы по нашей схемѣ выражаются въ слѣдующихъ величинахъ (Руммель. XX выпускъ Мат. для оп. русск. комм. порт.):

1) выгрузка зерна въ амбары	10	к.
2) очистка и взвѣшивание зерна и накладка въ мѣшки	7	»
3) наемъ магазиновъ	5	»
4) расходы на мѣшки	2—3	»
5) доставка къ борту иностр. парохода	15—25	»
6) потеря зерна	4	»
7) портовые сборы	2½	»
Итого 25½—56½ к.		

Группируемъ приведенныя цифровыя данныя въ таблицу:

Таблица накладныхъ расходовъ въ Азовскихъ портахъ.

НАЗВАНІЕ ПОРТОВЪ.	Разстояніе до рейдовъ въ миляхъ.	Накладные расходы на четверть.	Примѣчаніе.
Керчь	3½—6	33½ к.	
Генгическъ	2—4	31½—39½ к.	
Бердянскъ	6—7	34—39 к.	
Мариуполь	7	34—39½ к.	

НАЗВАНІЕ ПОРТОВЪ.	Расстояніе до рейдовъ въ миляхъ.	Накладные расходы на четверть.	Примѣчаніе.
Таганрогъ	25	46½—48½ к.	По жел. дор. 57½—61½ к.
Ростовъ-на-Дону.	51—63	40½ к.	По жел. дор. 43½ к.
Ейскъ.	23	49½—68½ к.	
Темрюкъ	4—5	45½—56½ к.	
Феодосія	—	25 к.	
Новороссійскъ	—	24 к.	
Нью-Йоркъ	—	12 к.	

Изъ рассмотрѣнія этой таблицы легко замѣтить, что главнѣйшими факторами, увеличивающими накладные расходы въ портахъ являются: во первыхъ удаленность амбаровъ отъ порта и во вторыхъ необходимость производить погрузку на открытомъ рейдѣ. Наибольшій накладной расходъ изъ всѣхъ Азовскихъ портовъ падаетъ на Ейскъ и Темрюкъ, гдѣ амбары значительно удалены отъ берега и гдѣ зерно выдерживаетъ двѣ рейдовые перегрузки. За ними слѣдуетъ Таганрогъ съ своими отдаленными отъ порта амбарами, наоборотъ въ Ростовѣ, гдѣ амбары близки къ берегу, накладной расходъ сравнительно невеликъ, хотя храненіе въ амбарахъ въ виду незначительнаго ихъ количества и обходится дороже, чѣмъ въ другихъ портахъ.

Сравнивая накладные расходы Азовскихъ портовъ съ таковыми же въ ближайшихъ черноморскихъ портахъ Феодосіи и Новороссійскъ, нельзя не отмѣтить значительную разницу между ними, обусловленную, главнымъ образомъ, двумя указанными выше причинами. Замѣчая, что съ устройствомъ Азовскихъ портовъ возможно ожидать пониженія береговыхъ расходовъ въ нихъ до уровня Черноморскихъ, и принимая средній хлѣбный экспортъ Азовскаго моря въ 100,000,000 пудовъ, легко опредѣлить, что ежегодныя потери нашей хлѣбной торговли только отъ неустройства Азовскихъ портовъ выражаются въ крупной суммѣ 2.000.000 р., не считая потерь отъ разницы заграничныхъ фрахтовъ и отъ повышенныхъ страховыхъ премій. Общая же потеря хлѣбной торговли много превышаетъ 3.000.000 р. въ годъ, т. е. другими словами въ интересахъ государства было бы экономически допустимо затратить на Азовское море съ цѣлью устраненія всѣхъ его неурядицъ одновременно отъ 40 до 60.000.000 рублей.

Заключивъ статью о накладныхъ расходахъ въ Азовскихъ портахъ нельзя не отмѣтить, что при выясненіи портовыхъ расходовъ по хлѣбному Азовскому экспорту, мы суммировали лишь тѣ изъ нихъ, которые имѣютъ

песомибно портовый характер, и исключили все расходы, какъ напр. маклерскіе, агентскіе и пр., которые хотя и являются накладными на хлѣбъ, но зависятъ не столько отъ того или иного состоянія порта, сколько вообще отъ организациі хлѣбной торговли. Далѣе при вычисленіи накладныхъ расходовъ въ Азовскихъ портахъ мы придерживались строго опредѣленной схемы, благодаря чему въ каждомъ портѣ имѣли дѣло съ одними и тѣми же группами расходовъ, что дало возможность сравнивать ихъ между собою. Последнее обстоятельство обыкновенно упускалось изъ виду предшествующими изслѣдователями, почему зачастую сравнивались величины абсолютно несравнимыя между собою, такъ какъ въ одномъ портѣ накладные расходы опредѣлялись по одной схемѣ, а въ другомъ по совершенно иной. Къ сожалѣнію, въ эту ошибку впали и обѣ фракціи членовъ Особой Комиссіи по изслѣдованію условій состоянія торговли и судоходства на Азовскомъ морѣ.

Недостаточно критическое отношеніе къ предмету заставило В. В. Надпорожскаго даже придти къ довольно парадоксальному выводу, а именно, что накладные расходы въ неблагоустроенныхъ Азовскихъ портахъ ниже таковыхъ же въ портахъ, болѣе благоустроенныхъ—Черноморскихъ.

Организациа хлѣбной торговли на Азовскомъ морѣ.

При составленіи бѣлаго очерка организациі нашей хлѣбной торговли на Азовскомъ морѣ мы пользовались запискою Министерства Финансовъ о правильной организациі хлѣбной торговли въ Россіи, а также приложенными къ ней матеріалами.

Согласно указанныхъ источниковъ, два главныхъ двигателя хлѣбнаго экспорта : заключеніе сдѣлки и сдача товаровъ, до сихъ поръ всецѣло находятся въ рукахъ иностранцевъ. Продажа за границу зерновыхъ продуктовъ производится русскими экспортерами черезъ посредство заграничныхъ агентовъ - комиссіонеровъ. Телеграфное предложеніе русскаго экспортера, называемое оффертою, агентъ обрабатываетъ на своей заграничной биржѣ и результатъ сообщаетъ телеграммою же своему довѣрителю. По установившемуся обычаю русскій экспортеръ свое предложеніе дѣлаетъ утромъ, когда ему еще неизвѣстна, руководящая на міровомъ рынкѣ, цѣна Нью-Йоркской биржи, и почти сутки связанъ своимъ предложеніемъ до того времени, когда онъ получитъ отвѣтъ. Иностранецъ сравнительно рѣдко является инициаторомъ предложенія, посылая свой ордеръ въ Россію, но и въ такомъ случаѣ онъ пользуется нѣкоторымъ преимуществомъ, такъ какъ выступаетъ съ своимъ предложеніемъ вечеромъ, уже зная Нью-Йоркскую цѣну, и если онъ на слѣдующее утро до прихода Нью-Йоркской телеграммы отвѣта не получаетъ, то считаетъ себя свободнымъ отъ всякаго обязательства. Посредничество иностраннаго агента комиссіонера обходится довольно дорого и составляетъ 1% со стоимости товара.

За последнее время въ Россіи появился значительный контингентъ заграничныхъ хлѣбныхъ агентовъ, принимающихъ на себя посредничество

по заключенію сдѣлокъ на экспортъ, но агенты эти не самостоятельны, а зависятъ отъ тѣхъ же заграничныхъ агентовъ-коммисіонеровъ.

Подписывая заграничный контрактъ, русскій экспортеръ не всегда знакомъ съ его содержаніемъ и во всякомъ случаѣ никогда не участвуетъ въ его редактированіи. Контракты эти составляются иностранными биржевыми союзами и корпораціями, среди которыхъ первое мѣсто занимаетъ Лондонскій союзъ хлѣботорговцевъ «London corn trade association». По роду контрактовъ русскіе порты раздѣлены на двѣ категоріи: къ одной принадлежатъ контракты для Азовскаго и Чернаго морей, къ другой для Балтійскаго моря. По роду грузовъ бываютъ контракты для хлѣбнаго и масляничнаго зерна, а также для цѣлыхъ грузовъ и для мелкихъ партій. Лондонскіе контракты приняты не только въ Англии, но и во всей восточной Германіи, Даніи, Швеціи и Норвегіи. Главнымъ основаніемъ для всѣхъ заграничныхъ контрактовъ служить обязательство со стороны экспортеровъ доставить условленное количество и качество хлѣба въ портъ назначенія на свой счетъ, страхъ и рискъ. Эта кондиція называется *сif*, такъ какъ слагается изъ трехъ англійскихъ словъ: «Cost, insurance, freight». На южно-европейскомъ рынкѣ кондиція эта называется *саf* отъ французскихъ однозначныхъ словъ: *сoût, assurance, fret*.

Такъ какъ часто довольно трудно вполне точно опредѣлить размѣры хлѣбной партіи, предназначенной къ погрузкѣ на пароходъ, то контрактомъ предусматриваются нѣкоторыя отклоненія въ этомъ отношеніи. По большинству контрактовъ отклоненія эти ограничены 5% въ ту или другую сторону. Лондонскіе и Антверпенскіе контракты уменьшаютъ процентъ до 2%, но допускаютъ разницу и въ 5% при условіи оплаты излишняго процента.

Что касается до качества хлѣба, то послѣднее опредѣляется запечатанными пробами и гарантіей натурнаго вѣса, или же по общему среднему качеству урожая текущаго года (*фag*). За послѣднее время ухудшеніе качества русскаго хлѣба вызвало необходимость со стороны покупателя гарантировать себя отъ излишнихъ примѣсей при покупкахъ (*фag*) и потому англичане ввели у себя при покупкѣ ячменя новое правило «Bristol clause», въ силу котораго русскій ячмень покупается не иначе, какъ съ гарантіей 3% постороннихъ примѣсей. Правило это для пшеницы приняла и Италія, увеличивъ однако процентъ подмѣсей до 5%, Франція же совершенно отказалась отъ покупки нашей пшеницы по принципу (*фag*) и перешла къ системѣ индивидуальныхъ пробъ.

Вообще искусственная порча нашего хлѣба въ значительной степени отразилась на способѣ заграничной торговли, приведя какъ къ пониженію цѣны на нашъ хлѣбъ, такъ и къ замѣнѣ болѣе легкихъ условій опредѣленія качества «*фag*» болѣе тяжелыми по пробѣ. Но кромѣ порчи хлѣба наши экспортеры еще зачастую выставляютъ коносаменты на гораздо большія количества, чѣмъ грузятъ въ дѣйствительности. Всѣ эти злоупотребленія послужили причинами къ созданію цѣлаго ряда легендъ, къ

сожалѣнію, вполне достовѣрныхъ. Такъ напримѣръ одинъ экспортеръ погрузилъ льняное сѣмя, проданное на 4% примѣся съ 50% постороннихъ примѣсей. Другой, погрузивъ 200 тоннъ зерна, выставилъ коносаменты на 300 тоннъ, по которымъ и получилъ сполна деньги отъ двухъ заграничныхъ покупателей. При такихъ условіяхъ становится понятнымъ, что заграничные покупатели начинаютъ избѣгать сдѣлокъ съ русскимъ хлѣбомъ.

Таковъ въ самыхъ общихъ чертахъ типъ нашей хлѣбной торговли на заграничныхъ рынкахъ; еще менѣе организована хлѣбная торговля на внутреннемъ рынкѣ. Къ Азовскому морю тяготеетъ южный производительный районъ въ составѣ губерній, Екатеринославской, Таврической, отчасти Харьковской, областей Войска Донского и Кубанскаго. Во всѣхъ этихъ губерніяхъ производится, главнымъ образомъ, пшепица, особенно яровая, затѣмъ ячмень и, отчасти, рожь *). Особенностью района является значительный внутренний спросъ на мукомольныя мельницы. Крупный производитель для продажи своего хлѣба обращается къ маклеру-посреднику, который уже и находилъ покупателя или же закладываетъ зерно банкамъ или экспортнымъ фирмамъ. Мелкіе производители, большей частью крестьяне, сбываютъ хлѣбъ амбарщикамъ, т. е. лицамъ, ведущимъ торговлю на свой рискъ, но въ большинствѣ случаевъ зерно предварительно проходитъ черезъ руки мелкихъ маклеровъ-сводчиковъ, привлекающихъ путемъ различныхъ ухищреній крестьянскіе обозы къ амбарщику, у котораго они работаютъ; зачастую это достигается предложеніемъ высокой цѣны, которая затѣмъ покрывается обмѣромъ и обвѣсомъ. Нѣкоторые амбарщики по большимъ трактамъ хлѣбнаго движенія устроили даже собственные постоянные дворы, гдѣ даромъ предлагаютъ крестьянину, везущему хлѣбъ, ночлегъ и даже угощеніе. Все это, само собой разумѣется, впослѣдствіи съ излишкомъ покрывается обвѣсомъ. Вообще злоупотребленія при покупкѣ хлѣба у крестьянина приняли столь разнообразную форму, что перечислять ихъ въ нашемъ очеркѣ было бы невозможнымъ. Но не всегда амбарщикъ выжидаетъ предложенія со стороны производителя; зачастую онъ самъ является инициаторомъ покупки, обвѣзая передъ уборкой хлѣба или съ началомъ молотбы деревни и скупая зерно. При такихъ условіяхъ амбарщикъ обыкновенно выдаетъ задатки, условливаясь относительно поставки товара черезъ одинъ или два мѣсяца, причѣмъ ссудная операція и самая торговля нерѣдко ведется амбарщикомъ на занятый у экспортныхъ фирмъ капиталъ. Составивъ партію, амбарщикъ перепродаетъ ее въ портъ экспортной конторѣ непосредственно или черезъ маклера и получаетъ тотчасъ же часть денегъ въ уплату за товаръ, сумму эту онъ немедленно пускаетъ въ новый оборотъ. Окончательный расчетъ экспортной фирмы съ амбарщикомъ или скупщикомъ совершается по приѣмкѣ всей партіи. Наибольшей

*) Условія русской хлѣбной торговли на внутреннихъ рынкахъ. Матеріалы къ запискѣ г. Федорова.

интенсивности хлѣбная торговля достигаетъ осенью, а именно съ начала августа по ноябрь мѣсяць, т. е. до закрытія навигаціи; затѣмъ торговля затихаетъ до весны.

Приведенный очеркъ не требуетъ никакихъ коментарій и печальное положеніе нашей хлѣбной торговли вполнѣ имъ выясняется; слѣдуетъ лишь добавить, что за послѣдніе годы замѣчается значительное усиленіе дѣятельности иностранныхъ посредниковъ, которые начинаютъ покупать хлѣбъ на себя, безъ наряда изъ заграницы, что, благодаря увеличившейся конкуренціи, нѣсколько повысило цѣны продуктовъ. Въ нашу задачу не входитъ собственно изученіе дефектовъ хлѣбной торговли, а также предложеніе какихъ либо мѣръ къ ея упорядоченію, такъ какъ это отвлекло бы насъ отъ непосредственной задачи записки, но мы не можемъ не отмѣтить здѣсь одного явленія: а именно демократизаціи хлѣбной торговли. Крупные капиталы, которые когда то дирижировали въ нашей хлѣбной торговлѣ въ настоящее время ушли изъ нея и замѣнились частью широкой формой кредита, а отчасти даже болѣе дешевыми иностранными капиталами. Чѣмъ объясняется подобное явленіе утвердительно сказать довольно трудно, намъ кажется, что вѣроятной будетъ слѣдующая гипотеза: наша хлѣбная торговля является отраслью народнаго хозяйства, пришедшею въ непосредственное соприкосновеніе съ болѣе развитою западно-европейскою торговлей и потому поневолѣ обязанною выдерживать сложную конкурирующую борьбу на мировомъ рынкѣ, гдѣ устанавливаетъ цѣны Нью-Йоркская биржа, которымъ мы силою вещей должны слѣдовать. Но Западная Европа ведетъ торговлю на болѣе дешевые капиталы, пользуется болѣе совершенными приспособленіями, выработанными болѣе долгою культурною жизнью, и потому конкуренція для насъ становится возможной лишь при условіи пониженія накладныхъ расходовъ по торговлѣ, а вмѣстѣ съ этимъ пониженіемъ до миминума какъ выгодъ, производителя, такъ и посредника, т. е. другими словами пониженіемъ рабочаго процента на капиталъ. А съ пониженіемъ процента дорогой русскій капиталъ получилъ тенденцію всячески уклоняться отъ хлѣбной торговли, найдя себѣ примѣненіе въ другихъ отрасляхъ промышленности и на смѣну ему пришелъ болѣе денежный иностранный капиталъ, а также личный кредитъ. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ болѣе быстрое циркулированіе капитала обезпечиваетъ болѣе высокое его вознагражденіе. Но быстрое циркулированіе при нашей системѣ торговли возможно лишь при мелкомъ капиталѣ, скорѣе приближающемся къ типу личнаго труда, ибо онъ гораздо болѣе подвиженъ. Понятно это только предположеніе и на правильности его мы не настаиваемъ.

Изъ другихъ предметовъ экспорта, кромѣ зерновыхъ продуктовъ черезъ Азовское море проходятъ отчасти масляничное сѣмя, соль, за послѣдніе два года уголь и пр., но въ количественномъ отношеніи вывозъ этихъ продуктовъ столь ничтоженъ, что здѣсь мы ограничимся лишь указаніемъ на нихъ.

Въ заключеніе статьи о нашей экспортной торговлѣ въ Азовскомъ морѣ мы приведемъ таблицу нашего заграничнаго вывоза по главнѣйшимъ портамъ Азовскаго моря за послѣдніе три года *).

НАЗВАНІЕ ПОРТОВЪ.	1899 г.	1900 г.	1901 г.
Керчь	1.081.669	948.583	2.879.191
Геническ.	5.294.939	3.813.779	3.621.304
Бердянск.	8.914.330	6.634.300	6.148.040
Маріуполь	11.122.043	10.849.420	8.323.198
Таганрогъ	13.654.860	14.434.350	11.452.900
Ростовъ-на-Дону.	51.358.589	56.702.091	44.933.185
Ейскъ.	6.185.000	6.122.595	7.851.460
Темрюкъ.	2.180.131	2.591.256	4.284.349
Ахтари	—	2.183.000	4.095.510

Каботажъ на Азовскомъ морѣ.

Какъ въ нашей заграничной торговлѣ на Азовскомъ морѣ преобладающее значеніе имѣютъ хлѣбные грузы, такъ въ Азовскомъ каботажѣ за послѣднее время начинаетъ господствовать уголь. Кромѣ угля Азовскій каботажъ перевозитъ руду, соль, различные колоніальные товары, рыбу, земледѣльческія орудія и пр. Мы въ нашемъ очеркѣ займемся почти исключительно угольной торговлей и отчасти затронемъ рудныя перевозки, передвиженіе же всѣхъ остальныхъ грузовъ, какъ имѣющихъ второстепенное значеніе, будетъ разсмотрѣно лишь самымъ поверхностнымъ образомъ. Массовая перевозка каботажемъ русскаго каменнаго угля по Азовскому морю развилась лишь въ самое послѣднее время, но, какъ сообщаетъ Скальковскій, уже при графѣ Воронцовѣ встрѣчались единичныя перевозки антрацита въ Одессу, для отопленія казенныхъ зданій. Но до 1884 года, несмотря на многочисленныя попытки разныхъ лицъ въ томъ числѣ и Русскаго Общества Пароходства и Торговли, наши угольныя перевозки не могли развиваться, разбиваясь о безноплинный привозъ иностраннаго каменнаго угля.

*) Больше подробная таблица собственно грузооборота портовъ будетъ приложена ниже.

Въ 1884 году была наконецъ установлена таможенная пошлина на привозный уголь въ 2 к. золотомъ съ пуда. Пошлина эта однако успѣха, въ смыслѣ развитія донецкаго угольнаго дѣла, не имѣла, ибо англичане спустили у себя цѣну на уголь на 1 к. и на 1 к. же на пудъ сбавили фрахтъ, а кромѣ того, какъ говорятъ, $\frac{1}{2}$ к. утаивали на пошлинѣ. Стоимость англійскаго угля въ это время въ Одессѣ держалась 18 ш. за тонн. или $17\frac{1}{2}$ к. за пудъ. Въ 1886 г. пошлина на иностранный уголь была повышена до 3 к. съ пуда и стоимость угля повысилась въ Одессѣ до $19\frac{1}{2}$ к. за пудъ, причеиъ фрахтъ на уголь изъ Англїи понизился въ это время съ 10—11 ш. за тонну или 8—9 к. за пудъ до $7\frac{1}{2}$ ш. за тонну или около 6 к. за пудъ. Что касается до русскаго угля, то съ 1886 г. замѣчается преобладаніе его передъ иностраннымъ на Одесскомъ рынкѣ. Интересно прослѣдить, какъ въ это время слѣдовалъ русскій уголь въ Одессу. На Азовскомъ морѣ тогда еще не было ни одного болѣе или менѣе порядочнаго порта и поэтому нашъ уголь сравнительно въ небольшомъ количествѣ шелъ Азовскимъ моремъ, большія же массы двигались другимъ путемъ, а именно по Днѣпру черезъ Александровскъ. Ниже мы приводимъ двѣ таблицы накладныхъ расходовъ на уголь при слѣдованіи его по двумъ указаннымъ направленіямъ. Таблицы эти заимствованы нами у К. Скальковскаго.

1) Слѣдованіе угля черезъ Александровскъ.

НАИМЕНОВАНИЕ РАСХОДОВЪ.	Мокшвевскій уголь.	Рутченковскій уголь.
Провозъ изъ шахтъ до Александровска	5,2 к.	5,34 к.
Провозъ изъ Александровска съ перегрузкою въ гир-лахъ Днѣпра	4,5 к.—5 к.	4,5 к.—5 к.
Расходы въ Одессѣ.	0,35 к.—0,50 к.	0,35 к.—0,50 к.
Итого на 1 пудъ	10,05 к.—10,70 к.	10,19 к.—10,84 к.

2) Слѣдованіе угля по Азовскому морю.

НАИМЕНОВАНИЕ РАСХОДОВЪ.	Мокшвевскій уголь черезъ Таганрогъ.	Рутченковскій уголь черезъ Мариуполь.
Провозъ по желѣзной дорогѣ	2,66 к.	2,46 к.
Городской сборъ.	0,12 к.	} 2,50 к.
Нагрузка.	0,65 к.	
Фрахтъ на парусномъ суднѣ	6—6,5 к.	7 к.
Расходы въ Одессѣ.	0,35 к.—0,50 к.	0,35 к.—0,50 к.
Итого на 1 пудъ.	9,78 к.—10,43 к.	12,31 к.—12,46 к.

При составленіи этихъ таблицъ К. Скальковскій допустилъ очевидно нѣкоторую ошибку, а именно нѣсколько уменьшилъ накладные расходы въ Одессѣ. Ошибка эта по всемъ вѣроятіямъ произошла потому, что расходы въ Одессѣ были опредѣлены примѣнительно къ заграничнымъ угольнымъ портамъ, гдѣ накладные расходы дѣйствительно не превышаютъ 0,25—0,35 к. на пудъ угля ¹⁾). Въ Одессѣ же даже въ настоящее время, когда условія выгрузки въ портѣ нѣсколько улучшились, накладные расходы на уголь не менѣе 1 к. на пудъ, какъ это видно изъ трудовъ XXVIII Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

По Азовскому морю въ это время уголь перевозился исключительно на парусныхъ судахъ, ибо существовало предубѣжденіе, что уголь, какъ грузъ малоцѣнный, не выноситъ пароходныхъ фрахтовъ. Полемизируя съ приведеннымъ мнѣніемъ, К. Скальковскій въ 1886 г. допускалъ для пароходовъ возможное пониженіе угольныхъ фрахтовъ Мариуполь—Одесса до 5 к. съ пуда вмѣсто существовавшего тогда фрахта на парусныхъ судахъ въ 7 к. съ пуда. Въ настоящее время, по прошествіи 18 лѣтъ парусная перевозка угля уже совершенно вытѣснена, а пароходный фрахтъ Мариуполь—Одесса дошелъ до 2—2¹/₄ к. съ пуда, а въ послѣдніе годы опускался даже до 1³/₄ к. Такимъ пониженіемъ угольныхъ фрахтовъ мы обязаны, главнымъ образомъ, оборудованію Мариупольскаго порта и углубленію его до 18 фут., благодаря чему для угольныхъ перевозокъ могли быть употреблены пароходы значительной осадки, число которыхъ въ настоящее время достигло уже 22-хъ.

Параллельно пониженію накладныхъ расходовъ на уголь и повышенію пошлинъ до 6 к. кредитными съ пуда увеличивается и вывозъ его, и русскій уголь мало по малу начинаетъ вытѣснять заграничный на Одесскомъ рынкѣ. Такъ въ восьмидесятихъ годахъ прошлаго вѣка Черноморскіе порты получали ежегодно до 23 милліоновъ пудовъ англійскаго угля, изъ каковаго числа на долю Одессы приходилось около 19 милліоновъ пудовъ, а на долю всѣхъ остальныхъ портовъ 4 милліона. Въ настоящее время иностраннй уголь почти окончательно вытѣсненъ изъ Чернаго моря (въ 1902 г. ввезено всего 310.000 п.), и, какъ мы покажемъ ниже, существуетъ предположеніе, отчасти уже подтвердившееся, о возможномъ вывозѣ нашего угля за границу ²⁾).

Постепенный ростъ отпуска донецкаго угля изъ Мариупольскаго порта можно прослѣдить по слѣдующей таблицѣ.

Годы.	Вывозъ угля въ пудахъ.
1890	6.289.000
1891	11.099.000

¹⁾ По даннымъ инженера Н. Вознесенскаго накладные расходы въ Кардифскомъ портѣ колеблются отъ 0,34 до 0,56 к. на пудъ.

²⁾ Уменьшеніе ввоза англійскаго угля вызвало между прочимъ въ свою очередь повышеніе хлѣбныхъ фрахтовъ, такъ какъ пароходы потеряли обратный грузъ.

Годы.	Вывозъ угля въ пудахъ.
1892	11.509.000
1893	11.927.000
1894	15.442.000
1895	18.409.000
1896	17.813.000
1897	21.730.000
1898	24.856.800
1899	28.552.600
1900	26.706.066
1901	31.803.222
1902	31.607.778
1903	32.500.000

По кромѣ Мариупольскаго порта, каменный уголь, а именпо, антрацитъ отпускается еще и Ростовскимъ портомъ, вывозъ изъ котораго за послѣдніе годы выразился въ слѣдующихъ цифрахъ.

Годы.	Вывозъ угля въ пудахъ.
1892	5.482.387
1893	5.387.375
1894	5.851.732
1895	5.782.893
1896	5.500.755
1897	6.474.921
1898	8.095.988
1899	8.234.085
1900	5.774.027
1901	6.375.800

Уже изъ разсмотрѣнія этихъ таблицъ легко замѣтить, что наша угольная торговля на Азовскомъ морѣ достигла значительнаго успѣха, принявъ вполнѣ устойчивую форму, и будущій ростъ ея и развитіе возможны при дальнѣйшемъ уменьшеніи накладныхъ расходовъ по морской перевозкѣ. Это уменьшеніе можетъ быть достигнуто двумя способами: улучшеніемъ Азовскихъ портовъ и сокращеніемъ фрахтовъ. Что касается перваго вопроса, то всѣ предположенія по этому предмету будутъ подробно разсмотрѣны въ статьѣ объ Азовскихъ портахъ, теперь же мы обратимся ко второму вопросу и разсмотримъ каботажные фрахты на Азовскомъ морѣ.

Каботажные
фрахты.

Каботажные фрахты всегда относительно выше заграничныхъ и этимъ объясняется стремленіе морской торговли, по возможности, уклоняться отъ каботажныхъ перевозокъ или по крайшей мѣрѣ сводить ихъ къ minimum'у. Причины такого явленія кроются во первыхъ въ томъ, что для каботажныхъ перевозокъ, по причинѣ мелководья каботажныхъ портовъ, приходится пользоваться менѣ совершенными судами меньшей грузовой

подъемности, а во вторыхъ отношеніе періодовъ стоянки судна въ портахъ къ періоду его передвиженія для каботажна болѣе неблагоприятно, такъ какъ каботажные рейсы значительно короче. Всѣ эти обстоятельства естественно отражаются на размѣрахъ фрахтовъ. Такъ въ 1883 году *) фрахтъ изъ Одессы до Лондона понижался до 5 шиллинговъ за тонну или до $4\frac{1}{2}$ к. съ пуда за 2,300 миль; въ это же время фрахтъ изъ Аккермана въ Одессу за 35 миль былъ отъ 5 до 6 к. съ пуда. Въ 1886 г. фрахтъ изъ Марселя въ Батумъ стоилъ въ 7— $13\frac{1}{2}$ к. съ пуда, а изъ Одессы въ Батумъ 9—40 к. съ пуда. Въ аналогичномъ же положеніи находился и иностраннѣй каботажъ, такъ напр. въ Англии перевозка каботажемъ каменнаго угля изъ Ньюкэстля до Лондона стоила дороже перевозки того же угля изъ Англии въ Россію. Мы не можемъ признать приведенныхъ выше явленій нормальными; съ увеличеніемъ осадки и вмѣстимости каботажныхъ судовъ, а въ особенности при условіи массовой перевозки грузовъ, каботажные фрахты получаютъ сильную тенденцію къ сокращенію, и въ этомъ отношеніи ничто такъ не вліяетъ на пониженіе фрахтовъ, какъ углубленіе каботажныхъ портовъ. Въ дальнѣйшемъ, съ увеличеніемъ осадки судовъ, каботажные фрахты должны значительно приблизиться къ фрахтамъ дальняго плаванія, не достигая, впрочемъ, никогда до размѣра послѣднихъ, такъ какъ отношеніе времени стоянки въ портахъ ко времени плаванія судовъ для каботажна всегда останется менѣе благоприятнымъ. Въ подтвержденіе указанной нами мысли можно привести крупное паденіе за послѣдніе годы нашихъ каботажныхъ фрахтовъ, вызванное, главнымъ образомъ, улучшеніемъ русскихъ портовъ. Какъ мы уже указывали выше, угольные фрахты Мариуполь—Одесса въ 1886 г. составляли 7—10 к. на пудъ; съ углубленіемъ Мариупольскаго порта до 18 ф. эти фрахты понизились до 2— $2\frac{1}{2}$ к. съ пуда и даже доходили до $1\frac{3}{4}$ к. Нпже мы приводимъ цифровыя данныя о размѣрахъ нѣкоторыхъ фрахтовъ Азовскаго каботажна.

1) Въ періодъ времени съ 1855—1860 г. фрахтъ на хлѣбъ отъ Таганрога до Керчи былъ отъ 70 к. до 2 р. за четверть; въ 1886 г. осенью хлѣбные грузы доставлялись въ Керчь изъ Таганрога по 20 к. съ четверти. Хлѣбъ этотъ назначался для догрузки судовъ, ушедшихъ съ неполнымъ грузомъ, влѣдствіе мелководья Керченскаго пролива. Съ углубленіемъ Керченскаго пролива и съ прекращеніемъ влѣдствіе этого массовой перевозки грузовъ, въ настоящее время хлѣбные фрахты нѣсколько повисились, а именно до 25 к. за четверть весной и 30 к. осенью. Но за послѣдніе годы между Керчью и Таганрогомъ установилась перевозка руды, фрахты на которую удержались прежніе, а именно 2— $2\frac{1}{2}$ к. за пудъ.

2) Изъ Ростова въ Таганрогъ до углубленія Донскихъ гирлъ возили хлѣбъ по 5 к. *) съ пуда, съ прорытіемъ же канала къ 1885 г. фрахты

*) К. Скальковскій.

понизились до 12—15 к. съ четверти и затѣмъ сохранились въ такомъ же размѣрѣ до настоящаго времени.

3) Съ углубленіемъ Довскихъ гирлъ въ 1885 г. уголь изъ Ростова въ Керчь возили по 3½ к. съ пуда; въ настоящее время фрахтъ этотъ почти не пзмѣнился, какъ это видно изъ приведенной ниже таблицы.

Фрахты на перевозку изъ Ростова въ Керчь каменнаго угля.

1901 г.	Апрѣль	2¾	—	3	к. съ пуда.
—	Май	—	—	3	» »
—	Іюнь	3	—	3¼	» »
—	Іюль	3	—	3¼	» »
—	Августъ	—	—	3	» »
—	Сентябрь	3	—	3¼	» »
—	Октябрь	—	—	4½	» »
—	Ноябрь	3½	—	3¾	» »
1902 г.	Май	3	—	—	» »
—	Іюнь	3	—	—	» »
—	Іюль	3	—	—	» »
—	Августъ	3	—	—	» »
—	Сентябрь и Октябрь	3¼, 3⅝, 4, 5			» »

Хлѣбные фрахты на томъ же пути за пятилѣтіе съ 1897 по 1901 г., какъ это видно изъ таблицы, составленной Ростовскимъ Биржевымъ Комитетомъ, мало разнились отъ угольныхъ.

Г О Д Ы.	Фрахты на 10-ти пудовую четверть.		
	Съ начала навигаціи по 31 марта.	Съ 1 апрѣля по 31 августа.	Съ 1 сентября до закрытія навигаціи.
1897	—	25—30 к.	30—40½ к.
1898	—	30 к.	35—42 к.
1899	30—32½ к.	30—32½ к.	32½—37½ к.
1900	30 к.	32—42½ к.	40—47½ к.
1901	30 к.	30—35 к.	35—40 к.

Приведенныя цифровыя данныя вполне убѣждаютъ насъ, что каботажные фрахты Азовскаго моря имѣютъ тенденцію понижаться, въ зависимости отъ слѣдующихъ обстоятельствъ: 1) углубленія портовъ, 2) характера движенія грузовъ и 3) оборудованія портовъ. Если всѣ эти причины остаются неподвижными, то и фрахты почти не измѣняются. Это взаимно-

отношеніе между глубиною и оборудованіемъ портовъ и характеромъ движенія грузовъ съ одной стороны и фрахтами съ другой, даетъ намъ возможность съ достаточной степенію достовѣрности рѣшить вопросъ о размѣрѣ будущихъ каботажныхъ фрахтовъ между Ростовомъ и Керчью, если бы въ послѣдней выстроился центральный хлѣбный портъ для всего Азовскаго моря. Вопросъ этотъ послужилъ причиною разногласія для Комиссіи генераль-маіора М. Д. Клокачева, причемъ обѣ стороны раздѣлившіеся членовъ Комиссіи путемъ довольно сложныхъ недостаточно достовѣрныхъ теоретическихъ расчетовъ пытались установить свои размѣры будущихъ фрахтовъ между Керчью и Ростовомъ. Такъ Контръ-Адмиралъ Н. И. Небогатовъ, Инженеръ Н. В. Пель и К. Я. Загорскій исчисляли при настоящихъ условіяхъ этотъ фрахтъ въ размѣрѣ 3—5 к. съ пуда и допускали возможность пониженія его до 2,7 к. за пудъ, если азовскій каботажъ перейдетъ къ какому либо новому типу судовъ съ значительно болѣею вмѣстимостью. Въ свою очередь Генераль-Маіоръ М. Д. Клокачевъ, Инженеръ И. И. Бернеръ и Капитанъ 2-го ранга Будилевскій исчисляли его приблизительно въ 1,25—2 к. съ пуда. Между тѣмъ въ исторіи Азовскаго моря мы имѣемъ примѣръ массоваго движенія хлѣбныхъ грузовъ по интересующему насъ пути, а именно въ восьмидесятыя годы прошлаго вѣка для догрузки судовъ, ушедшихъ изъ Азовскаго моря съ неполнымъ грузомъ по причинѣ мелководья Керченскаго пролива, установилось постоянное движеніе баржъ между Таганрогомъ и Керчью, причемъ, какъ сообщаетъ К. Скальковскій, фрахтъ даже осенью составлялъ 20 к. съ четверти. Предполагать, чтобы въ настоящее время при установленіи массовыхъ перевозокъ этотъ фрахтъ повысился, очевидно нѣтъ никакихъ даныхъ, равнымъ образомъ, мало вѣроятно, при существующей глубинѣ въ гирлахъ, рассчитывать на пониженіе фрахта. Поэтому мы полагаемъ, что при закрытіи Азовскаго моря, каботажный фрахтъ на Керчь изъ портовъ восточнаго побережья установится въ размѣрѣ 2—2,5 к. за пудъ и дальнѣйшее пониженіе будетъ возможно лишь при условіи углубленія каботажныхъ портовъ Азовскаго моря или болѣе совершеннаго ихъ оборудованія, сокращающаго до возможныхъ предѣловъ время нагрузки и выгрузки судовъ.

Слѣдующею за угольной промышленностью Приазовскаго района, способно дать грузы въ каботажномъ плаваніи, необходимо признать желѣзодѣлательную. Промышленность эта развилась по побережью Азовскаго моря сравнительно недавно и по настоящее время далеко еще не окрѣпла. Причины этому кроются отчасти въ несоотвѣтствіи между производительной способностью металлургическихъ заводовъ и потребительными средствами страны, а также въ несоотвѣтствіи нормальной постановкѣ самихъ заводовъ. За послѣднее время въ желѣзодѣлательной промышленности юга Россіи замѣчается нѣкоторый подъемъ, сравнительно съ угнетеннымъ состояніемъ предыдущихъ лѣтъ, но подъемъ этотъ вызванъ скорѣе благоприятнымъ урожаемъ

Перевозка руды и чугуна, соли и проч. матеріаловъ.

въ нашихъ южныхъ губерніяхъ, чѣмъ болѣе рациональной постановкой нашего донецкаго металлургическаго дѣла, ибо, какъ это констатировано послѣднимъ Съездомъ горнопромышленниковъ юга Россіи, несоответствіе между производительной способностью металлургическихъ заводовъ и ихъ производствомъ продолжается. Первая для юга Россіи выражается въ 160,000,000 пуд., тогда какъ рынокъ способенъ поглотить въ лучшемъ случаѣ 90,000,000 пудовъ.

Панацею противъ приведенной аномаліи XXVII Съездъ усматриваетъ лишь въ нормировкѣ производства, съ чѣмъ врядъ ли можно согласиться. Наши горнопромышленные съезды вообще не отличаются разнообразіемъ въ своихъ ходатайствахъ и примѣняютъ злополучную идею нормировки чуть ли не ко всемъ отраслямъ нашей промышленности. Между тѣмъ слѣдовало бы признать, что изъ всѣхъ типовъ покровительства промышленности, идея ея нормировки самая неудачная, ибо въ концѣ концовъ она приводитъ къ искусственному вывозу отечественнаго продукта за границу по цѣнамъ не нормально пониженнымъ, т. е. иными словами къ снабженію иностранцевъ русскимъ продуктомъ по дешевымъ цѣнамъ за счетъ повышенія ихъ для русскаго потребителя.

Гораздо болѣе старымъ грузомъ является соль, усиленный вывозъ которой начался съ пятидесятихъ годовъ прошлаго вѣка, когда князь Воронцовъ выхлопоталъ, какъ поощреніе каботажна, сбавку акциза на 30 к. съ пуда соли, вывозимой въ Азовское море черезъ Керченскій проливъ, отчего перевозка соли моремъ увеличилась съ 400.000 пуд. до 2 милл. пудовъ. Въ настоящее время благодаря конкуренціи бахмутской каменной соли, крымскіе соляные промыслы все болѣе и болѣе приходятъ въ упадокъ, въ чемъ можно убѣдиться по слѣдующей таблицѣ добычи соли въ Таврической губерніи *).

1882 г.	. . . . .	44,279,000 пудовъ.
1889 »	. . . . .	22,471,000 »
1890 »	. . . . .	23,520,000 »
1891 »	. . . . .	20,090,000 »
1892 »	. . . . .	21,725,000 »
1893 »	. . . . .	18,386,000 »

Изъ Азовскаго моря соль, главнымъ образомъ, слѣдуетъ въ Одессу, причѣмъ для перевозки соли еще до настоящаго времени преимущественно служить парусный флотъ.

Послѣ соли немаловажнымъ продуктомъ для Азовскаго каботажнаго движенія является лѣсъ, слѣдующій изъ Херсона въ порты Азовскаго моря. Днѣпровскій лѣсъ идетъ въ Маріуполь, Бердянскъ и Керчь.

*) Ковалевскій. Производительныя силы Россіи.

Наконецъ въ каботажныхъ перевозкахъ по Азовскому морю серьезное значение имѣютъ: рыба, фрукты, сахаръ, нефть и проч.

Вопросъ о вывозѣ за границу нашего каменнаго угля настолько интересенъ въ смыслѣ развитія нашего торговаго мореплаванія на Азовскомъ морѣ, что мы сочли необходимымъ выдѣлить его въ особую статью.

Въ своемъ докладѣ XXVII Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи, Н. С. Авдаковъ, предлагая нормировку производства угля, между прочимъ, указалъ на слѣдующія перспективы для русскаго каменно-угольнаго дѣла. Наши каменноугольныя копи по своей производительной способности на 37% превышаютъ потребленіе минеральнаго топлива. Виды на расширеніе сбыта минеральнаго топлива на внутреннемъ рынкѣ неблагопріятны. Если даже и проявится нѣкоторое увеличеніе сбыта, то оно настолько слабое, что не можетъ улучшить положенія каменно-угольной промышленности и нѣтъ основаній надѣяться на созданіе въ скоромъ времени столь крупнаго внутренняго потребленія, которое заполнило бы подготовленность копей. Съ послѣднимъ заявленіемъ Н. С. Авдакова мы совершенно не согласны и увѣрены, что при нѣкоторыхъ реформахъ въ нашемъ горномъ дѣлѣ, клонящихся къ удешевленію добычи угля, а также при углубленіи и соответственномъ оборудованіи нашихъ портовъ возможно ожидать расширенія внутренняго рынка для донецкаго каменнаго угля и даже, можетъ быть, появленія его на Балтійскомъ морѣ. Тѣмъ не менѣе, параллельно этому новому слѣдованію нашего южнаго угля, мы полагаемъ вполне возможнымъ осуществить и идею его вывоза за границу.

Экспедиція, снаряженная Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи для изученія граничныхъ рынковъ потребленія минеральнаго топлива, дала слѣдующія указанія:

1) Заграничный рынокъ потребленія минеральнаго топлива, тяготеющій къ Донецкому бассейну, есть Румынія, Турція, Греція, Италія и районъ Суецкаго канала до Портъ-Саида.

2) Ежегодное потребленіе минеральнаго топлива на этомъ рынкѣ доведено до 600,000,000 вудовъ.

3) Продажныя цѣны на иностранный каменный уголь на этомъ рынкѣ даютъ указанія на возможность вывоза на этотъ районъ Донецкаго минеральнаго топлива, при нѣкоторыхъ облегченіяхъ правительственными мѣропріятіями.

Каковы должны быть эти мѣропріятія въ области торговаго мореплаванія по мнѣнію самихъ горнопромышленниковъ, можно усмотрѣть изъ доклада тому же Съѣзду инженера Ч. А. Монковского, Предсѣдателя особой Комиссіи.

Въ общихъ чертахъ пожеланія Комиссіи сводились къ слѣдующему:

1) Ходатайствовать о поощреніи національнаго торговаго судоходства.

Вывозъ угля
за границу.

путемъ возможнаго облегченія страхованія судамъ, плавающимъ подъ русскимъ флагомъ.

2) Ходатайствовать о томъ, чтобы русскимъ судопромышленникамъ была предоставлена возможность приобретать въ Россіи пароходы по цѣнамъ, практикующимся на заграничныхъ верфяхъ, путемъ выдачи соответственныхъ премій судостроителямъ.

3) Ходатайствовать объ углубленіи и оборудованіи приазовскихъ портовъ.

4) Ходатайствовать о томъ, чтобы Правительство не отказало въ своемъ содѣйствіи къ замѣнѣ англійскаго угля русскимъ на судахъ нашей Средиземно-морской эскадры, Русскаго Общества Пароходства и Торговли и Добровольнаго флота.

5) Ходатайствовать о содѣйствіи къ тому, чтобы русекому углю, вывозимому въ Турцію, были предоставлены всѣ тѣ привилегіи и льготы, какими тамъ пользуется англійскій уголь.

6) Ходатайствовать о скорѣйшемъ открытіи въ Константинополь Русской Торговой Палаты.

Въ свою очередь XXVIII Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи добавилъ къ вышеприведеннымъ ходатайствамъ еще нижеслѣдующія:

1) Объ освобожденіи, хотя бы временно, отъ портовыхъ сборовъ, каменнаго угля, антрацита, руды и чугуна, вывозимыхъ изъ портовъ Азовскаго моря за границу.

2) О предоставленіи Керченской таможнѣ или отдѣлу пограничной стражи права выдавать разрѣшенія на заграничную погрузку съ рудныхъ пристаней Керченскаго пролива.

3) Объ освобожденіи отъ портовыхъ сборовъ грузовъ, вывозимыхъ съ морскихъ пристаней частнаго пользованія, выстроенныхъ на частныя средства и на такія же средства содержимыхъ и ремонтируемыхъ, какъ, на примѣръ, рудничныя морскія пристани въ Керченскомъ проливѣ.

Для полноты картины, казалось бы, необходимымъ привести здѣсь также взглядъ на вывозъ за границу Донецкаго угля нашихъ экономистовъ, пародниковъ, какъ онъ нашелъ себѣ выраженіе въ статьѣ А. А. Радцига «Донецкій уголь въ Константинополь».

По мнѣнію названнаго автора, идея вывозить русскій уголь за границу имѣетъ конечною цѣлью удержать высокія цѣны въ Россіи. При сокращеніи требованія на уголь у насъ, пишетъ Радцигъ, запасы угля на шахтахъ увеличиваются и цѣны падаютъ, а, стало быть, чтобы создать искусственный недостатокъ угля, надо найти для него новые рынки, куда бы онъ могъ быть вывозимъ; а такъ какъ отдѣльные углепромышленники не желаютъ нести неизбѣжные убытки при продажахъ угля въ Константинополь и другіе турецкіе и греческіе порты, то, естественно, явилась идея организовать обязательные для всѣхъ вывозы. Ради сокращенія убытковъ углепромышленниковъ при вывозахъ въ Константинополь, русскія желѣз-

ныя дороги приглашаются понизить тарифныя ставки на уголь въ порты. При этихъ условіяхъ, по мнѣнію А. А. Радига, нашъ каменный уголь будетъ стоить въ Константинополѣ 10—12 к. за пудъ, а въ Одессѣ потребители будутъ за него платить 16—18 к.

Мы въ свою очередь высказываемся противъ нормировки вывоза нашего угля. Вывозить его съ убыткомъ для себя, исключительно только для того, чтобы снабжать дешевымъ продуктомъ иностранныя государства, покрывая этотъ убытокъ за счетъ русскаго потребителя, очевидно должно быть призвано государственной аномаліей, недопустимой ни при какихъ условіяхъ. Но мы полагаемъ, что путемъ пониженія накладныхъ расходовъ на нашъ уголь, какъ при добываніи его, такъ и при транспортировкѣ, возможно ожидать значительнаго удешевленія угля, какъ на внутреннемъ рынкѣ, такъ и на ви́ннемъ, сдѣлающаго заграничный вывозъ по крайней мѣрѣ русскаго антрацита не безвыгоднымъ.

Насъ въ этомъ очеркѣ интересуетъ лишь сокращеніе расходовъ по транспорту, причемъ мы оговариваемъ заранее, что сокращеніе допустимо лишь для всего угля, безразлично отъ направленія его слѣдованія: за границу или на внутренней рынокъ. Въ этомъ отношеніи небезынтересно привести нѣкоторыя данныя о стоимости транспортнаго угля.

Наша желѣзнодорожная перевозка угля, при существованіи льготныхъ тарифовъ въ $\frac{1}{100}$ к. *) съ пуда-версты въ общемъ дешева и даже врядъ ли покрываетъ расходы по эксплуатаціи желѣзной дороги и потому рассчитывать

*) *Тарифъ литеры Б.* При повагонныхъ перевозкахъ минеральнаго топлива отъ всѣхъ станцій Екатеринбургской, Курско-Х.-С. и Юговосточ. ж. д. до станцій Мариуполь, Мариуполь-портъ, Таганрогъ и Азовская гавань провозныя платы на разстояніяхъ до 900 верстъ взимаются по нижеслѣдующей схемѣ:

- Отъ 1 до 115 верстъ по $\frac{1}{88}$ к. съ пуда версты.
 » 116 » 205 » къ платѣ 2,09 к. съ пуда по $\frac{1}{100}$ к. съ пуда-версты.
 » 206 » 393 » къ платѣ 2,99 к. съ пуда прибавляется по $\frac{1}{200}$ к. съ пуда-версты.

Дополнительные сборы особо.

Этотъ тарифъ введенъ въ дѣйствіе съ 21 августа 1902 г. и влѣчетъ собою прежніе исключительные тарифы за №№ 5, 10 и 16 Отдѣла 1 части у Свода Тарифовъ на перевозку минеральнаго топлива (тарифъ № 6701).

Дополнительные сборы при нагрузкѣ и выгрузкѣ средствами отправителя съ каждаго вагона въ 600 пудовъ составляютъ 3 р. 30 к., а именно: 1) станціонные расходы по $\frac{4}{10}$ к. съ пуда, 2) за взвѣшиваніе 75 к. съ вагона и 3) гербовый сборъ 15 к. съ вагона.

Тарифъ литеры Э. При повагонныхъ перевозкахъ минеральнаго топлива, вывозимаго за границу отъ всѣхъ станцій Екатеринбургской, К.-Х.-С. и Юго-восточныхъ ж. д. черезъ Мариуполь-портъ, Азовскую гавань и Ростовъ, провозныя платы взимаются по нижеслѣдующей схемѣ:

- Отъ 1 до 120 верстъ по $\frac{1}{80}$ к. съ пуда версты.
 » 121 » 245 » къ платѣ 1,50 к. съ пуда прибавляется по $\frac{1}{125}$ к. съ пуда-версты.
 » 246 » 260 » къ платѣ 2,50 к. съ пуда прибавляется по $\frac{1}{150}$ к. съ пуда-версты.

свыше 260 верстъ по $\frac{1}{100}$ к. съ пуда-версты.

Дополнительные сборы особо.

на дальнѣйшее пониженіе ея не слѣдуетъ. Другое дѣло составляетъ морская перевозка и накладные портовые расходы, которые значительно превосходятъ таковыя же въ благоустроенныхъ западныхъ портахъ. Нашимъ вывознымъ портомъ для угля служитъ Мариупольскій портъ, глубина и оборудованіе котораго далеко не соотвѣтствуетъ тѣмъ требованіямъ, которыя можно предъявлять ко всякому мало мальски благоустроенному порту.

Глубина Мариупольскаго порта въ настоящее время составляетъ 18 фут., при такихъ условіяхъ заграничныя суда могутъ принимать у бережныхъ угольный грузъ для экспорта лишь въ количествѣ около 2,000 тоннъ, а остальной грузъ, уже не угольный, суда будутъ принуждены брать въ другихъ портахъ Чернаго моря болѣе глубокихъ, такъ какъ уголь не выдерживаетъ догрузки на рейдѣ, какъ это имѣетъ мѣсто въ настоящее время на Азовскомъ морѣ для хлѣба.

Поэтому, если признать желательнымъ поощреніе вывоза донецкаго угля за границу, то необходимо въ первую же очередь озаботиться углубленіемъ Мариупольскаго порта и вмѣстѣ съ послѣднимъ и Керчь-Еникальскаго канала.

Ростовскій Городской Голова Горбачевъ рисуетъ слѣдующую картину слѣдованія нашего и англійскаго угля въ Пирей, при условіи углубленія Мариупольскаго порта.

Средняя цѣна англійскаго угля въ Кардифѣ 12 $\frac{1}{2}$ шил. за тонну съ доставкою въ трюмъ парохода или 9 $\frac{1}{2}$ к. за пудъ, а фрахтъ до Пирея 4 $\frac{1}{2}$ шил. за тонну, или 3 $\frac{1}{2}$ к. за пудъ; такимъ образомъ, цѣна англійскаго угля въ Пирей опредѣляется въ 13 к. съ пуда. Стоимость же донецкаго каменнаго угля въ Мариуполѣ 9 $\frac{1}{2}$ к. за пудъ, наименьшій же фрахтъ до Пирея—7 фр. за тонну или 4 $\frac{1}{2}$ к. за пудъ, слѣдовательно цѣна его въ Пирей будетъ 13 $\frac{3}{4}$ к., т. е. все-таки на $\frac{3}{4}$ к. дороже англійскаго. Въ Константинополѣ цѣны будутъ почти равныя; изъ Чернаго же моря англійскій уголь будетъ несомнѣнно вытѣсненъ, т. е. повидимому авторъ предполагаетъ возможность снятія при указанныхъ условіяхъ пошлины на англійскій уголь, ввозимый въ Черное море, безъ опасенія, что онъ вытѣснитъ нашъ уголь. Такое снятіе пошлины, знаменуя крупное развитіе нашей угольной промышленности, въ то же время понизитъ въ значительной степени стоимость нашего угля, что въ свою очередь не можетъ не отразиться благоприятно на промышленной жизни страны, а также на торговомъ мореплаваніи. При указанныхъ г. Горбачевымъ условіяхъ, стоимость нашего угля въ Одессѣ должна будетъ составлять:

- 1) Стоимость угля въ Мариуполѣ въ трюмѣ парохода 9 $\frac{1}{2}$ к.
- 2) Будущій фрахтъ до Одессы при условіи углубленія портовъ 1 $\frac{1}{2}$ »

3) Наклады. расх. въ Одессѣ при условіи оборудованія порта. $\frac{1}{3} - \frac{1}{2}$ к. ¹⁾

Итого около $11\frac{1}{3}$ к. за пудъ.

Между тѣмъ въ настоящее время нашъ уголь стоитъ въ Одессѣ около 15 к. за пудъ въ среднемъ. Цифра эта теоретически можетъ быть составлена изъ слѣдующихъ данныхъ:

1) Стоимость угля въ Мариуполѣ въ трюмѣ парохода $9\frac{1}{2}$ к.

2) Фрахтъ до Одессы $2 - 2\frac{1}{2}$ »

3) Накладной расходъ на уголь въ Одессѣ около 1 »

Итого около 13 к.

т. е. другими словами, съ улучшеніемъ нашихъ водныхъ путей, мы можемъ ожидать сокращенія стоимости русскаго угля на русскомъ Черноморскомъ рынкѣ въ $1\frac{2}{3}$ к. на пудъ, а если, параллельно удешевленію перевозки угля, будетъ уменьшена и пошлина на иностранный уголь, то и на $3\frac{1}{2}$ к. на пудъ. Разницу между теоретической возможной цѣной на уголь въ настоящее время въ Одессѣ въ 13 к. за пудъ ²⁾ и дѣйствительной средней запродажной цѣной въ 15 к., мы объясняемъ наличностью пошлины на иностранный уголь въ 6 к. на пудъ, искусственно повышающей цѣну на русскій уголь въ среднемъ около 2 к. на пудъ. Что же касается до вывоза нашего курнаго угля за границу, то мы полагаемъ, что вывозъ его за предѣлы Чернаго моря затруднительно организовать безъ особаго поощренія, а послѣднее ни въ коемъ случаѣ не должно быть допускаемо, такъ какъ намъ нѣтъ никакого смысла поощрять снабженіе иностранцевъ нашимъ дешевымъ топливомъ за счетъ русскаго потребителя. Вывозъ же угля за границу въ предѣлахъ Чернаго моря, повидимому, возможенъ при условіи углубленія и оборудованія портовъ.

Нѣсколько въ иномъ положеніи находится вопросъ съ вывозомъ за границу нашего антрацита. Данныя по указанному вопросу мы встрѣчаемъ въ той же статьѣ П. Ф. Горбачева, которую мы цитировали уже раньше. Въ Англии уэльскій антрацитъ, вполнѣ сравнимый по качеству съ донецкими антрацитами, стоитъ въ среднемъ 25 шил. за тонну или

1) Накл. расходъ на уголь въ благоустроенныхъ заграничныхъ портахъ. По даннымъ XXVIII Съезда горнопромышленниковъ юга Россіи.

2) Въ правильности теор. расчета насъ убѣждаетъ отчасти то обстоятельство, что до указанной цифры дѣйствительно иногда опускалась цѣна на уголь въ Одессѣ.

18¹/₂ к. за пудъ, между тѣмъ какъ хорошій донецкій антрацитъ на станціяхъ стоитъ 9 к., на коихъ донецкій антрацитъ стоилъ въ 1902 г. 6¹/₄—7¹/₂ к. за пудъ (Труды XXVII Съезда горн. юга Россіи); прибавляя къ указанной цѣнѣ стоимость перевозки къ портамъ (Маріуполь, Ростовъ) и погрузки на пароходъ 3 к., опредѣлимъ стоимость антрацита на борту судна въ 12 к. Фрахтъ угля изъ Кардифа до Марселя 5 шил. за тонну или 4¹/₂ к. за пудъ, а изъ Кардифа до Гамбурга 3 шил. за тонну, или 2¹/₄ к. за пудъ, изъ портовъ же Азовскаго моря при условіи углубленія портовъ фрахты будутъ: на Марсель 8 фр. за тонну или 4³/₄ к. за пудъ и на Гамбургъ 8 шил. за тонну или 6 к. за пудъ. Слѣдовательно сравнительная стоимость пуда антрацита будетъ:

	Англійскій.	Донецкій.
Въ Марсель	22 ³ / ₄ к.	16 ³ / ₄ к.
Въ Гамбургъ	20 ³ / ₄ »	18 »

Такимъ образомъ, заключаетъ г. Горбачевъ, на всемъ материкѣ Европы донецкій антрацитъ окажется дешевле англійскаго.

Въ приведенныхъ цифрахъ авторъ, къ сожалѣнію, не указываетъ источника, откуда заимствована стоимость уальскаго антрацита; намъ кажется, что стоимость его нѣсколько преувеличена. Во всякомъ случаѣ можно сказать утвердительно, что, при условіи углубленія Азовскихъ портовъ до 24—26 фут., съ соотвѣственнымъ углубленіемъ Керчь-Еникальскаго канала, русскій антрацитъ вытѣснитъ англійскій изъ портовъ Средиземнаго моря и, что весьма вѣроятно, изъ Германскихъ портовъ. На какой портъ Азовскаго моря слѣдуетъ направить нашъ антрацитъ для дальнѣйшаго его слѣдованія за границу, на Маріуполь ли, или же, какъ предлагаетъ Г. Горбачевъ, на Ростовъ на Дону? Мы склоняемся безусловно на сторону Маріуполя, какъ болѣе близкаго пункта къ шахтамъ, и углубленіе порта котораго потребуетъ значительно меньшихъ затратъ. Маріупольскій портъ, являясь отпускнымъ угольнымъ портомъ, по роду своей дѣятельности легче можетъ быть приспособленъ къ отпуску антрацита и, при сосредоточеніи всего угольнаго груза въ одномъ пунктѣ, скорѣе можно рассчитывать на болѣе правильную и совершенную организацію торговли въ смыслѣ учрежденія специальной биржи, агентствъ и т. п.

Грузооборотъ Азовскихъ портовъ.

Въ заключеніе разсмотрѣнія торговли Азовскаго моря будетъ умѣстнымъ привести данныя о грузооборотѣ Азовскихъ портовъ за послѣдніе годы въ тысячахъ пудовъ.

А) Внешняя торговля.

Название портовъ.	1880 г.			1890 г.			1895 г.			1900 г.			1901 г.		
	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.
Керчь	347	219	566	2,727	23	2,750	2,290	57	2,347	935	396	1,331	3,014	381	3,395
Генчическъ	394	—	394	5,188	—	5,188	10,662	—	10,662	3,888	—	3,888	3,178	—	3,178
Бердянскъ	4,603	150	4,753	13,237	75	13,312	14,749	147	14,896	6,634	121	6,755	6,148	78	6,226
Мариуполь	1,402	15	1,417	9,568	32	9,600	18,717	647	19,364	10,849	2,636	13,585	8,219	1,524	9,743
Таганрогъ	3,728	1,509	7,237	18,010	777	18,787	23,081	835	23,916	14,410	838	15,248	11,444	1,016	12,460
Ростовъ-на-Дону	15,338	436	15,774	47,963	378	48,341	68,106	453	68,559	56,208	316	56,524	44,926	333	45,259
Ейскъ	1,568	3	1,571	9,681	—	9,681	9,861	1	9,862	6,123	—	6,123	7,859	—	7,859
Ахтари	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,183	—	2,183	4,156	—	4,156
Темрюкъ	—	—	—	820	—	820	3,548	—	3,548	2,591	—	2,591	4,283	—	4,283
Тамань	—	—	—	577	—	577	254	4	258	302	—	302	—	—	—
Итого	—	—	31,712	—	—	109,076	—	—	153,412	—	—	108,530	—	—	96,559

В) Каботажная торговля (малый и дальний каботажъ).

Название портовъ.	1890 г.			1895 г.			1900 г.			1901 г.		
	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.	Вывозъ.	Привозъ.	Всего.
Керчь	5,575	5,110	10,685	4,324	6,892	11,216	4,000	13,626	17,626	4,694	13,372	18,066
Генчическъ	389	396	785	167	379	546	1,524	431	1,955	794	290	1,084
Бердянскъ	801	3,534	4,335	838	4,074	4,912	513	2,324	2,837	704	2,043	2,747
Мариуполь	7,367	1,646	9,013	19,057	4,611	23,668	30,447	16,046	46,523	33,767	14,060	49,827
Кривая коса	—	—	—	518	196	714	685	260	945	540	210	750
Таганрогъ	3,176	1,049	4,225	1,177	1,662	2,839	2,619	7,125	9,744	2,822	12,506	15,328
Ростовъ-на-Дону	8,835	4,336	13,171	11,833	5,892	17,725	13,012	6,456	19,468	12,420	6,705	19,125
Ейскъ	326	1,604	1,930	372	2,124	2,496	530	1,832	2,362	502	2,534	3,036
Ахтари	—	—	—	2,080	451	2,531	934	472	1,406	689	643	1,332
Темрюкъ	931	646	1,577	719	740	1,459	563	481	1,044	404	547	951
Тамань	88	114	202	332	102	434	443	165	608	450	157	607
Итого	—	—	43,973	—	—	68,560	—	—	104,518	—	—	112,853

ПОРТЫ АЗОВСКАГО МОРЯ.

Описаніе Азовскихъ портовъ и краткій очеркъ исторіи ихъ сооруже́нія.

Хотя Азовскіе порты одни изъ первыхъ открыли доступъ русскому государству къ морю и на улучшеніе ихъ было обращено вниманіе еще Петромъ Великимъ, тѣмъ не менѣ исторія систематическаго портостроенія въ Азовскомъ морѣ начинается лишь съ 1883 года.

Собственно идея улучшенія Азовскихъ портовъ принадлежитъ бывшему Министру Путей Сообщенія Адмиралу Посѣту, которымъ была подана въ сентябрѣ 1874 г. особая записка, рисующая тогдашнее положеніе нашихъ приморскихъ торговыхъ портовъ и памѣтающая необходимыя мѣропріятія для приведенія этихъ портовъ въ соотвѣтствіе съ тогдашними потребностями торговли и промышленности. Многіе изъ взглядовъ, высказанныхъ въ запискѣ Адмирала Посѣта въ настоящее время уже устарѣли, тѣмъ не менѣ мы позволимъ себѣ нѣсколько подробнѣе остановиться на этой запискѣ потому, что она открываетъ собою новую эру въ области русскаго портостроенія, въ частности азовскаго.

Защищая идею каботажныхъ портовъ для Азовскаго моря, Адмиралъ Посѣтъ высказываетъ предположеніе, что главною основою для торговаго флота всегда служитъ каботажное судоходство, безъ котораго немислимо развитіе отечественнаго торговаго мореплаванія. По своему положенію Азовское море является наиболѣе удобнымъ имепно для развитія нашего каботажа, и было бы потому болѣе полезнымъ разсматривать его какъ внутреннее, какъ устье Дона, плаваніе по которому слѣдовало бы дозволять однимъ отечественнымъ судамъ, отказавшись въ то же время отъ углубленія Керченскаго пролива и обративъ все вниманіе на устройство просторныхъ и удобныхъ каботажныхъ портовъ въ Ростовѣ, Таганрогѣ, Мариуполѣ, Бердянскѣ и Геніческѣ. Вмѣстѣ съ этимъ по мнѣнію Адмирала Посѣта, слѣдовало бы избрать Оеодосію, какъ портъ, ближайшій къ Керченскому проливу, и притомъ незамерзающій, складочнымъ портомъ, въ

который перевезились бы на каботажных судахъ все товары, отпускаемые въ то время упомянутыми выше пятью портами Азовскаго моря. Но, по всемъ вѣроятіямъ, Адмиралъ Посыетъ послѣдствіемъ отказался отъ приведенныхъ только что идей, потому что во всеподданнѣйшемъ докладѣ на имя Императора Александра III въ 1883 г., испрашивая кредиты на улучшеніе русскихъ портовъ, онъ, между прочимъ, полагалъ необходимымъ отпустить: 1) на поддержаніе глубины въ 18 футъ въ Керчь-Еникальскомъ каналѣ, 2) на устройство новаго порта въ Мариуполь и 3) на улучшеніе Таганрогскаго и Бердянскаго портовъ 6.150.000 р. Этотъ всеподданнѣйшій докладъ Адмирала Посыета и послужилъ началомъ отпуска средствъ по сметамъ Министерства Путей Сообщенія на портовые работы. Причемъ до 1895 г. кредиты на сооруженіе портовъ разрѣшались по бюджету чрезвычайныхъ расходовъ по отдѣльнымъ представленіямъ Министра Путей Сообщенія въ Государственный Совѣтъ.

Къ указанному году была выполнена программа портовыхъ улучшеній, намѣченная Посыетомъ въ всеподданнѣйшемъ докладѣ 1883 г., и съ 1895 г. портовые работы стали производиться за счетъ средствъ, отпускаемыхъ изъ Государственнаго Казначейства по бюджету обыкновенныхъ расходовъ, но предпринимались вѣдъ какого либо заранее установленнаго плана всякій разъ отдѣльно для удовлетворенія наиболѣе неотложныхъ изъ числа возникавшихъ нуждъ.

Болѣе подробное разсмотрѣніе какъ ассигнованія средствъ, такъ и описанія исполненныхъ работъ въ портахъ удобнѣе произвести по каждому порту въ отдѣльности.

Керченскій портъ. Керченскій портъ не имѣетъ какихъ либо портовыхъ сооружений, построенныхъ казною; все устройство порта заключается въ нѣсколькихъ пристаняхъ, принадлежащихъ пароходнымъ обществамъ, городу и различнымъ частнымъ лицамъ. Все пристани, за исключеніемъ каменной таможенной, деревянные на сваяхъ и носятъ временной характеръ. Глубина у пристаней Волго-Донскаго, Русскаго и Россійскаго Общ. Пар. и Торг., послѣ недавнихъ углубленій Азовско-Черноморскимъ землечерпательнымъ караваномъ, доходитъ до 12—14 футъ; у пристани пароходства Кошкина до 10 футъ, а у остальныхъ не превышаетъ 5—7 футъ.

Береговая полоса вдоль города частью укрѣплена каменной набережной, частью особымъ укрѣпленіемъ изъ казенной наброски на словъ камки *). Набережная не можетъ служить для причала судовъ какъ по мелководности (2—3 фута глубины), такъ и по причинѣ сильнаго прибоа, развиваемаго NO и SO вѣтрами. Вслѣдствіе слабой конструкціи и незащищенности

*) Морская трава.

подошвъ набережная на значительномъ протяженіи разрушается прибоемъ волнъ и почти ежегодно ремонтируется на средства города.

До реформы взимаемыхъ въ Имперіи портовыхъ сборовъ въ распоряженіе Керченскаго городского Управленія поступали нижеслѣдующіе сборы: 1) поудный полукопѣечный, на основаніи Высочайше утвержденнаго 27 марта 1884 г. мѣшья Государственнаго Совѣта, обращаемый на портовыя улучшения и 2) якорный, поступавшій на удовлетвореніе общегородскихъ надобностей. За счетъ полукопѣчнаго сбора городомъ замощены подъѣзды къ порту пути, на что израсходовано въ 1898 г.—52.361 р. 32 к., въ 1899 г.—66.720 р. 03 к. и въ 1900 г.—29.266 р. 35 к.

Ремонтъ пристаней и набережныхъ производился изъ общегородскихъ средствъ. Съ реформою портовыхъ сборовъ все указанныя надобности удовлетворялись изъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ.

За счетъ Государственнаго Казначейства въ Керченскомъ портѣ производились лишь работы по углубленію Керчь-Еникальскаго пролива, съ каковою цѣлью Высочайше утвержденнымъ въ 1867 г. мѣшнемъ Государственнаго Совѣта было разрѣшено произвести техническія изысканія для опредѣленія способа углубленія пролива, а въ 1869 г. были составлены уже сметы на сумму 665.443 р.

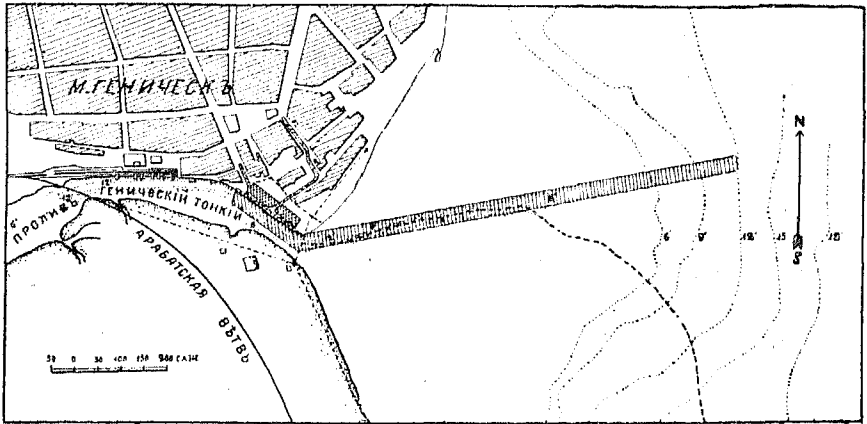
Затѣмъ, Министерство Путей Сообщенія сдѣлало новыя изысканія и, на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 1872 г. мѣшья Государственнаго Совѣта, установленъ окончательный кредитъ на эти работы, сданныя съ подряда Евреינוву и Дюпарши. Углубленный ими каналъ долженъ былъ имѣть глубину въ 18—19 футъ при ординарѣ, при ширинѣ 30 с. по дну, но уже въ 1881 г. въ каналѣ образовалась мель. Поэтому рѣшено было уширить каналъ до 50 саж. и углубить его до 19 футъ, работа эта была сдана съ торговъ французскому инженеру Менетону за 600.000 р.

По прошествіи десяти лѣтъ каналъ снова былъ занесенъ, причеиъ ширина его сократилась до 20—25 саж., а глубина до 17—18 футъ, въ виду чего въ 1899 г. было приступлено къ его вторичному углубленію. Работа эта выполнена въ теченіе трехъ лѣтъ 1899, 1900 и 1901 гг. хозяйственнымъ способомъ Министерствомъ Путей Сообщенія, помощью казеннаго землечерпательнаго каравана, причеиъ устроенъ морской каналъ длиною 11 верстъ, глубиною въ 21 футъ при ширинѣ по дну въ 50 сажень.

Въ 1902 г. было приступлено къ вырытію отъ упомянутаго канала специальнаго подходаго къ городу канала глубиною въ 18 фут.

Кромѣ того въ Керченскомъ портѣ производились Министерствомъ Путей Сообщенія изысканія и разработаны цѣлый рядъ проектовъ по улучшенію порта, но болѣе подробное изложеніе всехъ этихъ предположеній составитъ специальную главу.

Никакихъ приспособленій для выгрузки товаровъ въ Керченскомъ портѣ не существуетъ, равнымъ образомъ, не существуетъ и портовой территоріи, амбары разбросаны по всему городу въ совершенно случайныхъ мѣстахъ.

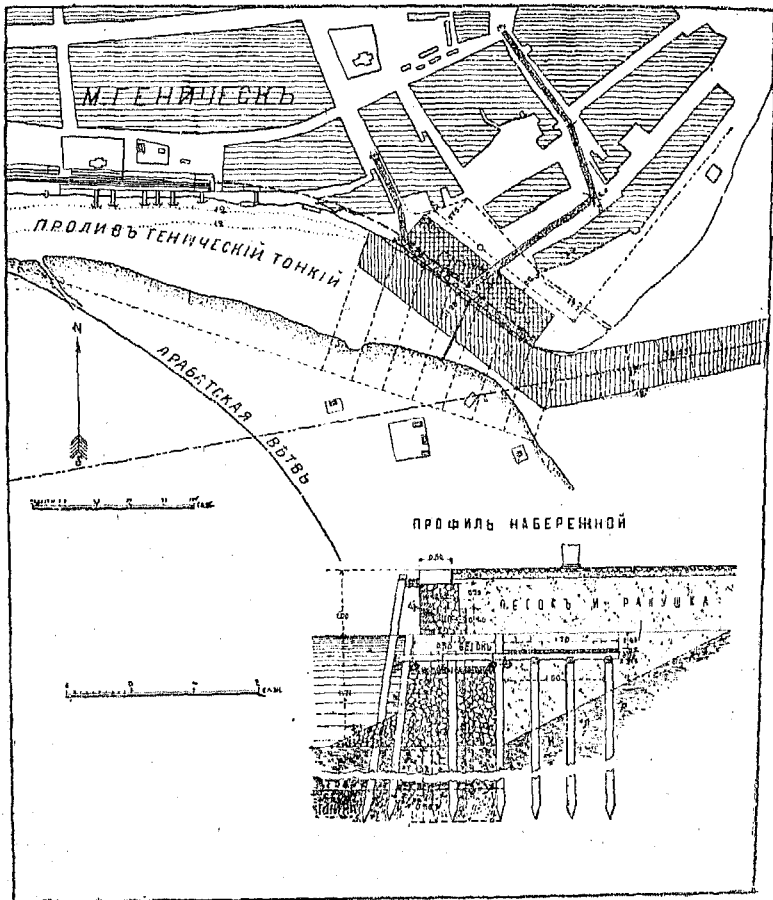


Черт. II—а.

Геническій портъ (черт. II а). Геническій портъ расположенъ на материковомъ берегу Тонкаго пролива, соединяющаго Сивашъ съ Азовскимъ моремъ. Какъ село, Геническъ возникъ въ 1801 г., а въ 1843 г. переименованъ въ мѣстечко. Какъ портъ, Геническъ начинаетъ функционировать сравнительно рано и грузооборотъ его въ 1863 г. составляетъ уже 378,175 п., а къ 1873 г. достигаетъ 2,159,687 п. Къ этому времени на Геническій портъ было обращено вниманіе Министерства Путей Сообщенія и по порученію Министра Генераль-Адъютанта Носыета 26 ноября 1874 г., Инспекторскимъ Комитетомъ Шосс. и Вод. Сообщ. было предложено Главному Инженеру Новороссійскихъ коммерческихъ портовъ составить проектъ устройства порта въ Геническѣ. Проектъ этотъ былъ въ слѣдующемъ году составленъ и стоимость работъ по его осуществленію исчислена въ 211,646 р. 97 к. (черт. III). Проектомъ предусматривалось устройство каботажнаго порта въ нѣсколькихъ предположеніяхъ, которыя въ общихъ чертахъ сводились къ углубленію подхода къ Геническому порту и къ устройству въ портѣ пристаней. Однако вопросъ этотъ дальнѣйшаго движенія не получилъ, такъ какъ тогдашній Министръ Финансовъ Рейтерпъ, не раздѣляя идеи о необходимости улучшенія нашихъ южныхъ портовъ.

Въ такомъ положеніи дѣло находилось до 1887 г., когда Таврическій Губернаторъ и мѣстное населеніе обратились въ Министерство Путей Сообщенія съ цѣлымъ рядомъ ходатайствъ объ улучшеніи Геническаго порта, причемъ, какъ на источникъ средствъ для производства работъ, указывали на возможность установленія въ портѣ спеціальнаго поуднаго

сбора. Переписка по приведенному вопросу длилась еще 6 лѣтъ, и 24 мая 1893 г. Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта былъ установленъ въ Геническомъ портѣ сборъ въ размѣръ $\frac{1}{2}$ к. съ пуда. Сборъ этотъ долженъ былъ поступать въ специальный фондъ, предназначенный исключительно на покрытие расходовъ по устройству и улучшенію Генического порта и по замощенію ведущихъ къ порту путей. Но еще ранѣе установленія специального сбора, вопросъ объ улучшеніи Генического



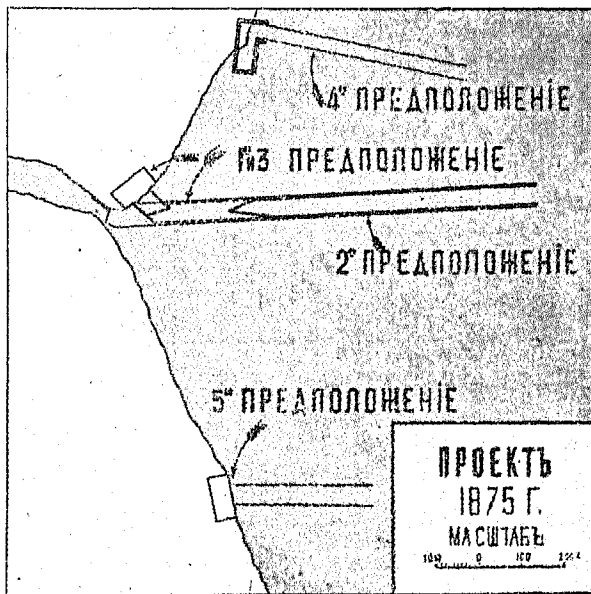
Черт. II—b.

порта возбуждался учредителями Товарищества для сооруженія Перекопскаго канала, въ связи съ предположеніями объ осуществленіи этого предпріятія. Однако, само предпріятіе, внесенное Министерствомъ Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ 16-го мая 1890 г., не получило Высочайшей санкціи.

Съ разрѣшеніемъ финансовой стороны вопроса, на сцену выступила его техническая сторона, такъ какъ составленный въ 1875 г. проектъ за указанное время успѣлъ уже устарѣть, почему Министерство Путей Сооб-

шенія рѣшило произвести новыя изысканія, которыя и были выполнены въ періодъ времени съ 1893 по 1894 г. инженеромъ Руммелемъ.

Составленный инженеромъ Руммелемъ проектъ (черт. П а и в) предусматривалъ: 1) углубленіе землечерпаніемъ мелководнаго бара въ устьяхъ Тонкаго пролива до глубины въ 12 футъ; 2) уширеніе Тонкаго пролива до 30 саж.; 3) устройство каменной набережной, длиной 130 саж.; 4) замощеніе двухъ спусковъ, ведущихъ изъ мѣстечка въ портъ, и 5) устройство соединительнаго рельсоваго пути отъ Генической станицы Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги къ портовой набережной. Общая стоимость работъ исчислялась въ 321.013 р. 51 к., не считая отчужденія земли и проведенія желѣзной дороги.



Черт. III.

Проектъ этотъ однако не получилъ утвержденія Инженернаго Совѣта Министерства Путей Сообщенія и по журналу послѣдняго отъ 3 іюля 1896 г. было рѣшено: 1) прежде всего произвести углубленіе подхода къ порту и самаго порта, причѣмъ, ограничившись сначала 12-ти футовой глубиной, увеличить эту глубину, когда средства это дозволятъ, до 18 и 21 ф. и 2) постройку набережныхъ въ портъ признать работою второй очереди; впредь же до устройства подобныхъ набережныхъ, оградить насыщаемую портовую территорию укрѣпленіемъ болѣе легкаго типа.

Согласно приведеннымъ указаніямъ Инженернаго Совѣта былъ составленъ инженеромъ Бернеромъ второй проектъ улучшенія Геническаго порта, работы по осуществленію котораго и были выполнены въ 1897, 1898 и 1899 гг. на средства полукопѣчнаго сбора, отпущенныя Мини-

стерству Путей Сообщенія Высочайше утвержденнымъ мѣнѣемъ Государственнаго Совѣта по журналу отъ 27 марта 1897 г., въ суммѣ 200.000 р. За указанную сумму были устроены нижеслѣдующія сооруженія:

1) построенъ открытый морской каналъ черезъ существующій баръ, длиною 1,030 пог. саж., шириною по дну 30 пог. саж. и глубиною 12 футъ;

2) углубленъ Тонкій проливъ на протяженіи 200 пог. саж., шириною по дну 45 саж. и глубиною 12 футъ;

3) устроена деревянная набережная легкаго типа, допускающая углубленіе порта до 18 футъ, длиною въ 74 пог. саж.;

4) спланирована портовая территория по линіи набережной;

5) замощенъ одинъ спускъ къ порту и на ширину одной сажени замощена линія портовой территории вдоль набережной.

Всѣ эти работы обоились въ 219.704 р. 64 к., причемъ излишняя противъ ассигнованія сумма въ 19.704 р. 64 к. была покрыта изъ средствъ, отпускаемыхъ на непредвидѣнные расходы по Департаменту Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній.

Въ настоящее время въ Геническомъ портѣ производится работы по проведенію въ портъ желѣзнодорожнаго пути, начатыя въ 1903 г. Курско-Харьково - Севастопольской жел. дор., и землечерпательныя работы по снятію ссыловъ въ построенномъ въ 1897 г. каналѣ, производимыя Главнымъ Управленіемъ Торговаго Мореплаванія и Портовъ.

Никакихъ приспособленій для выгрузки и нагрузки товаровъ въ Геническомъ портѣ нѣтъ, равнымъ образомъ, нѣтъ на портовой территоріи и амбаровъ, которые разбросаны по всему мѣстечку въ случайныхъ пунктахъ.

Кромѣ портовой набережной, о чемъ указывалось уже выше, въ Геническомъ портѣ для причала судовъ служатъ еще нѣсколько желѣзнодорожныхъ пристаней, предназначенныхъ, главнымъ образомъ, для погрузки соли. Соль доставляется въ портъ прямо вагонами, по специальной солевой вѣтви, съ промывовъ и изъ вагоновъ же непосредственно грузится на суда. Глубина у этихъ пристаней въ настоящее время не превышаетъ 6—7 футъ.

Бердянскій портъ. Бердянскій портъ построенъ на специальный городской заемъ и этимъ нѣсколько отличается отъ обычнаго типа сооруженія нашихъ коммерческихъ портовъ, устраиваемыхъ на средства Государственнаго Казначейства, распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія.

Только въ настоящее время постройка Вискаго порта по идеѣ нѣсколько приближается къ типу сооруженія Бердянского порта.

Собственно исторія постройки Бердянского порта начинается съ 1861 г., когда былъ установленъ закономъ 5-ти копѣечный сборъ съ берковца, просуществовавшій до 1864 г. и предназначавшійся специально

на улучшение порта. Съ отбѣною этого сбора изъ суммъ Государственнаго Казначейства ежегодно отпускалось на нужды Бердянскаго порта по 26.407 р. 72 к. Такимъ образомъ по 1874 г. было отпущено и израсходовано 617.383 р. 26 к. Этими суммами распорикалась особая Высочайше учрежденная временная Комиссія. Комиссія эта произвела съ разрѣшенія и утвержденія Главнаго Инженера Новороссійскихъ коммерческихъ портовъ и бывшаго Генераль-Губернатора Новороссійскаго края нижеслѣдующія работы: 1) устроила волноломъ въ портѣ, 2) построила деревянную пристань и 3) произвела цѣлый рядъ землечерпательныхъ въ портѣ работъ.

На поддержаніе этихъ работъ въ послѣдующіе за тѣмъ годы была отпущена изъ Государственнаго Казначейства особая сумма въ 115.000 р. на капитальный ремонтъ волнолома.

Наконецъ, по закону 27 марта 1884 г., въ Бердянскомъ портѣ былъ вновь установленъ сборъ съ товаровъ, въ размѣрѣ полукопѣйки съ пуда, предназначенный на улучшение портовыхъ устройствъ и замощеніе улицъ.

Засимъ, независимо отъ сего сбора, 19 мая 1893 г. Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, былъ установленъ дополнительный полукопѣечный сборъ, предназначенный исключительно на возмѣщеніе расходовъ по капитальному переустройству въ Бердянскѣ портовыхъ сооружений. Сборъ этотъ долженъ былъ взиматься лишь впродъ до покрытія этихъ расходовъ изъ его поступленій, совмѣстно съ поступленіями основнаго поуднаго сбора.

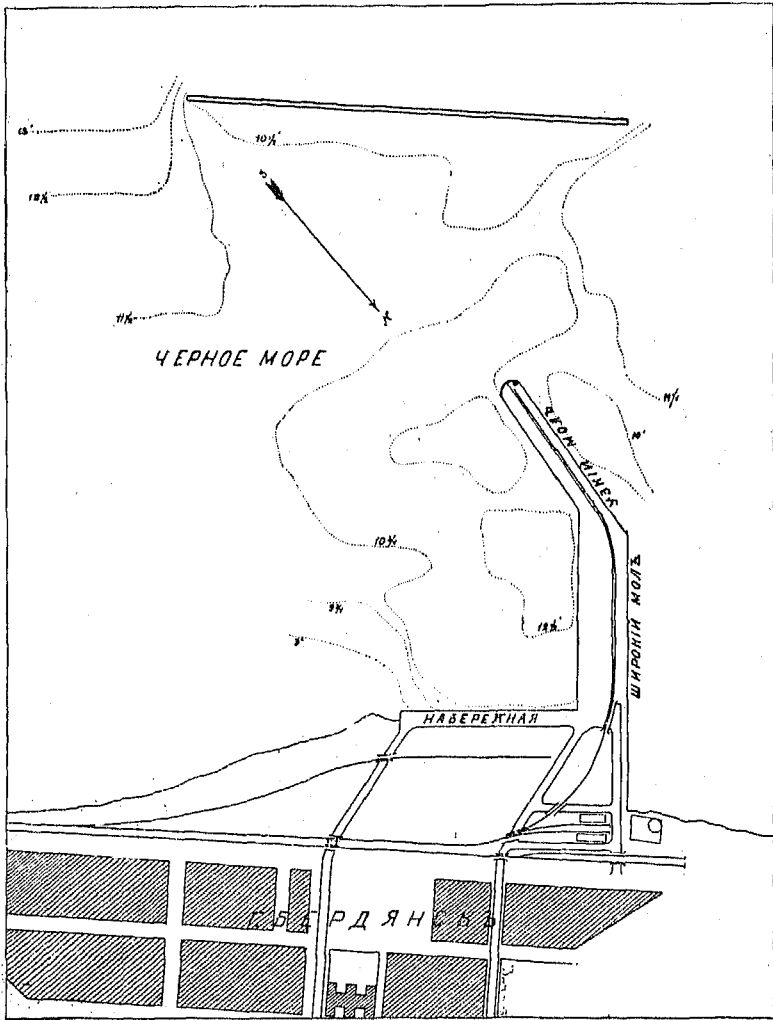
Тѣмъ же мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, отъ 19 мая 1893 г., было предоставлено Министрамъ: Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ, по окончательной разработкѣ проекта улучшения Бердянскаго порта, войти съ особымъ представленіемъ объ отпускѣ необходимаго на эту надобность кредита.

Проектъ этотъ въ концѣ 1893 г. былъ составленъ Строительнымъ Отдѣленіемъ Таврическаго Губернскаго Правленія и затѣмъ переработанъ Министерствомъ Путей Сообщенія, причемъ размѣръ необходимаго на его осуществленіе расхода былъ опредѣленъ въ 1.250.000 р., при условіи пользованія для землечерпательныхъ работъ казеннымъ караваномъ.

Закономъ 23 мая 1894 г. проектъ переустройства Бердянскаго порта получилъ утвержденіе и строительная стоимость работъ была опредѣлена въ суммѣ 1.250.000 р., съ отнесеніемъ всего расхода на счетъ мѣстныхъ полукопѣечныхъ сборовъ.

Съ цѣлью реализовать потребную для производства работъ сумму, Бердянское Городское Управление заключило въ Бессарабско-Таврическомъ земельномъ банкѣ заемъ въ 1.200.000 р., подъ залогъ 8,000 десятинъ городской земли, выполненіе же работъ сдало съ подряда инженеру С. Р. Лукомскому. Всѣ работы по улучшенію Бердянскаго порта были выполнены

къ концу 1899 г., причѣмъ общая стоимость работъ составила 1.293.512 р. 18 к. За счетъ указанной суммы были устроены: 1) широкій и узкій молъ, служащій также и портовой территоріей, одѣтый съ внутренней стороны бухты набережными всего длиною 223 саж., 2) специальная набережная длиною 120 саж., и 3) углубленъ до 12 футъ портовый бассейнъ (черт. IV).



Черт. IV.

Здѣсь небезынтересно будетъ замѣтить, что этотъ не первый *) уже опытъ производства работъ при посредствѣ городскихъ управленій также оказался не изъ удачныхъ. Стоимость работъ по улучшенію Бердянскаго порта необходимо признать очень высокою, причѣмъ отдѣльныя работы

*) Ранѣе производилась портовые работы Городскимъ Управленіемъ въ Таганрогѣ (см. ниже).

обошлись городу много дороже, чѣмъ таковыя же въ сосѣднемъ Маріупольскомъ портѣ, гдѣ работы производились казною въ лицѣ бывшей Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ. Ниже мы приводимъ нѣкоторые цифровыя данныя, подтверждающія высказанное положеніе, заимствуя ихъ изъ отчета Контроля по устройству Маріупольскаго, Таганрогскаго, Бердянскаго и Ейскаго портовъ. Такъ наприкладъ: 1) при совершенно одинаковыхъ цѣнахъ на матеріалъ стоимость 1 куб. саж. заброски изъ грапита стоила въ Бердянскѣ 74 р. 3 к., а въ Маріуполѣ 42 р. 40 к., 2) при стоимости лѣса въ Бердянскѣ на 18—20% дешевле, чѣмъ въ Маріуполѣ, забивка одного сплошного ряда свай изъ 5-ти-саженныхъ бревенъ обошлась въ Бердянскомъ портѣ въ 206 р., а въ Маріупольскомъ портѣ изъ 6-ти-саженныхъ бревенъ всего 106 р. 90 к. и т. п.

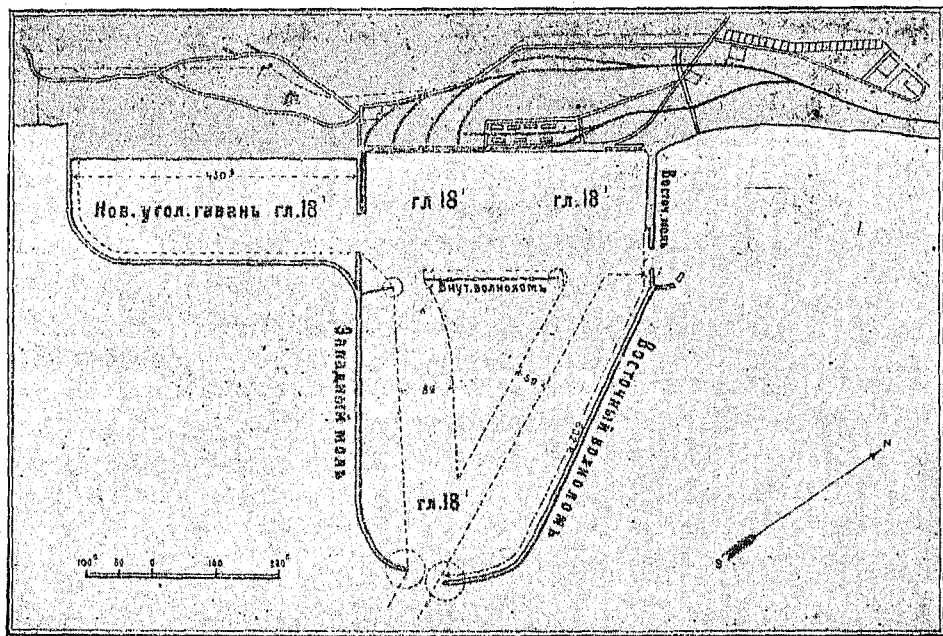
Съ отмѣною мѣстныхъ пошудныхъ сборовъ и замѣною ихъ общими въ Имперіи сборами, съ отнесеніемъ части таковыхъ въ счетъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ, городской заемъ города Бердянска былъ принятъ на счетъ казны и портовые сооруженія перешли въ вѣдѣніе Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ.

Бердянскій портъ соединенъ желѣзнодорожной вѣтвью съ Екатерининской желѣзной дорогой, но вѣтвь эта, обь устройствѣ которой такъ настоятельно хлопотали мѣстные экспортеры, желаннаго дѣйствія на поднятіе отпускной дѣятельности порта не произвела. Скорѣе она имѣла даже отрицательное значеніе, отклонивъ часть грузовъ Бердянскаго района къ Александровску на Днѣпрѣ и далѣе къ Херсону. Къ Бердянскому же порту хлѣбные грузы, которые и составляютъ главную массу продуктовъ, вывозимыхъ изъ Бердянска, по прежнему продолжаютъ поступать преимущественно гужемъ. Бердянскій портъ, главнымъ образомъ, работаетъ на Средиземноморской рынокъ и въ дѣятельности его не только не замѣчается крупнаго прогресса, а наоборотъ скорѣе постепенное паденіе. Причину такого положенія вещей большинство склонно приписывать тѣмъ значительнымъ портовымъ сборамъ, которые установились въ Бердянскѣ до реформы 8-го іюня 1901 г. и которые значительно превышали сборы въ другихъ портахъ Приазовья.

Затѣмъ, что касается до перегрузочныхъ приспособленій и прочихъ элементовъ оборудованія порта, то таковыхъ въ Бердянскомъ портѣ нѣтъ, а амбары расположены въ значительномъ удаленіи въ городѣ въ случайныхъ мѣстахъ.

Маріупольскій портъ (черт. V). Вопросъ о сооруженіи Маріупольскаго порта былъ поднятъ еще въ шестидесятыхъ годахъ прошлаго вѣка. Бывшій Новороссійскій и Бессарабскій Генераль-Губернаторъ Коцебу, какъ на мѣсто, удобное для порта, указывалъ на Вѣлосарайскую косу. Съ этимъ мнѣніемъ согласился и Комитетъ Министровъ, предоставившій Министерству Путей Сообщенія приступить къ производству гидротехническихъ

изысканій. Комиссія, выполнявшая эти изысканія подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Маіора Гейнса, окончила свои занятія въ исходѣ 1870 г. Она высказалась за устройство порта на Бѣлосарайской косѣ, но противъ такого рѣшенія вопроса возсталъ Мариупольская Дума, которая вообще стояла противъ капитальнаго улучшенія порта и желала лишь углубленія р. Кальміуса до 10 футъ и устройства дороги вдоль рѣки. Кромѣ того существовало предложеніе устроить Мариупольскій портъ въ озерѣ Домаха. Дабы выяснитъ вопросъ въ окончательной формѣ, Министерство Путей Сообщенія, въ періодъ времени 1883—1884 г., произвело изысканія въ мѣстности, прилегающей къ Мариуполю. При этомъ вопросъ объ устройствѣ порта у Бѣлосарайской косы отпалъ уже въ самомъ началѣ изысканій, такъ какъ мѣсто это было признано неудобнымъ для устройства порта по слѣдующимъ причинамъ: 1) отсутствію хорошей прѣсной воды; 2) необходимости постройки 30-ти лишнихъ верстъ желѣзной дороги при довольно затрудни-



Черт. V.

тельныхъ техническихъ условіяхъ, и 3) необходимости устройства новаго города съ помѣщеніями для коммерческихъ конторъ, рабочихъ, мастеровыхъ и т. п. взаимъ существующихъ въ Мариуполѣ. Вслѣдствіе постройки лишнихъ 30 верстъ желѣзной дороги, къ стоимости провоза товаровъ прибавилась бы навсегда приплата болѣе $\frac{1}{2}$ копейки съ пуда, что для такого дешеваго груза, какъ каменный уголь, имѣло несомнѣнно весьма важное значеніе.

Со времени производства изысканій, въ Мариуполѣ вся грузовая дѣя-

тельность сосредоточивалась въ устьѣ р. Кальміуса, гдѣ находились нѣсколько пристаней и была построена въ 1881 г. набережная длиною 260 саж., довольно слабаго типа. Почти одновременно съ постройкой набережной, а именно въ 1880—1882 г. была сдѣлана попытка улучшения порта, путемъ прорытія открытаго канала черезъ баръ р. Кальміуса и углубленія самаго русла рѣки вдоль набережной. Каналу придана была ширина въ 30 саж. и глубина въ 10 футъ.

Изысканіе 1883 г. выяснили два возможныхъ мѣста устройства будущаго Мариупольскаго порта, а именно: 1) р. Кальміусъ и 2) мѣсто у Зинцевой балки. Сравнительные достоинства и недостатки обоихъ проектовъ выражены инженеромъ Лисовскимъ, завѣдывающимъ работами по сооруженію порта, въ приводимыхъ ниже характеристикахъ. Портъ, устроенный въ рѣкѣ Кальміусѣ, представлялъ бы слѣдующія удобства: 1) близость къ городу и торговымъ складамъ, 2) возможность почти безконечнаго распространенія порта въ рѣкѣ, не прибѣгая для этого къ устройству новыхъ моловъ, 3) готовыя сообщенія города съ портомъ и 4) близость къ желѣзнодорожнымъ путямъ. Неудобства же, которыя представляетъ устройство порта въ р. Кальміусѣ, слѣдующія: 1) значительное обмелѣніе моря передъ устьемъ рѣки, отчего длина моловъ вышла бы очень большою, 2) для углубленія гавани потребовалось бы весьма значительное землечерпаніе; наносы, влекаемые Кальміусомъ во время половодій, частью осаждались бы въ гавани и потребовали бы почти непрерывнаго землечерпанія, и 3) ледоходъ и ледяныя зажоры ежегодно повреждали бы возведенныя сооруженія, отчего гавань требовала бы довольно значительнаго ремонта. Расположеніе порта у Зинцевой балки представляетъ большія преимущества предъ Кальміусомъ, а именно, глубина подходитъ здѣсь ближе къ берегу; низменность, прилегающая къ балкѣ, имѣетъ значительные размѣры, такъ что у порта есть обширная площадь для устройства складовъ, проведенія желѣзнодорожныхъ путей и расположенія прочихъ портовыхъ принадлежностей; длина моловъ и количество землечерпанія много меньше, чѣмъ у р. Кальміусъ, почему время окончанія постройки короче, и стоимость порта меньше.

Изложенныя соображенія, а также настояніе Донецкой желѣзной дороги побудили Министерство Путей Сообщенія, послѣ долгихъ колебаній, остановиться на выборѣ мѣста для новаго Мариупольскаго порта у Зинцевой балки и 8 марта 1886 г. работы по устройству порта были сданы съ подряда инженерамъ Борейша и Максимовичу. Къ работамъ было приступлено лѣтомъ 1886 г., а въ августѣ 1889 г. послѣдовало открытіе для судоходства новаго порта. Въ періодъ времени съ 1889 по 1891 г. исполнялись работы по окончательной отдѣлкѣ порта и по установкѣ мертвыхъ якорей.

Вообще съ 1886 г. по 1891 г. были исполнены нижеслѣдующія работы и сооруженія:

- 1) Желѣзная дорога отъ ст. Мариуполь къ порту.
- 2) Шоссированная и частью мощеная дорога отъ города къ порту.
- 3) Каналь для отведенія Зинцева ручья.
- 4) Молы и волноломы.
- 5) 400 пог. саж. каменныхъ набережныхъ, заложенныхъ на глубинѣ 17 футъ.
- 6) Силапирована портовая территория.
- 7) Углублено землечерпаніемъ водное пространство гавани до 14 футъ ниже ординара.
- 8) Устроенъ внѣ порта открытый пробный каналъ глубиною до 17½ футъ.
- 9) Устроенъ ковшъ въ р. Кальміусь.
- 10) Установлены приспособленія для погрузки угля на суда.
- 11) Устроены внутренній моль и волноломъ.
- 12) Установлены два желѣзныхъ маяка и мертвые якоря.

Общая стоимость работъ составила 4.473.239 рублей.

Вслѣдствіе быстрого роста грузооборота Мариупольскаго порта, значительно превысившаго первоначальныя предположенія *), построенная длина набережной почти сразу же по окончаніи работъ оказалась недостаточной и пришлось увеличить причальную линію на 210 пог. саж. помощью устройства деревянныхъ пристаней вдоль корневыхъ частей обоихъ моловъ. Изъ общаго числа набережныхъ 200 погонныхъ сажень предназначались исключительно для экспорта угля, 50 пог. саж. для нуждъ таможни, а остальные 150 пог. саж. служили для пропуска всякаго рода грузовъ, за исключеніемъ угля. Деревянные же пристани сдавались: одна—восточная въ аренду Русскому Обществу Пароходства и Торговли и Пароходству Кошкина, а другая—западная находилась въ распоряженіи Управленія работами порта.

Но все увеличивающійся грузооборотъ Мариупольскаго порта, въ особенности отпускъ угля, заставилъ въ 1899 г. приступить къ болѣе капитальному расширенію порта, а именно къ постройкѣ новой угольной гавани, составляющей продолженіе главнаго порта къ западу и къ углубленію стараго до 18 футъ. Работы по сооруженію новой гавани были закончены весною 1901 г. и обошлись въ 2.656.000 р. Новая гавань имѣетъ 450 пог. саж. набережныхъ, заложенныхъ на глубину въ 22 фута; она ограждена защитнымъ моломъ и соединена воротами со старой частью порта. Глубина гавани отъ 16 до 18 футъ, водная площадь 72,000 кв. саж. Эта часть порта предназначена

*) Здѣсь небезынтересно замѣтить, насколько скромны были предварительныя экономическіе подсчеты дѣятельности Мариупольскаго порта, такъ при изысканіяхъ предполагалось, что невозможно рассчитывать въ скоромъ времени на отпускъ угля болѣе 10,000,000 пуд. и хлѣба 10,000,000 пуд., а весь грузооборотъ исчислялся въ 20,000,000, между тѣмъ въ настоящее время (1903 г.) грузооборотъ Мариупольскаго порта составляетъ 70,448,738 пуд., изъ коихъ число вывозъ угля составляетъ около 40,000,000 пудовъ.

исключительно для экспорта угля и импорта руды, но, за недостаткомъ мѣста въ старой части порта, черезъ новую гавань отправляютъ въ настоящее время сырой чугунъ и желѣзо мѣстныхъ заводовъ. Портовая территория новой гавани составляетъ полосу шириною отъ 90 до 120 саж., всего 57,700 кв. саж., но въ настоящее время эксплуатируется лишь полоса въ 45 саж. ширины, такъ какъ за отсутствіемъ механическихъ приспособленій эксплуатировать дальніе участки для такого продукта, какъ уголь, оказывается невыгоднымъ.

До преобразования портовыхъ сборовъ въ Маріупольскомъ портѣ взымались слѣдующіе сборы съ судовъ и товаровъ въ доходъ города: 1) полуконѣчный попутный сборъ съ отвозимыхъ товаровъ, кромѣ лѣса, и 2) якорный съ судовъ. Первый сборъ установленъ Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта 27 марта 1884 г. и предназначенъ исключительно на улучшение портовыхъ устройствъ и замощеніе улицъ, по которымъ провозятся грузы въ портъ. За счетъ указанного сбора Маріупольскимъ Городскимъ Управленіемъ были одновременно произведены нижеслѣдующія работы: 1) замощены улицы, ведущія въ портъ, 2) устроено 280 пог. саж. набережной на западной сторонѣ р. Кальміусь, 3) приобретенъ землечерпательный караванъ, 4) произведены дноуглубительныя работы въ портѣ р. Кальміусь и устроены ведущій къ нему морской каналъ длиною 310 саж., шириною въ 40 саж. и глубиною отъ 9 до 13½ футъ и 5) устроены оградительныя дамбы по каналу.

Таковы въ общихъ чертахъ внѣшнія и внутреннія сооруженія обоихъ портовъ въ Маріуполѣ, т. е. порта у Зинцевой балки и порта въ р. Кальміусь. Первый, главнымъ образомъ, работаетъ по отпуску горныхъ грузовъ, второй—хлѣба.

Переходя затѣмъ къ разсмотрѣнію оборудованія портовъ, необходимо замѣтить, что портъ у Зинцевой балки связанъ рельсовымъ путемъ съ городской желѣзнодорожной станціей Егатерининской ж. д. и удобной, частью мощеной, частью шоссированной дорогой съ городомъ. Набережная, предоставленная Таможенному Вѣдомству для ввоза заграничныхъ товаровъ, оборудована катучимъ подъемнымъ краномъ въ 20 тоннъ подъемной силы. Набережная, отведенная грузамъ разнаго рода, за исключеніемъ угля, оборудована двумя рядами хлѣбныхъ одноэтажныхъ амбаровъ, вмѣстимостью въ 750,000 пуд. Набережная, предназначенная для угля, имѣетъ два углепрокидывателя и эстакаду, подающую уголь въ вагонеткахъ. Углепрокидыватели устроены по типу, принятому въ англійскихъ портахъ. Они приводятся въ дѣйствіе гидравлической силой и идея ихъ состоитъ въ томъ, что особый специальный вагонъ, емкостью въ 610 пуд. угля, поданный подъ выгрузку, подымается до известной высоты, затѣмъ наклоняется подъ угломъ до 50°; по открытіи дверей, устроенныхъ спереди вагона, уголь высыпается въ лотокъ, по которому и спускается въ трюмъ корабля. Грузопропускная способность обоихъ угле-

опрокидывателей по данным инженера Шуки опредѣляется въ 12,000,000 пуд. въ навигацію, а по даннымъ Начальника порта Подполковника Пономарева въ 60,000,000 пуд. *) Между тѣмъ въ дѣйствительности углеопрокидывателями погружено было въ 1902 г. 10,452,450 пуд., а въ 1903 г. 8,354,478 пуд. Непустьхъ углеопрокидывателей Начальникъ порта объясняетъ недостаточнымъ числомъ специальныхъ полувагоновъ. Покойный Начальникъ Отдѣла Торговыхъ Портовъ инженеръ Лисовскій, кромѣ указанной причины, проводилъ еще отсутствіе плапоутрной организаціи по срочной подачѣ вагоновъ въ портъ.

Для погрузки угля помощью эстакады, уголь изъ портовыхъ складовъ грузится въ ручную въ вагонетки и по декавилевскимъ путямъ рабочими подвозится къ наклонной дорогѣ эстакады. Здѣсь вагонетки посредствомъ безконечной цѣпи автоматически поднимаются на эстакаду, развозятся по пей и опрокидываются въ ручную надъ желобами, направляющими уголь въ трюмы судна. Пропускная способность эстакады, по даннымъ инженера Шуки, при 12-ти часовой грузкѣ, составляетъ 9,000,000 пуд. за навигацію. Въ дѣйствительности эстакадою погружено въ 1902 г. 4,797,193 пуда, а въ 1903 г. 7,027,277 пудовъ.

Всѣ механическія приспособленія въ Мариупольскомъ казенномъ портѣ, какъ кранъ, эстакада, углеопрокидыватели, а также хлѣбные амбары, находятся въ вѣдѣніи транспортной конторы Екатерининской ж. д. Желѣзною же дорогою, кромѣ перечисленныхъ приспособленій, устроены въ новой угольной гавани угледоудемы Гунта для выгрузки руды, но они пока еще не работали.

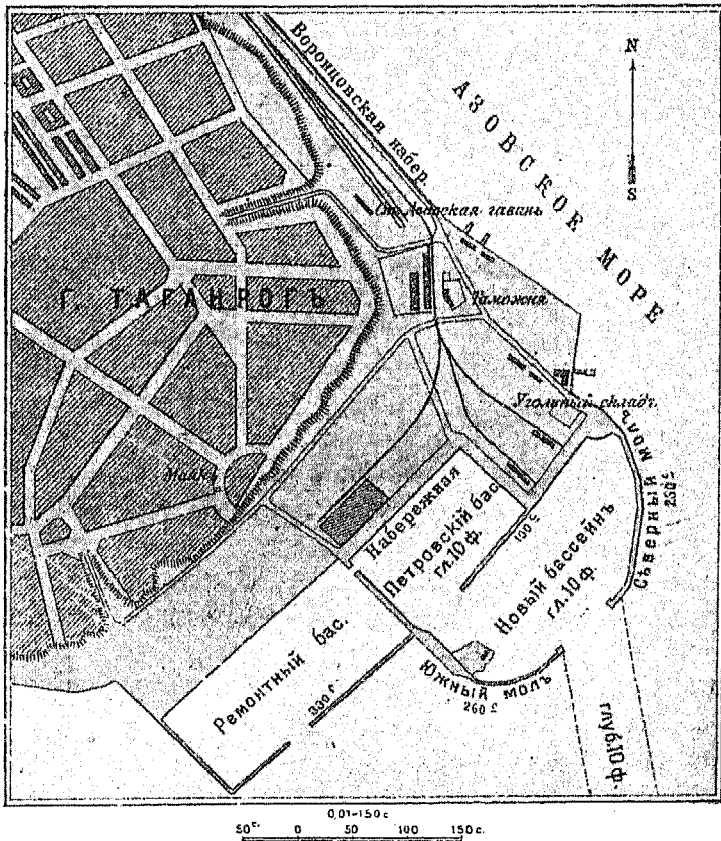
Въ портѣ у р. Кальміусть никакихъ механическихъ приспособленій нѣтъ и грузы, доставляемые въ портъ гужемъ, изъ разбросанныхъ по всему городу амбаровъ, грузятся въ ручную на лихтера или баржи, которые и буксируются затѣмъ на рейдъ къ борту иностраннаго парохода.

Кромѣ двухъ указанныхъ портовъ недалеко отъ Мариуполя находится еще небольшой частно-владѣльческій портъ завода «Русскій Провидансъ», построенный три года тому назадъ. Портъ расположенъ въ рѣкѣ Кальміусть на $2\frac{1}{2}$ версты выше городского и состоитъ изъ каменной набережной, оборудованной восемью аппаратами Брауна для выгрузки Керченской руды. Заводъ получаетъ руду пароходами, которые, проходя мимо городского порта, поднимаются по рѣкѣ и подходятъ къ самой набережной завода. Въ 1902 г. количество доставленной, такимъ способомъ, руды достигло 6,000,000 пудовъ.

*) Исчисленія Начальника порта преувеличены, такъ какъ въ Кардифскомъ портѣ при работѣ круглый годъ днемъ и ночью грузондѣльный эффектъ углеопрокидывателей отъ 9,000,000 до 18,000,000 пудовъ, что на два опрокидывателя составитъ максимумъ 36,000,000 пудовъ, а при 8 мѣсячи. навигаціи — 24,000,000 пудовъ.

Таганрогскій портъ (черт. VI). Таганрогскій портъ одинъ изъ самыхъ старыхъ русскихъ портовъ; на него было обращено вниманіе еще Императоромъ Петромъ I, по инициативѣ котораго въ 1698 г. въ Таганрогъ были начаты работы по сооруженію порта инженеромъ Семеновымъ.

Въ 1707 г. работы эти были приостановлены такъ какъ въ это время Императоръ былъ всецѣло поглощенъ войной съ Турціей, а векорѣ затѣмъ по Прутскому договору въ 1711 г. Таганрогъ отошелъ снова къ Турціи. Сооруженія Императора Петра I въ Таганрогскомъ портѣ состояли изъ слѣдующихъ построекъ *): 1) сѣвернаго мола длиною 404,53 саж., на ряжевомъ и каменномъ основаніяхъ, 2) южнаго мола длиною 385,90 пог. саж. на такихъ же основаніяхъ, и 3) искусственнаго острова Черепахи.



Черт. VI.

Послѣ Прутскаго договора Таганрогскій портъ надолго исчезаетъ изъ Русской исторіи и лишь въ царствованіе Императрицы Екатерины II, по Кучукъ-Кайнарджійскому миру, Таганрогъ вмѣстѣ съ крѣпостями: Азовомъ,

*) Технические списки сооружений Таганрогскаго порта, составленные Инженеромъ Соболевымъ.

Керчью и Еникале снова возвращенъ былъ къ нашимъ владѣнiямъ. Но Правительство наше еще сравнительно долго не приступало къ продолженiю начатыхъ Петромъ Великимъ работъ по улучшенiю порта въ Таганрогъ и лишь въ 1836 г. по Высочайшему повелѣнiю было ассигновано на углубленiе и улучшенiе порта 1.227.076 руб. ассигнацiями. За счетъ этой суммы въ периодъ времени съ 1838 по 1849 г. были выполнены нижеслѣдующiя работы: 1) сдѣлана земляная насыпь по набережной конной дороги, 2) построена Воронцовская набережная, и 3) построена конная дорога въ портъ. На всѣ эти работы было израсходовано 256.887 р. 17 к. серебромъ. Но приведенными работами далеко не устранялись самые насущные недостатки Таганрогскаго порта и потому уже въ 1846 г. былъ вновь возбужденъ вопросъ о капитальномъ улучшенiи порта и рѣшено произвести для этой цѣли детальныя изысканiя, по окончанiи которыхъ былъ составленъ инженеромъ Фирскинымъ проектъ ограждающихъ нынѣ портъ моловъ. Проектъ этотъ былъ затѣмъ утвержденъ въ 1857 г. и на исполненiе работъ было отпущено 235.117 р. Но къ производству работъ въ виду войны приступлено не было, а въ 1860 г. была составлена новая смѣта на сумму въ 280.000 р. и постройка была сдана съ подряда. Послѣ того, какъ два подрядчика, при производствѣ этихъ работъ, разорились, послѣдовало въ 1867 г. Высочайшее повелѣнiе объ отдатѣ постройки Городскому Общественному Управленiю за 315.000 р., для исполненiя по утвержденнымъ проектамъ въ теченiе трехъ лѣтъ. Производство работъ подчинялось особой Комиссiей, подъ предѣлательствомъ Таганрогскаго Градоначальника. Но уже при началѣ работъ обнаружили недостатки первоначальнаго проекта, который поэтому былъ замѣненъ другимъ, утвержденнымъ въ 1868 г., причемъ стоимость работъ была увеличена до 358.533 р. Начатыя работы по исполненiю этого новаго проекта шли однако также не вполне удачно, пропуски въ проектѣ вызвали необходимость въ увеличенiи смѣтной суммы еще на 78.000 р., возникла переписка и только къ 1873 г. денежный вопросъ получилъ окончательное разрѣшенiе, а къ 1877 г. наконецъ работы были закончены, т. е. черезъ 41 годъ послѣ Высочайшаго повелѣнiя о ихъ производствѣ и черезъ 25 лѣтъ послѣ утвержденiя проекта. Однако построенные молы (южный и сѣверный), несмотря на столь тщательное попеченiе о нихъ, оказались далеко не удовлетворительными, и принимавшая ихъ Правительственная Комиссiя выразилась о сооруженiи, какъ о временномъ, въ которомъ каменная наброска была замѣнена земляной, деревянныя же части оказались сильно осгнившими.

Въ 1880 г. бывший Таганрогскiй Градоначальникъ кн. Макеутовъ, во всеподданнѣйшемъ отчетѣ своемъ, вновь поднялъ вопросъ о необходимости улучшенiя Таганрогскаго порта; на поляхъ отчета Императоръ Александръ II изволилъ отмѣтить: «сообразить». Во исполненiе этой Высочайшей отмѣтки, Департаментъ Шоссейныхъ и Водныхъ Сообщенiй предложилъ городу

Таганрогу составить техническій проект отдѣльныхъ сооружений и приспособлений порта на основаніи преподанныхъ Департаментомъ указаній.

По порученію города въ 1882 г. былъ составленъ проектъ инженеромъ Воробьевымъ, причѣмъ смѣтная стоимость работъ была исчислена въ 571.822 р. 57 к. Проектъ этотъ однако утвержденъ Министерствомъ Путей Сообщенія не былъ, въ виду допущенныхъ въ немъ отступленій отъ главныхъ основаній, намѣченныхъ Департаментомъ Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, и Городскому Общественному Управленію было предложено составить новый проектъ и смѣту, согласно указаніямъ Министерства. Производство этихъ работъ предполагалось отнести на счетъ взимаемаго въ портѣ полукопѣчнаго сбора, установленнаго для товаровъ, привозимыхъ изъ за границы и каботажемъ Высочайшимъ повелѣніемъ 14 сентября 1807 г., и для товаровъ, отвозимыхъ за границу, Высочайше утвержденными мнѣніями Государственнаго Совѣта 18 декабря 1879 г. и 27 марта 1884 г. Этотъ послѣдній сборъ предназначался исключительно на портовые сооружения въ количествѣ $\frac{4}{5}$ поступленія и на замощеніе подъѣздныхъ путей въ количествѣ $\frac{1}{5}$.

Въ 1883 г. предложеніе Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній было исполнено городомъ, причѣмъ составленъ новый проектъ каботажнаго порта въ Таганрогѣ съ углубленіемъ бассейна до 9 $\frac{1}{2}$ футъ. Стоимость работъ, согласно указаніямъ Министерства, была опредѣлена въ 931.996 р. 64 к., а съ исправленіемъ ранѣ построенныхъ и разваливающихся моловъ въ 1.067.997 р. 18 к. Проектъ этотъ былъ внесенъ 3 февраля 1883 г. на обсужденіе Городской Думы, совмѣстно съ предположеніемъ о замощеніи главныхъ подъѣздныхъ путей къ порту, исчисленнымъ въ суммѣ 766.096 р. 73 к. Дума, однако, не признала возможнымъ заключить, подъ гарантію портовыхъ сборовъ, заемъ на выполненіе этихъ работъ и постановила: возбудить передъ Правительствомъ ходатайство о принятіи имъ на себя работъ по улучшенію портовыхъ сооружений, съ выдачею отъ города на этотъ предметъ 200.000 р. и просить Министерство Путей Сообщенія включить въ проектъ также возобновленіе моловъ новой гавани, причѣмъ въ первую же очередь приступить къ этимъ послѣднимъ работамъ, такъ какъ существующіе молы пришли въ состояніе полного разрушенія и грозятъ ежеминутно обвалиться.

Между тѣмъ, въ томъ же году, въ Министерствѣ Путей Сообщенія, вопросъ объ улучшеніи нашихъ торговыхъ портовъ вступилъ въ новую стадію своего развитія и рѣшено было немедленно приступить къ расширенію порто-строительной дѣятельности, носившей до того времени случайный характеръ.

Въ 1883 году бывшимъ Министромъ Путей Сообщенія, Генераль-Адъютантомъ Посѣетомъ представлена была на Высочайшее воззрѣніе Императора Александра III особая записка, въ которой излагался общій планъ постепеннаго улучшенія торговыхъ портовъ Имперіи въ теченіе

ближайшихъ 10—15 лѣтъ. На запискѣ этой 1-го іюля 1883 года послѣдовала Высочайшая резолюція: «очень надѣюсь, что Министръ Финансовъ найдетъ возможнымъ дать средства на столь необходимыя сооруженія».

Въ 1885 году, на отпущенныя Государственнымъ Совѣтомъ средства, была учреждена особая «Временная Комиссія по устройству коммерческихъ портовъ», первымъ Предсѣдателемъ которой былъ назначенъ Директоръ Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній инженеръ П. А. Фадѣевъ, а Вице-Предсѣдателемъ инженеръ М. Н. Герсевановъ.

Это обстоятельство благоприятно отразилось на вопросѣ о сооруженіи каботажнаго порта въ Таганрогѣ, и въ періодъ времени съ 1885 по 1902 г. на улучшеніе Таганрогскаго порта было отпущено изъ средствъ Государственнаго Казначейства 1.035.900 р. на новыя работы, 75.500 р. на капитальный ремонтъ сооружений, а всего, считая расходы по землечерпанію и пр., 1.338.125 р.

За счетъ этой суммы были перестроены и частью вновь устроены оградительныя сооруженія: Сѣверный молъ, длиною съ корневой частью около 230 пог. саж.; Южный молъ, длиною около 260 пог. саж.; Внутренній молъ длиною 100 пог. саж.; Оградительный молъ Ремонтнаго бассейна длиною около 330 пог. саж. Всѣми этими оградительными сооружениями образованы 3 бассейна: Новый, Петровский и Ремонтный.

Гавани углублены до 10 футъ и на такую же глубину вырытъ входной въ портъ открытый каналъ, длиною свыше 1 версты, шириною 60 саж. Кромѣ того устроено 430 пог. саж. набережныхъ въ Новомъ и Петровскомъ бассейнахъ и 225 пог. саж. вдоль берега отъ корня Сѣвернаго мола; въ Петровскомъ бассейнѣ устроены 2 выступающія деревянные пристани и производится работы по устройству набережныхъ и пристаней въ Ремонтномъ бассейнѣ.

На эти же работы изъ средствъ полукопѣчнаго сбора было израсходовано 266.797 р. 21 к., а вообще на Таганрогскій портъ разновременно, начиная съ 1836 г., было израсходовано, не считая замощенія улицъ:

а) изъ средствъ полукопѣчнаго сбора	1.144.909 р. 05 к.
б) » » Государственнаго Казначейства. 1.338.125 » — »	
<hr/>	
Итого	2.483.034 р. 05 к.

Кромѣ перечисленныхъ въ нашемъ очеркѣ проектовъ существовало еще много предположеній по улучшенію Таганрогскаго порта; но такъ какъ они не имѣли непосредственнаго вліянія на развитіе нынѣ осуществленныхъ устройствъ, то мы полагаемъ болѣе цѣлесообразнымъ изложить ихъ въ слѣдующей главѣ.

Въ настоящемъ своемъ видѣ Таганрогскій каботажный портъ состоитъ изъ трехъ бассейновъ, защищенныхъ искусственными сооружениями, и насыпной портовой территоріи, огражденной набережными. Общая водная

площадь порта составляет 69.095 кв. саж. изъ какового числа на Новый бассейнъ приходится 26.345 кв. саж., Петровскій бассейнъ 18.830 кв. саж. и Ремонтный бассейнъ 23.920 кв. саж. Длина причальной линии набережныхъ составляетъ 1.645,9 пог. саж.; изъ этого протяженія служатъ въ настоящее время для грузовыхъ операцій 1.220,7 пог. саж. Портовая территория, включая Сѣверный и Южный молы, имѣетъ 70.110 кв. саж.

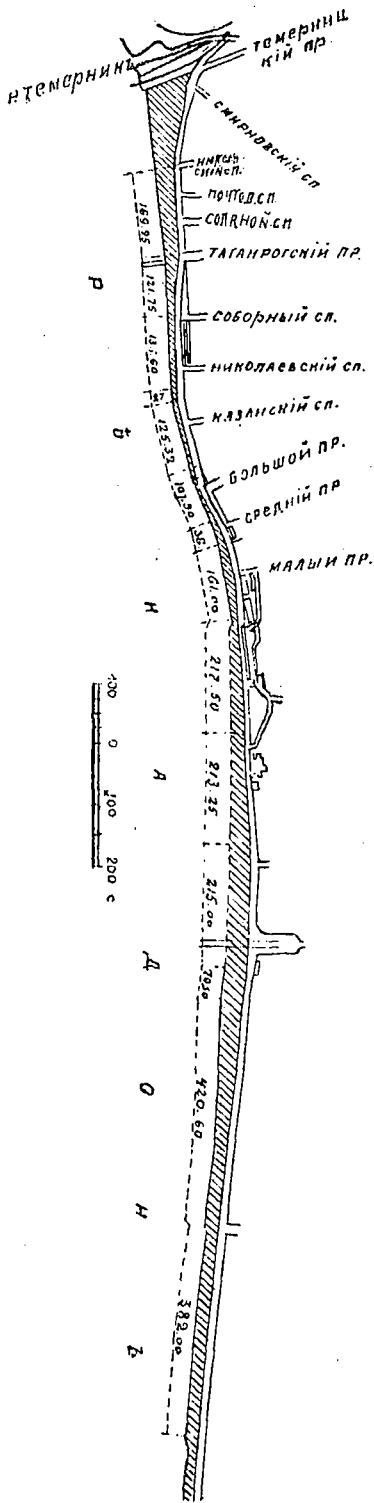
При среднемъ грузооборотѣ Таганрогскаго порта за послѣдніе 4 года въ 24 милл. пудовъ, на 1 пог. саж. набережныхъ обращается въ навигацію около 20.000 пуд. груза, что въ значительной степени менѣ ихъ теоретической пропускной способности (50.000 пуд.).

Изъ 66.758 кв. саж., составляющихъ, собственно, площадь портовой территоріи, 58.100 кв. саж. находятся въ настоящее время въ эксплуатаціи казны и приблизительно 8.658 кв. саж. эксплуатируются городомъ. Изъ всей портовой территоріи замощено около 2.540 кв. саж. До послѣдняго времени въ Таганрогскомъ портѣ не имѣлось никакихъ складовъ товаровъ, предназначаемыхъ для общественнаго пользованія, а амбары для отпуски зерна были разбросаны по всему городу въ разстояніи до 3 верстъ отъ порта. Въ текущемъ году построено въ портѣ нѣсколько деревянныхъ амбаровъ временнаго типа.

Ремонтъ судовъ производится въ портѣ на полуостровѣ у Южнаго мола, причемъ подъемъ судовъ совершается при помощи деревянныхъ салазокъ и ручного шпика. Механическія приспособленія для погрузки судовъ въ Таганрогскомъ портѣ состоятъ изъ двухъ паровыхъ катучихъ краповъ на 10 тоннъ каждый.

Ростовскій на Дону портъ (черт. VII). Исторія дѣятельности и сооруженія Ростовскаго порта, какъ и многихъ другихъ Азовскихъ портовъ, въ сущности развивалась по совершенно самостоятельному направленію, почти безъ вмѣшательства Государственной власти и во многихъ отношеніяхъ приняла вполне своеобразный характеръ. Прежде всего, она тѣсно связана съ особымъ портовымъ учрежденіемъ—Комитетомъ Донскихъ гирлъ.

Когда въ 1857 году Комиссія для обзоренія портовъ Чернаго и Азовскаго морей, состоявшая подъ главнымъ руководствомъ Контръ-Адмирала Бутакова, посѣтила Донскія гирла, то переходъ Комиссіи черезъ гирла на пароходѣ, имѣвшемъ осадку всего 2½ фута, продолжался двое сутокъ. Это обстоятельство вынудило Правительство предпринять что либо для облегченія плаванія въ устьяхъ Дона, и на первое время было рѣшено учредить въ гирлахъ Правительственный надзоръ, въ видѣ полицейско-лоцмейстерскаго поста съ военной морской командой. Но это новое учрежденіе могло лишь установить порядокъ въ плаваніи судовъ, но было бессильно облегчить само плаваніе, не имѣя на это ни средствъ, ни знаній. Поэтому наиболѣе заинтересованное въ улучшеніи условій плаванія въ гирлахъ Волго-Донское Пароходное Общество первое начало производить здѣсь земле-



Черт. VII.

черпательныя работы. Оно приобрѣло землечерпательный караванъ, состоящій изъ деревянной землечерпательной машины въ 12 ном. лошадиныхъ силъ, съ рабочею способностью въ 5 куб. саж. въ часъ, колесный пароходъ и шесть деревянныхъ же шаландъ. Но, благодаря неудовлетворительному состоянiю каравана, успѣхъ работъ былъ ниже всякой критики. Это обстоятельство побудило мѣстныхъ судовладельцевъ и товаро-отправителей ходатайствовать объ учрежденiи для завѣдыванiя Донскими гирлами, особаго Комитета, который и былъ образованъ Высочайше утвержденнымъ 29 апрѣля 1865 года Положенiемъ Комитета Министровъ. На вновь образованный Комитетъ было возложено: расчистка Донскихъ гирлъ, поддержанiе ихъ въ удобномъ для прохода судовъ состоянiи и наблюденiе за самымъ проходомъ судовъ, въ видахъ установленiя правильнаго въ этомъ отношенiи порядка. Дабы предоставить Комитету необходимыя для производства работъ средства, ему былъ переданъ еще ранѣе установленный закономъ 14 июня

1859 года особый судовой сборъ, взимаемый съ судовладельцевъ и шкиперовъ, въ размѣрѣ 1 р. съ 1000 пудовъ груза за каждый рейсъ и съ товароотправителей, въ размѣрѣ $\frac{3}{8}\%$ съ цѣнности привозимыхъ и отвозимыхъ черезъ гирла товаровъ.

Высочайшимъ повелѣніемъ 18 іюля 1880 года сборъ этотъ былъ пониженъ до $\frac{1}{16}\%$, а закономъ 13 мая 1889 года сборъ, опредѣленный съ парусныхъ судовъ въ размѣрѣ 1 р. съ тысячи пудовъ груза, былъ уменьшенъ до 30 к., съ распространеніемъ этого сбора и на паровыя суда, ранѣе избавленные отъ него.

Наконецъ, Высочайше утвержденнымъ 5-го февраля 1893 года Положеніемъ Комитета Министровъ сборъ съ товаровъ былъ еще разъ измѣненъ для товаровъ, цѣнностью свыше шестнадцати рублей за пудъ, сборомъ по 5 к. съ каждаго пуда таковыхъ.

Всего съ 1865 по 1902 г. гирлового сбора поступило вмѣстѣ съ процентами 5.500.282 р. 94 к.

За счетъ этихъ суммъ Гирловымъ Комитетомъ были приобрѣтены землечерпательные снаряды и производились дноуглубительныя работы.

Первоначально работы велись снарядами, принятыми отъ Волго-Донскаго Общества, и вплоть до 1882 года глубина въ гирлахъ не могла быть достигнута болѣе $5\frac{1}{2}$ футъ. Съ 1884 года Комитетъ уже работаетъ собственными снарядами, хотя стоимость работъ въ это время все еще была непомерно велика и достигала 13 р. 83 к. *) съ куб. саж., по глубина въ гирлахъ уже повысилась до $7\frac{3}{4}$ футъ.

Въ настоящее время Комитетъ располагаетъ двумя землечерпательными караванами, полезная глубина въ гирлахъ достигнута въ $10\frac{1}{2}$ футъ и стоимость выемки одной куб. саж. грунта понизилась до 1 р. 16 к. Насколько повышение глубины въ Донскихъ гирлахъ отразилось на каботажныхъ фрахтахъ мы уже указывали выше, здѣсь можно замѣтить, что рейдовый фрахтъ Ростовъ—рейде съ углубленіемъ гирлъ только съ 7 футъ на 10, понизился съ 40—60 к. съ четверти до 12—17 к. *).

Но въ Ростовскомъ на Дону портѣ помимо гирлового сбора былъ установленъ закономъ 27 марта 1884 года еще полуконфесный полудный сборъ съ отвозимыхъ товаровъ, кромѣ лѣса. Сборъ этотъ поступалъ въ распоряженіе Городскаго Общественнаго Управленія и предназначался исключительно на улучшение портовыхъ устройствъ и замощеніе подъѣздныхъ къ порту путей. За счетъ этого сбора и производится въ настоящее время работы по сооруженію набережной въ Ростовскомъ портѣ. Работы эти были разрѣшены къ производству Военнымъ Министромъ 8-го октября 1895 года, по утвержденіи проекта Министерствомъ Путей Сообщенія, согласно отзыва послѣдняго отъ 20-го іюня 1894 года.

*) Цѣна эта отчасти обусловлена способомъ выгрузки грунта, а именно лопатами и талками на близлежащею острова.

Стоимость работъ по устройству набережной на протяженіи 900 пог. саж. отъ Богатынскаго переулка до Никольскаго спуска была опредѣлена въ 1.900.000 р.

Всѣ работы по устройству набережной были сданы Городскимъ Управленіемъ 12-го іюня 1896 года контрагенту инженеру Вертье-Делагарду за сумму 1.512.124 р. Общая стоимость работъ распредѣлялась:

1) На уплату контрагенту:	
а) за устройство набережной и планировку портовой территории	1.359.812 р.
б) за замощеніе портовой территории	152.312 »
	Итого 1.512.124 р.
2) На техническій надзоръ со стороны Городского Управленія	
	68.128 р. 61 к.
3) На непредвидѣнные расходы	
	319.747 » 39 »
	Всего. 1.900.000 р. —

Согласно контракту, подрядчикъ обязанъ былъ окончить и сдать городу всѣ работы не позже шести лѣтъ со дня заключенія контракта. Между тѣмъ въ дѣйствительности работы подъ тѣми или другими предлогами оттягивались и до сего времени еще не закончены. Комиссія, производившая въ 1902 г. изслѣдованіе причинъ неуспѣшнаго производства работъ по сооруженію набережной въ Ростовскомъ портѣ, подъ предѣтельствомъ Генераль-Маіора Иванова, полагала возможнымъ назначить срокъ окончанія работъ къ началу 1904 года, но дѣйствительность не оправдала и этого предположенія.

Здѣсь небезынтересно отмѣтить, что въ частномъ случаѣ сооруженія Ростовской набережной повторяются въ сущности всѣ тѣ неустройства, которыя мы наблюдали выше при производствѣ работъ Городскими Управленіями въ Таганрогѣ и Бердянскѣ. Обстоятельство это поневолѣ заставляетъ нѣсколько скептически отнестись вообще къ нашимъ городскимъ сооруженіямъ. Не возражая всецѣло противъ муниципальныхъ предпріятій, которыя на западѣ, въ особенности въ Англии, дали такіе блестящіе результаты, мы, къ сожалѣнію, принуждены констатировать, что у насъ, въ особенности въ частномъ случаѣ портовыхъ работъ, наши городскія общественныя управленія оказались не на высотѣ положенія. Намъ кажется, что производство крупныхъ портовыхъ работъ при посредствѣ какихъ либо комиссій врядъ ли цѣлесообразно и почти всегда ведетъ къ непомѣрному ихъ затягиванію. Самъ характеръ крупныхъ работъ прежде всего требуетъ быстраго и авторитетнаго распоряженія и потому вызываетъ необходимость въ едино-

*) Отчетъ Гирлового Комитета.

личной власти, строго ответственной. Наконецъ само производство работъ, какъ всякое искусство, всецѣло зависитъ отъ таланта производителя, между тѣмъ каждая Комиссія есть прежде всего нѣчто безвѣтно, нивелирующее всякій талантъ и пригнетающее его подъ средний уровень. Въ этомъ отношеніи все крупныя успѣхи человѣчества въ строительномъ дѣлѣ, какъ и во всемъ остальномъ, созданы единичными личностями, и если на западѣ муниципальное хозяйство процвѣтаетъ, то лишь потому, что при значительно большемъ культурномъ уровнѣ, муниципалитеты запада не только не тормозятъ инициативы своихъ строительныхъ дѣятелей, а наоборотъ ставятъ ихъ въ такое положеніе, при которомъ ихъ талантъ можетъ наиболѣе полно развиваться. При этомъ понятно выдвигаются и достигаютъ ответственныхъ положеній лишь несомнѣнно талантливые люди, а не только прошедшіе безпорочно служебныя ступени.

Во времени производства работъ по устройству Ростовской набережной выяснилась недостаточность ея протяженія въ 900 пог. саж., и потому Городское Общественное Управленіе возбудило ходатайство о разрѣшеніи продолжить набережную на трехъ дополнительныхъ участкахъ: 1) отъ Никольскаго спуска до начала таможенной территоріи на протяженіи 75 пог. саж. 2) Отъ конца таможенной территоріи до устья р. Темерникъ протяженіемъ 55 саж., и 3) вдоль обвода таможенной территоріи, вокругъ таможеннаго ковша на 70 пог. саж. На работы эти требовался дополнительный кредитъ 460.883 р. 72 к. Министерство Путей Сообщенія, на заключеніе котораго поступили эти предположенія, признало возможнымъ одобрить къ исполненію только первый и третій участки. Военное Министерство, согласившись съ этимъ заключеніемъ, разрѣшило поэтому Ростовскому Городскому Управленію только устройство перваго и третьяго участковъ на сумму 336.508 р., передавъ исполненіе работъ тому же контрагенту по цѣнамъ перваго контракта. Кроме того, предполагаемое въ первомъ проектѣ, замощеніе портовой территоріи было въ послѣдствіи признано неудовлетворительнымъ, и рѣшено было производить замощеніе частью кубиками изъ Маріупольскаго гранита, частью гранитными осколками, на что дополнительно отпущено изъ суммъ того же полукопѣчнаго сбора 357.286 р. 50 к., а всего отпущено съ ранѣе перечисленными кредитами 2.593.795 р. 02 к. Въ послѣдствіи уже Комитетомъ по портовымъ дѣламъ было разрѣшено Ростовскому Городскому Управленію внести нѣкоторыя дополненія къ проекту набережной, какъ напр. устройство продольнаго водостока и пр., но расходы на это относились на остатки по уже разрѣшеннымъ кредитамъ.

Въ настоящее время Ростовскій портъ представляетъ изъ себя причальную линію вдоль берега р. Дона на протяженіи свыше 1,000 пог. саж., почти всюду одѣтую уже набережною. Вдоль послѣдней узкой лептой шириною отъ 10 до 40 саж. *) тянется портовая территорія; по территоріи

*) Записка инженера В. Н. Шевелева.

положены два пути Юго-восточныхъ ж. д. для подачи вагоновъ въ портъ и къ расположеннымъ въ порту амбарамъ. Грузооборотъ Ростовскаго порта въ среднемъ составляетъ около 70 милл. пудовъ въ годъ; для чего требуется около 1,400 пог. саж. набережной вмѣсто имѣющихся 1,000 саж., а если включить въ величину грузооборота и дѣятельность рѣчного порта, то количество потребныхъ набережныхъ выразится въ 3,000 пог. саж. Столь же недостаточна и портовая территория, вѣчно загроможденная подводами и вагонами. Дабы устранить задержку вагоновъ предполагается проложить третій путь; но послѣднее обстоятельство, облегчивъ движеніе вагоновъ, въ свою очередь еще болѣе затруднитъ движеніе подводъ.

Затѣмъ, что касается до механическихъ приспособленій, то таковыхъ въ Ростовскомъ портѣ въ настоящее время вовсе нѣтъ.

Нахичеванскій портъ. Портъ въ Нахичевани въ сущности является продолженіемъ Ростовскаго порта. Закономъ 27 марта 1884 г. въ немъ былъ установленъ полукошечный попутный сборъ съ отвозимыхъ товаровъ, кромѣ лѣса, поступавшій въ распоряженіе Городскаго Общественнаго Управленія и предназначавшійся исключительно на улучшеніе портовыхъ устройствъ и замощеніе подъѣздныхъ къ порту путей.

На средства этого сбора Военнымъ Министромъ было разрѣшено въ 1890 г. построить набережную. Набережная была построена въ періодъ времени съ 1892—1896 года на правомъ берегу протока р. Дона на протяженіи 507 пог. саж. Территорія ея имѣетъ около 19,000 кв. саж. Высота стѣнки набережной отъ 1,12 до 1,13 с. выше горизонта низкихъ водъ; свайное основаніе ея опущено на глубину отъ 3½ до 4 саж. Пользованіе набережной для судоходства весьма неудобно, такъ какъ при низкой водѣ глубина у набережной на 4 фута меньше, чѣмъ въ гирлахъ, и потому судамъ приходится догружаться въ Ростовъ. Съ другой стороны пользованіе набережной не вполне удобно и въ половодье, такъ какъ въ это время не только стѣнка набережной, но и значительная часть ея территоріи покрывается водою на болѣе или менѣе продолжительное время.

Портъ станица Гниловская. Гниловская станица находится въ непосредственномъ соедѣствѣ съ Ростовомъ на Дону, ниже его по теченію рѣки; она является центромъ довольно крупнаго земледѣльческаго района и въ прежнее время отправляла сравнительно значительное количество зерновыхъ продуктовъ, теперь же, благодаря проведенію черезъ Ростовъ желѣзнодорожныхъ линій, торговля ст. Гниловской пришла въ совершенный упадокъ и перенеслась въ соедѣній Ростовъ. Послѣднему обстоятельству, между прочимъ, значительно способствовалъ и близорукій отказъ станичниковъ на предложеніе Курско-Харьково-Севастопольской ж. д. построить въ станицѣ товарную станцію.

Упадокъ дѣятельности и общее обѣднѣніе заставили жителей Гниловской станицы обратить наконецъ вниманіе на печальное положеніе ихъ отшупской

торговли и обратиться къ Правительству съ слѣдующими ходатайствами: 1) въ 1893 г. о разрѣшеніи станичному обществу взимать полукопѣчный сборъ съ товаровъ, отправляемыхъ за границу съ берега, принадлежащаго станицѣ, для устройства на счетъ этого сбора набережной и подъездныхъ къ ней путей; 2) въ 1895 г. о постройкѣ на землѣ станицы желѣзнодорожной станціи Екатерининской жел. дор. (бывшей Курско-Харьново-Азовской), и 3) въ 1901 г. объ устройствѣ небольшой набережной простѣйшаго типа на правомъ берегу р. Дона.

Изъ этихъ ходатайствъ: 1) полукопѣчный сборъ былъ установленъ закономъ 28 декабря 1898 г., 2) желѣзнодорожная станція построена и движеніе по ней открыто въ 1897 г., на постройку этой станціи изъ общественныхъ суммъ было затрачено 9.353 р.

Изъ средствъ полукопѣчнаго сбора, составлявшихъ къ 1-му января 1902 г. свободную наличность въ суммѣ 22.110 р., никакихъ расходовъ не произведено, и въ настоящее время ст. Уиловская никакихъ портовыхъ устройствъ не имѣетъ.

Портъ въ посадѣ Азовѣ. Портъ въ посадѣ Азовѣ, какъ и два предыдущихъ, въ сущности является продолженіемъ одного обширнаго Ростовскаго порта. На средства Государственнаго Казначейства въ немъ до сего времени никакихъ устройствъ не было сдѣлано, равнымъ образомъ, не производились и изысканія. Полукопѣчный сборъ въ портѣ установленъ закономъ 27 марта 1884 г.; онъ поступалъ въ распоряженіе Городскаго Общественнаго Управленія и могъ быть употребляемъ исключительно на улучшеніе портовыхъ устройствъ и замощеніе улицъ, служащихъ подъездными путями къ порту.

За счетъ этого сбора съ разрѣшенія Военнаго Министра были произведены нижеслѣдующія работы: 1) построена набережная протяженіемъ 225 пог. саж. легкаго типа и 2) замощены подъездные къ порту пути, всего на сумму 346.712 р. 65 к.

Затѣмъ за послѣднее время уже съ разрѣшенія Комитета по портовымъ дѣламъ въ посадѣ Азовѣ произведены и частью производятся работы: 1) по укрѣпленію берега р. Дона у набережной, 2) перестройкѣ верхней части набережной, 3) очисткѣ землечерпаніемъ переката на фарватерѣ у пос. Азова и 4) по замощенію нѣкоторыхъ подъездныхъ къ порту путей.

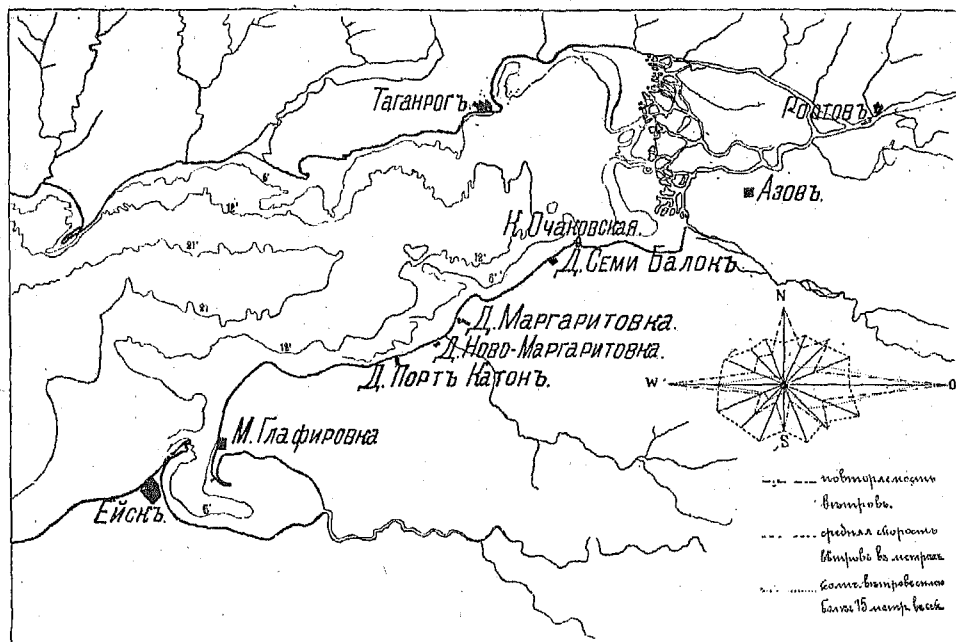
Никакихъ другихъ устройствъ, кромѣ перечисленныхъ, въ Азовскомъ портѣ нѣтъ.

Порты южнаго побережья Таганрогскаго залива (черт. VIII).

На южномъ берегу Таганрогскаго залива есть цѣлый рядъ мелкихъ пунктовъ, отправляющихъ, главнымъ образомъ, зерновой хлѣбъ, непосредственно на Таганрогскій рейдъ. Пункты эти никакихъ специальныхъ портовыхъ

устройство не имѣютъ и портовыхъ сборовъ въ нихъ не взимается, но въ некоторыхъ изъ нихъ есть устроенныя частными лицами пристани, большую часть на козлахъ, съ которыхъ и производится погрузка зерна. При дальнѣйшемъ описаніи побережья мы будемъ пользоваться запиской инженера Сарандинаки, находящейся въ дѣлахъ Комиссіи по выработкѣ общей программы улучшения Азовскихъ портовъ.

Береговая линія между мѣстечками Кагальникъ и косой Сазальникской тянется на протяженіи около 80 верстъ; на этомъ побережь расположились поселки: Кагальникъ, Обрывъ, Круглое, Гостомилловка, Очаковка, Семибалка, Маргаритовка, коса Чумбурская, Ново-Маргаритовка



Черт. VIII.

Портъ-Катонъ, Ешановъ, Молчановъ и Сазальникъ. Общее количество населенія всѣхъ этихъ мѣстечекъ достигаетъ 50,000 человекъ. Къ этой береговой полосѣ тяготеетъ хлѣбный районъ, размѣромъ около 2,400 кв. верстъ съ населеніемъ въ 100,000 жителей, цѣнностью земли, считая стоимость десятины въ 150 р., въ 37½ миллионъ рублей. Ежегодная производительность района достигаетъ 5,000,000 *) пудовъ хлѣба, для мѣстнаго же потребленія, считая населеніе въ 150,000 человекъ и ежегодное потребленіе хлѣба на человека по нормѣ въ 13½ пуд., необхо-

*) Цифру эту, выясненную изысканіями 1901 г., инженеръ Сарандинаки подтверждаетъ слѣдующимъ расчетомъ. Полагая $\frac{1}{3}$ часть земли къ ежегодной запашкѣ, съ отнесеніемъ $\frac{1}{2}$ ея подъ озимые хлѣба и $\frac{1}{2}$ подъ яровые и замѣчалъ, что средній урожай за послѣднія 10 лѣтъ выразился въ 50 пуд. на десятину для озимыхъ хлѣбовъ и 70 пуд. для яровыхъ, получимъ общ. произ. въ 5 милл. пуд.

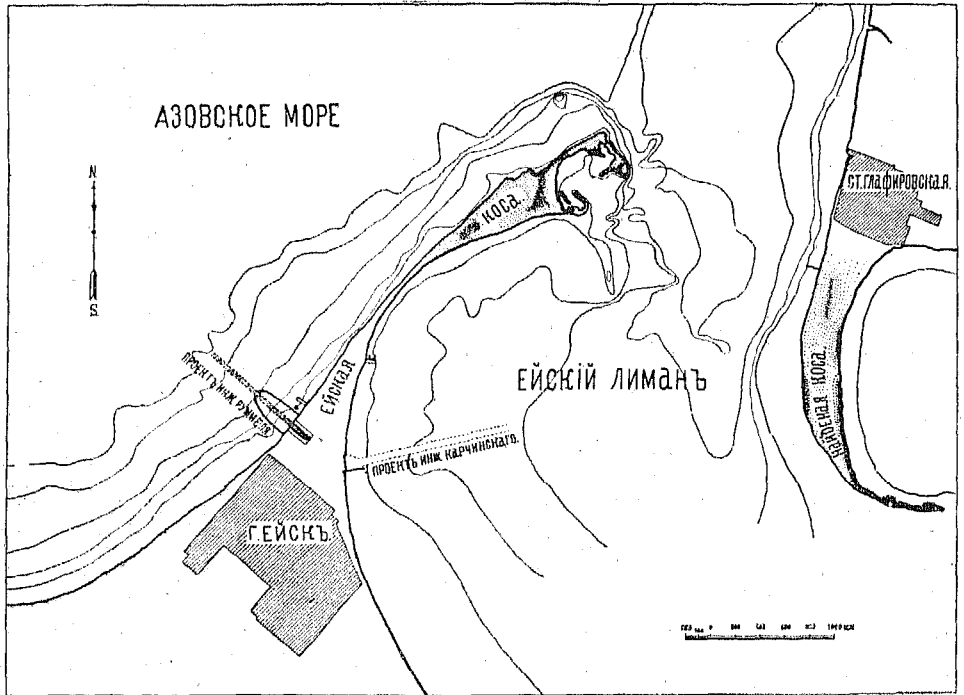
димо 2,025,000 пуд.; такимъ образомъ для вывоза остается около 3 милл. пудовъ. Часть указаннаго хлѣба направляется въ Азовъ и Ейскъ, гдѣ, благодаря лучшимъ портовымъ устройствамъ, наглядные расходы меньше, и потому запродажная цѣна хлѣба выше. Главнымъ недостаткомъ портовъ этого побережья является мелководье береговой полосы и колебаніе горизонта воды, такъ при восточныхъ вѣтрахъ, угоняющихъ воду, пристани зачастую оказываются на сушѣ. При западныхъ же вѣтрахъ вода, вновь подступая къ берегу, развиваетъ сильный прибой, опасный для стоящихъ у пристани судовъ. Описанныя условія создали слѣдующій режимъ погрузки хлѣба: по всему побережью, почти въ каждомъ поселеніи находятся одна или нѣсколько небольшихъ хлѣбныхъ комиссіонныхъ конторъ или агентовъ таганрогскихъ экспортныхъ фирмъ.

Въ теченіе лѣта они скупаютъ хлѣбъ небольшими партіями и свозятъ его въ амбары, заарендованные въ прибрежныхъ селахъ. Въ селахъ, не имѣющихъ пристаней, хлѣбъ перевозится изъ амбаровъ на подводахъ къ каюкамъ (плоскодонныя лодки), которые подходят къ самому берегу, и нагруженные сталкиваются людьми съ мели. Каюки доставляютъ хлѣбъ на дубы, стоящіе на пятифутовой глубинѣ, въ среднемъ въ разстояніи 200 саж. отъ берега. Дубы отвозятъ грузъ на парусныя шхуны или паровыя баржи вмѣстимостью въ 30,000 пуд. при осадкѣ въ 9 футовъ, общепринятаго на Таганрогскомъ рейдѣ типа. Баржи стоятъ отъ берега въ среднемъ отъ 2 до 3 верстъ. Описанная грузовая операція, для полной нагрузки баржи требуетъ отъ 10 до 14 дней.

Въ болѣе крупныхъ селеніяхъ, гдѣ пятифутовая глубина подходитъ къ берегу не болѣе какъ на 200 саж., устанавливаются во время навигаціи деревянныя пристани на козлахъ, по которымъ грузъ на подводахъ доставляется непосредственно къ дубамъ. Практика показала, говоритъ инженеръ Сарандинаки, что такое устройство является единственнымъ возможнымъ, такъ какъ при постройкѣ какихъ либо постоянныхъ сооружений, въ силу береговыхъ теченій, очень быстро отлагаются наносы и происходитъ еще большее обмелѣніе.

Ейскій портъ (черт. IX). Ейскій портъ былъ открытъ одновременно съ основаніемъ города, т. е. въ 1848 г. Въ 1855 г., во время бомбардированія его англо-французскими войсками, онъ былъ уже совершенно сложившимся торговымъ центромъ и, какъ рассказываетъ Ф. А. Щербина, произвелъ настолько благоприятное впечатлѣніе на непріятелей, что послѣдніе пощадили его отъ разрушенія въ ожиданіи тѣхъ выгодъ, какія обѣщала только что возникшій портъ, именно иностраннымъ представителямъ торговли. Предположенія эти вполнѣ оправдались и Ейскъ въ скоромъ времени занялъ одно изъ видныхъ мѣстъ въ Азовскомъ хлѣбномъ экспортѣ, причѣмъ даже установилось мнѣніе, что Ейскъ является однимъ изъ лучшихъ портовъ на Азовскомъ морѣ. Въ 1875 г. въ Ейскѣ

была учреждена таможня съ широкими правами по очисткѣ пошлиной привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ. До проведенія Владикавказской ж. д. Ейску принадлежала исключительная роль торговаго центра для значительнаго района Сѣвернаго Кавказа; съ проведеніемъ же дороги районъ тяготѣнія къ порту значительно сократился, благодаря отвлеченію части грузовъ къ Ростову на Дону и Новороссійску. Въ настоящее время къ Ейску тяготѣетъ пространство въ 4.831,4 кв. верстъ съ 124.511 душъ населенія, съ валовою производительностью зерна въ 2.297.000 четв. и остатками его для сбыта въ 1.433.000 четвертей.



Черт. IX

Закономъ 25 января 1883 г. было разрѣшено Общественному Управленію гор. Ейска установить, съ цѣлью возведенія новыхъ и улучшенія существующихъ портовыхъ сооружений, а также для замощенія подъѣздныхъ къ порту путей, временный сборъ съ нагружаемыхъ и выгружаемыхъ на городскихъ пристаняхъ товаровъ, не свыше полукопѣйки съ пуда. Сборъ этотъ, согласно постановленія Городской Думы, взимался, по $\frac{1}{4}$ к. съ пуда товаровъ. За счетъ этого сбора были замощены разновременно улицы города, а также устроены три пристани: двѣ въ Ейскомъ лиманѣ и одна у Ейской косы со стороны моря. Старая лиманная пристань основана на деревянныхъ козлахъ и на зиму прежде разбиралась, въ настоящее же время пристань эта оставляется и на зиму, такъ какъ опытъ показалъ, что въ виду незначительнаго движенія

льда въ лиманѣ ледоходъ не причиняетъ пристани никакого вреда. Глубина у этой пристани не превосходитъ 4 футъ, линия же причала достигаетъ 250 саж. Съ цѣлью достигнуть большей глубины, Ейское Городское Управленіе въ девяностыхъ годахъ прошлаго вѣка построило въ лиманѣ же новую, уже постоянную пристань, состоящую изъ двухъ сплошныхъ рядовъ свай, пространство между которыми заполнено ракушечнымъ пескомъ. Пристань выдвинута въ лиманъ на 150 саж., ширина ея 11,5 саж.; съ городомъ пристань соединяется мощной дорогой. Сооруженіе это, обоеднееея городу въ 40.000 р., оказалось весьма неудачнымъ, такъ какъ глубина на оконечности пристани не превышала 3 футъ, что исключало всякую возможность пользоваться ею.

Третья городская пристань расположена съ морской стороны косы и имѣетъ въ планѣ форму покоя. Устроена она на козлахъ и на зиму ежегодно разбирается; глубина у пристани достигаетъ 6 футъ.

Въ 1892 г. на Ейскій портъ было обращено вниманіе Министерства Путей Сообщенія, и по журналу бывшей Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ отъ 23 октября 1892 г. Ейскъ былъ внесенъ въ программу изысканій въ нѣкоторыхъ пунктахъ Азово-Черноморскаго побережья, порученныхъ инженеру В. Ю. Руммелю.

Но еще ранѣе приступа къ изысканіямъ Ейская Городская Дума вошла съ ходатайствомъ объ устройствѣ за счетъ понуднаго сбора пристани въ Ейскъ, по проекту инженера Карчинскаго (черт. IX). Проектомъ этимъ предусматривалось: 1) устройство въ лиманѣ открытаго канала длиною 2 версты, глубиною 7 футъ, шириною 60 саж. къ новой лиманной пристани, 2) устройство ковша у новой пристани глубиною 7 футъ и 3) устройство вдоль существующей новой пристани 130 пог. саж. набережной и 125 пог. саж. набережной вдоль берега. Стоимость работъ исчислялась въ 368.000 р. Для покрытія расходовъ предполагалось употребить имѣвшіеся въ наличности въ 1892 г. портовый сборъ въ суммѣ 190.000 р., а на остальную сумму заключить заемъ, подъ гарантію сбора. При разсмотрѣніи этого вопроса въ Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ, послѣдняя на засѣданіи отъ 9 апрѣля 1893 г. постановила: «Признать, что въ Ейскѣ, по значительности его торговыхъ оборотовъ, надлежало бы устроить мореконной каботажный портъ съ глубиною до 12 футовъ и предложить Начальнику изысканій Азово-Черноморскихъ портовъ обратить вниманіе на изученіе условій, при которыхъ въ Ейскѣ могъ бы быть устроенъ портъ съ 12-ти футовой глубиной».

Во исполненіе этого предписанія, инженеромъ Руммелемъ были разработаны проектныя предположенія, въ которыхъ онъ совершенно отказался отъ возможности расположить будущій Ейскій портъ въ лиманѣ и воспользоваться естественной защитой порта отъ вѣтровъ. Причины такого рѣшенія заключались: 1) въ недостаточной естественной глубинѣ въ лиманѣ (7 футъ), не отвѣчающей условіямъ каботажнаго судоходства

въ Азовскомъ морѣ; 2) въ весьма подвижномъ плистомъ грунтѣ дна лимана, затрудняющемъ поддержаніе въ портѣ требуемой глубины, и наконецъ 3) въ неудобномъ входѣ въ портъ.

Всѣ эти соображенія заставили инженера Руммеля избрать какое либо другое мѣсто для будущаго Ейскаго порта и какъ на такомъ остановиться на морской сторонѣ косы, въ мѣстѣ припая ея къ материку вблизи существующей городской морской пристани (черт. IX).

Проектомъ предусмотрѣны нижеслѣдующія устройства:

1) Гавань, огражденная двумя молами, выведенными до глубины 9 футовъ, въ которой проектированъ морскою каналъ, идущій до 9-ти футовой естественной глубины въ гавани, а далѣе до 12-ти футовой въ открытомъ морѣ. Глубина канала проектирована въ 12 футовъ, ширина по дну 40 саж., длина 512 саж. Ширина входа между молами 40 саж.; разстояніе это затѣмъ упирается къ берегу до 200 саж., съ цѣлью уменьшенія дѣйствія вкатывающейся волны, а также для возможности дальнѣйшаго развитія порта.

2) На берегу между молами, по продолженію канала проектировать бассейнъ длиною 155 саж., шириною 40 саж., одѣтый 300 пог. саж. деревянныхъ набережныхъ и имѣющій портовую территорию вдоль набережной шириною 30 саж.

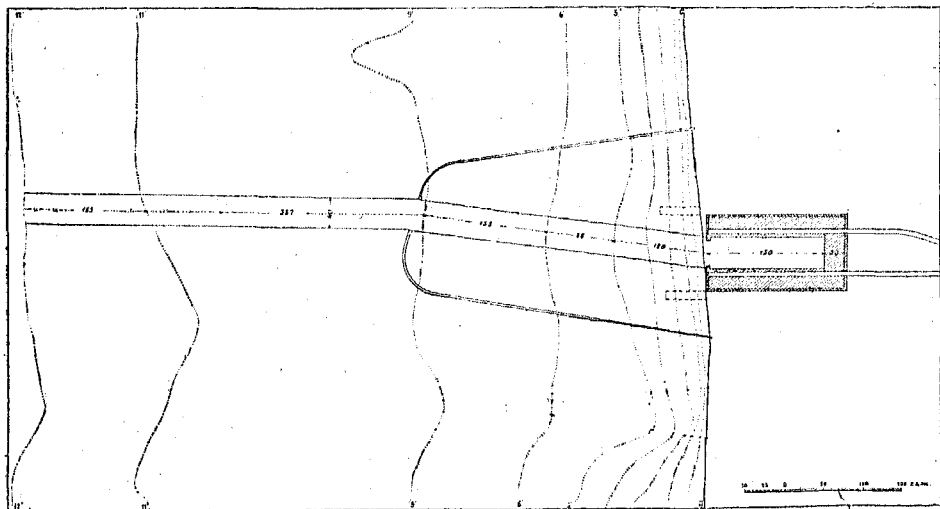
Стоимость всѣхъ работъ по устройству Ейскаго порта исчислена въ 1.002.000 рублей.

Проектъ этотъ, однако, немедленнаго осуществленія не получилъ, по причинѣ отсутствія на это средствъ.

Въ виду чего Ейская Городская Дума полагала войти въ соглашеніе съ Правленіемъ Общества Владикавказской ж. д., предложившимъ городу принять на себя устройство какъ Ейскаго порта, такъ и желѣзнодорожной вѣтви къ нему, стоимостью всего: порта въ 1.000.000 р. и желѣзнодорожной вѣтви въ 2.700.000 р. при условіи: 1) увеличенія попутнаго сбора въ портѣ въ среднемъ до 1 к. съ цуда, 2) передачи Обществу Владикавказской ж. д. какъ этого сбора, такъ и 320.000 р. накопившихся суммъ полукопѣчнаго сбора и 3) безвозмезднаго отчужденія городскихъ земель подъ желѣзнодорожныя и порковыя устройства. Къ счастью для города эта попытка взятія въ кабалу Ейскаго порта не состоялась, и Городскому Управленію было разрѣшено, согласно его ходатайства, заключить подъ гарантію портовыхъ сборовъ заемъ, уплата процентовъ и погашеніе котораго были приняты Комитетомъ по портовымъ дѣламъ на спеціальныя средства Комитета. Заемъ былъ разрѣшенъ въ размѣрѣ 900.000 р. нарицательныхъ и вмѣстѣ съ наличностью попутнаго сбора въ суммѣ 320.000 р. предназначался на покрытіе расходовъ по сооруженію каботажнаго порта, согласно проекту и разичной вѣдомости, утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія. Ближайшее завѣдываніе работами было возложено на особую Строительную Комиссію изъ Город-

ского Головы и Члена Управы, под председательством инженера, назначеннаго Главнѣеуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами.

Что касается до самого проекта порта, то въ основу его былъ принять проектъ, составленный инженеромъ Руммелемъ, съ нижеслѣдующими главнѣйшими измѣненіями (черт. X): 1) входное отверстіе въ портъ нѣсколько отодвинуто къ сѣверо-востоку, чтобы лучше предохранить бассейнъ отъ волны, вкатывающейся во внѣшнюю часть порта; 2) неогражденная молами часть канала проектирована глубиною въ 13 футъ вмѣсто первоначальныхъ 12, т. е. съ запасомъ глубины на 1 футъ, во избѣжаніе быстрого обмелѣнія этой части канала, 3) нѣсколько измѣненъ типъ моловъ, 4) ряжевыя головы моловъ проектированы на глубинѣ заложения въ 15 футъ, дабы обезпечить возможность со временемъ увеличить глубину, не перестраивая головы моловъ.



Черт. X.

Общая стоимость работъ при этомъ исчислялась въ 1.026.222 р. 48 к.

Работы были сданы съ подряда 18 февраля 1903 г. инженеру Бунге за 1.003.494 р. 2 к. съ обязательствомъ окончить ихъ въ 2-хъ лѣтній срокъ.

При производствѣ работъ выяснилась недостаточность ранѣе принятой проектомъ ширины внутренняго бассейна въ 40 саж., и потому журналомъ Техническаго Совѣщанія Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ отъ 8-го поября 1903 г. было разрѣшено: увеличить ширину бассейна до 60 саж., съ отнесеніемъ дополнительнаго расхода въ 34.000 р. на непредвидѣнные смѣтою расходы.

Какую форму приметъ хлѣбная торговля въ Ейскомъ портѣ съ окончаніемъ пунѣ строящихся сооружений, въ настоящее время детально выяс-

нить затруднительно; теперешніе же приемы хлѣбной торговли приближительно слѣдующіе: зерно доставляется въ городъ гужемъ самими производителями, большею частью сразу по окончаніи полевыхъ работъ, и ссыщается въ мѣстные амбары, выдвинутые по южной и восточной окраинамъ города. Почти всѣ окрестные поселеніе связаны съ амбарщиками сложными денежными расчетами, находясь часто у нихъ въ долгу, получая впередъ въ счетъ будущаго урожая какъ деньги, такъ и предметы, необходимые для сельскаго хозяйства. Посредникомъ между амбарщикомъ и поселяниномъ зачастую является мелкій агентъ, такъ называемый шибай.

Всѣ мелкіе скупищники и амбарщики находятся въ соглашеніи съ крупными экспортными купторами, по первому требованію которыхъ они доставляютъ хранящіеся у нихъ хлѣбъ въ экспортные амбары, построенные вблизи приставей на Ейской косѣ. Въ экспортныхъ амбарахъ хлѣбъ провѣтривается, очищается и пасыщается въ мѣшки. Въ такомъ видѣ онъ доставляется подводами къ морской пристани, грузится на дубы и затѣмъ на этихъ послѣднихъ доставляется къ буксирнымъ и шаровымъ баржамъ, остававшимся на якорѣ въ 400 саж. отъ морской пристани. Баржи эти доставляютъ грузъ на Таганрогскій рейдъ для погрузки на заграничные пароходы.

Никакихъ механическихъ приспособленій для производства грузовыхъ операцій въ Ейскомъ портѣ нѣтъ.

Ахтарскій портъ. Портъ въ Ахтаряхъ возникъ сравнительно недавно и не имѣетъ обширной исторіи. Никакого правительственнаго сбора съ товаровъ въ Ахтаряхъ не взималось, и потому улучшеній порта не было сдѣлано. Изъ средствъ Государственнаго Казначейства также ничего не отпускалось. Единственнымъ портовымъ устройствомъ является пристань, уступающаяся на козлахъ во время навигаціи; пристань эта сооружена мѣстнымъ Станичнымъ Управленіемъ и доведена до глубины въ 9 футъ.

Въ 1900 г. Ахтарскіе экспортеры возбуждали передъ Министромъ Путей Сообщенія ходатайство о расчисткѣ фарватера, ведущаго къ пристани, на каковомъ будто бы образовались наносы; влѣдствіе чего авторъ этой статьи былъ командированъ въ Ахтари съ цѣлью выясненія положенія отмели. Рекогносцировочными промѣрами было выяснено, что отъ рейда къ пристани имѣется свободный фарватеръ въ 10 футъ глубиною, неизвѣстный ранѣе мѣстнымъ судоводителямъ.

Ахтарская бухта защищена съ моря Лучевской косой и представляетъ довольно спокойную стоянку для посѣщающихъ портъ паровыхъ и парусныхъ судовъ и только глубокой осенью, когда вѣтеръ съ Ю достигаетъ наибольшей силы, стоянка становится затруднительной, да и то больше влѣдствіе сгона воды.

Хлѣбъ, составляющій главный отпускъ Ахтарскаго порта, доставляется

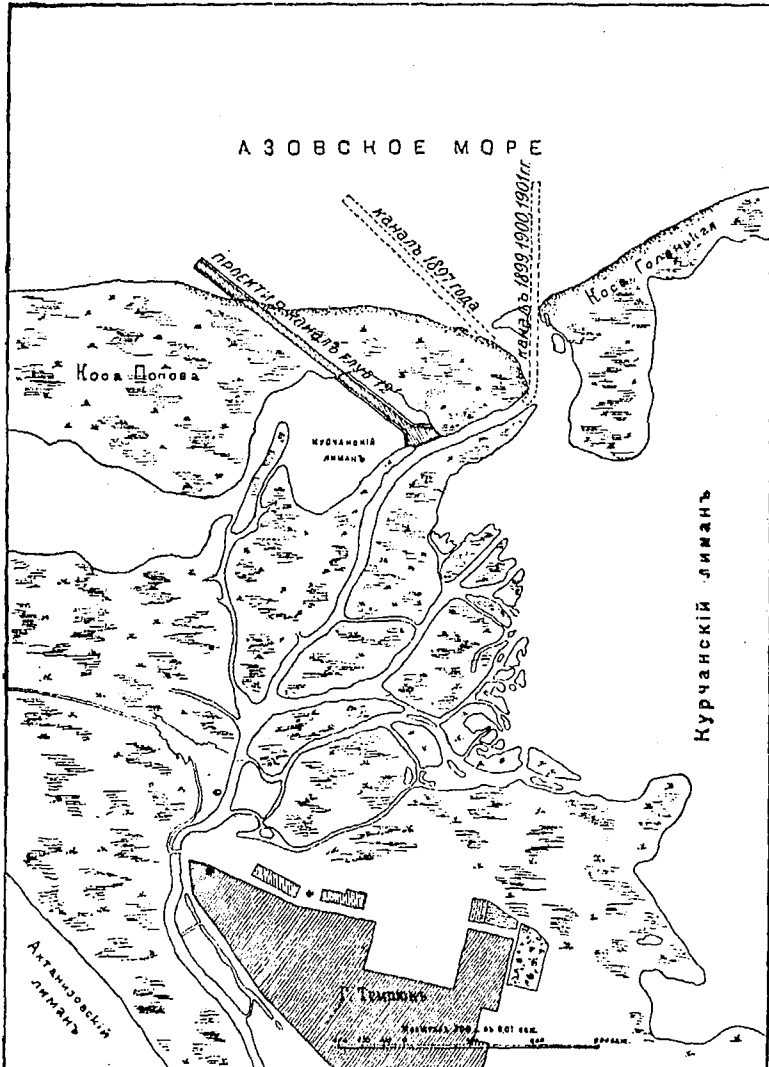
въ мѣстечко гужемъ поселянами, скупаются мѣстными агентами экспортныхъ фирмъ и складывается въ амбары, недавно построенные, не вдалекѣ отъ морской пристани. Здѣсь зерно очищается, смѣшивается и въ мѣшкахъ доставляется подводами къ пристани, гдѣ и грузится или на деревянные парусныя суда или чаще на паровыя баржи, обычнаго Азовскаго типа. Послѣднія уже доставляютъ грузъ къ борту иностраннаго парохода. Благодаря близости рейда перевозка эта обходится сравнительно недорого и не превышаетъ 10—15 к. съ четверти.

За послѣднее время, отчасти по причинѣ урожая въ Кубанской области, замѣчался быстрый ростъ вывоза черезъ Ахтарскій портъ и грузооборотъ послѣдняго достигъ въ 1901 г.—6,617,860 пуд., а въ 1902 г.—7,895,417 пуд.

Темрюкскій портъ (черт. XI). Городъ Темрюкъ, какъ поселеніе, существовалъ уже въ весьма отдаленныя времена, по значенію Темрюка, какъ порта, начинается лишь съ прошлаго вѣка, когда Намѣстникомъ Кавказскимъ, Княземъ Воронцовымъ, былъ основанъ въ 1845 г. городъ на возвышенности, огибаемой короткимъ гирломъ, соединяющимъ два обширныхъ Кубанскихъ лимана Курчанскій и Ахтанизовскій. Въ это время Курчанскій лиманъ подходилъ непосредственно къ городу и глубина его достигала 9 футъ. Въ семидесятыхъ годахъ рѣчные наносы уже настолько уменьшили глубину въ Ахтанизовскомъ лиманѣ, при впаденіи въ него р. Переволоки, что судоходство по р. Кубани выше Темрюка стало почти невозможнымъ; въ Курчанскомъ лиманѣ за это время замѣтныхъ измѣненій не произошло, такъ какъ впадающій въ него Темрюкскій рукавъ оттаивалъ свои наносы въ Ахтанизовскомъ лиманѣ. Между тѣмъ въ 1875 г. по рѣкѣ возникло пароходное движеніе; обстоятельство это заставило принять самыя энергичныя мѣры для борьбы съ мелководьемъ рѣки Кубани выше Темрюка, что и выразилось въ сооруженіи за счетъ города и Русскаго Общества Пароходства и Торговли, такъ называемаго, Петрушина канала, обошедшагося въ 122.150 р. Съ устройствомъ послѣдняго затрудненія судоходства въ дельтѣ р. Переволоки были избѣгнуты, но каналъ этотъ, подойдя почти вилотную къ Темрюкскому гирлу и собравъ воды р. Переволоки, направилъ въ Курчанскій лиманъ около $\frac{2}{3}$ всего количества наносовъ, влекомыхъ рѣкою Кубанью. Съ этого времени начинается періодъ постепеннаго обмелѣнія Курчанскаго лимана и наращиванія его дельты. Поддержаніе глубины фарватера ниже Темрюка достигалось при этомъ, главнымъ образомъ, регуляционными работами, производимыми распоряженіемъ и средствами города. Работы эти состояли въ укрѣпленіи береговъ гирла плетневыми загражденіями и въ закрытіи безчисленныхъ ручейковъ (ериковъ), на которые разбилось въ восьмидесятыхъ годахъ Темрюкское гирло.

Въ 1890 г. Темрюкскій рукавъ рѣки Кубани, все болѣе и болѣе выдвигающій свою дельту въ Курчанскій лиманъ, подошелъ наконецъ къ

морскому гирлу, разбивъ лиманъ на двѣ отдѣльныя части, изъ которыхъ западная получила наименованіе Курчанскаго лимана, а восточная сохранила свое прежнее названіе. Съ этого времени рѣчные наносы достигаютъ уже моря и начинается постепенное образованіе морского бара, глубина на которомъ къ 1897 г. понижается до 2-хъ футъ.



Черт. XI.

Замѣтное обмелѣніе морской части Темрюкскаго порта не могло существенно не отразиться на его грузооборотѣ, понизивъ заграничный вывозъ 4,620,000 пуд. въ 1888 г. до 820,000 пуд. въ 1890 г. Указанное обстоятельство обратило вниманіе Министерства Путей Сообщенія на Темрюкскій портъ, и по журналу бывшей Комиссіи по устройству коммерческихъ

портовъ отъ 23 октября 1892 г., была утверждена программа изысканий въ нѣкоторыхъ второстепенныхъ южныхъ портахъ, между прочимъ и въ Темрюкскомъ. Изысканія были выполнены въ періодъ времени съ 1893 по 1894 г. г. инженеромъ Руммелемъ, которымъ и составленъ проектъ судоходнаго канала черезъ морской баръ въ устьяхъ р. Кубани глубиною въ 9 футъ (черт. XI). Для выполненія этого проекта Министерство Путей Сообщенія приобрѣло специальный землечерпательный караванъ стоимостью въ 100.000 р., предназначенный исключительно для поддержанія постоянной глубины въ устьяхъ р. Кубани. Караванъ былъ заказанъ въ Голландіи и прибылъ на мѣсто назначенія въ май 1899 г. Но еще раѣе этого времени, а именно въ 1897 г., были начаты работы по сооруженію морского канала въ устьяхъ р. Кубани землечерпательными средствами особаго передвижнаго каравана, находящагося въ распоряженіи Министерства Путей Сообщенія.

Въ періодъ времени съ 22 мая по 22 сентября 1897 г. былъ построенъ каналъ длиною въ 680 пог. саж., шириною 25—30 саж. и глубиною въ 9 футъ, обошедшійся въ 32.493 р. 77 к. Каналъ простоялъ около одного мѣсяца, а затѣмъ былъ совершенно занесенъ. Неудача работъ 1897 г. заставила при возобновленіи канала въ 1899 г. отказаться отъ направленія, принятаго первоначально, и отклонить каналъ по перпендикуляру къ горизонталямъ моря, на перерѣзъ косы Голенькой. Новое направленіе значительно сокращало длину канала и этимъ уменьшало стоимость работъ. Но направленіе это также оказалось неудачнымъ и каналъ продержался не болѣе года.

Въ послѣдующее затѣмъ время производились расчистки бара р. Кубани, который, возрастая съ каждымъ годомъ, сдѣлалъ наконецъ поддержаніе канала средствами одного каравана невозможнымъ.

На указанныя работы въ періодъ времени съ 1897 г. по 1902 г. было израсходовано 200.892 р. 96 к. изъ средствъ Государственнаго Казначейства.

Неуспѣхъ работъ по прорытію открытаго морского канала въ устьяхъ р. Кубани заставилъ окончательно отказаться отъ принятыхъ раньше основаній улучшенія Темрюкскаго порта и произвести дополнительныя изысканія, имѣющія цѣлью выработать такой типъ улучшенія условій судоходства въ морскомъ гирлѣ, который бы при наименьшихъ затратахъ обезпечилъ Темрюкъ достаточной глубиной въ приморской части порта. Изысканія были произведены осенью 1901 г., прачемъ выяснилась совершенная невозможность поддерживать глубину въ устьяхъ Кубани помощью землечерпательныхъ и регуляціонныхъ работъ, и потому по новому проекту предполагалось на первое время отказаться отъ проуска Кубанскихъ водъ въ морской каналъ, изолировавъ послѣдній отъ рѣки сплошной дамбой, въ которой впослѣдствіи могли бы быть устроены шлюзные ворота (черт. XI).

Проектомъ были предусмотрены нижеслѣдующія устройства:

1) Морской каналъ, пересекающій песчаную косу, отдѣляющую Азовское море отъ Курчанскаго лимана, шириною по дну 30 саж., глубиною въ 12 футъ. Со стороны моря до естественной глубины въ 12 футъ каналъ ограждается парными молами изъ шпунтового ряда свай, а въ предѣлахъ лимана парными же плетневыми загражденіями.

2) Гавань въ видѣ ковша, шириною и длиною въ 100 саж., отдѣленная отъ рѣки сплошною дамбою, служащей также пристанью для выгрузки грузовъ съ рѣчныхъ дубовъ на морскія баржи. Берега ковша укрѣпляются фашинными тюфяками.

3) Плетневые загражденія въ суженной части Курчанскаго лимана и въ Свиномъ ерикѣ, питающемъ лиманъ.

Общая стоимость работъ опредѣлена въ 400.000 р. Кредитъ этотъ былъ въ текущемъ 1904 г. отпущенъ Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта въ распоряженіе Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ и къ работамъ предполагается приступить осенью.

Закономъ 25 мая 1898 г. въ Темрюкѣ былъ установленъ поупудный сборъ съ привозимыхъ и отвозимыхъ товаровъ, съ тѣмъ, чтобы $\frac{4}{5}$ поступленій этого сбора зачислялись въ доходъ казны, а $\frac{1}{5}$ отпущалась въ распоряженіе города исключительно на улучшеніе порта и замощеніе ведущихъ въ портъ путей.

Всего до реформы портовыхъ сборовъ Городское Управленіе Темрюка получило своей части сбора 9.033 р. 93 к., изъ коихъ 8.288 р. 65 к. были израсходованы на проведеніе, черезъ окружающія городъ болота, дорожной дамбы и на устройство на ней мостовъ.

Затѣмъ уже въ послѣднее время за счетъ специальныхъ средствъ Комитета по торговымъ дѣламъ въ Темрюкскомъ портѣ построена деревянная пристань, замощены нѣкоторые подъѣзды къ порту пути и спланирована часть портовой территоріи.

Главный вывозъ Темрюкскаго порта, какъ и большинства Азовскихъ портовъ, составляетъ хлѣбъ въ зернѣ, который доставляется въ городъ гужемъ или рѣкою изъ сосѣднихъ прикубанскихъ станицъ. Здѣсь онъ скупается мѣстными экспортными фирмами и агентами иностранныхъ торговыхъ домовъ и ссыпается въ амбары, разбросанные по всему городу въ случайныхъ мѣстахъ. Изъ амбаровъ послѣ очистки зерно въ мѣшкахъ доставляется подводами къ городскимъ пристанямъ, каковыхъ въ Темрюкѣ, кромѣ упомянутой уже выше новой пристани, имѣется еще двѣ крайне ветхія, самой легкой конструкціи. У пристаней хлѣбъ грузится на рѣчные дубы и буксируется гирлами къ косѣ Голенькой. Въ прежнее время, когда глубина на барѣ была не менѣе 6—7 футъ, грузы съ дубовъ перегружались на полуморскія суда и доставлялись послѣдними на рейдъ къ борту заграничнаго парохода. Въ настоящее время мелководье въ гирлахъ не

дасть возможности полуморскому флоту проходить барь и потому грузъ на рейдъ доставляется теперь тѣми же дубами, не приспособленными для выхода въ море и потому постоянно рискующими потерпѣть аварію. Кромѣ того, даже дубъ при полной нагрузкѣ не въ состояніи зачастую, при спадахъ водъ, войти въ море и бываетъ принужденъ отгружаться на косѣ Голенкой, возвращаясь затѣмъ вторично за оставленную часть груза. Впрочемъ естественно, что при указанныхъ условіяхъ накладные расходы въ портѣ непомерно велики.

Съ осуществленіемъ разрѣшенныхъ нинѣ работъ по улучшенію судоходныхъ условій въ устьяхъ р. Кубани, возможно предполагать, что въ недалекомъ сравнительно будущемъ условія погрузки зерна въ Темрюкскомъ портѣ измѣнятся много къ лучшему. Съ перенесеніемъ портовой дѣятельности въ ковшъ проектируемаго канала, амбары, разбросанные въ настоящее время по всему городу, вѣроятно перейдутъ на свободные берега бассейна, и общая картина движенія грузовъ въ Темрюкскомъ портѣ выразится въ слѣдующемъ: грузы будутъ поступать изъ уѣзда частью гужемъ, частью рѣкою къ глухой дамбѣ ковша, причемъ тѣ грузы, которые не пройдутъ черезъ амбары, могутъ прямо перегружаться съ рѣчныхъ судовъ или подводъ на паровыя баржи и доставляться затѣмъ къ борту заграничнаго парохода на Темрюкскій рейдъ или въ Керченскій портъ. Остальные же грузы будутъ выгружаться съ рѣчныхъ судовъ или подводъ въ амбары, расположенные по берегу проектируемаго ковша и выдерживаться въ послѣднихъ до продажи ихъ. Затѣмъ изъ амбаровъ они прямо будутъ поступать на паровыя баржи, которыя и доставятъ ихъ къ борту заграничнаго парохода. При такихъ условіяхъ накладные расходы въ Темрюкскомъ портѣ сократятся на 19 к. съ четверти, при погрузкѣ хлѣба на заграничные пароходы на Темрюкскомъ рейдѣ, и на 25 к. съ четверти, при погрузкѣ въ Керчи, въ случаѣ устройства въ ней глубокаго перегрузочнаго порта, что дасть ежегоднаго сбереженія для мѣстнаго хлѣбнаго экспорта въ 76.000—114.000 рублей.

Таманскій портъ. Въ Таманскомъ портѣ за счетъ Государственнаго Казначейства до сего времени никакихъ улучшеній не производилось.

Полукопѣчный попутный сборъ съ нагружаемыхъ и выгружаемыхъ товаровъ былъ установленъ закономъ 19 мая 1887 г. и поступалъ въ распоряженіе мѣстнаго Общественнаго Управленія исключительно на улучшение портовыхъ устройствъ и замощеніе подъездныхъ къ порту путей. За счетъ этого сбора были устроены разновременно двѣ деревянныя на сваяхъ пристани, замощенъ спускъ къ нимъ и частью укрѣпленъ морской берегъ.

За послѣдніе годы въ Таманскомъ портѣ уже за счетъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ были замощены нѣкоторыя главнѣйшіе подъездные къ порту пути и продолжено укрѣпленіе береговой

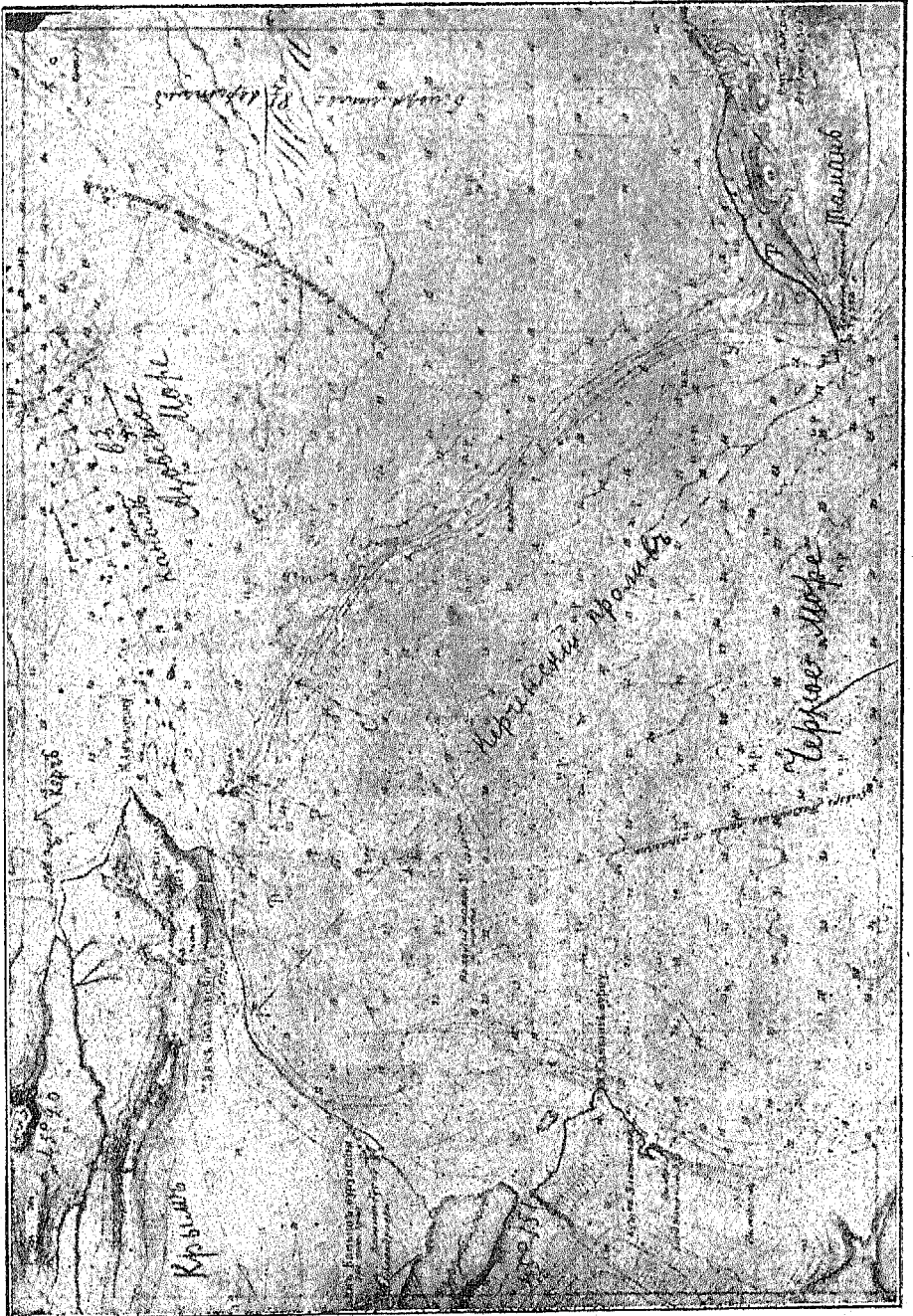
полосы. Никакихъ перегрузочныхъ приспособленій въ Тамани нѣтъ, амбары разбросаны по всей станицѣ, товаръ, почти исключительно зерно, доставляется на Керченскій рейдъ въ баржахъ къ борту иностраннаго парохода. Въ каботажной перевозкѣ изъ Тамани доставляются въ Керчь гурты скота, перевозимые на товаро-пассажирскомъ пароходѣ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, поддерживающемъ ежедневные рейсы между особыми портами.

Предположенія и ходатайства по улучшенію Азовскихъ портовъ.

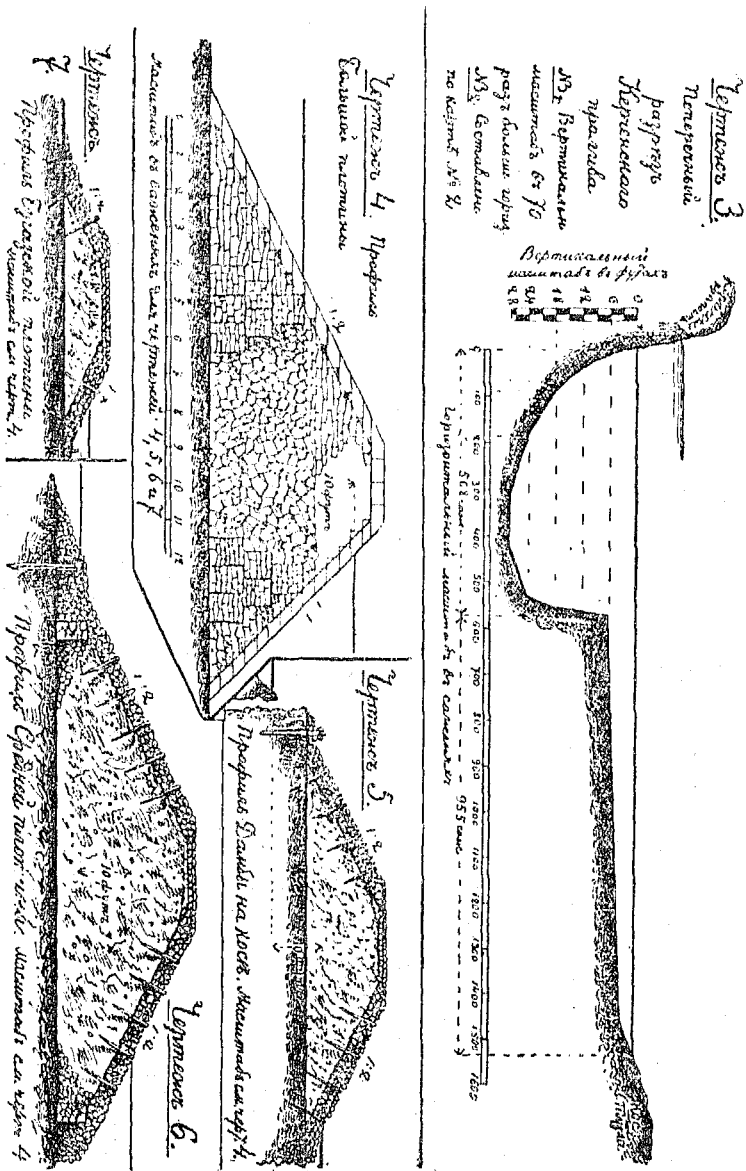
Если, какъ мы убѣдились выше, настоящее положеніе Азовскихъ портовъ далеко нельзя признать блестящимъ, то за то, въ смыслѣ количества всякихъ предположеній и проектовъ къ ихъ будущему переустройству, порты Азовскаго моря могутъ быть, казалось, вполне удовлетворены. Къ сожалѣнію большинство этихъ предположеній страдаетъ дилетантизмомъ, а общее количество ихъ столь велико, что мы лишены возможности хотя бы бѣгло перечислить ихъ полностью, почему въ дальнѣйшемъ будутъ рассмотрѣны лишь тѣ проекты и предположенія по улучшенію Азовскихъ портовъ и плаванія по Азовскому морю, которые имѣютъ за собою или несомнѣнную оригинальность или же выдвинуты различными заинтересованными обществами и учрежденіями. Въ порядкѣ изложенія мы первоначально обратимся къ проектамъ, касающимся улучшенія всѣхъ вообще портовъ Азовскаго моря, а потомъ уже, отдѣльно по каждому порту, рассмотримъ проекты ихъ частныхъ улучшеній; при этомъ мы выдѣлимъ въ самостоятельную главу такія предположенія, которыя затрагиваютъ интересы не одного только Азовскаго моря, напримѣръ соединеніе Азовскаго и Каспійскаго морей каналами, или соединеніе каналомъ же Волги и Дона.

Проектъ поднятія уровня Азовскаго моря запрудою Керченскаго пролива. (Черт. XII). Еще въ восьмидесятихъ годахъ прошлаго столѣтія, въ статьѣ Я. В. Буткова въ газетѣ «Таганрогскій Вѣстникъ», впервые намѣчена идея о запрудѣ Керченскаго пролива, съ цѣлью поднять уровень Азовскаго моря и тѣмъ самымъ углубить прилегающіе къ нему порты. Но вопросъ этотъ не вышелъ изъ самыхъ общихъ поверхностныхъ предположеній и не получалъ сколько нибудь серьезнаго развитія. Позднѣе, уже въ концѣ девятидесятихъ годовъ, указанной идеей занялся покойный В. Д. Мендѣлеевъ (бывшій инспекторомъ мореходныхъ классовъ), проектъ котораго былъ опубликованъ его отцомъ профессоромъ Д. Мендѣлеевымъ въ 1899 г. въ отдѣльной брошюрѣ. Являясь по отношенію къ отрывочнымъ статьямъ Я. В. Буткова значительнымъ шагомъ впередъ, проектъ В. Д. Мендѣлеева тѣмъ не менѣе далеко не оправдываетъ своего довольно

громкаго названія и представляет изъ себя случайные кроки и мало интересные общія мѣста.



Оставляя въ сторонѣ вступительный экономическій очеркъ В. Д. Мендѣлева, стремящійся доказать непреложную истину, что углубленіе Азовскихъ портовъ имѣетъ серьезное государственное значеніе, мы постараемся



Черт. XII. Б.

изложить въ краткихъ чертахъ основныя положенія проекта. Центръ тяжести предположеній В. Д. Мендѣлева состоитъ въ устройствѣ въ Керченскомъ проливѣ запруды, снабженной шлюзами, для пропуска мор-

ских судовъ. Запруда эта проектирована на перерѣзъ всего пролива, въ наиболѣе суженной его части, отъ мыса А-Якъ-Бурунъ до оконечности Тузлинской косы и далѣе по Тузлинской косѣ до Таманскаго берега. Въ зависимости отъ глубинъ пересѣкаемой части пролива, запруда эта раздѣлена на три участка: первый длиною 700 саж. при средней глубинѣ въ 18,6 футъ; второй длиною 850 саж. при средней глубинѣ 2,6 саж. и третій, идущій по Тузлинской косѣ, длиною 5,850 саж. Въ первой части плотины предполагается сдѣлать два шлюза для пропуска морскихъ судовъ съ глубиною на пороги въ 27 футъ. Кромѣ названной запруды, г. Мендѣлеевъ проектируетъ еще плотину черезъ Бугазскій рукавъ р. Кубани, съ цѣлью удержать Кубанскія воды отъ возможнаго отклоненія въ Черное море, послѣ новышенія уровня Азовскаго моря. Плотину эту предполагается устроить около м. Михаэльфельдъ, снабдивъ ее шлюзомъ для пропуска рѣчныхъ судовъ и водосливомъ для спуска излишнихъ водъ въ низовую часть Бугазскаго рукава.

Стоимость всѣхъ работъ исчислена г. Мендѣлеевымъ въ 7.000.000 р., приче́мъ достигаемый плотинами подъемъ горизонта Азовскаго моря принять въ 10 футъ.

Нечего говорить, что приведенныя цифры совершенно произвольны, и что дѣйствительная стоимость работъ обойдется значительно дороже, потому что предположенный Мендѣлеевымъ типъ плотины изъ бутовой кладки, съ правильною отдѣлкою откосовъ, практически неосуществимъ, да и глубина Керченскаго пролива у Тузлинской косы въ дѣйствительности равняется 40 футамъ, а не 28, какъ предполагаетъ авторъ проекта. Чтобы устроить въ указанномъ мѣстѣ плотину по типу Мендѣлеева необходимо оградить проливъ сплошными перемычками, выкачать между ними воду, залить дно бетономъ и на немъ уже возвести бутовую кладку; работа эта, если и осуществима, то съ колоссальными затратами въ много разъ болѣе, чѣмъ совершенно фантастическая цѣна въ 100 р. съ куб. сажени. Въ дѣйствительности наиболѣе удобнымъ типомъ плотины слѣдовало бы признать земляную, съ ряжевymi обдѣлками откосовъ, но въ настоящемъ случаѣ типъ этотъ недопустимъ, по причинѣ находившагося въ проливѣ морскаго червя, а потому по ве́сѣмъ вѣроятіямъ всего экономичнѣе будетъ типъ земляной плотины, съ каменнымъ укрѣпленіемъ откосовъ, которымъ можно было бы придать даже видъ набережныхъ изъ массивовъ, чтобы пользоваться плотиной для грузовыхъ операций,

Аналогичнымъ образомъ, предложенный Мендѣлеевымъ типъ другихъ частей плотины, въ видѣ землянаго ядра, укрѣпленнаго фашинами, врядъ ли можетъ быть признанъ удачнымъ. При сильныхъ волненіяхъ плотина, проходящая почти въ открытомъ морѣ, будетъ немедленно разрушена и хлынувшія черезъ нее воды Азовскаго моря размоютъ все сооруженіе. Вѣроятнѣе всего, слѣдовало бы устраивать эту часть плотины изъ землянаго ядра съ каменными укрѣпленіями откосовъ. Какъ на примѣръ раз-

рушающаго дѣйствія волненія въ Керченскомъ проливѣ можно указать на каменную дамбу крѣпостной вѣтки Керченской линіи ж. д.; образованная изъ сухой кладки, съ укрѣпленіемъ приморскаго откоса булыгами, и расположенная внутри Керченской бухты, дамба эта тѣмъ не менѣе сильно разрушается волненіемъ и требуетъ почти постояннаго пополненія своей профили. Показавъ, такимъ образомъ, техническую несостоятельность проекта Мендѣлеева, нельзя не обратить вниманія на крупныя убытки для страны, каковыя повлечетъ за собой затопленіе низменныхъ береговъ Азовскаго моря. Убытки эти авторъ проекта исчисляетъ въ суммѣ около 2.000.000 р., включая въ эту цифру и вознагражденіе собственниковъ за спосъ береговыхъ построекъ. Отсутствіе правильныхъ и подробныхъ нивелировокъ берега моря, къ сожалѣнію, лишаетъ насъ возможности болѣе или менѣе точно установить эту цифру, но одинъ уже перечень затопляемыхъ мѣстностей, составленный по картѣ г. Мендѣлеева, достаточно убѣждаетъ насъ въ томъ, что цифра 2.000.000 уменьшена въ нѣсколько десятковъ разъ для нашего времени и по крайней мѣрѣ въ 10 разъ для времени составленія проекта. Дѣйствительно, съ поднятіемъ уровня Азовскаго моря до 10 футовъ, будутъ затоплены:

1) Часть Таманскаго полуострова, причемъ Ахтанизовскій лиманъ соединится съ моремъ и зальетъ почти все расположенныя по его берегу станицы.

2) Темрюкскій портъ подойдетъ непосредственно къ морю, и подъ водою окажутся поселенія на лѣвомъ берегу Кубани и станицы выше Темрюка, до Бугазскаго рукава. Самъ городъ окажется расположеннымъ на островѣ, среди обширнаго воднаго лимана, причемъ все низменности города и все портовые сооруженія будутъ подъ водою.

3) Ачуевъ, Ачуевскій портъ и значительныя рыбныя заводы будутъ затоплены; одно это обстоятельство лишитъ Кубанское войско десятковъ тысячъ рублей ежегодной арендной платы.

4) Ахтарскій портъ со всеми амбарами и пристанями будетъ зальтъ водою.

5) Строющіяся въ настоящее время портовые сооруженія и часть самаго города Ейска будутъ затоплены.

6) Будутъ затоплены все портовые сооруженія и части городскихъ поселеній по всему Азовскому морю, въ Ростовѣ на Дону, въ Таганрогѣ, въ Мариуполѣ, въ Бердянскѣ и въ Генчискѣ.

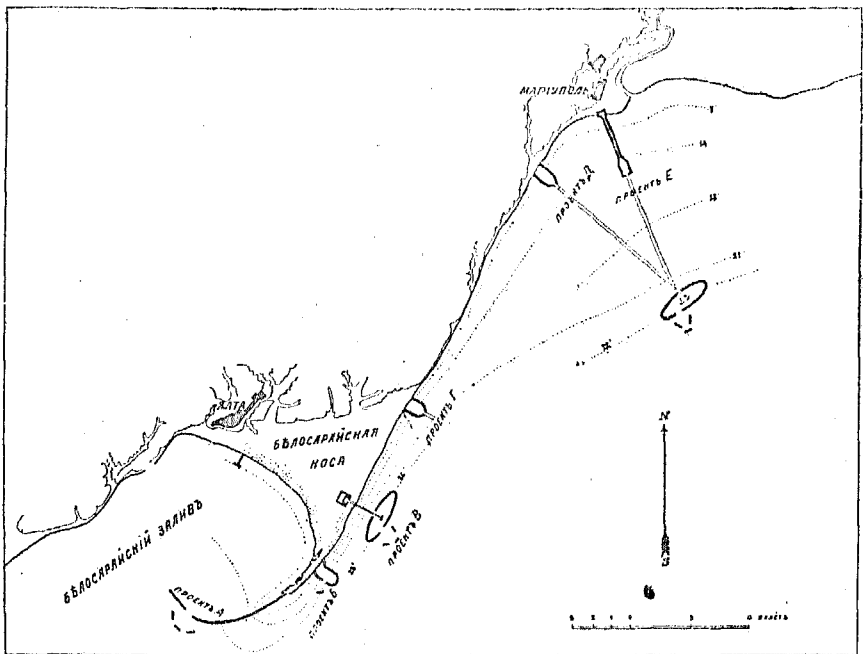
7) Арабатская сѣрѣяка окажется подъ водою и Сивашъ соединится съ Азовскимъ моремъ, причемъ весьма вѣроятно погибнуть все соляныя промыслы.

8) Сѣверный берегъ Керченскаго полуострова и часть города Керчи будутъ залиты водою.

Уже изъ приведеннаго бѣлаго перечня легко убѣдиться, что убытки отъ затопленія земель будутъ громадны и намъ кажется, что въ настоя-

нее время, когда на Азовскомъ морѣ уже затрачены многіе милліоны на портовые сооруженія и когда стоимость землечерпательныхъ работъ, по сравненію съ прежнимъ временемъ, понизилась во много разъ, врядъ ли рационально начинать всю работу сначала, съ цѣлью полученія десяти излишнихъ футовъ въ портахъ, соответственное углубленіе которыхъ обойдется много дешевле проектируемой заруды.

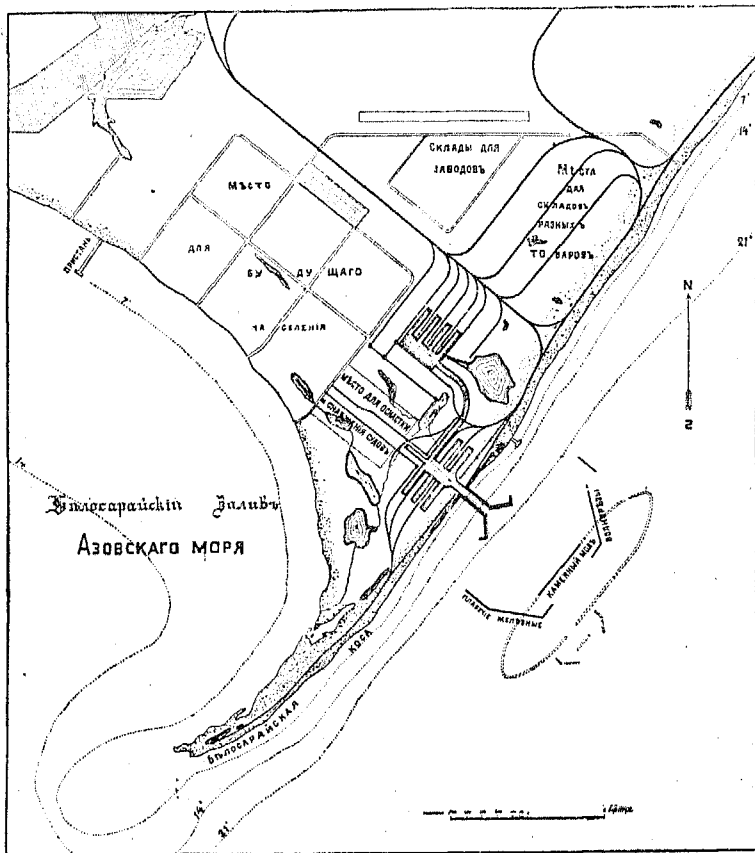
Казалось бы, что приведенныхъ аргументовъ противъ проекта Мендѣлева вполне достаточно, чтобы не считаться съ нимъ въ настоящее время, какъ съ серьезнымъ способомъ улучшить положеніе Азовскихъ портовъ и поэтому мы не станемъ приводить другихъ многочисленныхъ возраженій.



Черт. XIII.

Центральный портъ въ Азовскомъ морѣ по проекту инженера Н. А. Саханскаго (Черт. XIII и XIV). Критическую оцѣнку идеи центрального порта на Азовскомъ морѣ мы отнесли къ отдельному очерку, здѣсь же казалось бы умѣстнымъ разсмотрѣть проектъ инженера Саханскаго, не касаясь этой основной идеи, а исключительно считаясь съ технико-экономической стороной самаго проекта. Основная исходная точка инженера Н. А. Саханскаго состояла въ необходимости создать на Азовскомъ морѣ глубоководный портъ для вывоза угля, причемъ, какъ на мѣсто для такого порта, авторъ указывалъ на БѢЛОСАРАЙСКУЮ КОСУ, выдвигая послѣднюю, какъ антитезу Зинцевой балкѣ, гдѣ предполагалось тогда устроить

угольный порт и приткнуть Мариупольскую железнодорожную ветвь. Въ настоящее время, съ осуществленіемъ Мариупольскаго порта, идея автора имѣетъ больше историческое значеніе, по крайней мѣрѣ постольку, поскольку она касается сооруженія угольнаго порта, но за нею остается еще нѣкоторый интересъ современности въ той ея части, которая затрагиваетъ исключительно идею центральнаго порта на Азовскомъ морѣ. Къ сожалѣнію авторъ проекта очень бѣгло останавливается на своей идеѣ центральнаго порта, считая ее почему то вѣ въ возраженій и все свое вниманіе, главнѣйшимъ образомъ, направляетъ на стремленіе доказать, что выборъ



Черт. XIV.

мѣста для такого порта необходимо произвести въ пользу БѢлосарайской косы. Съ устройствомъ здѣсь центральнаго порта по мнѣнію автора весь Юго-Донецкій край превратится въ богатѣйшую мѣстность; поднимется угольное, желѣзодѣлательное, кораблестроительное дѣло и доходы отъ этого экономическаго подъема покроютъ съ лихвой затраты казны на сооруженія новаго порта. Азовскій каботажъ не только не потеряетъ заработка отъ исчезновенія отдѣльных рейдовъ, но будетъ зарабатывать больше, вывозя

хлѣбные и другіе грузы изъ Ростова, Таганрога, Азова и Ейска не на рейды въ Таганрогскомъ заливѣ, а въ благоустроенный закрытый портъ на Бѣлосарайской косѣ.

Для осуществленія своего проекта центрального порта Н. А. Саханскій предлагаетъ три варианта.

По первому варианту (А) портъ располагается въ заливѣ Бѣлосарайскомъ (см. черт. XIII) и состоитъ, кромѣ набережныхъ, изъ: 1) каменного мола протяженіемъ въ 2,500 саж., идущаго по направленію косы, для защиты части залива отъ юго-западныхъ вѣтровъ, съ установкою при входѣ волнорѣзовъ изъ плавучихъ желѣзныхъ ящиковъ, прикрѣпленныхъ цѣпами къ винтовымъ якорямъ, 2) изъ деревянной пристани длиною 250 саж., расположенной въ заливѣ и предназначенной для рыбацкихъ и каботажныхъ судовъ, 3) изъ углубленнаго до 20 футовъ бассейна въ заливѣ и 4) изъ желѣзнодорожной вѣтви длиною въ 30 верстъ. Общая стоимость проекта 10 милліоновъ рублей.

По второму варианту (Б) портъ располагается у юго-западной оконечности косы (черт. XIII), причемъ кромѣ набережныхъ устраиваются: 1) каменные молы, ограждающіе со всѣхъ сторонъ портъ, длиною 1,435 саж., 2) два желѣзныхъ моста, соединяющихъ набережную съ молами и 3) деревянная пристань на сваяхъ, въ естественномъ портѣ залива, для мѣлководящихъ каботажныхъ судовъ. Землечерпательныхъ работъ не требуется. Стоимость проекта 6 милліоновъ рублей.

И наконецъ, по третьему варианту (В) портъ (черт. XIII) проектируется на рейдѣ, съ восточной стороны косы, причемъ предполагается устроить: 1) гавань въ видѣ внутренняго бассейна, отдѣлаго набережными; 2) портъ на фарватерѣ, глубиною въ 23 фута, эллиптической формы, огражденный кругомъ молами, протяженіемъ 500 саж., съ входомъ съ моря, защищеннымъ плавучими желѣзными волнорѣзами и 3) соединеніе внутренней гавани съ портомъ на рейдѣ посредствомъ туерной цѣпи, по которой буксируется паромъ съ 50 груженными вагонами. Стоимость всего порта 5½ милліоновъ рублей.

Далѣе инженеръ Саханскій приводитъ еще типы портовъ у Мариуполя, которые мы излагать не будемъ, такъ какъ въ настоящее время они утратили уже свой интересъ.

Изъ всѣхъ вариантовъ авторъ считаетъ наиболее удачнымъ третій—В (черт. XIII), въ чемъ съ нимъ нельзя не согласиться постольку, поскольку вопросъ касается устройства порта у Бѣлосарайской косы. Во всѣ эти варианты авторъ внесъ много оригинальнаго и своего, чего, къ сожалѣнію однако, нельзя признать удачнымъ. Огражденіе порта плавучими молами оказалось на практикѣ неосуществимымъ, такъ какъ такіе молы морскими волненіями сильно повреждались. Намъ нѣсколько непонятно также стремленіе инженера Саханскаго къ слишкомъ тщательной забуторкѣ входовъ въ аванпортъ, которые онъ прикрываетъ всегда какими то обрывками волноломовъ, при-

чемъ въ послѣднемъ своемъ проектѣ онъ даже весь наружный портъ образуетъ изъ такихъ обрывковъ, послѣднее слѣдуетъ признать совершенно неудачнымъ, ибо при такомъ способѣ огражденія, для полученія однороднаго эффекта, требуется большая длина защитныхъ сооружений. Наконецъ третья оригинальность автора состоитъ въ проектированіи кольцевыхъ портовъ въ открытомъ морѣ. Въ послѣднемъ случаѣ онъ очевидно исходилъ изъ тѣхъ соображеній, что центральный Азовскій портъ долженъ, главнымъ образомъ, служить лишь для перегрузочныхъ операций съ каботажныхъ судовъ на заграничныя и потому излишне снабжать его дорогими набережными или тратить значительныя суммы на землечерпательныя работы. Намъ кажется, что принятое авторомъ проекта рѣшеніе вопроса о перегрузочныхъ портахъ нѣсколько косиѣнно и слишкомъ элементарно. Въ дѣйствительности разсматривать перегрузочныя порты, какъ защищенные рейды, нельзя, ибо такой защищенный рейдъ будетъ имѣть преимущество передъ первобытнымъ способомъ перегрузки въ открытомъ морѣ только въ спокойной стоянкѣ, а это преимущество не столь велико, чтобы оправдать такія сравнительно дорогия сооружения, какъ кольцевыя молы. Въ кольцевомъ портѣ накладные расходы будутъ почти столь же велики, какъ и на рейдѣ, пароходы въ немъ будутъ задерживаться почти столь же продолжительное время, ибо попрежнему время нагрузки будетъ зависѣть отъ срочности доставки груза каботажнымъ судномъ, наконецъ самъ способъ перегрузки, за отсутствіемъ механическихъ приспособленій, будетъ столь же первобытенъ. Всѣ эти причины, не существующія въ прибрежномъ перегрузочномъ портѣ, оборудованномъ амбарами и элеваторами, заставляютъ насъ высказаться безусловно противъ кольцевыхъ портовъ, тѣмъ болѣе, что въ настоящее время, при дешевизнѣ землечерпательныхъ работъ кольцевыя порты врядъ ли будутъ много дешевле прибрежныхъ. На основаніи изложеннаго, мы не можемъ не признать техническую разработку проектовъ инженера Саханскаго мало удовлетворительной. Само расположеніе порта въ пустынной мѣстности также должно считаться неудачнымъ. Для насъ вообще является непонятной меркантильная экономія, преслѣдующая лишь кажущуюся дешевизну работъ и упускающая изъ виду тѣ громадныя потери, которыя терпитъ населеніе страны отъ ломки существующаго направленія торговли и которыя съ большимъ ущербомъ покрываютъ эту эфемерную экономію. Казалось бы, что время административнаго созданія искусственныхъ городовъ миновало и наше портостроеніе должно принаравливаться къ уже развившимся промышленнымъ и торговымъ центрамъ, дабы не повторять еще разъ ошибки созданія Феодосійскаго порта. Что касается затѣмъ вопроса вообще объ устройствѣ центрального порта въ Азовскомъ морѣ, то никакихъ данныхъ въ защиту своего предположенія инженеръ Саханскій не приводитъ и потому мы, къ сожалѣнію, лишены возможности отнестись критически къ этой части программы, поскольку она вырисовывается въ предположеніяхъ

автора проекта. Равнымъ образомъ мы совершенно не касались доводовъ инженера Саханскаго противъ сооруженія Мариупольскаго порта на Зипцовой балкѣ, такъ какъ въ дѣйствительности доводы эти не подтвердились, и въ настоящее время, съ окончаніемъ работъ въ Мариуполь, сами собою отпадаютъ и дѣлаются излишними предположенія Инженера Саханскаго о сооруженіи порта на Бѣлосарайской косѣ, какъ антитеза Мариуполю.

Проектъ Ростово-Таганрогскаго морского канала инженера Лохтина. Идея Лохтина преслѣдуетъ цѣль облегчить существующія въ настоящее время неудобства погрузки и выгрузки товаровъ на Таганрогскомъ рейдѣ. По мнѣнію автора Ростовскій и Таганрогскій порты имѣютъ все шансы не только на развитіе своей экспортной дѣятельности, но и на значительное расширеніе импорта, который можетъ достигнуть десятковъ милліоновъ пудовъ. Привозные товары въ настоящее время благодаря невозможности перегружать ихъ на открытомъ рейдѣ (въ особенности тяжело-вѣсные, напр. машины) доставляются по необходимости черезъ Одесскій и Новороссійскій порты, оплачивая дорогой пробѣгъ по желѣзнымъ дорогамъ, иностранные же пароходы приходятъ въ Азовское море почти исключительно съ балластомъ, что несомнѣнно неблагопріятно отражается на размѣрахъ морскихъ фрахтовъ.

Для устраненія неудобствъ воднаго пути къ Ростовскому и Таганрогскому портамъ инженеръ Лохтинъ проектируетъ: 1) устроить въ Таганрогѣ, рядомъ съ портомъ для каботажныхъ судовъ, глубокий ковшъ для большихъ морскихъ судовъ; 2) проложить отъ Таганрогскаго рейда до этого ковша открытый морской каналъ такой глубины, чтобы при сгонахъ воды онъ допускалъ свободный проходъ судовъ съ осадкою не менѣе 20 футъ; 3) проложить каналъ отъ Таганрогскаго порта до впаденія въ заливъ праваго рукава Дона, Мертваго Донца, оградивъ каналъ дамбою со стороны залива, для предупрежденія засоренія его, какъ наносами изъ Дона, такъ пескомъ и иломъ, поднимаемыми волпеніемъ въ заливѣ, и 4) углубить Мертвый Донецъ и часть Дона выше истока Донца на протяженіи 3 верстъ. Съ устройствомъ этихъ сооружений является полная возможность морскимъ судамъ проходить въ глубокіе порты Ростова и Таганрога.

Стоимость работъ инженеръ Лохтинъ исчисляетъ приблизительно въ 25 милліоновъ рублей по слѣдующему расчету:

1) Выемка грунта въ руслѣ канала на 113 верстъ всего 4.600.000 куб. саж. по 3 р. 50 к.	16.000.000 р.
2) Устройство дамбы, ограждающей каналъ отъ засоренія.	2.500.000 »
3) Огражденіе канала знаками, сигнализациа, устройство жилыхъ помѣщеній и приспособленій для судоходства	1.000.000 »

4) Устройство портовых сооружений въ Ростовѣ (3 милл.) и въ Таганрогѣ (3 милл.)	6.000.000 р.
Итого	25.000.000 р.

Экономическое значеніе канала рисуется въ слѣдующихъ цифрахъ *): средній за послѣдніе годы привозъ и вывозъ заграничныхъ товаровъ для Ростовскаго порта можетъ быть принятъ въ 51.000.000 пудовъ и для Таганрогскаго въ 15 милл. пудовъ, а всего 66 милл. пудовъ. Каботажная торговля въ среднемъ выражается для Ростова въ 19.000.000 пудовъ, а для Таганрога 14.000.000 пудовъ, всего 30.000.000 пудовъ. Инженеръ Лохтищъ предполагаетъ, что съ устройствомъ морскаго канала импортъ двухъ названныхъ портовъ возрастетъ до 5 милл. пудовъ въ годъ, соображаясь съ привозомъ Прибалтійскихъ и Черноморскихъ портовъ, что нельзя не признать весьма вѣроятнымъ.

За проходъ по морскому каналу авторъ проекта полагаетъ взимать слѣдующіе сборы:

А) По вѣшной торговлѣ:

1) черезъ Ростовскую Таможню	2	к. съ пуда.
2) » Таганрогскую »	1,5	» » »

В) По каботажной торговлѣ:

1) съ грузовъ, кромѣ угля, лѣса и соли	1/2	» » »
2) съ угля, лѣса и соли	1/5	» » »

Г) Портовые сборы съ судовъ дальняго плаванія по 25 к. съ регистровой тонны и гирловой сборъ съ каботажныхъ судовъ по

1/100 » » »

Согласно приведеннымъ даннымъ, годовой финансовый планъ предпріятія выразится въ слѣдующихъ суммахъ:

1) За проходъ по каналу черезъ Ростовскую Таможню $51+4=55$ милл. пудовъ по 2 к.	1.000.000 р.
2) Черезъ Таганрогскую Таможню $15+4=16$ милл. пудовъ по $1\frac{1}{2}$ к.	240.000 »
3) Тоже съ 20 милл. пудовъ въ каботажи по $\frac{1}{2}$ к.	100.000 »
4) Тоже съ 10 милл. пудовъ угля, лѣсу и соли по $\frac{1}{8}$ к.	20.000 »
5) Портовые сборы съ судовъ дальняго плаванія, вмѣстимостью въ среднемъ 600.000 регистровыхъ тоннъ по 25 к. съ тонны	150.000 »

*) Рисуя экономическое значеніе канала, мы слѣдуемъ расчетамъ автора, замѣняя лишь цифровыя данныя болѣе современными.

6) Сбора съ судовъ каботажныхъ по $\frac{3}{100}$ к. съ пуда	9.000 р.
7) За храненіе грузовъ въ амбарахъ и аренду площади портовой территоріи, за приспособленія для погрузки тяжеловѣсныхъ предметовъ	100.000 »
Итого	1.719.000 р.

Расходы по эксплуатаціи предпріятія инженеръ Лохтинъ исчисляетъ на первое время:

1) Содержаніе трехъ землечерпательныхъ каравановъ для поддержанія ширины и глубины канала	300.000 р.
2) Содержаніе и ремонтъ дамбъ и другихъ сооружений	150.000 »
3) На сигнализацию и освѣщеніе	70.000 »
4) Содержаніе администраціи	80.000 »
5) Уплата городамъ по $\frac{1}{3}$ к. взаимъ полукопѣчнаго сбора	140.000 »
Итого	740.000 р.

Чистый доходъ будетъ: 1.719.000—740.000=979.000 р.

Считая на расходъ по оплатѣ интереса съ погашеніемъ, за строительный капиталъ, по $4\frac{1}{2}\%$ —(1.152.000 р.), получимъ на первое время чистый убытокъ по предпріятію въ 173.000 р. Инженеръ Лохтинъ не считаетъ погашенія и разбиваетъ капиталъ на двѣ части:—18 милл. въ 4% облигаціяхъ и остальной въ акціяхъ и исчисляетъ при этомъ прибыль на акціонерный капиталъ около 5% ; но такой расчетъ врядъ ли правиленъ, такъ какъ: во первыхъ необходимо принимать во вниманіе погашеніе капитала, а во вторыхъ реализація 4% облигацій, да еще въ полной суммѣ, для такого предпріятія какъ Ростово-Тагапрогскій морской каналъ, совершенно невѣроятна.

Обращаясь къ разсмотрѣнію цифровыхъ положеній инженера Лохтина и пользуясь нѣкоторыми измѣнившимися обстоятельствами, казалось бы возможнымъ внести въ общій итогъ экономической дѣятельности предпріятія нѣкоторыя поправки. Такъ среднюю регистровую вмѣстимость посѣщающихъ рейдъ судовъ возможно бы, казалось, нѣсколько увеличить, считая что суда эти должны вывезти 61 милл. пудовъ и, полагая 62 пуда въ тоннѣ, можно опредѣлить вмѣстимость судовъ въ 1.000.000 тоннъ, та же цифра получится, если мы обратимся къ статистикѣ прихода судовъ; такъ въ 1901 г. Азовское море по даннымъ Комиссіи М. Д. Клокачева посѣтило 537 пароходовъ, среднюю вмѣстимостью въ 2.296 тоннъ или общею вмѣстимостью 1.232.952 тонны, а за округленіемъ 1.233.000 тоннъ, а такъ какъ на Тагапрогскомъ рейдѣ было погружено 0,8 всего количества хлѣба, вывезеннаго изъ Азовскаго моря, то

средняя вместимость заграничныхъ судовъ, посѣтившихъ Таганрогскій рейдъ, достаточно вѣроятно можетъ быть опредѣлена въ:

$$1.233.000 \times 0,8 = 986.400 \text{ тоннъ грузоподъемности.}$$

Принимая же во вниманіе нѣкоторое увеличеніе грузооборота, возможно, казалось бы, опредѣлить вместимость судовъ, проходящихъ въ годъ по будущему каналу, въ 1.000.000 тоннъ грузоподъемности.

При такихъ условіяхъ доходность канала возрастетъ до 1.819.000 р., или за округленіемъ до 1.800.000 рублей.

Что же касается до расхода по содержанію канала, то, въ виду реформы портовыхъ сборовъ, возмѣнять потерю ихъ городамъ въ настоящее время не потребуется, а потому общая сумма расходовъ предпріятія можетъ быть уменьшена до 600.000 р., что дастъ чистый доходъ предпріятія въ 1.200.000 р., а за покрытіемъ расходовъ по оплатѣ интереса и погашенія около 50.000 р. чистаго остатка. Это обстоятельство безусловно говоритъ въ пользу жизнненности самаго предпріятія.

Переходя затѣмъ къ размѣрамъ принятыхъ инженеромъ Лохтинымъ сборовъ за проходъ по каналу, врядъ ли можно признать послѣдніе особенно обременительными, ибо выгоды, полученныя населеніемъ благодаря сооруженію канала съ небольшимъ всетаки избыткомъ, покроютъ эти портовые сборы, въ чемъ легко убѣдиться по слѣдующимъ цифровымъ даннымъ: существующій накладной расходъ въ Ростовскомъ портѣ составляетъ 40½ к. на четверть; въ глубокомъ благоустроенномъ портѣ этотъ расходъ не превыситъ 25 к. и можетъ быть доведенъ до 11—15 к. съ четверти, т. е. съ углубленіемъ порта возможно ожидать сокращенія накладныхъ расходовъ минимумъ на 15½ к. на четверть, если прибавить къ этой суммѣ сбереженія по страховкѣ грузовъ и заграничнымъ фрахтамъ въ 10 к. *) на четверть и гирловому сбору 3,½ к., то можно весьма скромно опредѣлить уменьшеніе расходовъ по экспорту въ 29 к. съ четверти, а сборъ за проходъ канала предполагается установить всего въ 20 к. съ четверти.

Приведа эти цифровыя данныя въ доказательство того положенія, что проходъ новымъ каналомъ будетъ экономически выгоднымъ **), мы во всякомъ случаѣ далеки отъ мысли защищать сравнительно высокія ставки портовыхъ сборовъ, такъ какъ русское портостроеніе имѣетъ дѣло еще съ столь бѣднымъ рынкомъ, что до сего времени не считало возможнымъ разсматривать порты, какъ предпріятія доходныя. Намъ казалось бы спра-

*) Сбереженія по страховкѣ сравнительно невелики, но фрахтамъ же мы приняли сокращеніе въ 1 к. на пудъ, полагая, что Азовскіе фрахты всетаки не уравниваются съ Черноморскими и принимая во вниманіе измѣненіе условій чертеръ-партій.

**) Инженеръ Лохтинъ въ своихъ запискѣ нѣсколько иначе опредѣляетъ выгодность прохода каналомъ, применяя въ этомъ случаѣ неправильный методъ и исходя изъ ошибочныхъ цифровыхъ величинъ.

ведливимъ понизить сборъ за проходъ каналомъ до 1,5 к. и даже 1 к. съ пуда, уравнивъ его какъ для Ростова, такъ и для Таганрога, донская лучше на первое время нѣкоторыя убытки по сооруженію, какъ по предпріятію, съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи покрыть таковыя за счетъ возросшей торговой дѣятельности обоихъ портовъ.

Увлекаясь идеей своего Ростово-Таганрогскаго канала, инженеръ Лохтинъ не ограничивается только намѣченными размѣрами канала, а развиваетъ еще дальнѣйшія перспективы къ его развитію и продолженію, береговымъ же направленіемъ до Маріупольскаго порта. При такихъ условіяхъ, по мнѣнію Лохтина, не только города Маріуполь, Таганрогъ, Ростовъ и Нахичевань воспользуются выгодами глубоководныхъ портовъ, но и все прибрежное населеніе; Маріуполь получитъ возможность имѣть свой портъ въ устьѣ рѣки Кальміусъ, къ чему направлены усилія городского самоуправленія и владѣльцевъ заводовъ; существующій правительственный портъ при этомъ будетъ служить какъ бы аванпортомъ; когда же, благодаря каналу, будетъ устраненъ главнѣйшій недостатокъ Азовскаго моря—мелководье, можно будетъ надѣяться, что при помощи ледоколовъ удастся значительно ослабить вредъ, причиняемый торговлѣ прекращеніемъ судоходства въ зимнее время.

Мы съ своей стороны не можемъ раздѣлить столь широкую постановку вопроса и полагаемъ, что включеніе Маріуполя въ общее звено восточныхъ портовъ Азовскаго моря не вызывается никакими причинами. Маріуполь, какъ портъ, имѣетъ самостоятельное значеніе; превращеніе его въ глубокой независимый портъ намѣчается самою жизнью и притомъ въ портъ угольный и горнозаводскій по преимуществу; развивать портъ въ въ устьѣ рѣки Кальміуса нѣтъ никакихъ основаній, ибо грузооборотъ его невеликъ и рассчитывать въ дальнѣйшемъ на значительное его развитіе врядъ ли правильно, такъ какъ Маріупольскій хлѣбный районъ вполне опредѣлился, ибо мѣстность, обслуживаемая портомъ, уже почти вся распахана и прорѣзана вполне достаточнымъ количествомъ подъѣздныхъ къ порту путей.

Заканчивая развитіе идеи своего предпріятія, инженеръ Лохтинъ указываетъ, что морекой каналъ отъ Ростова къ Таганрогскому рейду послужитъ начальнымъ звеномъ того воднаго пути, который съ постройкой Волго-Донскаго канала долженъ создать выходъ въ Азовское море для всего Воляско-Каспійскаго бассейна, Урала и даже Сибири. Этотъ путь дастъ естественное направленіе внизъ по теченію колоссальной массѣ грузовъ, каковы: каменный уголь, руда, нефть, лѣсъ, желѣзо, соль, скотъ и пр. Доставка Уральской руды и сырья въ Донецкій каменноугольный бассейнъ, а отсюда угля на Волгу и востокъ дадутъ могучій толчекъ къ развитію металлургическаго и заводскаго производства на всемъ востокѣ и югѣ Россіи.

Мы нѣсколько подробнѣе остановились на проектѣ инженера Лохтина потому, что онъ повидимому, по крайней мѣрѣ съ вышней стороны,

наиболѣе удачно рѣшаетъ задачу объ устройствѣ глубокаго порта въ Восточномъ углу Азовскаго моря. Экономическая необходимость въ такомъ портѣ будетъ разсмотрѣна ниже, здѣсь же слѣдуетъ оговорить, что, техническія детали предположеній Лохтина остаются до сего времени, къ сожалѣнію, невыясненными. Мы не располагаемъ достаточно подробными изысканіями въ этой части моря, чтобы высказать вполне увѣренно, насколько проектъ инженера Лохтина технически удаченъ; руководствуясь же общими соображеніями, нельзя, казалось бы, не признать его болѣе совершеннымъ изъ всѣхъ аналогичныхъ проектовъ. Въ настоящее же время мы не можемъ не высказать пожеланія, чтобы идея Лохтина получила свое возможное развитіе и чтобы въ ближайшемъ же будущемъ было приступлено къ изысканіямъ и составленію проекта глубокаго Ростово-Таганрогскаго канала и порта.

Вопросъ о глубокомъ каналѣ къ городу Ростову на Дону, въ интересахъ горной промышленности, подымалъ на XXVII Сѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи Ростовскій городской Голова П. Ф. Горбачевъ. Экономическое значеніе такого канала было уже нами разсмотрѣно въ очеркѣ, посвященномъ каботажной торговлѣ Азовскаго моря.

Проектъ глубокаго порта у города Таганрога по идеѣ инженера Руктешеля. Въ 1893 г. въ бывшую Комиссію по устройству коммерческихъ портовъ группою частныхъ лицъ, съ инженеромъ Руктешелемъ во главѣ, были представлены соображенія объ организаціи «Общества Таганрогскаго порта», для сооруженія и эксплуатаціи глубоководнаго порта у Таганрога. Соображенія эти были переданы по инициативѣ Министерства Финансовъ въ особую междувѣдомственную Комиссію. Послѣ состоявшихся въ началѣ 1894 г. нѣсколькихъ засѣданій Комиссіи при участіи инженера Руктешеля, послѣдній, въ виду представленныхъ ему возраженій, заявилъ о своемъ намѣреніи переработать какъ самый проектъ порта, такъ и уставъ Общества, но, однако, съ дальѣйшимъ ходатайствомъ въ послѣдствіи не входилъ и вопросъ этотъ никакого развитія не получилъ. По первоначальному проекту предполагалось проложить желѣзную дорогу въ два пути отъ станціи Курско-Харьково-Азовской ж. д. до деревни Дмитриадъ, а оттуда по дамбѣ, сооруженной изъ бревенчатыхъ ряжей, наполненныхъ камнемъ и пескомъ. Въ концѣ дамбы на разстояніи 9 верстъ отъ берега устраивается портъ въ видѣ пристани, огражденной двумя полукруглыми молами, площадью воднаго бассейна въ 102.000 квадр. саж., допускающей одновременную стоянку 250 судовъ. Пристань со стороны бассейна отдѣляется 1,533 пог. саж. набережной и по срединѣ ея предполагается выдвинуть два пирса, шириною въ 40 саж., имѣющіе каждый 390 пог. саж. набережной, изъ которыхъ одинъ предполагается построить сейчасъ же, а другой въ послѣдствіи, если встрѣтится въ этомъ надобность. На пристани предположено устроить 8 пакгаузовъ, площади для склада разнаго рода мате-

ріаловъ, уложить развѣзды и рельсовые пути, обслуживающіе склады, построить желѣзнодорожныя службы, портовыя Управленія, бараки для рабочихъ, гостиницу съ рестораномъ, лавки и проч., а также провести съ берега водопроводъ, телеграфъ, телефонъ и электрическое освѣщеніе. Глубина порта проектирована въ 21 футъ. Общая стоимость работъ, согласно детальнаго проекта, исчислена въ 26.000.000 р. За пользование портомъ предполагается взимать нижеслѣдующіе сборы:

- 1) Попудный сборъ со всѣхъ нагружаемыхъ товаровъ, кромѣ каменнаго угля и соли въ $2\frac{9}{10}$ к.
- 2) Сборъ съ угля и соли по $\frac{1}{4}$ к. съ пуда.
- 3) Попудный сборъ со всѣхъ товаровъ, приходящихъ каботажемъ въ Таганрогскій портъ для погрузки на заграничныя суда, въ $1\frac{1}{2}$ к.
- 4) Попудный сборъ за выгружаемые на пристани съ корабля или вагона товары, кромѣ хлѣба по $\frac{1}{2}$ к.
- 5) Сборъ съ товаровъ за уборку въ пакгаузы по $\frac{1}{2}$ к. съ пуда.
- 6) Сборъ съ товаровъ за выгрузку изъ пакгаузовъ на корабли или вагоны по $\frac{1}{2}$ к. съ пуда.
- 7) Сборъ по 3 к. съ четверти зерна за перегрузку и взвѣшиваніе посредствомъ элеваторовъ.

Примѣчаніе. За храненіе хлѣба, доставленнаго на пристань для прямой погрузки на суда, плата не взимается за первые 10 дней; по истеченіи же ихъ плата взимается по 1 к. съ четверти за каждую недѣлю.

8) За храненіе товаровъ въ пакгаузѣ въ теченіе первыхъ двухъ сутокъ платы не полагается, по прошествіи же ихъ, взимается первую недѣлю по $\frac{1}{8}$ к. съ пуда въ сутки, во вторую по $\frac{1}{4}$ к. и въ третью по $\frac{1}{2}$ к. За дальнѣйшій же срокъ плата полагается по соглашенію съ товаро-хозяиномъ.

9) За храненіе товаровъ, сложенныхъ на открытомъ мѣстѣ, за первые два дня платы не полагается; въ слѣдующее затѣмъ время взимается по $\frac{1}{6}$ к. съ пуда въ сутки въ первую недѣлю, по $\frac{1}{8}$ к. во вторую и по $\frac{1}{4}$ к. въ третью. За дальнѣйшій же срокъ по взаимному соглашенію.

10) За угольные склады полагается плата по 1 к. съ квадратной сажени въ сутки въ теченіе первыхъ четырехъ недѣль. Далѣе—по соглашенію.

11) За храненіе хлѣба въ амбарахъ при станціи ж. д. по 1 к. съ четверти за вмѣстимость каждаго отдѣленія амбара.

12) За выгрузку балласта по 6 р. за каждую тысячу пудовъ.

Полнаго эксклоатационнаго плана предпріятія инженеръ Руктешель не представилъ, но и приведенныхъ цифръ вполне достаточно, дабы признать наибольшую экономическую несообразность проекта.

Мы неоднократно уже указывали выше, что недостатки плаванія по Азовскому морю, обуславливающіе дороговизну грузовыхъ операцій, выра-

яются въ двухъ слѣдующихъ наиболѣ существенныхъ причинахъ: во первыхъ, въ необходимости совершать всѣ грузовыя операціи на рейдахъ, что влечетъ за собою излишній расходъ по доставкѣ грузовъ и отчасти выражается въ увеличеніи заграничнаго фрахта, во вторыхъ, въ недостаточномъ оборудованіи портовъ, что вызываетъ излишній расходъ по береговымъ операціямъ. Инженеръ Руктешель, проектируя свой портъ на пристани, принужденъ чрезвычайно дорого оцѣнивать всякое пользованіе портовой территоріей, и потому погрузка въ портъ Руктешеля будетъ много дороже, чѣмъ въ настоящее время, при всѣхъ портовыхъ неблагоустройствахъ Азовскаго моря, и, такимъ образомъ, этотъ новый портъ, не только не облегчитъ плаванія по Азовскому морю, но наоборотъ значительно затруднитъ послѣднее.

Первоначально мы покажемъ, что въ новый портъ не пойдутъ грузы Ростова, Ейска и другихъ восточныхъ пунктовъ Азовскаго побережья. Дѣйствительно для этихъ портовъ преимущества погрузки въ Таганрогъ выразятся лишь въ пониженіи заграничнаго фрахта, всѣ остальные накладные расходы останутся неподвижными. Пониженіе же заграничныхъ фрахтовъ на Азовское море, при условіи углубленія Керченскаго канала и сооруженія удобнаго глубокаго порта, какъ мы показали уже выше, не превыситъ 1 к. на пудъ, между тѣмъ грузы эти въ новомъ портѣ предполагается обложить слѣдующимъ дополнительнымъ сборомъ:

1) Каботажный сборъ съ 1 пуда хлѣба	1,68 к.
2) Перегрузка съ каботажнаго на заграничное судно помощью элеватора съ пуда хлѣба	0,31 »
Итого	1,96 к.

т. е. даже въ самомъ благопріятномъ случаѣ, если грузъ не пройдетъ черезъ пристани, чистый убытокъ составитъ около 7 к. съ четверти; если же почему либо придется хотя временно выгрузить грузъ на пристань, убытокъ этотъ выразится въ совершенно несообразной цифрѣ.

Но и Таганрогскіе грузы также не пойдутъ черезъ новый портъ, въ чемъ можно убѣдиться по слѣдующимъ размѣрамъ накладныхъ расходовъ въ новомъ портѣ, составленнымъ нами по принятой по отношенію ко всѣмъ портамъ схемѣ. Расчетъ произведенъ на десятипудовую четверть, причѣмъ принято, что средняя продолжительность храненія хлѣба въ амбарѣ не превышаетъ 2 недѣль и предположено, что доставка хлѣба желѣзною дорогою по дамбѣ до порта будетъ производиться бесплатно, даже при такихъ благопріятныхъ условіяхъ расходъ этотъ выразится:

1) Ссыпка зерна въ амбаръ за четверть	5 к.
2) Храненіе въ амбарѣ въ теченіе двухъ недѣль въ среднемъ $7 \times \frac{1}{8} + 7 \times \frac{1}{4}$ к. съ пуда или на четверть	$26\frac{1}{4}$ »
3) Погрузка изъ пакгаузовъ на корабли на четверть	5 »
4) Отпускной сборъ съ четверти	29 »
Итого	$65\frac{1}{4}$ к.

Если же хлѣбъ будетъ храниться не въ портѣ, а на берегу, то расходы эти будутъ:

1) Ссыпка въ амбары на 1 четверть	2½ к.
2) Храненіе въ амбарахъ	1 » *)
3) Выгрузка въ вагоны для доставки въ портъ	2½ »
4) Доставка по желѣзной дорогѣ въ портъ предпол. бесплатно.	
5) Выброска изъ вагоновъ въ пакгаузы	5 »
6) Храненіе въ пакгаузахъ не болѣе трехъ дней	1,2 »
7) Погрузка на суда	5 »
8) Портовой сборъ	29 »
9) Потеря зерна при перевозкѣ	4 »
Итого	50,2 к.

Тогда какъ въ настоящее время накладные расходы въ Таганрогѣ, составленные по той же схемѣ, при гужевой доставкѣ хлѣба колеблются въ предѣлахъ отъ 46½ до 48½ к. за четверть.

Этихъ соображеній, казалось бы, вполне достаточно, чтобы признать проектъ инженера Руктешеля экономически недопустимымъ, но высказанное становится еще болѣе рельефнымъ, если сравнить его съ предположеніями Лохтина, послѣдній за болѣе дешевую цѣну предлагаетъ соорудить два глубокихъ порта въ Ростовѣ и Таганрогѣ и притомъ расположенные на берегу, а не на островной пристани.

Здѣсь безъинтересно будетъ опредѣлить хотя бы приблизительно—какую сумму возможно затратить на Таганрогскій портъ, считая его центральнымъ для Ростова на Дону и Ейска, дабы предпріятіе окупало само себя.

Наибольшій размѣръ сборовъ возможныхъ въ такомъ портѣ опредѣляется разницею между существующими накладными расходами и будущими въ новомъ портѣ. Разница эта для Таганрогскихъ грузовъ можетъ быть на четверть:

а) по береговымъ расходамъ ($\frac{46\frac{1}{2} + 48\frac{1}{2}}{2}$)—25 **)	22½ к.
б) по заграничнымъ фрахтамъ	10 »
Итого	32½ к.

А для грузовъ всѣхъ остальныхъ портовъ, какъ мы уже рассчитывали выше—10 к. на четверть только по заграничнымъ фрахтамъ.

*) Цѣна эта хотя и дается Руктешелемъ, но весьма мало вѣроятна и вряд ли будетъ ниже 3 к. на четверть.

**) См. таблицу стр. 41—42.

Общая сумма сокращения для Таганрога, Ростова на Дону и Ейска приблизительно *) будетъ:

$$15.000.000 \times \left(\frac{32,5}{10} \right) + 60.000.000 \times \left(\frac{10}{10} \right) = 1.087.500 \text{ рублей.}$$

Считая сумму сборовъ равной этому сокращенію, т. е. не предполагая никакого улучшенія въ судоходныхъ условіяхъ плаванія по Азовскому морю, возможно затратить на центральный Таганрогскій портъ не болѣе 21.750.000 р. Въ дѣйствительности сумма эта должна быть уменьшена по крайней мѣрѣ вдвое, такъ какъ мы не принимали во вниманіе стоимость содержанія, и ремонта портовыхъ сооружений, и погашенія, и процентовъ на затраченный капиталъ; если же рассчитывать на одинъ лишь Таганрогскій грузъ, то экономически возможная затрата на глубокій портъ еще поизится. К. Скальковскій въ своей книгѣ «Русскій торговый флотъ и срочное пароходство на Черномъ и Азовскомъ моряхъ», разсматривая проектъ Руктешеля, ошибочно предполагаетъ, что общая стоимость проекта нѣсколько болѣе 10 милліоновъ рублей, но и при такихъ условіяхъ онъ считаетъ проектъ неосуществимымъ, такъ какъ для оправданія первоначальной затраты потребуются добавочные сборы не менѣе того, что составляютъ наибольшіе накладные расходы на торговлю.

Приведенныя соображенія, казалось бы, избавляютъ насъ отъ технической оцѣнки проекта, хотя и въ этомъ отношеніи предположенія инженера Руктешеля не могутъ быть признаны удовлетворительными и заданная проектомъ глубина порта въ 21 футъ является совершенно недостаточною для настоящаго времени.

Проектъ глубокаго порта въ Таганрогѣ инженера Жаринцева. (черт. XV). Проектъ этотъ составленъ по предложенію строительной фирмы «Вунге и Палашковскій» и былъ представленъ 22 апрѣля 1900 г. въ Таганрогскую Городскую Думу и одобренъ ею. Проектъ детально не разработанъ и состоитъ изъ предварительнаго наброска, предполагающаго нижеслѣдующія устройства:

1) Портоваго бассейна, расположеннаго съ сѣверо-восточной стороны существующаго каботажнаго порта, размѣрами, площади въ 80,000 кв. саж., глубиною въ 20 футъ. Выборъ мѣста бассейна, по словамъ автора проекта, обусловленъ ближайшимъ разстояніемъ къ станціи желѣзной дороги, городскимъ магазинамъ и возможностью образовать обширную портовую территорию.

2) Набережной длиною въ 600 пог. саж., заложеной на глубину 24 фута, достаточной для пропуска ежегодно 60,000,000 пуд. груза съ берега; кромѣ набережной въ бассейнѣ отводится особая пароходная гавань на 12 пароходовъ для погрузки изъ баржъ и каботажныхъ судовъ, достаточная на годовой оборотъ въ 30,000,000 пуд.

*) Мы повторяемъ опять, что все наши расчеты приблизительно, ибо точныхъ цифръ за отсутствіемъ статистическихъ данныхъ въ настоящее время установить невозможно.

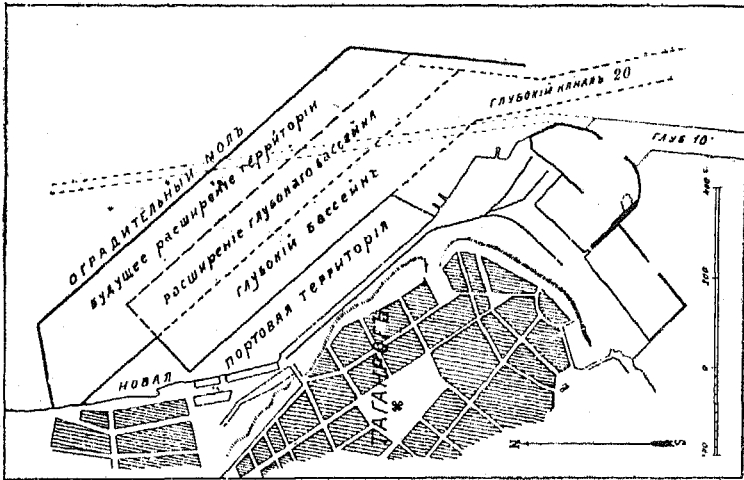
3) Канала, соединяющаго бассейнъ съ глубокою частью моря, длиною 38 верстъ, шириною 300 футъ по дну, съ тройнымъ заложениемъ откосовъ. Края канала обозначаются вѣхами и баканами.

4) Оградительнаго мола, длиною 1.500 пог. сажень.

5) Портовой территоріи, площадью 70,000 кв. саж.

Общая стоимость работъ исчислена въ 6.600.000 р., пропускная способность порта опредѣлена въ 100.000.000 пудовъ.

Проектъ предусматриваетъ расширение порта еще на 100.000.000 пудовъ грузооборота, состоящее въ увеличеніи площади бассейна на 80,000 кв. саж., устройства новыхъ глубокихъ набережныхъ, длиною 800 пог. саж. и портовой территоріи площадью 100,000 кв. саж. Общая стоимость расширения приблизительно составляетъ 2.500.000 рублей.



Черт. XV.

Съ сооруженіемъ указаннаго порта, предполагается, что Ростовскіе и Ейскіе грузы пройдутъ черезъ него, а также увеличится приливъ сибирскихъ грузовъ, такъ какъ разстояніе отъ Челябинска до Таганрога короче, чѣмъ до остальныхъ русскихъ портовъ.

Переходя къ экономической оцѣнкѣ проекта инженера Жаринцева необходимо замѣтить, что стоимость сооруженія порта сравнительно невелика и, какъ мы показали выше, возможно ожидать слѣдованія черезъ новый портъ грузовъ Ростовскихъ и Ейскихъ. Недостаткомъ проекта является малая сравнительно глубина порта, не превышающая 20 футъ; при такой глубинѣ рассчитывать на значительное пониженіе заграничныхъ фрахтовъ изъ новаго порта довольно трудно; мы даже склонны предполагать, что никакого пониженія не будетъ вовсе, такъ какъ въ настоящее время Керчь-Еникальскій каналъ углубленъ уже до 21 фута и, такимъ образомъ, до Таганрогскаго рейда въ Азовскомъ морѣ существуетъ свободный 21 футо-

ный ходъ, а между тѣмъ заграничные фрахты изъ Таганрога нисколько не понизились. Правда, возможно ожидать нѣкотораго пониженія фрахтовъ, вслѣдствіе измѣненія условій чертеръ-партіи, но въ такомъ случаѣ сокращеніе во фрахтахъ будетъ, по всеѣмъ вѣроятіямъ, покрыто погрузкой зерна съ баржи въ трюмъ иностраннаго парохода, каковая по новой чертеръ-партіи перейдетъ отъ пароходовладѣльца къ экспортеру. Мы полагаемъ, что экономически желательной глубиной для полуцентрального порта въ Таганрогѣ должна быть глубина въ 23—24 фута съ заложениемъ набережной до 28—30 футъ, ибо только при такихъ условіяхъ возможно рассчитывать на значительное пониженіе заграничнаго фрахта, а на сколько пониженіе это важно, видно изъ того, что весь выигрышъ грузовъ не таганрогскихъ при проходѣ черезъ новый портъ только и заключается въ пониженіи этого фрахта. Дабы подчеркнуть еще разъ зависимость фрахтовъ отъ глубины портовъ, мы позволимъ себѣ привести данныя инженера Ч. А. Монковского, заимствованныя изъ его доклада XXVIII Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи.

Въ 1887 г., пишетъ Монковскій, весенніе фрахты до Лондона на пудъ пшеницы со страхованіемъ составляли въ среднемъ отъ Одессы 10,75 к., а отъ Нью-Йорка 14,17 к. Въ 1902 г. первые понизились до 6,67, т. е. на 4,08 к. съ пуда, а послѣдніе до 5,1 к., т. е. на 9,16 к. Объясняется это тѣмъ, что въ Нью-Йоркскій портъ входятъ пароходы съ осадкою до 28 футъ, а въ Одессу только до 22 футъ. Перевозка изъ Азовскаго моря въ Марсель обходится на пароходѣ въ 3,000 тоннъ по 6 к. съ пуда, на пароходѣ 8,000 тоннъ она составила бы только 3 к.

Размѣры пароходовъ и ихъ осадка стоятъ въ прямой зависимости отъ глубины портовъ. Уже при 3,000 тоннъ полезнаго груза, судно съ удовлетворительными морскими качествами должно обладать осадкою не менѣе 18½ футъ. Между тѣмъ, средней тоннажъ пароходовъ, занимающихся теперь перевозкою хлѣба колеблется между 5 или 6 тыс. тоннъ и онъ бы-стро дошелъ бы до 7—8 тыс. тоннъ, если бы тому не препятствовала глубина многихъ портовъ, недостаточная для судовъ съ осадкою въ 23—24 футъ. Мы не вполне разделяемъ мнѣніе инженера Монковского въ томъ, что значительное преимущество Нью-Йорскихъ фрахтовъ на Лондонъ передъ Одесскими обусловлено исключительно большею глубиною въ портѣ, мы полагаемъ, что немаловажное значеніе въ этомъ отношеніи имѣетъ и наличность обратнаго груза, но для Азовскихъ портовъ въ частности, гдѣ созданіе обратнаго груза, по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ будущемъ, мало вѣроятно, казалось бы вполне правильно видѣть въ углубленіи портовъ единственную мѣру къ пониженію заграничныхъ фрахтовъ и мы вполне присоединяемся къ взгляду, высказанному инженеромъ Монковскимъ, что при одинаковой глубинѣ Азовскихъ портовъ съ Черноморскими разница между ними во фрахтѣ на Лондонъ не должна бы превысить ½ к. на пудъ *).

*) Эту цифру мы принимали раньше.

Вторымъ экономическимъ недостаткомъ предположеніи инженера Жаринцева, поскольку онѣ касаются полуцентрального порта, составляетъ именно идея полуцентральнойности порта, примѣняемая по отношеніи къ порту съ меньшимъ сравнительно грузооборотомъ, чѣмъ тотъ портъ, для котораго онъ является глубоководнымъ аванипортомъ. Мы вообще не принципиальные противники централизующихъ грузы портовъ, но только признаемъ ихъ экономической *raison d'être* лишь въ томъ случаѣ, когда централизующимъ грузы портомъ является портъ съ наибольшимъ грузооборотомъ и когда онъ привлекаетъ къ себѣ грузы сравнительно небольшихъ портовъ. Для поясненія нашей мысли полезно обратиться къ цифровымъ даннымъ. Мы уже говорили много разъ выше, что пониженіе накладныхъ на грузъ расходовъ достигается путемъ сокращенія фрахтовъ и портовыхъ издержекъ. Сокращеніе фрахтовъ зависитъ отъ глубины порта и въ нашемъ случаѣ, при условіи доведенія глубины въ Таганрогскомъ портѣ до 23—24 ф. и соответственнаго углубленія же Керчь-Еникальскаго канала, можетъ достигнуть до 1—1½ к. на пудъ *). Чистая же выгода отъ пониженія фрахтовъ будетъ нѣсколько менѣе, такъ какъ, вѣдствие измѣненія условій чертеръ-партій, на экспортера переложится доставка груза въ трюмъ парохода, вмѣсто прежней доставки лишь къ борту. Таковая погрузка можетъ быть приблизительно опредѣлена въ ¼ к. на пудъ, а потому дѣйствительное пониженіе расходовъ по заграничному фрахту съ устройствомъ глубокаго порта въ Азовскомъ морѣ выразится въ ¾—1¼ к. на пудъ.

Портовые накладные расходы могутъ быть уменьшены путемъ улучшенія оборудованія портовъ и измѣненія характера погрузки, въ частномъ случаѣ, для ростовскихъ или ейскихъ грузовъ съ сооруженіемъ порта въ Таганрогѣ береговые расходы не измѣнятся, ибо неподвижнымъ останется оборудованіе этихъ портовъ и кромѣ того по прежнему придется прибѣгать къ промежуточной рейдовой операціи. Правда, въ виду возможности производить рейдовую погрузку въ защищенномъ бассейнѣ, вполне вѣроятно рассчитывать на болѣе быстрый оборотъ рейдовыхъ баржъ, а потому и на нѣкоторое пониженіе фрахта; но мы полагаемъ, что пониженіе это будетъ столь ничтожно, что существеннаго значенія на уменьшеніе накладныхъ расходовъ имѣть не можетъ **). Такимъ образомъ съ устройствомъ порта, централизующаго восточные грузы Азовскаго моря, въ Таганрогѣ возможно рассчитывать на значительное сокращеніе накладныхъ расходовъ лишь для мѣстныхъ грузовъ, которые составятъ около 20% всего ожидаемаго грузооборота новаго порта; всѣ же остальные грузы будутъ испытывать только сравнительно небольшое сокращеніе по заграничнымъ фрахтамъ.

*) Полагая разницу между Азовскими и Черноморскими фрахтами въ ½—2 к. на пудъ.

***) Дѣйствительно фрахты эти въ настоящее время довольно низки, а рассчитывать на значительное увеличеніе оборота баржъ нельзя, такъ какъ и теперь оборотъ этотъ близокъ къ предѣльному.

Но мы можем разсматривать проект Жарищева лишь какъ улучшеніе одного только Таганрогскаго порта, считаясь только съ мѣстными грузами, и не предѣляя, такимъ образомъ, вопроса объ улучшеніи соедняго, напр. Ростовскаго, порта. Въ этомъ случаѣ интересно прослѣдить экономическое оправданіе предиріятія, причемъ, какъ и въ предыдущихъ случаяхъ, каботажное движеніе будетъ нами оставлено въ сторонѣ, полагая, что оно вполне удовлетворяется существующими устройствами. Последнее въ сущности не совсѣмъ правильно, но мы и не задаемся подробнымъ изслѣдованіемъ экономической жизни всѣхъ Азовскихъ портовъ, что безъ дополнительныхъ изысканій на мѣстѣ невозможно, а стараемся лишь прослѣдить наиболее крупныя моменты въ этой области.

Если признать вполне достаточной для сооруженія мѣстнаго порта въ Таганрогѣ сумму въ 6.600.000 р. при условіи доведенія его глубины до 22—23 футъ, противъ проектируемыхъ 21 фута, при нѣкоторомъ сокращеніи длины набережной, то полагая 5% интереса на капиталъ съ погашеніемъ, возможно опредѣлить ежегодныя затраты по платежу процентовъ въ 330.000 р. Къ этой суммѣ необходимо прибавить стоимость содержанія и ежегоднаго ремонта портовыхъ сооружений, на что мы полагаемъ возможнымъ принять 2%, т. е. 132.000 р. въ годъ. Такимъ образомъ, общій расходъ на содержаніе порта выразится въ ежегодныхъ платежахъ въ 462.000 рублей.

Уменьшеніе же накладныхъ расходовъ составитъ, какъ это мы исчислили выше, 32½ к. на четверть хлѣба, а на весь грузооборотъ Таганрогскаго порта по экспорту товаровъ:

$$\frac{15.000.000 \times 32,5}{10} = 487.500 \text{ рублей,}$$

т. е. чистая прибыль отъ сооруженія порта составитъ только для существующаго экспорта 25.000 р. ежегодно. Въ дѣйствительности цифра эта будетъ значительно выше, такъ какъ отъ сооруженія порта возрастетъ экспортъ, а кромѣ того пониженіе накладныхъ расходовъ въ дѣйствительности распространяется и на заграничный импортъ, а также на каботажные грузы.

Такимъ образомъ, затрата 6.600.000 р. на Таганрогскій портъ экономически допустима, но по высказаннымъ уже выше соображеніямъ мы полагали бы необходимымъ разсматривать вопросъ о сооруженіи глубокаго порта въ Таганрогѣ въ связи съ устройствомъ такого же въ Ростовѣ на Дону и въ этомъ смыслѣ произвести необходимыя изысканія.

Переходя затѣмъ къ чисто технической сторонѣ проекта нельзя не признать предполагаемаго портового бассейна вполне удовлетворительнымъ какъ по своему расположенію и размѣрамъ, такъ и по защищенности его отъ вѣтровъ; нѣкоторое сомнѣніе возбуждаетъ только устойчивость морскаго канала, проектированнаго безъ всякихъ защитныхъ сооружений въ открытомъ морѣ.

Идея центрального порта на Азовскомъ морѣ. Идея центрального порта на Азовскомъ морѣ имѣетъ свою обширную исторію; къ сожалѣнію, какъ всё вообще предположенія по улучшенію Азовскихъ портовъ, она выдвигалась почти всегда эмпирически съ недостаточными данными для экономическаго ея обоснованія. Впервые эту идею сформулировалъ еще въ 1819 г. графъ Ланжеронъ, предложившій закрыть Азовское море для иностранныхъ судовъ и образовать въ Керчи глубокий центральный портъ для всего приазовскаго экспорта. Исходя изъ ложныхъ предположеній о значительномъ будто бы постепенномъ обмелѣніи Азовскаго моря, графъ Ланжеронъ, опираясь на отдаленную исторію Керченскаго пролива и тѣ-которыя непровѣренныя общія соображенія, считалъ свою идею одинаково выгодной для всего побережья Азовскаго моря. Но предположенія эти не встрѣтили сочувствія Императора Александра I.

Затѣмъ, вопросъ о центральномъ портѣ на Азовскомъ морѣ подымался Керчь-Еникальскимъ Градоначальникомъ Ф. Ф. Вигелемъ, Севастопольской Комиссіей Адмирала Кумани, Министромъ Путей Сообщенія Адмираломъ Посыетомъ, Управляющимъ Севастопольскою Таможнею Н. Броневскимъ и др. лицами, но всё эти предположенія не шли дальше пожеланій и мало доказа-тельныхъ общихъ соображеній.

Первая попытка серьезно изучить вопросъ была сдѣлана Особой Ко-миссіей, назначенной Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Александромъ Михайловичемъ для производства на мѣстѣ всесторонняго изслѣдованія условий состоянія торговли и судоходства на Азовскомъ морѣ. Комиссія производила свои изслѣдованія въ періодъ лѣта 1902 г. подъ предѣлательствомъ Керчь-Еникальскаго Градоначальника Генералъ-Маіора М. Д. Клокачева, въ составѣ членовъ отъ Министерствъ: Финансовъ, Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ, Военнаго и Морскаго.

Собравъ много весьма цѣнныхъ и интересныхъ матеріаловъ, Комиссія, къ сожалѣнію, чрезвычайно стѣзила свою задачу, слишкомъ увлекшись чисто мѣстными интересами. Это увлеченіе разбило Комиссію на два лагеря, стремившихся каждый во что бы то ни стало провести свою мысль, и поэтому разсмотрѣть идеи Комиссіи и по возможности дополнить необ-ходимыми для правильнаго пониманія вопроса данными.

Разбившись на два лагеря, Комиссія М. Д. Клокачева занялась тща-тельнымъ изученіемъ довольно узкаго вопроса, а именно: явится ли будущій центральный портъ въ Керчи болѣе выгоднымъ для экспорта, чѣмъ суще-ствующее положеніе Азовскихъ портовъ. При такой постановкѣ вопроса исполнѣ естественно, что было упущено изученіе общаго состоянія Азов-скихъ портовъ, а также не исполнѣ выяснено экономическое значеніе центрального порта вообще безотносительно къ какому либо частному пункту моря.

Часть членовъ Комиссіи съ Предѣвателемъ во главѣ считала устрой-

ство центрального порта въ Керчи мѣрой весьма желательной, основывая свои соображенія на слѣдующихъ данныхъ:

Сооруженіе глубокаго порта въ Керчи въ связи съ оборудованіемъ всѣхъ Азовскихъ портовъ для пукдѣ каботажнаго плаванія будетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ: уменьшеніе накладныхъ расходовъ по экспорту на сумму отъ 1½ до 2 милліоновъ рублей, упорядоченіе и упрощеніе грузовыхъ операцій, уменьшеніе числа аварий, устраненіе кражи зерна, а главное: развитіе каботажнаго флота, судостроенія, поднятіе металлургической промышленности и ослабленіе иностраннаго посредничества.

Остановимся болѣе подробно на выгодахъ Азовскаго экпорта, обусловленнаго сооруженіемъ глубокаго порта въ Керчи, причемъ выдѣлимъ этотъ вопросъ отъ самостоятельнаго вопроса объ оборудованіи каботажныхъ портовъ Азовскаго моря, что необходимо въ интересахъ болѣе рельефнаго пониманія ихъ перспективы.

По мнѣнію Генераль-Маіора Клокачева, съ устройствомъ центрального порта въ Керчи возможно расчитывать, что существующая въ настоящее время разница въ заграничныхъ фрахтахъ для Азовскихъ и Черноморскихъ портовъ будетъ избѣгнута. Разницу эту М. Д. Клокачевъ считаетъ для фрахтовъ на Средиземное море въ 1,24 к. на пудъ и для фрахтовъ на Англію въ 2,48 к. на пудъ, что для всего грузооборота Азовскаго моря дастъ сокращенія на фрахтахъ—1.653.332 р. Противъ такого исчисленія разницы во фрахтахъ протестовала часть членовъ Комиссіи, которая полагала болѣе правильнымъ принять эту разницу въ 2 к. для континента и въ 1 к. для Средиземнаго моря, причемъ послѣдніе члены Комиссіи считали, что главною причиною этой разницы является мелководье въ Керчь-Еникальскомъ каналѣ и связанная съ послѣднимъ необходимостью перегрузки товаровъ *).

Далѣе, М. Д. Клокачевъ полагаетъ, что съ устройствомъ центрального порта будетъ устранена потеря зерна на рейдѣ, опредѣляемая въ 0,5% всего грузооборота, общей стоимостью въ 300.000 р.; такимъ образомъ общій выигрышъ въ морскихъ расходахъ выразится въ 1.950.000 р.

Сокращеніе накладныхъ расходовъ въ портахъ будетъ состоять въ уничтоженіи рейдовой перевозки, что дастъ приблизительно 1.500.000 р. сбереженія. Все же сбереженіе отъ сооруженія центрального порта въ Керчи по исчисленію М. Д. Клокачева составитъ 3.450.000 р., не включая въ эту сумму выгодъ отъ оборудованія Азовскихъ портовъ. Но переправка экпорта Азовскаго моря въ Керчь вызоветъ и новые накладные расходы, которые М. Д. Клокачевъ раздѣляетъ на двѣ категоріи: 1) на расходы въ случаѣ непосредственной передачи грузовъ въ Керченскомъ портѣ съ баржъ на иностранные пароходы и 2) на расходы въ случаѣ предварительнаго

*) Утвержденіе это не вѣрно, ибо мелководье въ Керчь-Еникальскомъ каналѣ отражается на экспортѣ лишь 0,4 к. на пудъ ввозимаго груза.

хранения грузовъ въ магазинахъ Керченскаго порта. Въ первомъ случаѣ этотъ расходъ можетъ быть опредѣленъ приблизительно слѣдующими цифрами:

а) стоимостью перевозки грузовъ изъ портовъ на рейды въ общей сложности	1.489.000 р.
б) стоимостью пробѣга иностранныхъ пароходовъ въ Азовское море	322.200 »
в) стоимостью перегрузки иностранныхъ пароходовъ въ Керчи, та же сумма, что и теперь на рейдахъ	250.000 »
<hr/>	
Итого	2.061.200 р.

т. е. чистая прибыль для нашего экспорта въ первомъ случаѣ составитъ около 1.400.000 р. Для втораго случая М. Д. Клокачевъ никакого расчета не даетъ.

Приведенный расчетъ нѣсколько непонятенъ; повидимому М. Д. Клокачевъ предполагаетъ, что будущій фрахтъ изъ Азовскихъ портовъ въ новый Керченскій портъ будетъ равенъ существующему рейдовому фрахту и стоимости пробѣга иностранныхъ судовъ въ Азовскомъ морѣ, но такое предположеніе во всякомъ случаѣ не научно.

Постараемся теперь сдѣлать тотъ же расчетъ, пользуясь полученными нами цифрами.

Пониженіе заграничныхъ фрахтовъ мы скорѣе склонны были бы признать въ меньшихъ цифрахъ, но считаемъ возможнымъ воспользоваться и цифровыми данными Комиссіи М. Д. Клокачева и опредѣлить выигрышъ Азовскаго экспорта при перенесеніи его въ Керчь на заграничныхъ фрахтахъ въ средней цифрѣ 1.600.000 р.; но не вся эта цифра составитъ чистую выгоду экспортера, изъ нея необходимо вычесть стоимость погрузки зерна изъ каботажнаго судна на заграничное, каковая въ Черноморской чертеръ-партіи возлагается на экспортера *). Расходъ этотъ въ среднемъ составляетъ $\frac{1}{4}$ к. на пудъ и Комиссія М. Д. Клокачева вполне правильно опредѣляетъ его на весь экспортъ Азовскаго моря въ 250.000 р.

Такимъ образомъ чистый выигрышъ на заграничныхъ фрахтахъ при условіи перенесенія нашего Азовскаго экспорта въ центральный Керченскій портъ составитъ 1.350.000 р.

Посмотримъ, что произойдетъ при этомъ на Азовскомъ морѣ, какъ видоизмѣнятся накладные расходы въ Азовскихъ портахъ. Такъ какъ мы не разсматриваемъ здѣсь вопроса объ улучшеніи Азовскихъ портовъ въ частности, ибо вопросъ этотъ совершенно самостоятельный, то мы и не можемъ отмѣтить сокращенія расходовъ отъ болѣе интенсивнаго оборудованія портовъ. Сократятся лишь расходы по рейдовой перевозкѣ зерна, а также потери его при погрузкѣ.

*) Въ Азовской чертеръ-партіи расходъ по погрузкѣ зерна на рейдѣ несетъ пароходовладелецъ, учитывая его во фрахтѣ.

Что касается перваго сокращенія, то рейдовая перевозка замѣнится для Азовскихъ портовъ доставкою зерна каботажемъ въ Керчь. Такимъ образомъ, на сцену выступаетъ будущій каботажный фрахтъ на Керчь; опредѣленію этого фрахта Комиссія М. Д. Клокачева посвятила значительное количество засѣданій, причемъ опять-таки разбилась на двѣ группы. Часть членовъ, съ Предѣвателемъ во главѣ, считала возможнымъ установить этотъ фрахтъ для Ростова въ 1,5—2 к. съ пуда, основывая свои цифры на довольно сложномъ расчетѣ выгодности будущаго предпріятія, другіе же члены на основаніи однороднаго же расчета опредѣлили этотъ фрахтъ при условіи улучшенія Азовскихъ портовъ въ 2,7 к. съ пуда, для настоящаго же ихъ положенія 3—5 к. съ пуда.

Совершенно не соглашаясь съ типомъ расчета, принятымъ Комиссіей, мы, тѣмъ не менѣе, считаемъ цифру М. Д. Клокачева значительно ближе къ истинѣ. Остальные члены Комиссіи, повидимому, увлеклись желаніемъ доказать невыгодность сооруженія центральнаго порта въ Керчи и потому нѣсколько тенденціозно освѣщали нѣкоторыя цифры. Намъ кажется, что лучшимъ показателемъ будущаго каботажнаго фрахта Ростовъ-Керчь можетъ служить существовавшій уже до углубленія Керчь-Еникальскаго канала массовый фрахтъ для зерна изъ Таганрога въ Керчь. Фрахтъ этотъ Скальковскій исчислялъ даже для осенняго времени въ 20 к. съ четверти. Нѣтъ никакихъ основаній предполагать, чтобы въ настоящее время этотъ фрахтъ повысился; равнымъ образомъ, мало вѣроятно разсчитывать и на пониженіе его, ибо, какъ мы указывали выше, размѣры фрахтовъ могутъ быть понижены лишь углубленіемъ портовъ *). Но такой фрахтъ будетъ лишь между Керчью и восточными портами Азовскаго моря; для западныхъ портовъ фрахтъ, по всѣмъ вѣроятіямъ, будетъ нѣсколько ниже и весьма возможно, что онъ не превзойдетъ существующаго въ нихъ въ настоящее время рейдоваго фрахта.

Основываясь на высказанныхъ соображеніяхъ, можно принять увеличеніе накладныхъ расходовъ для восточныхъ портовъ Азовскаго моря, при переломѣ транспорта въ Керчи, по каботажнымъ фрахтамъ, въ среднемъ 5 к. на четверть или всего $75.000.000 \times \frac{1}{2} = 37.500.000$ р.

Переходя, затѣмъ, къ потерѣ зерна при нагрузкѣ, возможно разсчитывать, что, съ увеличеніемъ рейдовой погрузки, таковая уменьшится вдвое, что дастъ сокращеніе въ накладныхъ расходахъ въ 2 к. на четверть, а всего на весь грузооборотъ Азовскаго моря 200.000 р.

Такимъ образомъ, уменьшеніе накладныхъ расходовъ для Азовскаго экспорта съ постройкой глубокаго порта въ Керчи составитъ при самыхъ выгодныхъ условіяхъ:

$1.350.000 - 375.000 + 200.000 = 1.175.000$ р. ежегодно, тогда какъ

*) Два другихъ фактора, обратные грузы и болѣе быстрый оборотъ судовъ, находятся внѣ нашего вліянія.

сооруженіе одного только Ростово-Таганрогскаго глубокаго порта дастъ сокращеніе расходовъ по экспорту минимально въ:

$$\frac{28 \times 50.000.000 + 15.000.000 \times 32}{10} 200.000 = 2.080.000 \text{ р.},$$

т. е. почти вдвое болѣе.

Въ дѣйствительности выгоды сооруженія глубокаго центральнаго порта въ Керчи еще сократятся, если мы замѣтимъ, что стоимость такого порта со всѣмъ его оборудованіемъ составитъ не менѣе 15.000.000—20.000.000 р.; принимая меньшую цифру и исчисляя на расходы по оплатѣ капитала и погашенію 5% и на ремонтъ 2%, получимъ ежегодную затрату 1.050.000 р., т. е. чистая ежегодная выгода государства составитъ ничтожную сумму въ 125.000 р.

Между тѣмъ, для достиженія этой выгоды будутъ надолго фиксированы высокіе накладные расходы въ Азовскихъ портахъ и этимъ будетъ закрыта возможность быстрого развитія грузооборота ихъ, не говоря уже о томъ, что переломъ существующаго типа торговли, вызванный сооруженіемъ центральнаго порта, повлечетъ за собою крупныя одновременныя расходы для мѣстной экспортной торговли.

Но, можетъ быть, соединеніе вопроса объ устройствѣ центральнаго порта въ Керчи съ вопросомъ объ интенсивномъ оборудованіи Азовскихъ портовъ дастъ болѣе утѣшительную картину улучшенія плаванія по Азовскому морю. Мы имѣемъ основаніе предполагать, что, въ такомъ случаѣ, результаты будутъ еще болѣе неблагопріятными. Комиссія М. Д. Клокачева опредѣляла сбереженія нашего экспорта на Азовскомъ морѣ, въ случаѣ оборудованія портовъ побережья для цѣлей каботажна, въ 600.000 р. Цифра эта хотя и полученная неправильнымъ расчетомъ, тѣмъ не менѣе близка къ истинѣ. Вѣрнѣе будетъ придерживаться слѣдующаго расчета. Принимая средній накладной расходъ для Азовскихъ портовъ въ 40 к. съ четверти, вычисляя отсюда средній рейдовой фрахтъ въ 10 к., получимъ средній береговой расходъ въ 30 к. съ четверти, болѣе чѣмъ въ благоустроенныхъ Черноморскихъ портахъ на 5 к. съ четверти, а на весь грузооборотъ на 500.000 р.

При такихъ условіяхъ, не увеличивая накладныхъ расходовъ, возможно затратить на оборудованіе для цѣлей каботажна всѣхъ Азовскихъ портовъ отнюдь не болѣе 10.000.000 р., что очевидно недостаточно.

Наконецъ, еще остается одно возраженіе въ пользу центральнаго порта на Азовскомъ морѣ—это насажденіе отечественнаго каботажна. Мы полагаемъ, что таковой необходимо поощрять въ совершенно иномъ направленіи. Какой, спрашивается, существенный смыслъ имѣетъ созданіе мелководнаго каботажнаго флота, обреченнаго въ силу естественныхъ условій замкнутому плаванію въ предѣлахъ одного лишь небольшого моря? Мы видимъ, что на западѣ осадка каботажныхъ судовъ постоянно растетъ и этимъ сокращаются каботажныя фрахты, у насъ самихъ создается кабо-

такой угольный флотъ большой осадки и послѣ всего этого мы помощью крупныхъ государственныхъ затратъ будемъ создавать искусственно мало-мѣрный, отжившій свое значеніе флотъ, поощряя, такимъ образомъ, до нѣкоторой степени, регрессъ въ мореходномъ дѣлѣ. Время поощренія только мелкаго каботажка прошло и теперь выдвигаются болѣе широкія задачи.

Наконецъ, существеннымъ возраженіемъ противъ центральнаго Азовскаго порта безъотносительно къ мѣсту его расположенія, является то обстоятельство, что онъ не избавитъ государство отъ другихъ крупныхъ затратъ на Азовскомъ морѣ. По прежнему останется на очереди вопросъ объ угольныхъ перевозкахъ, требующихъ углубленія Керчь-Еникальскаго канала и сооруженія глубокаго порта въ Мариуполь. А разъ только будетъ углубленъ Керчь-Еникальскій каналъ, существованіе центральнаго порта въ Керчи утратить великій экономическій *raison d'être*.

Вообще, намъ кажется необходимымъ установить, какъ правило, не имѣющее исключенія, слѣдующія общія положенія:

1) Централизовать грузы возможно лишь въ портахъ съ большими грузооборотами.

2) Привлекать въ портъ съ малымъ грузооборотомъ грузы изъ порта съ большимъ грузооборотомъ недопустимо ни въ какомъ случаѣ.

Положенія эти помимо приведенныхъ уже цифровыхъ расчетовъ, всегда имѣющихъ за собою только значеніе приближенности, могутъ быть подтверждены слѣдующими данными:

Какъ мы неоднократно уже указывали, расходы по морскому транспорту грузовъ разбиваются на слѣдующія составныя части: 1) морской фрахтъ и 2) накладныя портовые издержки, изъ коихъ послѣдняя часть разбивается въ свою очередь на двѣ категоріи: а) рейдовые расходы и б) береговые. Такимъ образомъ, въ каждой морской перевозкѣ мы имѣемъ дѣло въ сущности съ тремя категоріями расходовъ и задача облегченія судового плаванія и состоитъ въ томъ, дабы всячески стремиться къ ихъ пониженію. Посмотримъ теперь, какъ отражается сооруженіе центрального порта на этихъ расходахъ.

Первая категорія издержекъ, по отношенію къ портовому улучшенію, зависитъ исключительно отъ глубины бассейновъ и удобства прохода по ведущимъ въ портъ путямъ. Потому сокращеніе этихъ расходовъ будетъ одинаково какъ для мѣстнаго, такъ и для центрального порта. Третья категорія издержекъ зависитъ исключительно отъ степени оборудованія порта и потому, въ случаѣ сооруженія центрального порта, останется неподвижной. Но она можетъ сократиться, если параллельно устройству центрального порта, будетъ выполнена работа по оборудованію, обслуживаемыхъ послѣднимъ, каботажныхъ портовъ. Наконецъ, вторая категорія расходовъ обусловлена исключительно необходимостью производить дополнительную транспортировку грузовъ на рейдъ. Расходы эти, съ сооруженіемъ центрального порта, не только не понизятся, а наоборотъ по-

выяется, ибо промежуточная транспортировка удлинится. Вторая категория расходов полностью исчезает только въ глубоководныхъ мѣстныхъ портахъ; по размѣрамъ же эта категория расходовъ почти равна возможнымъ сокращеніямъ первой и третьей категорій. Въ частномъ случаѣ, для Азовскаго моря вторая категория расходовъ составляетъ крупную сумму, не менѣе 1.500.000 р. ежегодно, и фиксировать ее на долгое время сооруженіемъ центрального порта было бы весьма грустно. Теперь станетъ понятно, почему для порта съ большимъ грузооборотомъ еще возможна централизирующая роль; потому, что тогда мѣстный грузъ, составляющій главную массу всѣхъ грузовъ порта, не будетъ нести рейдовыхъ расходовъ.

Фиксируя высокіе накладные расходы въ портахъ, мы не только налагаемъ лишнее бремя на торговлю, но и закрываемъ возможность широкаго развитія порта, путемъ привлеченія дополнительныхъ грузовъ, а, направляя послѣдніе по болѣе дорогому пути, не добираемъ при продажѣ ихъ нѣкоторой суммы и, наконецъ, что всего важнѣе, ставимъ свою торговлю на мировомъ рынкѣ въ искусственно неблагоприятныя условія.

Правда, намъ могутъ возразить, что эти 2 милліона рублей ежегодной затраты не пропадаютъ даромъ, а идутъ на созданіе русскаго каботажнаго флота на Азовскомъ морѣ, но мы еще разъ повторяемъ, что такого флота, который будетъ созданъ указанными условіями, намъ не достаточно и это было бы поддержаніе регресса въ мореходномъ дѣлѣ; намъ необходимъ глубоководный, сравнительно, каботажный флотъ и таковой начинается у насъ развиваться уже естественнымъ способомъ и можетъ быть поддержанъ государствомъ съ значительно меньшими жертвами.

Параллельно съ возникновеніемъ вопроса о централизаціи Азовскаго экспорта въ Керчи подымается время отъ времени вопросъ о централизаціи его въ Мариуполь, но и такая постановка вопроса не выдерживаетъ самой элементарной критики, въ чемъ можно убѣдиться, примѣняя къ Мариуполю тотъ же расчетный методъ, который мы употребили по отношенію къ Керчи.

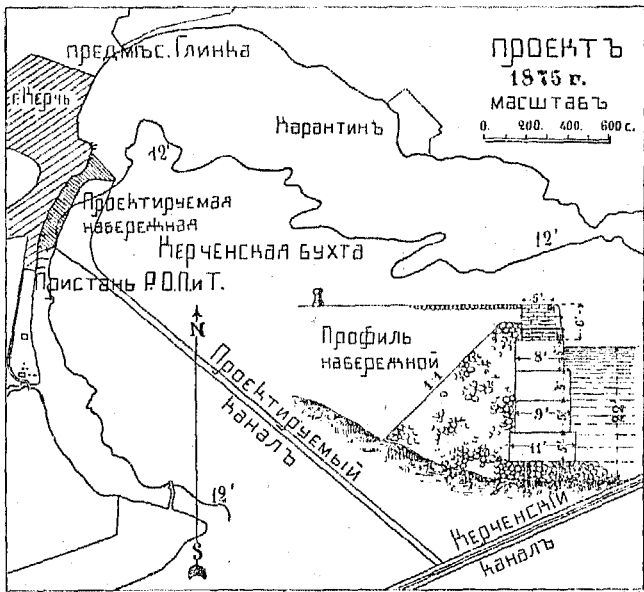
Но, отказавшись отъ идеи превращенія Керчи въ центральный портъ для всего Азовскаго моря, мы далеки отъ мысли совершенно игнорировать устройство Керченскаго порта. Наоборотъ мы считаемъ этотъ вопросъ весьма важнымъ и ниже подробно займемся имъ, причѣмъ мы допускаемъ даже возможность, что Керченскій глубокій портъ привлечетъ къ себѣ грузы мелкихъ хлѣбныхъ портовъ западнаго побережья Азовскаго моря, каковы: Тамань, Темрюкъ, Ачуевъ и отчасти Геническъ и Ахтари.

Болѣе частныя предположенія по улучшенію Азовскихъ портовъ.

Керченскій портъ. Если до настоящаго времени Керченскій портъ и остается въ своемъ естественномъ положеніи, то отнюдь не благодаря отсутствію проектовъ къ его улучшенію; наоборотъ, послѣднихъ по отношенію

къ Керченскому порту разработано весьма значительное количество *). Еще въ 1869 г. по волю Главнокомандующаго Кавказской арміей была учреждена Комиссія для выбора на сѣверо-восточномъ берегу Чернаго моря удобнаго мѣста для сооруженія порта, служащаго конечнымъ пунктомъ желѣзнодорожной линіи съ сѣвера Кавказа. Комиссія обратила тогда вниманіе на Геленджикскую бухту; но военный инженеръ К. Седергольмъ, отдавая преимущество для этой цѣли Керченскому проливу, представилъ въ 1873 г. проектъ и записку объ устройствѣ торговаго порта въ Керченскомъ проливѣ. Сущность проекта состояла въ устройствѣ на Таманскомъ берегу Керченскаго пролива порта, воспользовавшись, какъ защитнымъ сооруженіемъ, Таманскою косою, на оконечности которой предполагалось построить гавань, длиною 520 саж., шириною 340 саж., защищенную съ сѣвера и востока молами, длиною 615 саж. изъ накидной кладки, съ устройствомъ на нихъ 450 саж. набережной изъ массивовъ. Стоимость работъ инженеръ Седергольмъ исчислялъ въ 2.500.000 р.

Проектъ Седергольма Комиссія не одобрила.

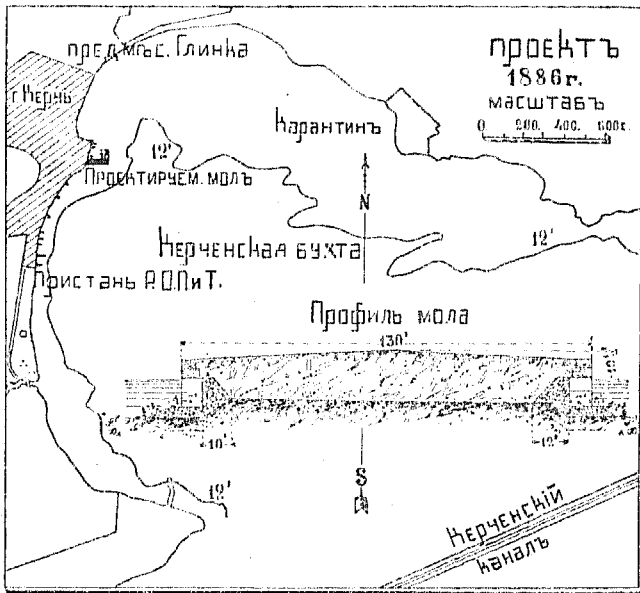


Черт. XVI.

Затѣмъ вопросъ объ устройствѣ глубокаго порта, но уже на Керченскомъ берегу былъ возбужденъ въ 1875 г. особой Севастопольской Комиссіей подъ предѣлательствомъ Контръ-Адмирала Кумани, назпаченной для выработки мѣръ къ поддержанію и развитію каботажнаго судоходства Чернаго и Азовскаго морей.

*) Дальнѣйшія свѣдѣнія почерпнуты изъ книги инженера Руммеля выпускъ XX матер. для описанія русскихъ коммерческихъ портовъ.

Комиссія эта пришла къ заключенію, что для развитія каботажна огромное значеніе могло бы имѣть устройство въ гор. Керчи центральнаго порта для Азовскаго моря, съ одновременнымъ закрытіемъ самого моря для иностранныхъ судовъ. Въслѣдствіе этого, по порученію Главнаго инженера Новороссійскихъ коммерческихъ портовъ, былъ составленъ инженеромъ Лининымъ въ 1875 г. проектъ, состоящій въ общихъ чертахъ въ слѣдующемъ (черт. XVI).



Черт. XVII.

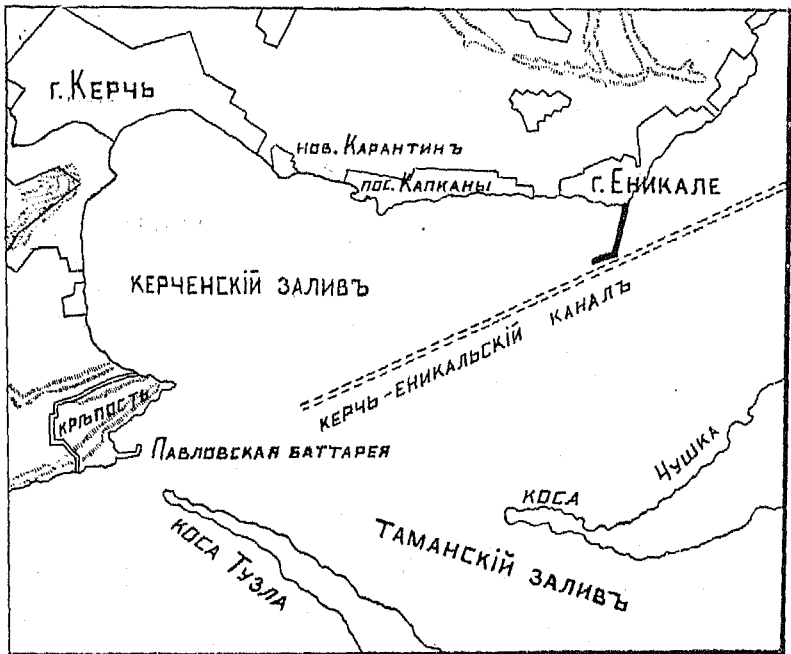
1) Въ устройствѣ открытаго морскаго канала, длиною 4,5 версты, глубиною 22 фута и шириною 35 саж. отъ Керчь-Еникальскаго канала до Западнаго берега бухты; 2) въ образованіи насыщенной портовой территоріи площадью 50.000 кв. саж. вдоль берега отъ Генуэзскаго мола къ югу, на протяженіи 500 пог. саж., и 3) въ устройствѣ вдоль всего протяженія портовой территоріи каменной набережной, глубиной въ 22 фута, изъ бетонныхъ массивовъ на каменной наброскѣ, съ утвержденіемъ массивовъ на сваяхъ. Стоимость всѣхъ этихъ работъ была нечислена не свыше 3.000.000 р.

Проектъ этотъ, хотя и одобренный Министерствомъ Путей Сообщенія, не былъ, однако, приведенъ въ исполненіе.

Въ 1884 г. бывшій Керченскій Градоначальникъ Копгрь-Адмираль Вейсъ, озабочиваясь благоустройствомъ порта, вошелъ съ ходатайствомъ объ устройствѣ въ Керчи каботажной гавани, для чего полагалъ цѣлесообразнымъ устроить молъ на мѣстѣ бывшаго въ древности т. н. Генуэзскаго мола. Предположенія эти получили выраженіе въ специальномъ проектѣ, представленномъ въ 1886 г. Главнымъ инженеромъ Новороссійскихъ ком-

мерческихъ портовъ Генераль-Лейтенантомъ Н. Гора на утверждение Министерства Путей Сообщенія (черт. XVII). Проектомъ предусматривалось устройство мола въ видѣ буквы Γ , шириною 18,5 саж., высотой надъ горизонтомъ ординара 10 футъ, одѣтаго съ двухъ сторонъ набережными изъ бетонныхъ массивовъ, на каменной наброскѣ. Длина части мола, перпендикулярной берегу, проектирована въ 70 саж., а длина глаголя 40 саж. Портовый бассейнъ, огибаемый моломъ, предполагалось углубить до 12-ти футъ, длиною въ 100 саж. и шириною въ 80 саж. Стоимость всѣхъ работъ была исчислена въ суммѣ 282,000 р. Проектъ этотъ, за отсутствіемъ кредитовъ, въ исполненіе приведенъ не былъ.

Проектъ мола у г. Еникале.



Черт. XVIII.

Въ началѣ 1890 года бывшій Керченскій Градоначальникъ Контръ-Адмиралъ Колтовской, въ особой запискѣ, вновь поднялъ вопросъ объ улучшеніи Керченскаго порта, причемъ указывалъ на недостаточность возобновленія Генуэзскаго мола и полагалъ устроить молъ у Еникале, гдѣ могли бы производиться всѣ операциі по перегрузкѣ зерна, идущаго съ Азовскаго моря (черт. XVIII).

Въ томъ же 1890 г. главный инженеръ Новороссійскихъ коммерческихъ портовъ представилъ на утверждение Министерства Путей Сообщенія проектъ устройства волнолома, для образованія каботажной гавани въ Керчи, взаимѣ возобновленія Генуэзскаго мола (черт. XIX). Проектированный волноломъ, длиною 153 саж., долженъ былъ защищать отъ восточныхъ вѣтровъ пристани, расположенныя на сѣверъ отъ развалинъ Генуэзскаго мола, причемъ предполагалось углубить до 12 футъ площадь между берегомъ и волноломомъ длиною 240 саж. и шириною 270 саж. Образуемая такимъ образомъ гавань должна была служить стоянкою для зимовки каботажныхъ судовъ. Стоимость устройства волнолома и производства землечерпанія исчислена была въ 378.459 р. Проектъ этотъ также, за отсутствіемъ кредитовъ, осуществленъ не былъ.



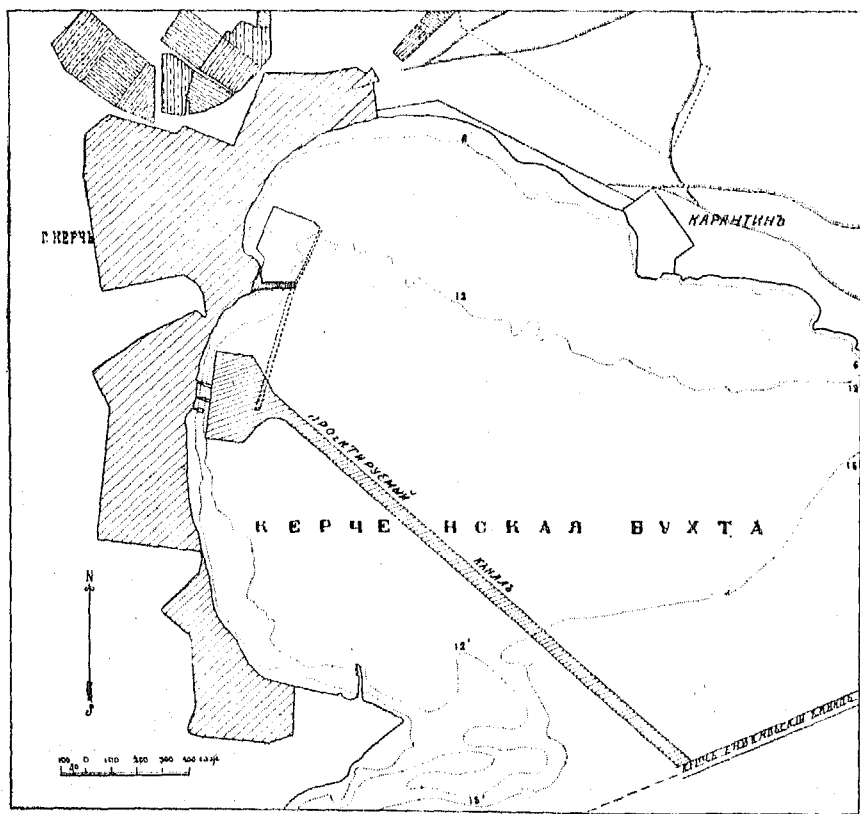
Черт. XIX.

Въ 1893 г. временной Комиссіей по устройству коммерческихъ портовъ было признано необходимымъ произвести дополнителныя изысканія въ Керченскомъ портѣ и составить проектныя соображенія объ его улучшеніи. Изысканія эти были поручены инженеру Руммелю и произведены въ теченіе лѣта 1893 г. На основаніи полученныхъ изысканіями данныхъ инженеромъ Руммелемъ былъ составленъ нижеслѣдующій проектъ улучшенія Керченскаго порта (черт. XX).

Для удовлетворенія Черноморскаго каботажна предполагалось устроить: 1) открытый каналъ отъ Керчь-Еникальскаго канала до мѣста расположенія пристаней Русскаго Общества Пароходства и Торговли и др., шириною 50 саж. по дву, глубиною 18 футъ, длиною 1,707 саж. и 2) открытый портовый

бассейнъ площадью около 76.000 кв. саж. глубиною 18 футъ, впереди пристаней.

Для Азовскаго и паруснаго Черноморскаго каботажка, а также для зимней стоянки судовъ были проектированы: 1) каменный моль со шпорою, на остаткахъ Генуэзскаго мола, шириною въ 20 саж., одѣтый съ сѣверной стороны набережною, глубиною въ 12 футъ, сложенный изъ массивовъ на каменной наброскѣ и 2) портовый бассейнъ, глубиною 12 футъ, площадью въ 44.000 кв. саж. Общая стоимость работъ была исчислена въ 622.856 р. Проектъ этотъ постигла участь всѣхъ предыдущихъ.

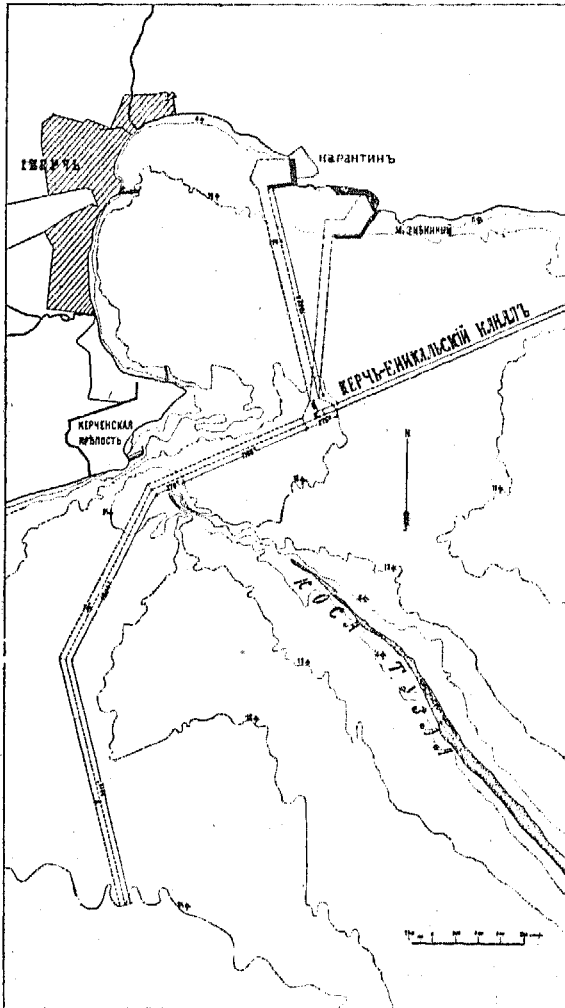


Черт. XX.

Въ 1896 г. Комиссія по устройству коммерческихъ портовъ вновь занялась вопросомъ объ улучшеніи Керченскаго порта и поручила инженеру Руммелю разработать проектъ, придерживаясь слѣдующей программы:

1) Для прикрытія мелкихъ каботажныхъ судовъ устроить въ Керчи моль, по типу, предложенному инженеромъ Руммелемъ, на мѣстѣ такъ называемаго Генуэзскаго мола, съ набережными по сѣверной сторонѣ этого мола и съ углубленіемъ прилегающаго воднаго пространства до 12 футъ.

2) Для судовъ дальняго плаванія и крупнаго каботажнаго построить портъ у сѣвернаго берега Керченской бухты, глубиною до 24—26 футъ, соединивъ его самостоятельнымъ морскимъ каналомъ съ тою же естественною глубиною Керченскаго пролива, въ обходъ Акъ-Бурунскаго и Павловскаго мысовъ. Существующій же Керчь-Еникальскій каналъ не углублять сверхъ имѣющейся въ немъ 19-ти футовой глубины.



Черт. XXI.

Въ 1898 г. инженеръ Руммель, руководствуясь приведенной программой, составилъ проекты глубокаго порта въ Керчи по двумъ вариантамъ (черт. XXI).

По первому варианту предполагалось устроить портъ у Карантиннаго мыса, состоящій: 1) изъ широкаго мола, длиною 205 пог. саж., внутрення

сторона котораго обдѣлава въ видѣ набережной, глубиною въ 24 фута; 2) береговой набережной, протяженіемъ 200 пог. саж. той же глубины, съ прилегающею къ ней портовой территорію шириною 50 саж.; 3) портового бассейна, углубленнаго до 24 футъ, площадью около 60.000 кв. саж. и 4) открытаго подходнаго канала къ порту, глубиною 24 фута, проектируемаго отъ таковой же естественной глубины въ проливѣ, по направленію существующаго судового хода, шириною въ предѣлахъ пролива въ 50 саж., въ предѣлахъ же Керчь-Еникальскаго бухты въ 75 пог. саж.

Общая стоимость работъ была опредѣлена въ 2.443.644 р.

По второму варианту портъ проектированъ у Змѣйнаго мыса и состоитъ изъ слѣдующихъ сооружений: 1) широкаго мола, одѣтаго съ внутренней стороны набережною, глубиною 24 фута, длиною 225 пог. саж.; 2) защитнаго мола, длиною 200 пог. саж.; 3) береговой набережной, глубиною 24 фута, длиною 200 пог. саж.; 4) портового бассейна такой же глубины и 5) подходнаго канала, аналогичнаго съ таковымъ же въ первомъ вариантѣ.

Стоимость исполненія проекта исчислена въ 2.243.812 р.

Комиссія по устройству коммерческихъ портовъ остановилась на первомъ вариантѣ, съ нѣкоторыми чисто техническими видоизмѣненіями типовъ сооружений и 29-го марта 1899 г. Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта былъ разрѣшенъ кредитъ на устройство въ Керчи глубокаго и каботажнаго порта въ суммѣ 3.196.000 р.

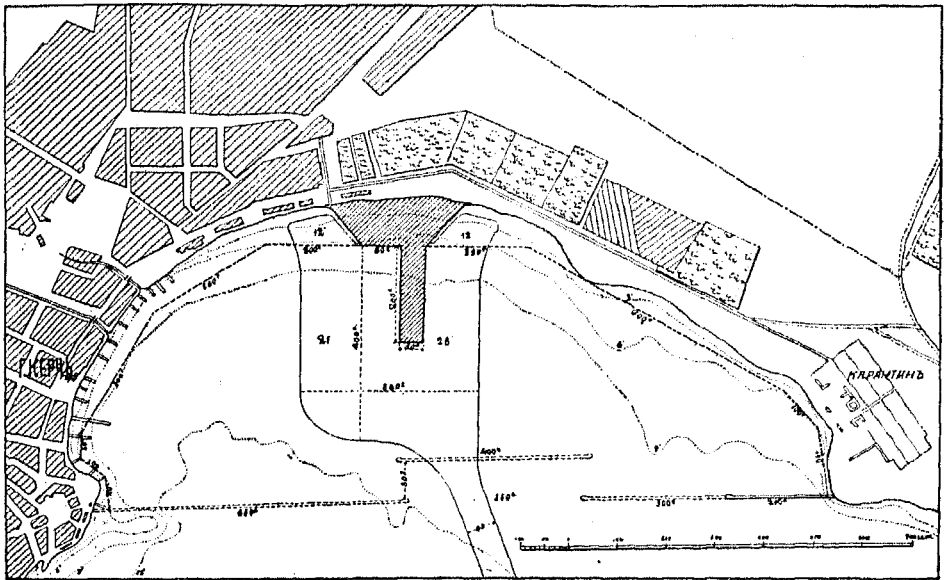
Послѣднее обстоятельство нисколько, однако, не подвинуло фактическое осуществленіе вопроса и до сего времени по прежнему проекты Керченскаго порта продолжаютъ поступать въ завидномъ изобиліи.

Такъ, проектъ инженера Руммеля былъ, по указаніямъ Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ, передѣланъ въ 1899 г. инженеромъ Бернеромъ. Передѣлка коснулась, главнымъ образомъ, усиленія типовъ сооружений, а также отклоненія нѣсколько къ югу широкаго мола и углубленія каботажнаго порта до 18 футъ. При этомъ, однако, значительно возрасла стоимость работъ. Для сокращенія послѣдней проектъ былъ вновь передѣланъ въ 1900 г. инженеромъ Бернеромъ совмѣстно съ инженеромъ Негелемъ, но и въ такомъ видѣ онъ не получилъ окончательнаго утвержденія. Вслѣдъ затѣмъ въ 1901—1902 г. проектъ Керченскаго порта уже въ третій разъ подвергся передѣлкѣ въ Строительной части Отдѣла Торговыхъ Портовъ инженеромъ Султановымъ, а затѣмъ и другими лицами, причемъ широкій молъ, одѣтый набережными, былъ замѣненъ защитнымъ моломъ изъ каменной наброски, а протяженіе береговой набережной увеличено до 400 саж.

Но одновременно съ послѣдней передѣлкой инженеръ Бернеръ представилъ свой самостоятельный проектъ улучшенія Керченскаго порта. Въ этомъ новомъ проектѣ глубокой и каботажный порты соединены вмѣстѣ, причемъ мѣсто расположенія порта придвинуто ближе къ городу,

противъ, такъ называемой, Карантинной слободки. Проектомъ предусматрѣны нижеслѣдующія устройства: 1) защитный молъ изъ каменной наброски; 2) 600 пог. саж. береговой набережной, изъ коихъ 200 саж. предназначены для глубокаго порта и имѣють глубину въ 24 фута, а 400 пог. саж. для каботажнаго порта, глубиною въ 18 футовъ; 3) пасынная портовая территория, площадью около 50.000 кв. саж.; 4) портовый бассейнъ, глубиною 24 фута, площадью въ 100.000 кв. саж., и 5) подходный каналъ, аналогичный такому же на проектѣ Руммеля.

Проектъ этотъ подвергнулся передѣлкѣ самимъ авторомъ его и въ 1902 г. инженеръ Бернеръ отказался отъ защитнаго мола, признавая его излишнимъ, такъ какъ волненіе въ этой части бухты столь ничтожно, что не можетъ препятствовать грузовымъ операциямъ.



Черт. XXII.

Наконецъ, въ текущемъ 1904 году инженеромъ Бернеромъ былъ разработанъ третій вариантъ своего проекта, отличный отъ предыдущаго тѣмъ, что набережныя не вытянуты въ немъ въ одну прямую линію, а образуютъ широкій молъ, который отчасти служитъ также защитою отъ вѣтровъ (черт. XXII).

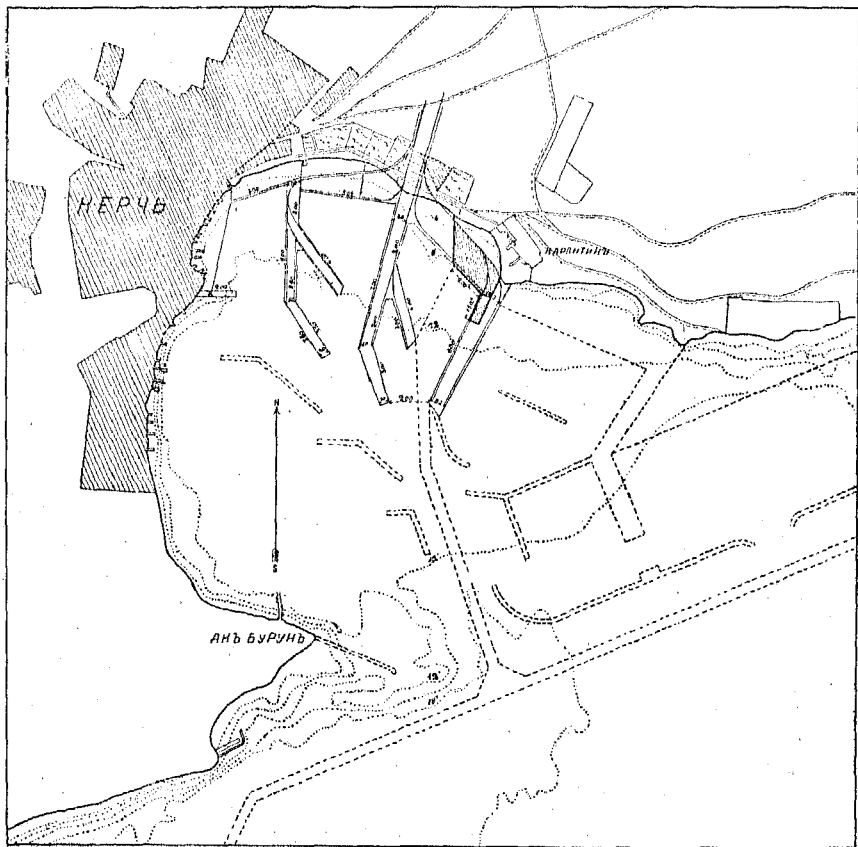
Всѣ эти проекты были въ текущемъ же году рассмотрѣны Техническимъ Совѣтомъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, причемъ послѣдній, не одобрявъ полностью ни одного изъ нихъ, предложилъ строительной части разработать новый проектъ Керченскаго порта, придерживаясь слѣдующихъ положеній:

1) Разработать общій планъ развитія портовыхъ сооружений Керченскаго порта, обеспечивающій послѣднему обладаніе не менѣе, чѣмъ двумя

отдѣльными входами, спокойную стоянку судовъ и возможность устройства значительнаго протяженія удобной причальной линіи.

2) На первое время построить около 200 пог. саж. заложеной на глубинѣ 26 футъ набережной у Карантиннаго мыса съ возведеніемъ у послѣдняго около 150—200 пог. саж. защитнаго мола.

Во исполненіе приведенныхъ указаній, въ Строительной части Отдѣла Торговыхъ Портовъ были разработаны проекты Керченскаго порта инженерами Пастаковымъ и Домовичемъ. Вариантъ Домовича представляетъ въ



Черт. XXIII.

сущности все тотъ же типъ Керченскаго порта, идея котораго первоначально была предложена инженеромъ Руммелемъ, а затѣмъ подвергалась безконечнымъ передѣлкамъ. Гораздо оригинальнѣе проектъ инженера Пастакова (черт. XXIII). Въ общихъ чертахъ онъ состоитъ въ слѣдующемъ: двѣ главнѣйшія задачи, намѣченные авторомъ проекта, это: 1) удобство входа судовъ въ бассейнъ будущаго порта и подхода ихъ къ набережнымъ и 2) достаточный просторъ бассейновъ для маневрированія въ нихъ неболь-

нихъ судовъ и свободнаго производства послѣдними грузовыхъ операцій не только у набережныхъ, но и съ каботажныхъ судовъ и баржъ. Дабы удовлетворить приведеннымъ условіямъ, инженеръ Пастаковъ признаетъ недостаточнымъ положить предѣлъ будущаго порта по линіи, соединяющей мысы Генуэзскій и Карантинскій, а полагаетъ болѣе целесообразнымъ направить магистральные мола по направленію наиболѣе удобному для подхода къ нимъ судовъ, идущихъ каналомъ, подраздѣливъ какъ этими молами, такъ и поперечными шпирсами бухту на отдѣльныя гавани. Поперечные мола для удобства проведенія рельсовыхъ путей направлены не перпендикулярно къ продольнымъ, а подъ косымъ угломъ. Такое направленіе молвъ, по мнѣнію автора проекта, является болѣе удобнымъ и для подхода къ нимъ судовъ.

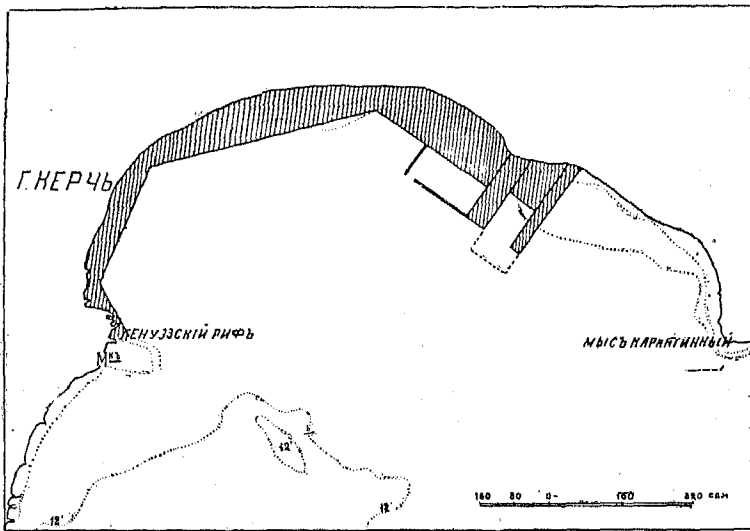
Техническій Совѣтъ, на разсмотрѣніе котораго представили оба приведенные выше проекта, а также третій вариантъ проекта инженера Бернера, не нашелъ возможнымъ войти въ ихъ разсмотрѣніе по существу и призналъ возможнымъ одобрить по идеѣ, въ качествѣ предварительнаго проекта, проектъ, составленный въ Строительной части инженеромъ Домовичемъ.

Обращаясь къ оцѣнкѣ представленныхъ уже проектовъ, нельзя не признать ихъ недостаточно детальными: такъ, ни въ одномъ изъ нихъ не разработано соединеніе будущаго порта съ желѣзной дорогой, а также хотя бы эскизное расположеніе рельсовыхъ путей, крановъ, амбаровъ и т. п. Кромѣ того всѣ проекты, относящіе портъ къ Карантинному мысу (за исключеніемъ проекта Пастакова), страдаютъ еще слѣдующими недостатками: 1) незначительными размѣрами портовой территоріи, предположенной въ видѣ узкой насыпной ленты у подножія возвышенной части Карантиннаго мыса; послѣднее обстоятельство въ значительной степени затруднитъ возможность расширенія портовой территоріи въ будущемъ; 2) расположеніемъ портовыхъ сооруженій вдали отъ города въ ненаселенной мѣстности, что вызоветъ крупныя затраты въ будущемъ по перенесенію въ портъ торговой дѣятельности; конторы, жилые дома, амбары, квартиры для рабочихъ придется строить вновь, причемъ недостаточные размѣры портовой территоріи явятся въ этомъ отношеніи немаловажнымъ тормазомъ, и, 3) наконецъ, придется затратить значительную сумму на перенесеніе карантина и проложеніе дорогъ. Намъ лично изъ всѣхъ имѣющихся проектовъ наиболѣе симпатиченъ третій вариантъ проекта инженера Бернера и проектъ инженера Пастакова, если только дополнительныя изысканія покажутъ возможность удобнаго соединенія его рельсовымъ путемъ съ Керченской вѣткой К. Х. С. желѣзной дороги.

Преимущества этихъ проектовъ состоятъ въ слѣдующемъ: 1) въ удобной и обширной портовой территоріи и набережныхъ; 2) въ значительной приближенности къ городу и 3) въ возможности рациональнаго расширенія порта. Но при осуществленіи проекта необходимо отчудить немедленно же ближайшія къ порту жилыя сооруженія въ общемъ недорогога, дабы не поставитъ будущій портъ въ необходимость впоследствіи приобрѣтать эти участки втридорога.

Кромѣ приведенныхъ уже предположеній по улучшенію Керченскаго порта, вылившихся всетаки въ форму проектовъ, существуетъ еще безчисленное множество предположеній, не пошедшихъ далѣе общихъ соображеній. Приводить ихъ здѣсь полностью нѣтъ никакой возможности и потому мы ограничимся перечисленіемъ лишь тѣхъ изъ нихъ, которые не утратили еще интересъ современности.

Такъ, инженеръ Палашиовскій въ своей запискѣ, составленной въ 1903 г., развиваетъ идею устройства въ Керчи глубокаго порта для всего западнаго побережья Азовскаго моря, причемъ, повидимому, склоняется къ расположенію порта у Змѣиного мыса по проекту инженера Руммеля.



Черт. XXIV.

Въ 1903 г. XXVII Съездъ горнопромышленниковъ юга Россіи полагать *), что сооруженіе глубокаго и благоустроеннаго порта въ Керчи чрезвычайно важно для южной промышленности. Крупныя залежи желѣзныхъ рудъ на Керченскомъ берегу находятся въ исключительно удобныхъ условіяхъ добычи и вывоза и открываютъ будто бы краю широкія перспективы желѣзороднаго металлургическаго района міроваго значенія, а значительный запасъ руды не менѣе 52.000.000.000 пуд. надолго обезпечить возможность ея добычи.

Но на ряду съ глубокимъ портомъ, по мнѣнію Съезда, въ Керчи не менѣе настоятельно нуженъ и благоустроенный каботажный портъ, гдѣ

*) Труды Съезда.

мелкія суда могли бы находить надежное убѣжище отъ бурныхъ погодъ и на случай аваріи, а также мѣсто для зимовки и мелкаго ремонта.

Тѣ же соображенія и въ столь же общихъ выраженіяхъ высказалъ въ 1904 г. и XXVIII Сѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, причемъ постановилъ: «почтительнѣйше просить Главное Управленіе Торговаго Мореплаванія и Портовъ не отказать въ содѣйствіи къ удовлетворенію ходатайства Сѣзда о сооруженіи въ Керченской бухтѣ глубокаго и каботажнаго портовъ и объ оборудованіи этихъ портовъ подлежащими механическими приспособленіями и перегрузочными устройствами».

Необходимость сооруженія Керченскаго порта сознавалась и Главнымъ Управленіемъ Торговаго Мореплаванія и Портовъ, которое въ своемъ представленіи въ Государственный Сѣтъ въ октябрѣ 1903 г. при общійхъ соображеніяхъ по общему улучшенію русскихъ портовъ отнесло начало работъ по устройству Керченскаго порта къ первой очереди, причемъ предполагало приступить первоначально къ сооруженію каботажнаго порта, стоимостью въ 1.500.000 р. Затѣмъ ко второй очереди было отнесено углубленіе до 24 футъ Керчь-Еникальскаго канала и устройство въ Керчи глубокаго порта.

Наконецъ, вопросъ объ устройствѣ Керченскаго порта подымался въ мѣстномъ Портовомъ Присутствіи въ декабрѣ 1903 г., причемъ Начальникомъ порта, подполковникомъ Будиловскимъ, были высказаны слѣдующія не безынтересныя положенія.

Приравнивая Керчь къ западно-европейскимъ рѣчнымъ портамъ, въ виду занимаемаго городомъ центрального положенія на проливѣ, который нисколько не шире многихъ рѣкъ, напр. Темзы у Гринвича во время прилива, подполковникъ Будиловскій предлагаетъ воспользоваться при проектированіи Керченскаго порта идеей нѣкоторыхъ Лондонскихъ бассейновъ или доковъ.

Какъ на мѣсто для портовыхъ сооруженій, Будиловскій указываетъ на часть бухты между дачею Месакуди и Караптиннымъ мысомъ, т. е. на то самое мѣсто, гдѣ располагалъ свои порты и инженеръ Бернеръ, причемъ для начала порта предполагается вырыть бассейнъ длиною 150 саж., шириною 75 саж., одѣтый со стороны берега каменной набережной и огражденный съ боковъ двумя пирсами, каждый длиною въ 100 саж. (чер. XXIV). Ширина приморскаго пирса проектирована въ 25 саж., а берегового въ 50 саж., такъ какъ послѣднимъ предполагается воспользоваться не только для глубокаго, но и для каботажнаго порта.

На пирсахъ устраиваются пакгаузы и прокладываются рельсовые пути, а сами они одѣваются набережными. Широкій пирсъ раздѣляется вдоль на двѣ части глухой стѣной, чтобы сообщеніе между глубокимъ портомъ и будущимъ каботажнымъ совершалось только черезъ ворота подъ таможеннымъ контролемъ. По мнѣнію Начальника порта описанное сооруженіе будетъ вполне достаточнымъ, такъ какъ проектируемый бассейнъ, ограж-

дешный пирсами, дастъ вполне спокойную стоянку для пяти большихъ пароходовъ. Дальгйшее расширение порта Г. Будиловскій рисуетъ, какъ развитіе такихъ же бассейновъ вправо и влево отъ проектируемаго. Стоимость такого порта опредѣлена приблизительно въ 1.200.000 р. Цѣна эта почти вдвое уменьшена, ибо производить землечерпательныя работы въ Керчи по 1 р. 50 к. съ куб. саж., считая и погашеніе стоимости снарядовъ, невозможно, а стоимость 1 пог. саж. набережной при глубинѣ 26 фут. обойдется много дороже 1.000 р.

Переходя къ оцѣнкѣ этого проекта, мы не можемъ не признать его вполне правильнымъ по идѣ, это въ сущности тотъ же принципъ, который осуществленъ и въ третьемъ вариантѣ проекта инженера Бернера и въ проектѣ инженера Пастакова. Но мы полагаемъ, что размѣры сооруженій проектированы Г. Будиловскимъ слишкомъ скромными, тѣмъ болѣе, что необходимости въ такой тѣсотѣ совершенно не встрѣчается. Въ Лондонѣ, гдѣ тѣсота эта создавалась помимо воли авторовъ проекта, благодаря дороговизнѣ и недостаточности свободныхъ земель, а также ограниченности бассейновъ, указанная скромность размѣровъ имѣетъ еще за собою извѣстный *raison d'être*, въ Керчи же она совершенно безцѣльна, и ради ничтожной сравнительно экономіи нѣтъ никакихъ основаній затруднять судоходство. Равнымъ образомъ только подражаніемъ Лондону можно объяснить постройку въ первую же очередь второго пирса, ибо въ защитномъ отношеніи пирсъ этотъ никакого значенія играть не будетъ, а развивать въ первую же очередь портовую территорію на пирсахъ только излишне удорожитъ работы. Отказавшись же отъ второго пирса и расширивъ портовый бассейнъ и увеличивъ нѣкоторые другіе размѣры порта, мы придемъ къ третьему варианту проекта инженера Бернера.

Резюмируя изложенное, не трудно придти къ заключенію: 1) что нѣтъ никакихъ основаній отбрасывать будущій портъ къ Карантинному мысу, а самое лучшее расположить его у Карантинной слободки, ибо на этотъ пунктъ единодушно указываютъ все мѣстные дѣятели: Керчь-Еникальскій Градоначальникъ, Начальникъ порта, Завѣдывающій работами, Портовое Присутствіе и Городское Общественное Управленіе и 2) что портовые сооружения повидимому всего рациональнѣе возвести по идѣ инженера Пастакова, подполковника Будиловскаго и инженера Бернера, воспользовавшись для этой цѣли, какъ предварительнымъ проектомъ, третьимъ вариантомъ проекта Керченскаго порта инженера Бернера.

Въ заключеніе нашего очерка мы переименуемъ еще тѣ второстепенныя нужды Керченскаго порта, объ удовлетвореніи которыхъ ходатайствовало мѣстное Городское Управленіе передъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ. Къ числу таковыхъ относятся: 1) проведеніе удобной дороги къ порту отъ городскихъ каменоломенъ, протяженіемъ въ 12 верстъ, для облегченія вывоза мѣстнаго камня, 2) устройство подъѣздовъ по каналу

Мелекъ-Чесе и спрямленіе канала, 3) укрѣпленіе берега, и 4) устройство пристаней общаго пользованія.

Геническій портъ. По окончаніи постройки набережной въ Геническомъ портѣ, Инженеръ Берперъ представилъ въ Отдѣлъ Торговыхъ Портовъ Министерства Путей Сообщенія проектъ работъ второй очереди, которымъ предусматривались нижеслѣдующія работы:

1) Продолженіе деревянной набережной вдоль берега Тонкаго пролива еще на 56 пог. саж., до общей длины въ 130 саж.

2) Поднятіе портовой территоріи вдоль части сооружаемой набережной до 1 сажени выше нулевого горизонта.

3) Установка у новой набережной 6 деревянныхъ причальныхъ тумбъ.

4) Замощеніе полосы портовой территоріи шириною въ 5 саж. вдоль всей набережной по длинѣ въ 130 саж.

5) Планировка и замощеніе Соборнаго спуска.

Проектъ этотъ въ Отдѣлъ Торговыхъ Портовъ Министерства Путей Сообщенія дальнѣйшаго движенія не получилъ.

Съ реформою же портовыхъ сборовъ, Геническимъ Общественнымъ Управленіемъ было возбуждено ходатайство передъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ объ осуществленіи предложенныхъ инженеромъ Берперомъ работъ за счетъ имѣющейся наличности бывшаго полукопѣчнаго сбора. Ходатайство это разсматривалось Комитетомъ въ засѣданіи отъ 22 декабря 1901 г., причемъ Комитетъ призналъ необходимымъ предварительно выяснитъ, въ какой мѣрѣ выполненіе намѣченныхъ работъ вызывается потребностями мѣстнаго судоходства и торговли; въ настоящее же время находилъ возможнымъ отпустить лишь сумму, потребную на установку причальными тумбъ. Отпускъ этой суммы былъ вызванъ очевидно недоразумѣніемъ, такъ какъ начинать работы съ установки причальныхъ тумбъ не было ни малѣйшей возможности, ибо для устройства ихъ необходимо было первоначально соорудитъ набережную. Кредитъ этотъ до сего времени такъ и остался неизрасходованнымъ.

Намъ кажется, что изложеннымъ выше проектомъ предусматривается лишь возможный минимумъ работъ, и что узкія рамки его были вызваны размѣрами наличности полукопѣчнаго сбора во время составленія проекта.

Для того же, чтобы дать полную картину дальнѣйшаго улучшенія Геническаго порта, необходимо предполагаемая работа разбить на двѣ возможные группы: первую предусматривается обращеніе Геническа въ глубокій портъ, вторую—оборудованіе его, какъ порта каботажнаго. Первоначально мы разсмотримъ тѣ работы, которыя необходимы для обращенія Геническа въ каботажный 15-ти футовый портъ.

Устроенный въ недавнее время каналъ въ Геническомъ портѣ, за время своего существованія, съ 1898 г. уже затянулся наносами, главнымъ

образомъ, сплывами его откосовъ и глубина въ немъ понизилась до 9—8 футъ *), вмѣсто 15-ти первоначальныхъ, а ширина уменьшилась съ 30 саженъ до 10.

При такихъ условіяхъ каналъ пересталъ уже удовлетворять самымъ насущнымъ потребностямъ порта и въ настоящее время уже производится его расчистка. Сравнительно быстрое затичиваніе канала было вызвано отчасти тѣмъ обстоятельствомъ, что откосамъ его во время работъ придавался естественный уклонъ. При сильно улотненномъ иль уклонъ этотъ въ первое время былъ довольно крутъ, а затѣмъ, принявъ болѣе пологое очертаніе, откосъ засыпалъ часть ширины канала, уменьшивъ его въ первый же годъ послѣ производства работъ почти на половину. Подчистокъ же сплывовъ откоса въ послѣдующіе годы не производилось. Въ виду приведенныхъ практическихъ данныхъ, кредитъ на землечерпательныя работы въ Геническѣ необходимо расходовать въ два-три года такъ, чтобы первоначально устраивать каналъ на всю проектную ширину и глубину его а затѣмъ, по прошествіи года или двухъ, снять силы откосовъ. При соблюденіи указанныхъ условій можно рассчитывать на значительную устойчивость Генического канала. Ширину канала желательно нѣсколько увеличить противъ ранѣе принятой, а именно довести ее до 40 саж. по дну при тройныхъ откосахъ, ибо практика показала нѣкоторое затрудненіе прохода по 30-ти саженому каналу для непаровыхъ судовъ. Общее количество землечерпательныхъ работъ при этихъ условіяхъ, за неизмѣнимъ промѣрныхъ данныхъ, можетъ быть опредѣлено лишь съ нѣкоторою долею приближенія въ 55.000 куб. саж. на сумму 110.000 р. Для удобства входа въ каналъ необходимо установить по оси его створы, а въ началѣ канала поставить по крайней мѣрѣ одинъ свѣтящійся баканъ.

Портовый бассейнъ Генического порта, образуемый Тонскимъ проливомъ, далеко не удовлетворяетъ своему назначенію и ширина его не допускаетъ свободное маневрированіе пароходовъ и входъ и выходъ парусныхъ судовъ; почему является безусловно необходимымъ уширить портовый бассейнъ по крайней мѣрѣ до 75 саженъ, для чего возможно было бы воспользоваться частью противоположнаго берега Арабатской стрѣлки. Съ работою этою во всякомъ случаѣ желательно посѣшнить, пока не застроился еще берегъ Арабатской стрѣлки, такъ какъ тогда расширеніе портового бассейна потребуетъ уже крупныхъ затратъ по отчужденію построекъ.

Длину бассейна желательно нѣсколько увеличить противъ длины набережной, доведя его до 200 пог. саж. Кромѣ портовой набережной въ Геническѣ, какъ указывалось уже выше, для причала судовъ служить еще нѣсколько желѣзнодорожныхъ пристаней, предназначенныхъ, главнымъ образомъ, для погрузки соли. Малоцѣнность продукта не допускаетъ перевозку соли гужемъ къ набережной и не даетъ возможности пользоваться ей

*) Работы по углубленію канала уже производятся въ текущемъ 1904 году.

приглубностью. Съ окончаніемъ сооружаемой въ настоящее время портовой вѣтви, если за провозъ соли по ней не будетъ взиматься значительной дополнительной платы, возможно, что солиные грузы пойдутъ къ набережной и тогда указанныя пристани утратятъ свое значеніе, почему, признавая, при настоящихъ условіяхъ, необходимымъ углубить подходъ къ пристанямъ хотя бы до 12 футъ, мы, тѣмъ не менѣе, полагаемъ возможнымъ отнести указанную работу ко второй очереди, дабы имѣть большую увѣренность въ томъ, что работа эта не окажется бесполезной съ проведеніемъ желѣзнодорожной вѣтви въ портъ. При такихъ условіяхъ общее количество землечерпательныхъ работъ по углубленію бассейна Геническаго порта до 15 футъ составитъ около 20.000 куб. саж. на сумму приблизительно въ 40.000 р.

Въ настоящее время Геническій портъ одѣтъ набережной на протяженіи 74 пог. саж. Набережная эта допускаетъ углубленіе до 18 футъ, а съ нѣкоторою осторожностью даже до 21 фута. Замѣчая, что средній грузооборотъ порта составляетъ 9 милл. пудовъ, нельзя не признать протяженіе набережной недостаточнымъ и общая длина ея должна быть не менѣе 150 саж. *), т. е. необходимо достроить 76 пог. саж. на сумму около 60.800 р.

Такимъ образомъ общіе расходы (не считая расходовъ по оборудованію порта) по расширенію Геническаго каботажнаго порта могутъ быть выражены съ нѣкоторою долею приближенія въ слѣдующихъ цифрахъ:

1) Устройство открытаго подходнаго канала шириною по дну 40 саж., глубиною 15 фут.	110.000 р.
2) Углубленіе портоваго бассейна.	40.000 »
3) Устройство набережной	60.000 »
4) Планировка портовой территоріи	10.000 »
Итого	220.000 р.

Къ этому расходу необходимо добавить еще сумму, потребную на оборудованіе порта и замощеніе подъѣздныхъ къ порту путей, а именно:

1) на замощеніе портовой территоріи шириною въ 10 саж. для проѣзда подводъ и складываніе бунтовъ, всего 1.500 кв. саж. по средней цѣнѣ въ 10 р. за кв. саж.	15.000 р.
2) на замощеніе Соборнаго спуска отъ набережной до Почтовой улицы длиною 250 саж., шириною съ лотками въ 6 саж., всего 1.500 кв. саж. на сумму	15.000 »
3) на замощеніе Вокзальной улицы на среднюю длину въ 250 саж.	10.000 »

*) Полагая 60.000 пуд. груза на пог. саж. набережной въ годъ.

4) на замощеніе Юзкуійской улицы на длину 500 саж. при ширинѣ 4 саж.	20.000 р.
5) на замощеніе Почтовой улицы на длину 500 саж. при ширинѣ 4 саж.	20.000 »
Итого	80.000 р.

Указанными работами будетъ исчерпано замощеніе всѣхъ вообще подъѣздныхъ къ Геническому порту путей. Въ настоящее время въ Геническомъ портѣ нѣтъ никакого освѣщенія, что несомнѣнно невыгодно отражается на дѣятельности порта. Установка въ первую же очередь освѣщенія электрическаго при каботажномъ портѣ не оправдаетъ значительныхъ необходимыхъ для этого расходовъ, поэтому на первое время осторожнѣе было бы установить въ портѣ 5 керосино-калильныхъ фонарей общемою стоимостью въ 1.000 р.

Устраивать въ Геническомъ портѣ перегрузочныя приспособленія въ первую очередь не требуется, а сооруженіе амбаровъ могло бы быть предоставлено экспортнымъ фирмамъ по утвержденнымъ Правительствомъ чертежамъ на пасыпанной портовой территоріи за опредѣленную арендную плату. Такимъ образомъ полная стоимость постройки и оборудованія каботажнаго порта въ Геническѣ составитъ около 301.000 рублей.

Но выгодное естественное положеніе допускаетъ возможность, при небольшихъ сравнительно затратахъ, превратить Геническѣ въ глубокій портъ и тѣмъ значительно сократить накладные въ немъ расходы. Въ настоящее время выразить это сокращеніе въ точныхъ цифрахъ довольно затруднительно, но во всякомъ случаѣ можно считать, что несомнѣнно отпадутъ расходы по лишней нагрузкѣ хлѣба на полуморское судно, а также стоимость рейдоваго фрахта; кромѣ того, по всѣмъ вѣроятіямъ понизится заграничный фрахтъ, но послѣдняго пониженія можетъ и не произойти, такъ какъ грузооборотъ Геническаго порта сравнительно невеликъ. Предполагая сокращеніе лишь первыхъ двухъ категорій расходовъ, можно опредѣлить уменьшеніе стоимости перевозки въ 11 к. съ четверти или, округляя, въ 1 к. съ пуда, что при существующемъ грузооборотѣ дастъ сбереженіе для населенія въ 90.000 р. ежегодно. Но пониженіе накладныхъ расходовъ повыситъ запродажную цѣну хлѣба въ портѣ, а слѣдовательно расширить районъ, обслуживаемый портомъ и тѣмъ увеличитъ его грузооборотъ. Это увеличеніе грузооборота для Геническа можетъ быть принято въ 6 милл. пудовъ, а сокращеніе расходовъ по ихъ экспорту въ 1/2 к. на пудъ; такимъ образомъ общее сбереженіе населенія отъ устройства глубокаго порта въ Геническѣ составитъ около 120.000 р. ежегодно. Капитализируя эту сумму изъ 6%, получимъ экономически допустимый расходъ на устройство глубокаго порта въ Геническѣ на 2 милл. рублей большій, чѣмъ на устройство каботажнаго порта.

Стоимость же работ обойдется всего въ 800.000 р. по слѣдующему расчету:

1) морской каналъ шириною 50 саж., глубиною 21 футъ, длиною до 4 верстъ, всего около 200,000 куб. саж. выемки по 2 р. за к. с.	400.000 р.
2) портовый бассейнъ длиною 300 саж., шириною 100 саж., всего 80.000 куб. саж. выемки по 2 р. съ куб., на сумму . . .	160.000 »
3) приспособленіе существующей набережной и устройство новой, общей длиною въ 250 саж. *), считая погонную сажень набережной въ 1.000 р., а приспособленіе существующей 200 р. съ погонной сажени, всего	190.000 »
4) планировка портовой территоріи и замощеніе десяти-саженной полосы ея	50.000 »
Итого	800.000 р.

Необходимость улучшенія Геническаго порта признавалась Главнымъ Управленіемъ Торговаго Мореплаванія и Портовъ, и въ представленіи въ Государственный Совѣтъ въ Октябрѣ 1903 г. на углубленіе порта и удлиненіе набережной исправивалось на первую очередь работъ 110.000 рублей.

Бердянской портъ. Бердянской портъ до послѣдняго времени находился въ распоряженіи города и потому вопросъ объ его улучшеніи въ Министерствѣ Путей Сообщенія не подымался. Городское Общественное Управленіе въ 1901 г., излагая Отдѣлу Торговаго Мореплаванія Министерства Финансовъ свои предположенія по улучшенію порта, полагало раздѣлить предстоящія работы на двѣ категоріи, причемъ къ первой отнести менѣе значительныя, но безотлагательныя работы, а ко второй болѣе значительныя работы, но не требующія немедленнаго осуществленія. Къ работамъ первой категоріи Городское Управленіе причисляло: 1) приобрѣтеніе двухъ подъемныхъ крановъ; 2) установку мертвыхъ якорей и 3) устройство электрическаго освѣщенія; всего на сумму приблизительно въ 120.000 р. Ко второй же категоріи относило: 1) устройство канала и углубленіе порта до 20 футъ, 2) удлиненіе мола по направленію къ волнолому съ западной стороны, съ оставленіемъ свободнаго прохода, 3) удлиненіе волнолома съ восточной стороны на 100 саж. для защиты судовъ отъ южныхъ и юго-восточныхъ вѣтровъ и 4) устройство эллинга для починки и постройки судовъ.

Смѣтныхъ исчисленій стоимости указанныхъ сооружений Городскимъ Управленіемъ не было приведено.

Въ 1903 г. XXVII Съѣздъ Горнопромышленниковъ юга Россіи указывалъ, что природныя условія, въ какихъ находится Бердянской портъ,

*) Что соответствуетъ грузообороту въ 15 милл. пудовъ.

дѣлають его для горныхъ грузовъ весьма желательнымъ пособникомъ и сотрудникомъ такого важнаго и необходимаго порта какъ Мариупольскій. Въ особенности же, по мнѣнію горнопромышленниковъ, Бердянскій портъ будто бы необходимъ для отвлеченія хлѣбныхъ грузовъ изъ Мариуполя. Въ виду изложенныхъ соображеній Съездъ полагалъ ходатайствовать: 1) объ углубленіи Бердянскаго порта до 20 футъ, съ проведеніемъ къ нему такой же глубины морскаго канала, длиною въ 6 верстъ, соединяющаго портъ съ морскимъ рейдомъ, 2) объ оборудованіи Бердянскаго порта подлежащими механизмами, перегрузочными приспособленіями и желѣзнодорожными путями, 3) о разрѣшеніи въ портѣ ночной погрузки и освѣщенія порта электричествомъ и 4) о соединеніи Бердянскаго порта желѣзнодорожнымъ путемъ съ ближайшимъ къ городу пунктомъ строящейся второй Екатеринбургской желѣзной дороги.

Ходатайства эти буквально повторены и въ 1904 г. XXVIII Съездомъ горнопромышленниковъ юга Россіи, причемъ Съездъ уже не признавалъ возможнымъ переправлять въ Бердянскъ горные грузы и нестложность расширенія порта мотивировалъ исключительно необходимостью отвлечь отъ Мариуполя хлѣбные грузы, присутствіе которыхъ въ Мариупольскомъ портѣ будто бы неудобно въ виду ихъ порчи угольной пылью.

Главное Управленіе Торговаго Мореплаванія и Портовъ, разрабатывая программу улучшенія русскихъ портовъ, въ октябрѣ 1903 г. внесло Бердянскій портъ въ первую очередь работъ, причемъ предполагало испросить кредитъ на углубленіе порта и подходаго канала до глубины 18 футъ и устройство пристаней, всего 420.000 рублей *).

Наконецъ, послѣднее по времени соображеніе по углубленію Бердянскаго порта принадлежитъ инженеру Соболеву, затронувшему этотъ вопросъ въ своей запискѣ «Общія и частныя замѣчанія о современномъ состояннн отдѣльныхъ портовъ Азовскаго моря, ихъ насущныхъ потребностяхъ и техническихъ устройствахъ».

Поддерживая необходимость углубленія порта до 19 футъ, инженеръ Соболевъ доказываетъ, что этимъ будетъ вызвано значительное сокращеніе накладныхъ расходовъ по перевозкѣ зерна и другихъ грузовъ мѣстнаго района, а именно, какъ это оправдывается теперь въ Мариупольскомъ казенномъ портѣ, большія суда будутъ брать значительную часть груза у самаго берега безъ перегрузки, а затѣмъ остальную часть (почти $\frac{1}{3}$) будутъ догружать уже на рейдѣ. Для возможности причала такихъ большихъ судовъ инженеръ Соболевъ предлагаетъ устроить къ востоку отъ существующаго мола пристани въ видѣ выступающихъ нормальныхъ къ берегу пирсовъ, въ количествѣ первоначально 3 штукъ, для одновременной стоянки 6 заграничныхъ пароходовъ, такъ какъ указанное число является максимальнымъ одновременно количествомъ при современныхъ условіяхъ. Въ слу-

*) По проекту инженера Соболева.

чаѣ же развитія экспорта имѣется возможность увеличить число пристаней въ восточномъ направленіи подъ защитою Бердянской косы и волнолома, который придется тогда удлинить на 200 пог. саж.

Переходя къ оцѣнкѣ проекта, мы безусловно присоединяемся къ предложенію инженера Соболева и считаемъ, что Бердянскій портъ имѣеть настолько серьезное каботажное значеніе, что затрата на него 420.000 р. вполне оправдывается. Это наше предположеніе можно подтвердить и цифровыми данными. Полагая, что съ углубленіемъ порта около $\frac{2}{3}$ груза будетъ погружено у берега и только $\frac{1}{3}$ на рейдѣ, и принимая средній заграничный отпускъ Бердянскаго порта въ 7 милліоновъ пудовъ, мы получимъ, что непосредственно у берега будетъ погружено болѣе $4\frac{1}{2}$ милл. пудовъ. Считая, что на этотъ грузъ получится сокращеніе расходовъ лишь по рейдовому фрахту, можно опредѣлить ежегодное сбереженіе торговли отъ углубленія порта въ

$$4.500.000 \times \frac{8}{10} = 36.000 \text{ рублей.}$$

Между тѣмъ расходы на капиталъ, необходимый для производства работъ вмѣстѣ съ погашеніемъ, принимая въ 5% и ремонтъ сооруженія въ 2%, составятъ общій расходъ въ $420.000 \times \frac{7}{100} = 29.400$ р., т. е. чистая выгода населенія отъ углубленія Бердянскаго порта выразится въ 7.000 р. ежегодно. Въ дѣйствительности она будетъ гораздо больше, ибо въ основу расчета мы приняли во-первыхъ сравнительно небольшой вывозъ порта, сократившійся за послѣдніе годы, главнымъ образомъ, благодаря неурожаю въ обслуживаемомъ портомъ районѣ, во-вторыхъ мы не приняли во вниманіе расширеніе этого района въ зависимости отъ уменьшенія накладныхъ расходовъ и въ третьихъ считали, что сокращеніе расходовъ выразится исключительно въ суммѣ $\frac{2}{3}$ рейдоваго фрахта, тогда какъ возможно ожидать также и нѣкотораго сокращенія заграничныхъ фрахтовъ.

Признавая крупное значеніе Бердянска, какъ порта мѣстнаго для опредѣленнаго района, мы не можемъ раздѣлить слишкомъ поспѣшное предположеніе Слѣзда горнопромышленниковъ, что Бердянскій портъ можетъ послужить для отвлеченія хлѣбныхъ грузовъ изъ Маріупольскаго порта, ибо признаемъ, что безъ коренной ломки существующаго направленія торговли производить подобныя опыты невозможно, а хлѣбная торговля, какъ и всякая вообще торговля, подчиняется слишкомъ сложнымъ условіямъ, чтобы, безъ опасности совершенно убить ее, возможно было бы безнаказанно перебрасывать ее изъ одного порта въ другой. Равнымъ образомъ, мы не раздѣляемъ и предположеній Бердянскаго Городскаго Управленія объ установленіи навигаціонныхъ тарифовъ для Бердянскаго порта; по нашему мнѣнію для государства совершенно безразлично, въ какомъ направленіи слѣдуютъ грузы къ портамъ, необходимо лишь стремиться къ тому, дабы каждый грузъ получилъ возможность достигнуть порта съ возможно наименьшими для него затратами, а будетъ ли этотъ портъ ближайшій по

разстоянію, или же, дабы воспользоваться воднымъ путемъ, грузъ выбереть нѣсколько болѣе длинный путь, по нашему мнѣнію, совершенно безразлично, а потому навигаціонные и пониженные тарифы имѣютъ значеніе для желѣзнодорожнаго хозяйства, а также какъ поощреніе какой либо отрасли торговли и промышленности, но для мореплаванія они довольно безразличны, ибо въ поощреніи торговаго мореплаванія не заключается необходимости покровительствовать какому нибудь одному порту въ ущербъ другимъ. Правда, всякое пониженіе тарифовъ, въ предѣлахъ, однако, не ниже издержекъ дорогъ, должно привѣтствоваться какъ мѣра весьма желательная для морской торговли, но, съ другой стороны, произвольная перетасовка грузовъ по портамъ, игрою на тарифахъ, ни въ какомъ случаѣ не можетъ благоприятно отразиться на интересахъ морской торговли.

Маріупольскій портъ. Развитіе Маріупольскаго порта, какъ порта угольнаго по преимуществу, въ значительной степени озабочивало южно-русскихъ горнопромышленниковъ, мнѣніе которыхъ именно въ этомъ случаѣ и представляетъ значительный интересъ, какъ лицъ, наиболѣе заинтересованныхъ въ процвѣтаніи порта. Въ 1903 г. XXVII Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, между прочимъ, въ слѣдующихъ словахъ опредѣлилъ дальнѣйшія задачи и программу развитія Маріупольскаго порта:

«Горная промышленность юга Россіи *) имѣетъ впереди для осуществленія широкія задачи, которыя она себѣ уже уяснила и на практическій путь рѣшенія которыхъ она уже вступаетъ, и Маріупольскій портъ долженъ стать ей въ этомъ надлежащемъ пособникомъ. Между тѣмъ, въ настоящее время мы относительно этого порта все еще находимся въ какомъ то заколдованномъ кругу взаимныхъ пагубныхъ воздѣйствій».

«Только глубокій, надлежаще оборудованный перегрузочными механизмами и ледоколомъ Маріупольскій портъ дастъ возможность южной горной промышленности использовать въ должныхъ размѣрахъ огромные запасы минеральнаго топлива Донецкаго края и открыть имъ должный сбытъ на тѣ заграничные рынки, которые по своему географическому положенію намъ вполнѣ доступны, но которые по нынѣшней неурегулированности условій нашего морского вывоза вообще, а неустроенности Маріупольскаго порта въ частности, для насъ еще закрыты. Нельзя не отмѣтить здѣсь отраднаго факта, что въ послѣднее время въ Маріупольскомъ портѣ сдѣлано и дѣлается очень многое, но три важнѣйшія нужды этого порта еще ждутъ удовлетворенія».

«Первая изъ нихъ это углубленіе бассейновъ порта и морского къ нему канала до 24 футъ, а также Керчь-Еникальскаго канала до 26 футъ. Въ текущемъ году закончено углубленіе порта до 18 футъ и предполагается дальнѣйшее его углубленіе до 21 фута средствами наличнаго въ

*) Л. И. Подгивцкій «О нормахъ и пристаняхъ и вообще объ отношеніи южной горной промышленности къ воднымъ путямъ сообщенія».

портъ землечерпательнаго каравана, на что потребуется еще два года. Но такое углубленіе недостаточно для осуществленія экспорта угля за границу».

«Вторая изъ важнѣйшихъ нуждъ Мариупольскаго порта это оборудованіе его надлежащимъ количествомъ желѣзнодорожныхъ путей и перегрузочными механизмами. Кромѣ имѣющихся уже въ старомъ бассейнѣ порта углепрокидывателей, гидравлическаго крана, эстакады и двухъ элеваторовъ системы Гунта, слѣдовало бы устроить въ новомъ бассейнѣ порта еще три или четыре подвижныхъ универсальныхъ элеватора-крана системы «Brown Haistings» и еще два углепрокидывателя. При этомъ необходимо, чтобы углепрокидыватели были приспособлены для полувагоновъ съ подъемною силою до 1,800 пудовъ включительно. Для законченности этой мѣры слѣдовало бы, чтобы и Екатерининская желѣзная дорога заблаговременно озабочилась подготовкою соответствующаго предполагаемымъ углепрокидывателямъ подвижнаго состава. Это будетъ для нея тѣмъ легче исполнить, что имѣющіеся уже у нея Пульмановскіе полувагоны подъемной силою въ 1,800 пуд. очень легко и безъ особыхъ затратъ могутъ быть приспособлены къ углепрокидывателямъ и тогда эти полувагоны, нынѣ столь непопулярные, пайдуть себѣ надлежащее примѣненіе при массовыхъ перевозкахъ въ портъ».

«Третья важнѣйшая нужда Мариупольскаго порта это снабженіе его сильнымъ ледаколомъ».

Далѣе Съѣздъ указывалъ на необходимость выдѣленія хлѣбнаго экспорта въ Мариупольскомъ портѣ въ особую гавань, воспользовавшись для этой цѣли Восточнымъ моломъ и прилегающею къ нему портовой территоріей. Кромѣ того признавалось необходимымъ, дабы неотложно было приступлено къ устройству новаго восточнаго бассейна порта, намѣченнаго еще покойнымъ строителемъ порта инженеромъ Лисовскимъ, съ тѣмъ, чтобы этотъ бассейнъ былъ отведенъ подъ специальную погрузку хлѣба въ суда съ устройствомъ при немъ отдѣльной территоріи и складочныхъ помѣщеній.

Всѣ эти свои пожеланія Съѣздъ формулировалъ въ видѣ ходатайствъ о Мариупольскомъ портѣ:

1) Продолжать углубленіе Мариупольскаго порта и входнаго въ портъ морскаго канала до глубины въ 24 фута.

2) Углубить Керчь-Еникальскій каналъ до глубины въ 26 футъ.

3) Установить въ Мариупольскомъ портѣ перегрузочные механизмы по типу Броунъ-Гойстингсъ и два углепрокидывателя по 1,800 пуд. грузо-подъемности.

4) Приобрѣсти для Мариупольскаго порта ледаколь.

5) Устроить въ Мариупольскомъ портѣ сухой докъ для осмотра и окраски подводной части судовъ.

6) Устроить въ портѣ отдѣльный бассейнъ для погрузки въ суда хлѣба.

Всѣ эти ходатайства были затѣмъ повторены и въ 1904 г. XXVIII Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи, причемъ къ нимъ было добавлено еще слѣдующее ходатайство:

7) Принять мѣры къ полному использованию имѣющихся въ Мариупольскомъ портѣ углепрокидывателей, для чего увеличить паркъ приспособленныхъ къ нимъ полувагоновъ.

Относительно удовлетворенія этого послѣдняго ходатайства Отдѣлъ Торговыхъ Портовъ уже вошелъ въ сношеніе съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Необходимость улучшения Мариупольскаго порта признавалась и Главнымъ Управленіемъ Торговаго Мореплаванія и Портовъ, которое въ своемъ программномъ представленіи въ Государственный Совѣтъ въ октябрѣ 1903 г. намѣчало въ 1-ю очередь работъ для Мариупольскаго порта:

1) устройство новой гавани глубиною 18 ф. для хлѣбныхъ и другихъ грузовъ	1.400.000 р.
2) приобрѣтеніе для порта парохода-ледокола	175.000 »
3) оборудованіе порта перегрузочными приспособленіями	125.000 »
Итого	1.700.000 р.

и во вторую очередь работъ:

4) углубленіе до 24 футъ Мариупольскаго порта и подходаго къ нему канала	1.530.000 р.
--	--------------

Наконецъ, послѣднія по времени предположенія по улучшенію Мариупольскаго порта содержитъ записка инженера К. В. Щука «О Мариупольскомъ портѣ», который признаетъ необходимымъ произвести нижеслѣдующія работы по улучшенію порта:

1) Углубить Мариупольскій портъ и Керчь-Еникальскій каналъ до 21 фута съ тѣмъ, дабы въ послѣдствіи довести глубину порта до 24 футъ.

2) Устроить эстакады для погрузки угля.

3) Устроить отдѣльную гавань для хлѣбныхъ грузовъ по проекту инженера Лисовскаго.

4) Приобрѣсти плавучій докъ.

5) Приобрѣсти ледоколъ.

6) Установить въ портѣ баканы и створные знаки и провести водопроводъ.

Затѣмъ по отношенію къ порту въ р. Кальміусь является безусловно необходимымъ по мнѣнію инженера Щука:

1) Усилить профиль существующей набережной.

2) Соединить портъ рельсовымъ путемъ со станціею Екатерининской желѣзной дороги и оборудовать портъ рельсовыми путями.

3) Построить въ портѣ рядъ амбаровъ параллельно набережной, сдѣлавъ ихъ доступными какъ для подводъ, такъ и для вагоновъ.

4) Приспособить ковшъ для пассажирскаго движенія, увеличить его водную площадь.

Всѣ эти работы обойдутся не свыше 300.000 р. за исключеніемъ землечерпательныхъ работъ.

Переходя къ оцѣнкѣ перечисленныхъ предположеній, нельзя не отмѣтить ихъ полнѣйшее соглашеніе между собою; вся разниа выражается исключительно въ порядкѣ производства работъ и въ нѣкоторыхъ совершенно несущественныхъ деталяхъ.

По нашему мнѣнію, вполне согласному съ ходатайствами Съѣзда, важнѣйшая потребность Мариупольскаго порта есть углубленіе его бассейна по крайней мѣрѣ до 24 футъ. Безъ такого углубленія не можетъ быть ни малѣйшей рѣчи о твердой поставкѣ заграничнаго отпуска угля, что мы показали уже въ очеркѣ, посвященномъ каботажной торговлѣ на Азовскомъ морѣ. Далѣе, весьма серьезное значеніе имѣетъ устройство специальной хлѣбной гавани въ портѣ, но мы безусловно высказываемся за устройство таковой гавани глубиною въ 24 фута, вмѣсто предполагаемыхъ 18-ти. Строить въ настоящее время 18-ти футовую хлѣбную гавань по нашему мнѣнію даже неэкономично, ибо послѣдняя не въ состояніи будетъ отвлекъ хлѣбные грузы отъ порта въ р. Кальміусь, и такимъ образомъ для однихъ и тѣхъ же цѣлей придется содержать и улучшать въ одномъ торговомъ пунктѣ два отдѣльныхъ порта. Высказываясь безусловно за устройство глубокой хлѣбной гавани, мы полагаемъ однако не считать эту работу безусловно необходимой въ первую же очередь, ибо хлѣбный экспортъ Мариупольскаго порта не настолько великъ, дабы съ устройствомъ новой угольной гавани въ старомъ портѣ не осталось мѣста для его помѣщенія. Такъ, въ 1903 г. вывозъ хлѣба въ Мариупольскомъ портѣ у Зинцевой балки не превысилъ 8,000,000 пудовъ, а для такого вывоза достаточно $\frac{8.000.000}{60.000} = 150$ саж. причальной линіи, и потому на первое время, если даже хлѣбный грузъ нельзя помѣстить по линіи существующихъ набережныхъ, то, во всякомъ случаѣ, экономичнѣе построить для него въ бассейнѣ порта каменный, одѣтый набережными, пирсъ.

Переходя затѣмъ къ установкѣ въ портѣ перегрузочныхъ приспособленій, нельзя не признать этотъ вопросъ, по крайней мѣрѣ, по отношенію къ системѣ таковыхъ приспособленій, недостаточно выясненнымъ. Такъ инженеръ Щука предлагаетъ построить три угольныя эстакады стоимостью каждая въ 72.000 р. изъ коихъ одна уже разрѣшена къ постройкѣ. Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи наставляетъ на аппаратахъ Браунъ-Гойстингъ и на углепрокидывателяхъ подъ полувагоны до 4,800 пуд. грузоподъемности. Въ защиту аппаратовъ Брауна одинъ изъ членовъ Съѣзда инженеръ Путей Сообщенія Гаевскій высказывалъ, между прочимъ, слѣдующія соображенія: «въ Мариуполѣ самое главное неудобство заключается въ томъ, что линія причала имѣетъ ограниченное мѣсто,

между тѣмъ какъ территория порта довольно велика, а при такихъ условіяхъ приспособленія Брауна наилучшія, ибо ихъ можно передвигать куда угодно и обслуживать ими значительную площадь вглубь отъ причальной линіи».

Намъ кажется, что Съездъ ставитъ вопросъ о приобрѣтеніи перегруженных приспособленій для Маріупольскаго порта слишкомъ широко; три аппарата Брауна и два углепрокидывателя по 1,800 пуд. грузо-подъемности—это значительно превосходитъ дѣйствительную потребность. Намъ кажется, что первоначально необходимо обратить вниманіе на болѣе полное использование существующихъ устройствъ, а потомъ уже устанавливать новыя. Какъ мы показали выше, при дневной и ночной работѣ, два углепрокидывателя въ Маріупольскомъ портѣ могутъ пропустить 24 милліона пудовъ угля, эстакада при 12 часовой грузкѣ 9 милл. пудовъ, а при ночной работѣ по всеѣмъ вѣроятіямъ не менѣе 14 милл. пудовъ, а всего 38 милл. пудовъ, т. е. болѣе существующаго грузооборота. При такихъ условіяхъ ставить еще новыя углепрокидыватели или же эстакады нѣтъ никакихъ основаній, тѣмъ болѣе, что вторая эстакада уже будетъ строиться.

Въ виду изложеннаго, мы полагаемъ въ первую очередь лишь озаботиться болѣе совершеннымъ использованием существующихъ аппаратовъ, прибѣгнувъ къ ночной работѣ и пожалуй для использованія удаленныхъ участковъ установить одинъ или два крана Брауна, устройство же всѣхъ остальныхъ перегруженных приспособленій отнести ко второй очереди работъ, когда въ нихъ явится дѣйствительная потребность.

Затѣмъ, что касается приобрѣтенія ледокола, плавучаго дока, устройства водопровода и пр., то расходы эти безусловно необходимы въ первую же очередь работъ. Такимъ образомъ, мы предлагаемъ по отношенію къ Маріупольскому порту слѣдующій порядокъ производства работъ:

1) первая очередь:	
а) углубленіе порта и канала до 24-хъ футъ, на сумму	1.530.000 р. *)
б) приобрѣтеніе ледокола	175.000 » *)
в) приобрѣтеніе плавучаго дока	280.000 » **)
Итого	1.985.000 р.

Всѣ же остальные работы отнести ко второй очереди.

Относительно же улучшеній порта въ р. Кальміусь, то, за исключеніемъ оборудованія для пассажирскаго движенія ковша, всѣ намѣчennыя инженеромъ Щука работы весьма желательны, но стоимость этихъ работъ столь не велика, что казалось бы возможно произвести ихъ постепенно за счетъ спеціальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ, безъ всякаго пособія со стороны Государственнаго Казначейства.

*) Цѣна, данная инженеромъ Щука.

**) Представленіе въ Государственный Совѣтъ въ октябрѣ 1903 г.

Таганрогскій портъ. Перспективы улучшенія Таганрогскаго порта мы уже отчасти затронули въ предыдущихъ очеркахъ, причемъ высказались за безусловную необходимость сооруженія глубоководнаго хлѣбнаго порта на востокѣ Азовскаго моря, лучше всего въ Ростовѣ и Таганрогѣ одновременно, а для составленія проекта такого порта, мы полагали необходимымъ немедленно же приступить къ подробнымъ, всестороннимъ изысканіямъ. Поэтому въ настоящемъ очеркѣ мы воздержимся отъ установленія какихъ либо, по нашему мнѣнію, палліативныхъ мѣропріятій по частичному улучшенію, какъ Таганрогскаго, такъ ниже и Ростовскаго портовъ и дадимъ лишь перечень различныхъ существующихъ предположеній по ихъ расширенію и развитію.

Печатная анонимная брошюра 1879 г., касающаяся улучшенія Ростовскаго и Таганрогскаго портовъ, рисуешь слѣдующее положеніе вопроса въ разсматриваемое авторомъ время. По свѣдѣніямъ 1878 г. отпускъ обоихъ портовъ достигалъ 64,000,000 пуд. Къ старой Таганрогской гавани могли подходить суда лишь съ осадкой въ 8 ф., а къ Ростовскому порту не болѣе 6 футъ. Заграничныя суда останавливались на рейдѣ и принимали грузы съ мелкихъ каботажныхъ баржъ. Осадка большинства заграничныхъ пароходовъ не превосходила 16—18 футъ. При такихъ условіяхъ углубленіе Керченскаго канала до 19 футъ, имѣвшее мѣсто въ это время, вполнѣ естественно, какъ это заявляетъ авторъ, уничтожило часть накладныхъ расходовъ, причемъ цѣна на пшеницу разомъ повысилась во всѣхъ Азовскихъ портахъ, достигнувъ размѣра Балтійскихъ цѣвъ. Но уже тогда, на особой Комиссіи въ Таганрогѣ, подъ предѣтельствомъ автора брошюры, мѣстное купечество высказалось за безусловную необходимость дальнѣйшаго углубленія Керчь-Еникальскаго канала до 24 футъ, при каковомъ условіи, по мнѣнію купечества, возможно было бы ожидать пониженія фрахта на 5 шиллинговъ съ тонны или 40 к. съ четверти. Интересно, что въ такой же цифрѣ опредѣляетъ для того же времени пониженіе фрахта и бывший Ростовскій Городской Голова Кривошеинъ, но лишь при условіи устройства глубокаго порта въ Таганрогѣ или Ростовѣ, что много вѣроятнѣе.

Далѣе авторъ брошюры указываетъ, что для усиленія отпуски изъ Ростова и Таганрога необходимо стремиться къ уменьшенію накладныхъ расходовъ по доставкѣ грузовъ съ пристаней на рейдѣ, съ каковою цѣлью желательно провести отъ Таганрогской гавани до рейда открытый каналъ въ 18 футъ глубины и 30 саж. ширины длиною около 38 верстъ. Стоимость такого канала исчислена авторомъ примѣрно въ 3.420.000 р. Далѣе авторъ приводитъ полный примѣрный расчетъ устройства Таганрогскаго порта, въ настоящее время уже отчасти осуществленный и не представляющій особаго интереса. Общая стоимость работъ опредѣлена въ 6.500.000 р., для осуществленія проекта предполагалось заключить заемъ, гарантированный портовыми сборами въ размѣрѣ 2½ к. съ пуда съ грузовъ по внѣшней торговлѣ и 1¼ к. съ каботажныхъ грузовъ, слѣдующихъ каналомъ.

Въ 1901 г. Таганрогское Городское Управление обратилось съ ходатайствомъ въ Комитетъ по портовымъ дѣламъ объ устройствѣ глубокаго морского порта въ Таганрогѣ, основывая свои предположенія на слѣдующихъ данныхъ:

Вполнѣ совершенное устройство и оборудованіе каботажнаго порта въ Таганрогѣ не принесло бы существенной выгоды ни виѣшней, ни внутренней торговлѣ, ибо не въ состояніи было бы уменьшить накладныхъ расходовъ на морскую перевозку, обусловленныхъ, главнымъ образомъ, недостаточною глубиною въ портѣ. Въ ряду потерь для земледѣлія и торговли всего Приазовскаго края первое мѣсто занимаетъ непостоянство фрахта каботажныхъ судовъ отъ берега до рейда, колеблющагося отъ 1 до 4 к. съ пуда, что даетъ спекущикамъ хлѣба возможность устанавливать произвольныя на него цѣны, въ ущербъ производителямъ. Затѣмъ слѣдуютъ: немѣрное размноженіе посредниковъ, услуги которыхъ падаютъ на цѣну хлѣба; дороговизна заграничныхъ фрахтовъ; опасность морскихъ перегрузовъ для нѣкоторыхъ предметовъ, необходимыхъ для края, напримѣръ, земледѣльческихъ машинъ, привозимыхъ въ настоящее время по необходимости изъ Балтійскихъ портовъ; невозможность вывоза моремъ нѣкоторыхъ произведеній края, наприм., овецъ и рогатаго скота.

На основаніи изложенныхъ соображеній, Таганрогское Городское Управление ходатайствовало о сооруженіи въ Таганрогѣ порта по проекту инженера Жаринцева. Въ 1903 г. Главное Управление Торговаго Мореплаванія и Портовъ въ своемъ програмномъ представленіи въ Государственный Советъ полагало ограничиться по отношенію къ Таганрогскому порту въ первую очередь работъ лишь расширеніемъ каботажнаго порта, причемъ были намѣчены нижеслѣдующія работы: 1) постройка набережныхъ въ ремонтномъ бассейнѣ, 2) постройка новаго бассейна и 3) углубленіе порта и подходаго канала до 15 футъ, всего на сумму въ 2.050.000 р.

Въ 1904 г. Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи признавалъ устройство глубокаго порта въ Таганрогѣ весьма желательнымъ и для интересовъ горной промышленности, но никакихъ мотивовъ въ пользу высказаннаго положенія не привелъ.

Наконецъ послѣднимъ по времени предположеніемъ объ улучшеніи Таганрогскаго порта является записка инженера Соболева.

Улучшенія Таганрогскаго порта, предлагаемыя инженеромъ Соболевымъ, настолько интересны, что мы позволимъ себѣ нѣсколько подробнѣе остановиться на нихъ.

Разсматривая Таганрогъ, какъ портъ исключительно каботажный, инженеръ Соболевъ предлагаетъ слѣдующую программу его улучшения:

1) углубленіе порта и подходаго къ нему канала до глубины 15 футъ;

2) для возможности сдать въ аренду подъ постройку амбаровъ часть ремонтнаго бассейна необходимо устроить здѣсь причальную линію, помощью

выступающих пирсовъ и расширить существующій здѣсь 11 саж. входъ въ ремонтный бассейнъ со стороны моря до 22 саж.;

и 3) устроить въ ремонтномъ бассейнѣ Мортоновъ эллингъ.

Защипая идею постоянного каботажнаго порта для Таганрога, инженеръ Соболевъ въ видѣ доказательства высказываетъ слѣдующія положенія: «относительно Таганрогскаго и всѣхъ другихъ менѣе значительныхъ рейдовъ Азовскаго моря составилось, при всѣхъ обсужденияхъ объ улучшеніи Азовскихъ портовъ, заранѣе уже предвзятое неблагоприятное мнѣніе, какъ о такихъ мѣстахъ стоянки и грузки большихъ судовъ, гдѣ имѣются только одни неудобства и недостатки, сопровождающиеся, будто-бы, только излишними громадными накладными расходами. На самомъ дѣлѣ, напри- мѣръ, на Таганрогскомъ рейдѣ, находящемся въ узкомъ заливѣ, гдѣ оба берега видны невооруженнымъ глазомъ, не развивается значительнаго волненія, а потому стоянка здѣсь довольно спокойна. Не отрицая, все-таки, нѣкоторыхъ неудобствъ открытыхъ рейдовъ, въ то же время относительно Таганрогскаго рейда можно сказать, что онъ имѣетъ незамѣнимыя удобства по своей быстротѣ погрузки, и эта быстрота можетъ быть еще больше увеличиваема, такъ какъ фронтъ перегрузочныхъ работъ можетъ увеличиваться по желанію».

Далѣе, переходя къ оцѣнкѣ проекта глубокихъ каналовъ, инженеръ Соболевъ замѣчаетъ, «что громадность единовременныхъ затратъ и совершенная неопредѣленность будущихъ расходовъ по поддержанію ихъ отъ заносовъ, по постоянному обозначенію такихъ каналовъ и невыясненнаго въ этихъ проектахъ вліянія быстрыхъ пониженій горизонта воды отъ вѣтровъ, все это едва ли окупится предполагаемыми будущими экономическими удобствами грузки у набережныхъ Ростова и Таганрога».

Всѣ эти соображенія инженера Соболева основаны очевидно на недоразумѣніи. Невыгодность погрузки на рейдахъ, какъ мы неоднократно указывали выше, состоитъ, главнымъ образомъ, не въ опасной стоянкѣ пароходовъ, а въ закрѣпленіи такихъ излишнихъ накладныхъ расходовъ, какъ рейдовый фрахтъ. Фрахтъ этотъ, лежась прибавочной цѣной на хлѣбъ, обезцѣниваетъ его и затрудняетъ ему свободную конкуренцію на мировомъ рынкѣ. Далѣе, утвержденіе инженера Соболева, что Таганрогскій рейдъ имѣетъ преимущество передъ благоустроенными портами въ быстротѣ погрузки, также ошибочно. Оцѣнивать абсолютную быстроту погрузки мы не въ состояніи, ибо при такихъ условіяхъ сужденія будутъ всецѣло субъективныя, что кажется одному быстрымъ, то другому можетъ показаться медленнымъ. Поэтому оцѣнка быстроты погрузки должна быть сдѣлана лишь по сравненію съ другими портами. За отсутствіемъ статистическихъ данныхъ мы не въ состояніи сравнивать времени погрузки, но за то мы имѣемъ возможность сравнить производныя отъ времени. Дѣйствительно, скорость производства грузовыхъ операцій отражается почти исключительно на быстротѣ оборота пароходовъ, а послѣднее получаетъ свою оцѣнку въ

фрахтахъ. Такимъ образомъ, можно сказать напередъ, что въ тѣхъ портахъ, гдѣ скорость погрузки выше, фрахты будутъ ниже, при условіи сохраненія всѣхъ прочихъ условій, влияющихъ на фрахты одинаково. Сравнимъ теперь фрахты Таганрогскаго рейда и Чернаго моря. Какъ мы показали уже выше, фрахты на Азовскомъ морѣ дороже Черноморскихъ минимум на $1\frac{1}{2}$ к. на пудъ, но не вся эта сумма обусловлена рейдовой погрузкой; часть ея, а именно около $\frac{1}{2}$ к. *) на пудъ, вызвана мелководьемъ Керчь-Еникальскаго канала, $\frac{1}{4}$ к. на пудъ опредѣлена условіями Азовской чертеръ-партіи, по которой расходъ по рейдовой перегрузкѣ отнесенъ къ фрахту. Вычитая эти двѣ цифры изъ фрахтовой разницы, мы получимъ цифровую оцѣнку неудобствъ погрузки на Таганрогскомъ рейдѣ минимум въ $\frac{3}{4}$ к. накладного расхода на каждый вывозимый пудъ. При такихъ условіяхъ говорить о скорости погрузки не приходится.

Въ заключеніе приводятся слѣдующія данныя о размѣрахъ прибавочной цѣны на хлѣбъ, погружаемый на Таганрогскомъ рейдѣ по сравненію съ Нью-Йоркскимъ портомъ, какъ въ настоящее время, такъ и при условіи совершеннаго оборудованія Таганрогскаго порта, но только для цѣлей каботажныхъ, т. е. при условіи рейдовой погрузки хлѣба:

1) накладной расходъ въ Нью-Йоркскомъ портѣ на пудъ пшеницы по принятой нами схемѣ при желѣзнодорожной доставкѣ . $1\frac{1}{6}$ к. **)	
2) фрахтъ до Лондона на пудъ	$4\frac{7}{8}$ в ***)
<hr/>	
Итого	$5\frac{11}{16}$ к.

или, за округленіемъ, 6 к. на пудъ.

Тотъ же расходъ въ настоящее время для Таганрогскаго порта составитъ:

1) накладной расходъ въ портѣ на 1 пудъ пшеницы, по принятой схемѣ, при желѣзно-дорожн. доставкѣ	$5\frac{7}{16}$ к.
2) фрахтъ на Лондонъ на пудъ въ среднемъ	11 »
<hr/>	
Итого	$16\frac{7}{16}$ к.

т. е. мы недобираемъ ежегодно, благодаря неблагоустройству Таганрогскаго порта, колоссальную сумму въ 10 к. на пудъ.

Предположимъ теперь, что мы привели Таганрогскій портъ въ идеальное для каботажныхъ портовъ состояніе и посмотримъ, сколько будемъ недобирать мы тогда на хлѣбъ по сравненію съ Нью-Йоркомъ:

1) накладной расходъ, + рейдовый фрахтъ въ идеальномъ каботажномъ Таганрогскомъ портѣ $1\frac{1}{16} + 1\frac{1}{16}$	3 к.
---	------

*) Точная цифра 0,4 к. на пудъ. См. расчетъ Комиссін Генералъ-Маіора Клокачева.

**) Расходъ этотъ складается изъ слѣдующихъ цифръ: погрузка въ элеваторъ $\frac{1}{8}$ к., храненіе въ элеваторѣ $\frac{1}{8}$ к. и выгрузка $\frac{1}{8}$ к., итого $1\frac{1}{8}$ к. съ пуда. А. П. Субботинъ даетъ для Нью-Йорка и другихъ американскихъ портовъ накладной расходъ 1 к. на пудъ и рѣдко $1\frac{1}{4}$ к.

***) По даннымъ А. А. Радцага и многихъ другихъ.

2) фрахтъ на Лондонъ при условіи углубленія Керчь-Еникальскаго канала	10 ¹ / ₂ к.
Итого	13 ¹ / ₂ к.

т. е. недоборъ составитъ свыше 7 к. на пудъ.

Необходимо замѣтить, что невыгоды положенія нашего сельскаго хозяйства на мировомъ рынкѣ еще увеличиваются потому, что наши желѣзнодорожные тарифы выше американскихъ. Такъ, напримѣръ, по даннымъ А. А. Радцига въ 1902 году перевозка пшеницы изъ Атчисона черезъ С.-Луи въ Нью-Йоркъ составляла 21 к. съ пуда, а на остальные хлѣба 18,9 к.; у насъ же на подобномъ разстояніи тарифъ составляетъ 26,89 к.

Изъ С.-Поля въ Нью-Йоркъ черезъ Чикаго въ 1902 году тарифъ былъ 18,4 к. за пудъ; у насъ же на этомъ разстояніи взымается 28,19 к.

Неудивительно поэтому, что возможность конкурировать для насъ обусловливается пониженіемъ цѣны на хлѣбъ и, тѣмъ самымъ, задержкою въ развитіи нашего земледѣлія.

Такъ напримѣръ, экспортныя цѣны на пшеницу въ Нью-Йоркѣ и Азовскихъ портахъ были въ среднемъ:

въ 1892 г. въ Ростовѣ 85 ¹ / ₄ к. *)	за пудъ, въ Нью-Йоркѣ 107 к. (**)
» 1893 » » » 59 ¹ / ₄ к. *)	» » » 87 » (**)
» 1894 » » » 54 » *)	» » » 72 » (**)

Еще значительнѣе эта разница въ мѣстахъ производства хлѣба, и, по заявленію А. А. Радцига ***) , американцы выручаютъ за пшеницу на мѣстахъ производства 70—95 к. за пудъ, а мы только 39—46 к. Намъ кажется, что приведенныя цифры лучше всякаго разсужденія иллюстрируютъ необходимость имѣть у насъ глубокіе порты для вывоза хлѣба.

Что касается затѣмъ заявленія инженера Соболева, что расходы на устройство глубокаго порта въ Таганрогѣ экономически не оправдаются, то опроверженіе этого мнѣнія приведено выше.

Придерживаясь нашей точки зрѣнія, нельзя не признать, что дальнѣйшее улучшеніе каботажнаго порта въ Таганрогѣ въ настоящее время бесполезно, за исключеніемъ развѣ его оборудованія, ибо портъ этотъ можетъ исполнѣ удовлетворить мѣстное каботажное движеніе, замѣнить же собою глубоководный портъ ни въ какомъ случаѣ онъ не можетъ.

Ростовскій и Нахичеванскій на Дону порты. Въ этомъ очеркѣ мы коснемся лишь улучшенія Ростовскаго на Дону порта, по программѣ, разработанной Комиссіей Генераль-Маіора Иванова безъ всякаго критическаго къ ней отношенія, по причинамъ, изложеннымъ уже нами выше. Комиссія

*) Производительныя силы Россіи Отд. 1 стран. 6.

**) А. А. Радцигъ «Производство и потребление пшеницы на всемъ свѣтѣ».

***) Наши хлѣбные тарифы. С.-Петербургскіе Вѣдомости 24 августа 1901 года статья А. А. Радцига.

эта задала въ г. Ростовѣ на Дону лѣтомъ 1901 г., причѣмъ выработала нижеслѣдующую программу работъ по улучшенію порта:

1) постройка новой набережной:

а) продолженіе строящейся набережной на 653 саж. отъ Богатынскаго спуска вверхъ по теченію до набережной города Нахичевани стоимостью 880.000 р.

б) устройство коллектора на этой части набережной до границы Нахичевани 148.750 »

а всего на устройство новой набережной съ техническимъ надзоромъ и непредвидѣнными расходами 1.135.000 »

2) Оборудование строящейся набережной:

а) портовый водопроводъ 100.000 »

б) пожарныя приспособленія 10.000 »

в) освѣщеніе портовой территоріи керосино-калиль-ными фонарями 20.000 »

г) приемный покой для рабочихъ 20.000 »

д) столовая и чайная для рабочихъ 15.000 »

е) кухни для судорабочихъ 3.000 »

ж) 10 отхожихъ мѣстъ для рабочихъ 15.000 »

з) окончаніе коллектора 75.000 »

258.000 »

и) техническій надзоръ и непредвидѣнные расходы 25.800 »

к) приобрѣтеніе 3-хъ крановъ 65.000 »

Итого 348.800 р.

Всего же, за округленіемъ, 1.485.000 р.

Кромѣ того въ Нахичеванской части порта Комиссія признала необходимымъ углубить протокъ передъ набережной до 17¹/₂ футъ.

Часть изъ этихъ работъ уже назначена къ выполненію, другія же, какъ, напримѣръ, по оборудованію порта, могутъ быть выполнены за счетъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ. Затѣмъ, что касается устройства новыхъ набережныхъ, то вопросъ этотъ необходимо поставить въ связи съ вопросомъ объ устройствѣ въ Ростовѣ глубокаго порта.

Кромѣ указанныхъ устройствъ, Комиссія Генералъ-Маіора Иванова намѣтила и вторую очередь работъ по улучшенію Ростово-Нахичеванскаго порта, а именно:

1) устройство зимовочной гавани 400.000 р. —

2) устройство нефтяной гавани 72.567 » 82 в.

3) замѣну двухъ наплавныхъ мостовъ въ г.г. Ростовѣ и Нахичевани однимъ, расположеннымъ на общей границѣ обоихъ городовъ, а также переустройство существующаго желѣзнодорожнаго моста.

Въ настоящее время мы считаемъ невозможнымъ входить въ оцѣнку всѣхъ этихъ предположеній, такъ какъ осуществленіе ихъ безусловно нахо-

дятся въ зависимости отъ того или иного расположенія будущаго Ростово-Таганрогскаго глубокаго порта, полный проектъ котораго можетъ быть составленъ лишь послѣ всестороннихъ детальныхъ изысканій.

Мелкіе порты южнаго побережья Таганрогскаго залива. Предположенія объ улучшеніи этихъ портовъ, равнымъ образомъ какъ и всѣ данныя о настоящемъ ихъ состояніи, имѣются въ единственной, посвященной этому предмету, запискѣ инженера Сарандиаки. По мнѣнію послѣдняго, задачи улучшенія этихъ пунктовъ должны состоять въ углубленіи одного или двухъ изъ нихъ до 9 футовъ, такъ, чтобы баржа, доставляющая зерно на Таганрогскіи рейдъ, могла принимать грузъ непосредственно съ пристани. При этомъ, по мнѣнію инженера Сарандиаки, накладные расходы сократятся на $2\frac{1}{2}$ —3 к. на пудъ, а на весь грузооборотъ побережья въ 90.000 р. ежегодно.

Для выясненія техническихъ условій землечерпанія въ указанныхъ мѣстахъ, въ 1901 г. Министерствомъ Путей Сообщенія были произведены изысканія у Чумбурекской косы.

Ейскій портъ. Въ настоящее время въ Ейскѣ уже строится каботажный портъ и до окончанія его постройки нѣтъ возможности намѣтить дальнѣйшую программу его улучшенія.

Ахтарскій портъ. Задача улучшенія Ахтарскаго порта должна состоять въ устройствѣ здѣсь каботажнаго 12—15-ти футоваго порта, съ каковою цѣлью необходимо предварительно произвести здѣсь изысканія.

Темрюжскій портъ. Работы по устройству каботажнаго порта въ Темрюкѣ уже разрѣшены Государственнымъ Совѣтомъ въ текущемъ 1904 г. и до окончанія работъ невозможно намѣтить программу его дальнѣйшаго развитія.

Заключеніе.

Намѣчая общую программу улучшенія Азовскихъ портовъ, нельзя не считаться съ тѣми естественными границами, въ предѣлахъ которыхъ исторически осѣла торговля Азовскаго побережья. Принаравливаясь къ направленію торговаго движенія и должны создаваться и улучшаться Азовскіе порты, а не возникать въ случайныхъ пунктахъ съ расчетомъ искусственно, путемъ административныхъ мѣропріятій, привлекать къ себѣ торговлю. А такихъ естественныхъ торговыхъ районовъ мы можемъ уловить на Азовскомъ морѣ два: хлѣбный на востокъ и горнопромышленный у г. Маріуполя. Кромѣ того еще въ эмбрионѣ вырисовывается второй хлѣбный районъ на юго-западъ Азовскаго моря. Оба эти крупные рынки должны имѣть свои глубокіе порты, ибо только въ такомъ случаѣ, какъ мы это

неоднократно доказывали, возможно разсчитывать на широкое развитіе всего обслуживаемаго рынками край. Ошибочно было бы предполагать возможность соединенія обоихъ вывозовъ въ одномъ портѣ и потому мы считаемъ несостоятельною идею одного глубокаго порта для всего Азовскаго моря, гдѣ бы онъ ни былъ расположенъ, и полагаемъ самую насущною задачею Азовскаго моря устройство глубокихъ портовъ въ Мариуполѣ и Ростово-Таганрогѣ, вмѣстѣ съ вызываемымъ послѣдними углубленіемъ Керчь-Еникальскаго канала.

Общая сумма затратъ при этомъ выразится на всѣ порты Азовскаго моря:

1) углубленіе до 26 футъ Керчь-Еникальскаго морскаго канала не болѣе	1.500.000 р. *)
2) устройство въ Керчи порта, глубиною въ 24 ф. по идеѣ Бернера и Будиловскаго не болѣе	3.000.000 »
3) устройство каботажнаго порта въ Генчическѣ	300.000 »
4) улучшеніе Бердинскаго порта	420.000 »
5) углубленіе Мариупольскаго порта до 24 футъ, пріобрѣтеніе ледокола и плавучаго дока около	2.000.000 » **)
6) сооруженіе глубокаго порта въ Ростовѣ и Таганрогѣ по идеѣ Лохтина около	25.000.000 »
7) улучшеніе второстепенныхъ Азовскихъ портовъ не болѣе	2.000.000 »
<hr/>	
Итого	34.220.000 р.

Сумма эта примѣнительно ко всему Азовскому морю не велика, въ особенности, если сравнить ее съ затратами на сооруженіе большихъ европейскихъ портовъ.

Морскіе каналы, соединяющіе Азовское и Каспійское моря.

Мысль человѣческая время отъ времени любитъ останавливаться на какихъ нибудь крупныхъ проектахъ и предположеніяхъ, которые поражаютъ воображеніе своими грандіозными размѣрами и осуществленіе которыхъ рисуетъ увлекательныя перспективы въ будущемъ. Зачастую проекты эти не идутъ дальше эффектныхъ общихъ мѣстъ и фантастическихъ расчетовъ. Въ этомъ смыслѣ соединеніе Каспійскаго моря съ Азовскимъ еще въ отдаленныя времена давало богатую пищу всякимъ предположеніямъ. Такъ, еще Селевкъ Никаторъ, овладѣвшій послѣ смерти Александра Великаго частью его царства отъ Геллеспонта до Индіи, предполагалъ, по словамъ Плинія, соединить Черное море съ Каспійскимъ. Позднѣе знаменитый

*) Записка адмирала П. И. Небогатова, П. В. Пезя и К. Я. Загорскаго.

**) Представленіе въ Государственный Совѣтъ въ октябрѣ 1903 г.

визирь султана Селима II, Магометъ Соколли, въ шестидесятихъ годахъ XVI столѣтія не только имѣлъ ту же мысль, но и приступилъ къ ея исполненію съ цѣлью завоеванія Астрахани, а затѣмъ—и всего ниже-волжскаго бассейна. Слѣды этихъ работъ сохранились еще до сего времени на водораздѣлѣ между Волгой и Дономъ у г. Камышина.

Затѣмъ, вопросъ этотъ интересовалъ Петра Великаго, по порученію котораго англійскій инженеръ Пери приступилъ уже къ работамъ, отъ которыхъ также остались слѣды въ видѣ канала около 3 верстѣ длиною. При Екатеринѣ II продолжать эти работы было поручено академику Ловицу, убитому во время производства ихъ Пугачевымъ.

Наконѣцъ, въ прошломъ столѣтіи вопросъ этотъ, благодаря сочувственному къ нему отношенію нашего правительства *), служилъ постояннымъ объектомъ всякихъ предложеній и ходатайствъ. Уже одинъ перечень этихъ предложеній даетъ понятіе объ ихъ многочисленности; такъ въ 1802 г. производилъ изысканія такого канала Бетанкуръ, отнесшіяся впрочемъ отрицательно къ нему; въ 1824 г. принцъ Александръ Виртенбергскій поручилъ капитану Крафту произвести изысканіе въ мѣстности между Дубовкою и Царицынымъ на Волгѣ и ст. Калачинскою по р. Дону. Составлено было нѣсколько проектовъ при длинѣ канала отъ 53 до 160 верстѣ, причѣмъ лучшимъ изъ нихъ было признано направленіе, избранное еще при Петрѣ Великомъ, слѣдующее по берегамъ Камышенки и Иловли.

Въ 1858 г. представилъ проектъ соединенія Азовскаго и Каспійскаго моря каналомъ французскій инженеръ Фришгюхъ-де-Фриустонъ. Стоимость его канала опредѣлена въ билліонъ франковъ.

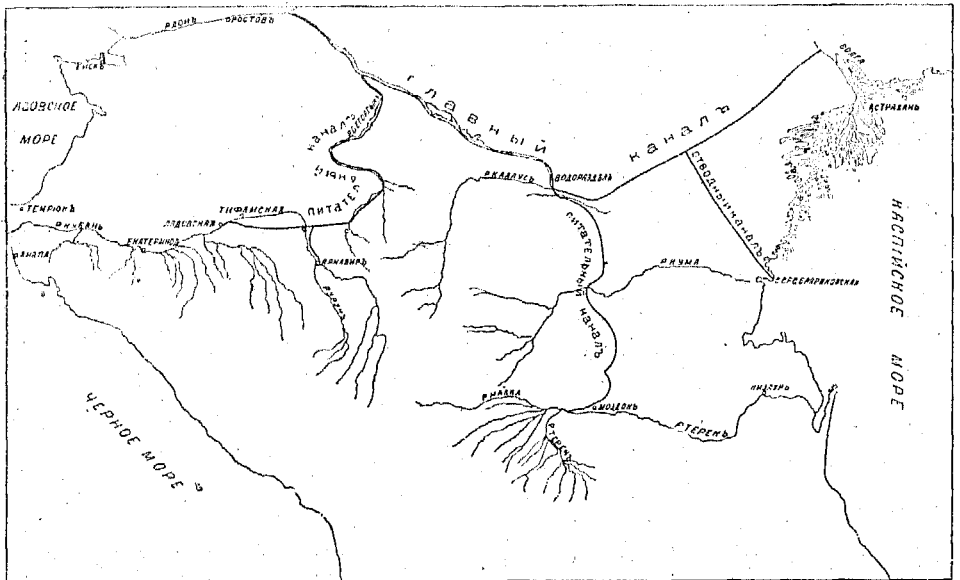
Въ 1862 г. неаполитанецъ Субботини предложилъ 5 варіантовъ прорытія морского канала между Чернымъ и Каспійскимъ морями: 2 черезъ Грузію и 3 черезъ с. Кавудъ. Проекты эти были разсмотрѣны въ 1865 г. въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія, которое признало ихъ въ техническомъ отношеніи неисполнимыми. Стоимость своего проекта г. Субботини исчислялъ отъ 585 до 910 милліоновъ франковъ.

Въ 1863 и 1864 г.г. изысканія Черноморско-Каспійскаго канала произвелъ на свой счетъ подполковникъ Блюмъ. Результаты этихъ изысканій онъ представилъ въ 1878 году въ Министерство Путей Сообщенія. По проекту Блюма предполагалось прорыть открытый Кумо-Манычскій морской каналъ съ горизонтальнымъ дномъ отъ устья р. Манычъ до нулевого берегового пункта первобытнаго Каспійскаго моря, т. е. точки, лежащей на одномъ уровнѣ съ Чернымъ моремъ. Пунктъ этотъ по свѣдѣніямъ подполковника Блюма находится въ разстояніи 100 верстѣ отъ Каспійскаго моря и отъ него водамъ канала придается естественный стокъ въ Каспійское

*) По повелѣнію Императора Николая I всѣ предложенія о соединеніи Чернаго и Каспійскаго морей должны были доводиться до свѣдѣній Его Величества.

море съ паденіемъ на всемъ протяженіи до 12 саж.; при такихъ условіяхъ, по мнѣнію автора проекта, каналъ будетъ постепенно размываться, углубляясь до болѣе твердаго первобытнаго дна, бывшаго въ этомъ мѣстѣ когда то морского пролива. Главнымъ послѣдствіемъ такого предположенія подполковникъ Блюмъ считаетъ прекращеніе вреднаго пониженія уровня Каспійскаго моря, отражающагося на образованіи Волжскаго бара, и допускаетъ даже возможность поднятія этого уровня до 3 саж. въ теченіе 32 лѣтъ. При такихъ условіяхъ море подошло бы къ самой Астрахани; кромѣ того въслѣдствіе поворота р. Дона въ Каспійское море въ Донскихъ гирлахъ образовалось бы обратное теченіе изъ Азовскаго моря въ Каспійское, что повлекло бы за собой уничтоженіе наносовъ въ гирлахъ.

Точную стоимость своего канала подполковникъ Блюмъ считаетъ возможнымъ опредѣлить лишь послѣ выполненія дополнительныхъ изысканій, причемъ высказываетъ предположеніе, что врядъ ли она превзойдетъ 40 милліоновъ рублей.



Черт. XXV.

Въ 1878 году инженеръ Даниловъ предложилъ соединить Черное и Каспійское море прѣсноводнымъ каналомъ, воспользовавшись изобиліемъ водъ р.р. Терекъ и Кубани для вывода изъ нихъ питательныхъ каналовъ къ водораздѣлу у р. Манучь, а отсюда провести судоходные каналы къ Дону у Ростова и къ Волгѣ у Астрахани, съ отвѣтвленіемъ къ Каспійскому морю у пристани Серебряковской (черт. XXV). Проектомъ этимъ, кромѣ чисто судоходныхъ цѣлей, предусматривается также и орошеніе сосѣдней степи. Общая стоимость работъ по мнѣнію инженера Данилова не превзойдетъ 76 милліоновъ рублей, между тѣмъ проектомъ предусмотрено орошеніе

400,000 десятинъ земли, цѣнность которыхъ возрастеть будто бы на 200 рублей съ десятины, а всего на 80 миллионъ рублей.

Последнее предположеніе не вполне справедливо, ибо даже въ настоящее время цѣнность земли по р. Дону у Кубани не достигаетъ 200 руб. за десятину.

Въ 1886 году по проекту инженера Данилова былъ запрошенъ отзывъ генераль-маіора Жилинскаго, который, между прочимъ, указалъ, «что проектъ касательно орошенія составленъ въ очень общихъ чертахъ, дающихъ лишь весьма приблизительное понятіе объ объемѣ работъ и слѣдовательно ихъ стоимости. По составленіи полного проекта во всѣхъ подробностяхъ, несомнѣнно выяснится потребность въ гораздо болѣе значительныхъ затратахъ, чѣмъ предполагаемая инженеромъ Даниловымъ; что же касается до соединительнаго судоходнаго канала между Каспійскимъ и Азовскимъ морями, то таковой нельзя не признать весьма возможнымъ и остается пожелать, чтобы такое важное предпріятіе могло осуществиться».

Въ технической бесѣдѣ 17 февраля 1882 года инженеръ М. П. Герсевановъ, отзываясь одобрительно о проектѣ Данилова, между прочимъ, обратилъ вниманіе на то, что при осуществленіи питательнаго канала Терекъ-Мапычъ будутъ устранены послѣдствія опустошительныхъ наводненій р. Терека въ низовьяхъ, вслѣдствіе которыхъ приходится поддерживать изъ года въ годъ береговья дамбы, служащая огражденіемъ прибрежной полосы.

Въ 1896 году инженеръ Реевскій прочелъ въ Донскомъ отдѣленіи Императорскаго Русскаго Техническаго Общества докладъ, посвященный судоходному каналу между Волгою и Дономъ по проекту инженера Леона Дрю, составленному по порученію Франко-Русскаго товарищества для изысканій Волго-Донскаго канала.

По мнѣнію инженера Дрю на одно изъ прежде помѣченныхъ направленій канала не можетъ быть признано удобнымъ, такъ какъ почти всѣ они поднимаются на высоту отъ 135—160 метровъ надъ уровнемъ Волги и пересѣкаютъ многія рѣки и Грязе-Царицынскую желѣзную дорогу. Поэтому авторъ проекта предлагаетъ свое направленіе по ложинѣ «Прудовая» на склонѣ къ Волгѣ и по долинамъ рѣчекъ «Ягодной», «Караватки» въ тальвегъ р. «Карповки» на склонѣ къ Дону, далѣе по лѣвому берегу р. Карповки почти параллельно полотну Волго-Донской вѣтви Юго-Восточной желѣзной дороги, съ отклоненіемъ къ юго-западу при приближеніи канала къ р. Дону, вблизи устья р. Царицы. Преимущества своего направленія инженеръ Дрю видѣлъ въ наименьшей ширинѣ водораздѣла между тальвегами Прудовой и Ягодной, въ хорошихъ качествахъ грунта на водораздѣлѣ, въ значительной глубинѣ р. Волги, въ мѣстѣ отвѣтвленія канала, и, наконецъ, въ возможности устроить многочисленныя водохранилища вдоль канала съ цѣлью питанія водораздѣльнаго бьефа. Питаніе канала изъ искусственныхъ водохранилищъ признается проектомъ вполне обеспечен-

нымъ, но изъ предосторожности предположено также питаніе водораздѣльнаго бьефа водою, поднимаемою изъ рѣки Волги механически.

Длина канала опредѣлена въ 80 верстѣ, ширина по дну на спускѣ къ Дону въ 6,₇₅ саж., а на спускѣ къ Волгѣ въ 12,₈₃ саж. и глубина въ 8 фут. Продолжительность прохода судна по каналу опредѣляется въ 70 часовъ при конной тягѣ. На спускѣ канала къ Волгѣ предположено устроить 21 шлюзъ, а на спускѣ къ Дону всего 12 шлюзовъ, такъ какъ уровень р. Дона находится на 39 метровъ выше уровня р. Волги.

У выходовъ канала въ Донъ и Волгу предполагается устроить гавани хотя въ крайнемъ случаѣ гаванями могутъ служить послѣдніе бьефы.

Стоимость устройства канала исчислена въ 69.885.000 рублей. Эксплоатационные расходы приняты за проводку судовъ по каналу въ 0,₃₈ франковъ за тонну на все разстояніе. Количество груза, проходящаго каналомъ, принято въ 100 милліоновъ пудовъ ежегодно. Плату за проводъ инженеръ Дрю предлагалъ назначить 4,₅₈ франковъ за тонну, т. е. на 38% дешевле существующаго желѣзнодорожнаго тарифа.

Оцѣнивая проектъ Леона Дрю, инженеръ Реевскій между прочимъ указалъ на слѣдующіе его недостатки: 1) ширина канала, допускающая движеніе судовъ только въ одну сторону, со скрещиваніемъ на разѣздахъ, создастъ весьма неудобныя условія для движенія, вызывая значительную потерю времени и увеличивая стоимость тяги; 2) время, потребное для прохода баржи каналомъ, въ дѣйствительности составитъ при предположенныхъ его размѣрахъ не менѣе 8—9 дней вмѣсто 70 часовъ, припѣтыхъ проектомъ; 3) такъ какъ глубина канала и осадка предположенныхъ для движенія по нему судовъ не соответствуетъ таковымъ же по р. Дону, то очевидно необходимо будетъ создать обширную перегрузочную гавань у входа канала въ р. Донъ или же предположить приведеніе Дона путемъ канализации въ состояніе, допускающее полезную осадку проходящихъ по рѣкѣ судовъ въ 7 футъ; 4) принятая въ проектѣ плата за проходъ судна по каналу, включая стоимость тяги, опредѣлена въ $\frac{1}{20}$ коп. съ пуда-версты, такая ставка для воднаго пути безпримѣрно велика; если къ ней прибавить плату за пользованіе судномъ, то ставка эта ничѣмъ почти не будетъ отличаться отъ желѣзнодорожнаго тарифа по Волго-Донской дорогѣ.

Намъ кажется, что въ интересахъ облегченія собственно морскихъ перевозокъ каналъ инженера Дрю серьезнаго значенія имѣть не можетъ и достигнутыя отъ сооруженія его выгоды далеко не окупятъ его первоначальной стоимости. Только идея глубокаго морского канала между Чернымъ и Каспійскимъ морями можетъ имѣть серьезный экономическій *raison d'être*, и если осуществленіе такого канала въ настоящее время и можетъ возбуждать сомнѣніе въ его безотлагательной необходимости, то, во всякомъ случаѣ, въ ближайшемъ уже будущемъ морской каналъ явится безусловно необходимымъ и несомнѣнно будетъ осуществленъ. Проводить же въ на-

стоящее время палліативные мелкіе каналы мы считаемъ совершенно без-
полезнымъ расходованіемъ государственныхъ средствъ.

Въ этомъ отношеніи идея Азовско-Каспійскаго канала Лохтина-Арте-
мова имѣетъ несомнѣнное преимущество передъ проектами Волго-Донскихъ
каналовъ. Инженеръ Лохтинъ предлагаетъ устроить морской каналъ между
Азовскимъ и Каспійскимъ морями глубиною 24 футъ и шириною по дну
въ 12 саж. при двойныхъ откосахъ; по бокамъ глубокой морской части
поперечной профили канала устраиваются обочины, каждая по 12 саж.
ширины и $10\frac{1}{2}$ футъ глубины для движенія болѣе мелкихъ морскихъ рѣч-
ныхъ судовъ. Въ Азовскомъ морѣ каналъ начинается на глубинѣ не менѣе
24 фута приблизительно у Кривой Косы и, придерживаясь фарватера, под-
ходитъ къ Таганрогу, откуда слѣдуетъ вдоль берега огражденный со стороны
моря дамбою до устья мертваго Дона и далѣе Дономъ до Ростова. Отъ
Ростова каналъ идетъ р. Дономъ до станицы Манычской, гдѣ сворачиваетъ
на юго-востокъ въ Манычскую долину и идетъ по косогору, краймъ озеръ
и лимановъ до ватаги Лаганской на Каспійскомъ морѣ. Отсюда отвѣтвляются:
1) одна вѣтвь къ фарватеру у Чистаго банка на 24 футовую глубину и
2) другая длиною 60 верстъ, защищенная со стороны моря дамбою на
сѣверъ вдоль берега на перерѣзъ лимановъ и ериковъ для соединенія съ
Бахтемировскимъ рукавомъ р. Волги. При такомъ расположеніи канала,
по мнѣнію инженера Лохтина, является возможность: 1) для рѣчныхъ
Волжскихъ судовъ проходить каналомъ непосредственно до встрѣчи съ
Каспійскими морскими пароходами, безъ участія промежуточнаго полумор-
ского рейдоваго астраханскаго флота, а также проникать съ Волги на
Донъ до Ростова и Таганрога; 2) для морскихъ пароходовъ проходить изъ
Чернаго моря въ Каспійское и обратно, а также въ Астрахань и Волгу.

Для снабженія канала водою инженеръ Лохтинъ, аналогично съ про-
ектомъ инженера Данилова, предлагаетъ провести изъ р. Терека питательную
вѣтвь, берущую начало близъ города Моздока и ведущую воду къ водораздѣл-
ному бѣфу въ мѣстѣ впаденія въ Манычъ р. Калауса.

Такое питаніе по расчету автора будетъ вполне достаточнымъ, но онъ
допускаетъ возможность въ случаѣ надобности производить дополнительное
питаніе канала также и водами Кубани, какъ это раньше предлагалъ
инженеръ Даниловъ, причемъ предлагаетъ два варианта питательныхъ кана-
ловъ: 1) по каналу Сенгилѣвскому до соединенія съ р. Егорлыккомъ, впа-
дающимъ въ Манычъ и 2) по направленію къ верховьямъ Калауса.

На части канала отъ ст. Манычской па р. Донъ до ватаги Лаганской
на Каспійскомъ морѣ проектированы 18 шлюзовъ съ подпоромъ 2 саж.
Пропускная способность канала при ординарныхъ шлюзахъ составитъ 10 милл.
пудовъ въ сутки, а при двойныхъ 20 милл. пудовъ, что составитъ за навигацію
въ первомъ случаѣ 2, а во второмъ 4 миллиарда пудовъ. Паденіемъ воды въ
шлюзахъ предполагается воспользоваться для полученія электрической энергіи
и для организаціи при ея помощи тяги судовъ, что при даровой силѣ дастъ

возможность достигнуть весьма существеннаго удешевленія стоимости прохода судовъ по каналу. Общую стоимость работъ инженеръ Лохтинъ исчисляетъ въ суммѣ около 180 милл. р. по слѣдующей сокращенной расцѣнкѣ:

1) Земляныя работы по прорытію каналовъ всего 18.000.000 куб. саж. по 3 р. 50 к.	63.000.000 р.
2) землечерпательныя работы всего около 5.000.000 куб. саж. по 3 р. 50 к.	17.500.000 »
3) устройство шлюзовъ	13.300.000 »
4) устройство акведуковъ и трубъ.	1.500.000 »
5) устройство порта въ Лаганскѣ	10.000.000 »
6) электрическая тяга, освѣщеніе, сигнализациа и телефонъ	10.900.000 »
7) устройство жилыхъ помѣщеній для адми- нистраціи и путевой службы	2.000.000 »
8) отчужденіе земли	2.000.000 »
9) администраціа 4%	7.000.000 »
10) стоимость Ростово-Таганрогскаго канала	25.600.000 »
11) проценты на капиталъ 180 милл. на 6 мѣ- сяцевъ по 5%	27.000.000 »
<hr/>	
Итого	179.800.000 р

Эксплоатаціонныя расходы инженеръ Лохтинъ исчисляетъ въ: 2% на ремонтъ сооружений и администрацію, 1% на электрическую тягу, всего 3%, присоединяя къ нимъ 5% на капиталъ съ погашеніемъ, весь ежегодный расходъ на предпріятіе опредѣлится въ 8 милл. рублей.

Покрыть этотъ расходъ инженеръ Лохтинъ предлагаетъ отпускомъ воды на орошеніе по 10 р. за десятину, что дастъ ежегодно 5.000.000 р., но и помимо этого дохода онъ считаетъ, что только судоходство способно окупить затраты по устройству канала. Дѣйствительно авторъ проекта предполагаетъ назначить по каналу сборъ въ $\frac{1}{200}$ съ пуда-версты, что за разстояніе въ 800 верстъ отъ устьевъ Волги до Таганрогскаго рейда составитъ 4 к. съ пуда вмѣстѣ съ оплатою тяги *), а при такихъ сборахъ для покрытія всѣхъ расходовъ по каналу достаточенъ проходъ всего 200 милл. пудовъ груза, цифры, по мнѣнію автора проекта, слишкомъ ничтожной, чтобы сомнѣваться въ полной состоятельности предпріятія съ финансовой точки зрѣнія.

Въ 1901 г. проектомъ соединенія Каспійскаго и Азовскаго морей заинтересовался инженеръ Юстусъ и сдѣлалъ по этому предмету докладъ въ Сѣздѣ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ. Придерживаясь все той же основной идеи инженера Данилова, Юстусъ, также, какъ Лохтинъ

*) На Суэцкомъ каналѣ, по словамъ инженера Лохтина, берутъ около 4 к. съ пуда за разстояніе въ 160 верстъ безъ тяги, за одно лишь право прохода.

признавалъ размѣры, приданные Даниловымъ своему каналу, недостаточными при измѣнившихся условіяхъ морскихъ перевозокъ, и потому предложилъ расширить каналъ Данилова настолько, дабы онъ удовлетворялъ типу каботажныхъ судовъ, въ настоящее время плавающихъ по Черному и Каспійскому морьямъ. Направленіе своего канала инженеръ Юстусъ назначаетъ: I участокъ отъ Астрахани до пристани Серебряковской шириною по дну 25 саж. и глубиною 17,5 футъ, укрытый со стороны моря дамбой, II участокъ отъ Серебряковской пристани въ открытое море шириною по дну 50 саж., III участокъ отъ Серебряковской пристани по восточному и западному Манычу глубиною тоже 17,5 футъ, шириною по дну по соображенію съ существующими каналами отъ 10 до 15 саж.; участокъ этотъ шлюзованъ, и наконецъ IV участокъ отъ устья западнаго Маныча до Ростова съ углубленіемъ фарватера до 17,5 футъ. Отъ Ростова инженеръ Юстусъ предполагаетъ вывести самостоятельный каналъ до рейда глубиною въ 22 фута съ вѣтвью къ Таганрогу.

Такимъ образомъ въ сущности проектъ инженера Юстуса довольно близокъ къ проекту инженера Лохтина.

Разсматривая всѣ приведенные проекты, нельзя, повидимому, не отдать предпочтеніе предложенію инженера Лохтина-Артемова, но отсутствіе детальной разработки проектовъ почти исключаетъ возможность ихъ технической оцѣнки. Вполнѣ утвердительно казалось бы возможнымъ установить лишь слѣдующія положенія:

1) что предполагаемое соединеніе Чернаго моря съ Каспійскимъ должно быть произведено глубокимъ морскимъ каналомъ, а не рѣчнымъ или каботажнымъ, и

2) что, повидимому, надо отдать преимущество въ выборѣ направленія канала предположеніямъ инженера Данилова и его послѣдователей Юстуса и Лохтина-Артемова въ особенности по сравненію съ Волго-Донскими каналами.

Хотя экономическое значеніе Азовско-Каспійскаго канала и не можетъ быть въ настоящее время выражено въ болѣе или менѣе точныхъ цифрахъ, тѣмъ не менѣе мы можемъ, хотя бы въ общихъ чертахъ, прослѣдить тѣ видоизмѣненія, которыя произведетъ въ русской экономической жизни его осуществленіе.

Благодаря дешевизнѣ Волжскихъ рѣчныхъ фрахтовъ возможно рассчитывать, что если не весь, то по крайней мѣрѣ большая часть того хлѣба, который слѣдуетъ теперь изъ черноземныхъ низовыхъ губерній на Рыбинскъ и потомъ желѣзной дорогой на Балтійскіе порты, а также на Петербургъ Маринской системой, пойдетъ къ Астрахани и каналомъ въ Азовское море и за границу. Въ районѣ канала постепенно сосредоточится крупнѣйшій хлѣбный портъ, который можетъ будетъ поспорить съ Нью-Йоркомъ за мировое господство на хлѣбномъ рынкѣ.

Значительное сокращеніе накладныхъ расходовъ по транспортировкѣ

хлѣба, чему будетъ способствовать и выросшия въ районѣ канала система элеваторовъ, повысить стоимость нашего хлѣба на внутреннемъ рынкѣ почти вдвое *). Последнее обстоятельство повлечетъ и даже создастъ сбереженіе капиталовъ въ нашемъ сельскомъ хозяйствѣ, что въ свою очередь вызоветъ прогрессъ въ сельско-хозяйственной техникѣ и сопряженное съ послѣднимъ пониженіе издержекъ производства. Земледѣліе перестанетъ быть обязанностью для значительной части населенія. Кроме того пониженіе транспортныхъ расходовъ для хлѣба повысить стоимость земли и вызоветъ новыя распахки земель, благодаря чему возрастетъ нашъ хлѣбный экспортъ, а вмѣстѣ съ нимъ станетъ болѣе благоприятнымъ торговый государственный балансъ и возрастутъ платежныя силы населенія.

Для горной промышленности также откроются широкія перспективы, уральскіе металлы найдутъ себѣ дешевшій путь къ южной Россіи, а развитіе земледѣльческой техники повысить потребленіе желѣза на внутреннемъ рынкѣ. Кроме того богатая руда Урала, какъ это полагаютъ г. Шульце-Гевеицицъ, встрѣтятся въ устьяхъ Дона съ донецкимъ углемъ и создадутъ здѣсь обширный горнопромышленный районъ.

Только для русской хлопчато-бумажной промышленности устройство Черноморско-Каспійскаго канала можетъ имѣть на первое время отрицательное значеніе, такъ какъ ей придется отстаивать персидскіе рынки отъ наплыва англійской промышленности, но это обстоятельство явится впоследствии благотворнымъ, ибо пробудитъ ее изъ того застоя и апатіи, въ которые погрузилась паша текстильная промышленность подъ защитой слишкомъ высокыхъ и неподвижныхъ пошлинъ.

Наконецъ, каспійская нефть, съ устройствомъ канала, найдетъ наиболѣе дешевый выходъ на западъ и въ порты Чернаго моря.

Правда, на первое время нѣсколько пострадаютъ нѣкоторые изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, по потери ихъ въ значительной степени окупятся общимъ благосостояніемъ страны.

Всѣ эти обстоятельства заставляютъ насъ всецѣло присоединиться къ мнѣнію Шульце-Гевеицица, «что соединеніе Волги съ мировымъ моремъ представляетъ послѣ сооруженія Великаго Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути одну изъ самыхъ главныхъ задачъ Россіи», и потому мы полагаемъ, что слѣдуетъ теперь же приступить къ подробному изученію и изысканію этого новаго пути.

Инженеръ А. *Ивановскій*.

*) Мы предполагаемъ, что русскій хлѣбъ на внутреннемъ рынкѣ по стоимости приблизится къ американскому въ мѣстахъ производства.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	СТР.
Источники	3
Азовское море.	
<i>Общее описание</i>	7
<i>Исторический очерк</i>	9
<i>Мелководье и отмели Азовского моря</i>	14
<i>Краткий очерк судоходства на Азовском море</i>	18
<i>Морская экспортная торговля на Азовском море</i>	28
Фрахты 28. Страховые премии 33. Накладные расходы в портах: Керченский порт 35. Бердянский порт 37. Мариупольский порт 38. Таганрогский порт 38. Ростовский на Дону порт 39. Ейский порт 40. Темрюкский порт 41.	
<i>Организация яхтной торговли на Азовском море</i>	43
<i>Каботаж на Азовском море</i>	47
Каботажные фрахты 50. Перевозка руды и чугуна, соли и проч. материалов 53. Вывоз угля за границу 55.	
<i>Грузооборот Азовских портов</i>	60
Порты Азовского моря.	
<i>Описание Азовских портов и краткий очерк истории их сооружений</i>	62
Керченский порт 63. Бердянский порт 68. Мариупольский порт 71. Таганрогский порт 77. Ростовский на Дону порт 81. Нахичеванский порт 86. Порт станица Гниловская 86. Порт в посадѣ Азовѣ 87.	
<i>Порты южнаго побережья Таганрогскаго залива</i>	87
Ейский порт 89. Ахтарский порт 94. Темрюкский порт 95. Таманский порт 99.	
<i>Предположенія и ходатайства по улучшенію Азовских портов</i>	100
Проект поднятія уровня Азовскаго моря запрудою Керченскаго пролива 100. Центральный порт в Азовском морѣ по проекту инженера Н. А. Саханскаго 105. Проекты Ростово-Таганрогскаго морскаго канала инженера Дехтина 109. Проект глубокаго порта у города Таганрога по идеи инженера Руктешеля 114. Проект глубокаго порта в Таганрогѣ инженера Каринцева 118. Идея центрального порта на Азовском морѣ 123.	
<i>Больше частныя предположенія по улучшенію Азовских портов</i>	129
Керченский порт 129. Генчешский порт 143. Мариупольский порт 150. Таганрогский порт 155. Ростовский и Нахичеванский на Дону порты 159. Мелкіе порты южнаго побережья Таганрогскаго залива 161. Ейский порт 161. Ахтарский порт 161. Темрюкский порт 161.	
Заключеніе.	
<i>Морские каналы, соединяющіе Азовское и Каспійское моря</i>	163