

(Напечатано для членовъ Рижскаго Биржевого Общества.)



РИЖСКІЙ
Торговый Архивъ.

32-ой годъ изданія.

1905 г.

Выпускъ I.

Рига, 1905 г.

Типографія Р. Руэтцъ, Домская площадь № 11/13.

(Напечатно для членовъ Рижскаго Биржевого Общества.)

Рижскій Торговый Архивъ.

32-ой годъ изданія.

1905 г.

Составленъ Правителемъ Дѣлъ Рижскаго Биржевого Комитета

Н. Э. Крамеръ.

Ряжскін Тодоровъ Архивъ

Дозволено цензурою. — Рига, 27 Апрѣля 1905 года.

Оглавление.

	Стр.
Общій обзоръ.....	1
I. Портовые и торговые сборы.	
1. Портовые сборы:	
а. Назначеніе и расходование портовыхъ сборовъ	11
б. Измѣненіе въ тарифахъ сборовъ.....	31
в. Портовое Управленіе	33
г. Бывшая контора для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ	36
2. Торговые и промысловые налоги	36
II. Портовые и судоходныя дѣла.	
3. Портовые сооружения:	
а. Морскія дамбы	36
б. Работы по регулированію рѣки Двины:	
аа. Новыя сооруженія	38
бб. Ремонтныя работы.....	38
вв. Передача готовыхъ сооружений	38
в. Проекты улучшения устья р. Двины	38
г. Отстройка Андреевскаго полуострова.....	39
д. Устройство прорыва.....	40
е. Проекты для улучшения Рижскаго порта	46
ж. Границы Рижскаго порта.....	53
4. Землечерпательныя работы:	
а. Работы землечерпательныхъ машинъ въ 1904 г.....	54
б. Землечерпательный караванъ	58
в. Переписка съ Начальникомъ работъ въ портѣ относительно землечерпательныхъ работъ.....	59
г. Ходатайства относительно землечерпательныхъ работъ.....	59
5. Постройка Рижской желѣзнодорожной гавани	62
а. Землечерпательныя и намывныя работы	70
б. Земляныя работы	72
в. Постройки	72
г. Застройка территории въ предѣлахъ желѣзнодорожной гавани.....	73
д. Зимнія работы и мастерская.....	78
6. Землечерпательницы и пароходы Рижскаго Биржевого Исмитета	
а. Землечерпательницы, рефулеры и шаланды.....	80
б. Пароходы.....	81

	Стр.
7. Приобрѣтеніе морского ледокола	82
8. Пересмотръ обязательныхъ постановленій для Рижскаго порта	82
9. Зимняя гавань при устьѣ Двины:	
а. Посѣщеніе гавани	83
б. Пожарная часть, кранъ и рыболовство въ зимней гавани	83
в. Отношеніе Управленія Усть-Двинской крѣпости къ зимней гавани	83
г. Границы района зимней гавани	83
д. Рельсовый путь на Фортъ-Кометской дамбѣ	84
е. Разводный мостъ на Фортъ-Кометской дамбѣ	84
10. Новая зимняя гавань	84
11. Мюльграбенская гавань	83
12. Устройство въ Мюльграбенѣ склада неросинныхъ и нефтяныхъ остатковъ	86
13. Больдерааская гавань	86
14. Навигационное училище:	
а. Дѣятельность училища	86
б. Преподаваніе и учебныя силы	87
в. Отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ	87
г. Преобразование навигаціоннаго училища	87
15. Учрежденіе училища для судовыхъ механиковъ	99
16. Вспомогательная насса для шкиперовъ	103
17. Вспомогательная насса для моряковъ	103
18. Приютъ для моряковъ:	
а. Посѣщеніе приюта	103
б. Учрежденіе Владимір-Марія	104
19. Леченіе больныхъ матросовъ	104
20. Плавучій докъ	105
21. Рижскій кораблеподъемный докъ	107
22. Больдерааскій машиностроительный заводъ	107
23. Компасо-провѣрочная станція	107
24. Наблюденія съ помощью самопишущихъ графштокковъ въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ	107
25. Наблюденія надъ ледоходомъ	108
26. Мѣста для выгрузки и нагрузки	109
27. Цехъ лощмановъ	115
28. Маяки и морскіе сигналы	120
29. Понтонный мостъ и устройство постояннаго моста черезъ рѣку Двину	121
30. Поощреніе русскаго торговаго мореплаванія:	
а. Учрежденіе рѣчныхъ комитетовъ	124
б. Движеніе судовъ и сплавъ на внутреннихъ путяхъ	128
в. О регистраціи морскихъ судовъ	129
г. О регистраціи маломѣрныхъ каботажныхъ судовъ	140
д. Объ учрежденіи Балтійскаго Общества взаимнаго морского страхованія	148
31. Березинская система и верхняя Двина:	
а. Березинская система	149
б. Верхняя Двина	150
32. Соединеніе р. Лифляндской Аа съ Западной Двиной	152

	Стр.
III. Страхование.	
33. Страхование состава рабочихъ Рижскаго Биржевого Комитета отъ несчастныхъ случаевъ.....	152
34. Страхование пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Комитета отъ огня и взрывовъ паровыхъ котловъ.....	153
35. Страхование парохода „Геркулесъ“ отъ аварій на морѣ.....	154
IV. Телеграфная часть.	
36. Риго-Больдерааснй телеграфъ.....	154
37. Телеграфное отдѣленіе въ Биржѣ.....	156
38. Торгово-Телеграфное Агентство (въ настоящее время С.-Петербургское телеграфное агентство).....	156
V. Почтовая часть.	
39. Льготы при пересылкѣ почтовыхъ пакетовъ (collis postaux) ..	157
VI. Желѣзнодорожная часть.	
40. Желѣзнодорожный отдѣлъ при Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ	158
41—47. Статьи отчета 41 по 47 желѣзнодорожной части въ это изданіе отчета не включены, такъ какъ свѣдѣнія и данныя, сообщенныя въ этихъ статьяхъ, находятся или въ протоколахъ подлежащихъ съѣздовъ и совѣщаній или въ сборникѣ тарифовъ и въ самыхъ тарифныхъ изданіяхъ	160
48. Перевозка отправокъ по желѣзнымъ дорогамъ въ крупномъ направленіи.....	160
49 и 50. Статьи отчета 49 и 50 въ это изданіе не включены по тѣмъ-же причинамъ, какъ и ст. ст. 41—47.....	163
51. Риго-Орловская желѣзная дорога:	
а. Разныя сношенія съ Управленіемъ Риго-Орловской желѣзной дороги и распоряженія, касающіяся грузового сообщенія Рижскихъ станцій	163
б. Переустройство Рижскаго желѣзнодорожнаго узла.....	166
VII. Таможенная часть.	
52. О клейменіи басоновъ, шнурновъ и лентъ шириною менѣе $\frac{1}{4}$ дюйма.....	167
53. Клейменіе стальныхъ запонокъ, привозимыхъ изъ-за границы	169
54. Правила объ отпускѣ товаровъ.....	169
VIII. 55. О банковыхъ и биржевыхъ дѣлахъ.....	
IX. Дѣла, касающіяся амбаровъ и складовъ.	
56. Биржевой амбаръ.....	174
57. Центральные амбары для складки товаровъ.....	174
58. Рижскій элеваторъ.....	174
59. Постройка сараевъ и амбаровъ на участкѣ желѣзнодорожн. гавани:	
а. Соглашеніе съ желѣзнодорожнымъ управленіемъ.....	175
б. Чайная.....	175
в. Рельсовый путь.....	176
г. Чрезмѣрное обремененіе складовъ.....	178
д. Мѣста у складовъ.....	179
е. Приемъ амбаровъ отъ строившихъ ихъ подрядчиковъ.....	180
ж. Разсчетъ съ желѣзнодорожнымъ управленіемъ.....	180
з. Пожары.....	181
и. Водопроводъ.....	181
і. Устройство амбаровъ на набережной въ желѣзнодорожной гавани.	182

X. Вывозная торговля.

60. Лѣсная торговля:
 Сплавъ лѣса по Двинѣ..... 188
61. Торговля хлѣбомъ, сѣменами и выжимками:
 а. Совѣщаніе для выработки единообразныхъ формуляровъ для коносаментовъ, договоровъ и контрактовъ, касающихся экспортной хлѣбной торговли..... 229
 б. Залежи хлѣбныхъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ..... 240
 в. Учрежденіе коммерческихъ агентствъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги..... 243
 г. Регулированіе привоза хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ Ригу..... 246
 д. Перенесеніе помѣщенія контролера по вывозу хлѣба и сѣмянъ... 248
62. Торговля льномъ и пеньною..... 248

XI. Привозная торговля.

63. О торговлѣ сельдями:
 а. Способъ исчисленія и уплаты таможенныхъ пошлинъ за сельдей.. 257
 б. Причиненіе убытка Рижской торговлѣ сельдями безпошлиннымъ привозомъ иностранныхъ сельдей чрезъ Архангельскъ..... 257
 в. Перемѣщеніе сельдяного буяна на другое мѣсто..... 262
64. Подъемные краны:
 а. Отдача крановъ въ арендное содержаніе Таможенной Артели.... 262
 б. Электрическій кранъ..... 263
 в. Мюльграбенскій кранъ..... 263
 г. Плавуцій кранъ..... 263

XII. Фабричная часть.

65. О замѣнѣ иностраннаго каменнаго угля русскимъ..... 265
 66. Общество владѣльцевъ паровыхъ котловъ въ г. Ригѣ..... 275

XIII. Торговые должности.

67. Пенсіи должностнымъ лицамъ и вознагражденіе за товары безъ браковки вывезенные..... 275
 68. Рижская Бирневая артель..... 276

XIV. Торговое законодательство.

69. Пересмотръ Государственнаго промысловаго налога..... 276
 70. О гербовомъ сборѣ..... 289
 71. Объ учрежденіи Торговыхъ Палатъ..... 294

XV. 72. Торговые обычаи Рижской биржи..... 294**XVI. 73. Рижское купеческое общество..... 297****XVII. Учебная часть.**

74. Рижскій Политехническій Институтъ..... 299
 75. Больдераасное народное училище..... 300
 76. Ремесленное училище Рижскаго Ремесленнаго Общества..... 301
 77. Коммерческое училище Рижскаго Бирневого Комитета..... 301

XVIII. 78. Пожертвованія съ благотворительною цѣлью..... 304

XIX.	Торговая статистика, Вѣстникъ Рижской Биржи, Промышленная газета и Торговый архивъ.	
79.	Торговая статистика.....	305
80.	„Вѣстникъ Рижской Биржи“.....	306
81.	Промышленная газета.....	306
82.	Торговый архивъ.....	306
XX.	83. Хроника.....	307

Особыя приложенія.

I.	Члены Рижскаго Биржевого Общества въ Январѣ 1905 г.	309
II.	Обязательныя постановленія объ организаціи благоустройства лѣсной гавани и о сплавѣ лѣсныхъ матеріаловъ въ предѣлахъ Рижскаго порта	315
III.	Уставъ Рижскаго мореходнаго училища дальняго плаванія	325
IV.	Планъ Рижской желѣзнодорожной гавани (четвертый строительный періодъ 1904 г.)	



Отчетъ

Рижскаго Биржевого Комитета о дѣятельности
его на поприщѣ торговли и судоходства за
1904 годъ.

Общій обзоръ.

При обзорѣ дѣятельности Биржевого Комитета и его различныхъ делегацій въ 1904 году слѣдуетъ раньше всего указать на продолжавшуюся, несмотря на вызванныя войной неблагоприятныя условія, постройку желѣзнодорожной гавани. Въ соотвѣтственномъ отдѣлѣ подробно изложено, какъ Биржевой Комитетъ видѣлъ себя вынужденнымъ въ интересахъ дѣла, еще до заключенія правильнаго контракта съ казной, даже до полученія соотвѣтственнаго официальнаго порученія отъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія продолжать сооруженіе гавани. Для Биржевого Комитета это оказалось возможнымъ только благодаря тому, что Августѣйшій Главноуправляющій Торговаго Мореплаванія и портовъ далъ свое личное согласіе на производство предположенныхъ работъ явившимся къ нему представителямъ Комитета. Въ виду того, что внезапная остановка въ постройкѣ гавани была бы сопряжена съ большими потерями для Биржевого Комитета и его подрядчика, что внезапное прекращеніе работъ могло вредно отразиться на части уже оконченныхъ работъ и что, какъ разъ устройствомъ набережныхъ и насыпями III строительнаго періода имѣла быть создана площадь необходимая для постройки амбаровъ, Биржевой Комитетъ долженъ былъ, даже рискуя въ продолженіи года или можетъ быть еще болѣе долгого срока не получить обратно затраченныхъ имъ большихъ суммъ, приступить къ дальнѣйшей постройкѣ гавани, не дожидаясь заключенія соотвѣтственнаго контракта, послѣ того какъ раѣршеніе на постройку въ принципѣ было дано.

Далѣ произведены были при трудныхъ условіяхъ большія дноуглубительныя и сплавныя работы у прорыва и у Бадегольма, чтобы создашемъ болѣе широкой и глубокой водной поверхности передъ судостроительной верфью Ланге и Сынъ, сдѣлать для верфи возможными постройку и спускъ судовъ большаго размѣра.

Въ виду того, что порученіе на означенныя работы исходило отъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія, Биржевой Комитетъ считалъ себя обязаннымъ принять на себя исполненіе работъ, несмотря на то, что предложенная за работы плата даже не покрывала собственныхъ расходовъ по ихъ производству. Слѣдуетъ при этомъ указать на то, что Биржевой Комитетъ въ видахъ возможно скорого исполненія возложеннаго на него порученія, приступилъ къ землечерпательнымъ и сплавнымъ работамъ, не дожидаясь письменнаго соглашенія съ Петербургомъ.

Второе мѣсто занимаетъ законченная въ истекшемъ году постройка коммерческаго училища Рижскаго биржевого купечества. Если мнѣнія могутъ расходиться относительно того, не слишкомъ-ли много сдѣлано для внѣшняго и внутренняго украшенія зданія, то въ одномъ не могутъ не согласиться всѣ, а именно въ томъ, что это прекрасное зданіе служитъ свидѣтельствомъ того, какую большую цѣлу Рижское купечество придаетъ образованію своихъ будущихъ членовъ.

Въ третьихъ назовемъ совершившееся преобразованіе навигаціоннаго училища Рижскаго купечества въ мореходное училище дальняго плаванія на основаніи новаго положенія для мореходныхъ учебныхъ заведеній. Благодаря этому преобразованію для рижскаго судоходства сохранено уже 60 лѣтъ существующее мореходное училище.

Дноуглубительныя работы въ рѣкѣ производились Биржевымъ Комитетомъ въ прошломъ году на прежнихъ основаніяхъ. Точно также и ремонтъ морскихъ дамбъ. Но въ первый разъ по требованію Главнаго Управленія представлены подробные отчеты и данныя касательно этихъ работъ, также какъ и всѣ оправдательные документы къ произведеннымъ пзъ портовыхъ сборовъ за послѣдніе два года расходамъ. Затребованныя Биржевымъ Комитетомъ изъ портовыхъ сборовъ суммы за землечерпательныя работы, ремонтъ морскихъ дамбъ, содержаніе навигаціоннаго училища и т. д. всѣ уплочены ему полностью. Точно также Биржевой Комитетъ получилъ въ началѣ прошлаго года 181,000 рублей, о возвратѣ которыхъ онъ ходатайствовалъ въ возмѣщеніе расходовъ по приобрѣтенію въ 1893 и 1896 годахъ землечерпательныхъ шаландъ. Въ прошломъ году погашена послѣдняя часть облигаціоннаго займа на постройку биржевого дома.

Построенные Биржевымъ Комитетомъ на Андреевскомъ полуостровѣ временные амбары въ началѣ истекшаго года всѣ открыты для склада товаровъ и построены еще 7-й амбаръ.

Къ концу года послѣдовало устройство трубопроводовъ и установка гидрантовъ въ присоединеніи къ городскому водопроводу.

Приступлено было къ постройкѣ изъ камня сгорѣвшей осенью половины амбара № 2, но работа эта не была окончена по причинѣ наступившихъ холодовъ.

Одновременно съ симъ приняты мѣры къ обезпеченію необходимой для постройки амбаровъ на берегу воды мѣстности въ новой желѣзнодорожной гавани. Хотя веденные въ Петербургѣ переговоры имѣли результатомъ надежду на полученіе потребнаго участка земли отъ Главнаго Управленія Торговаго мореплаванія бесплатно или во всякомъ случаѣ за крайне незначительную арендную плату, тѣмъ не менѣе переговоры эти снова приостановились, частью потому, что Главное Управленіе считаетъ желательнымъ постройку въ первомъ ряду у воды желѣзнодорожныхъ сараевъ и потому предпочло бы разрѣшить постройку складочныхъ амбаровъ лишь во второмъ ряду, частью потому, что при существующихъ политическихъ обстоятельствахъ, отъ которыхъ страдаютъ и торговые дѣла, Биржевой Комитетъ не въ состояніи въ настоящее время принять окончательное рѣшеніе въ дѣлѣ постройки амбаровъ.

Сооруженный на средства портовыхъ сборовъ плавучій кранъ временно предоставленъ въ пользованіе Биржевому Комитету.

Въ Апрѣлѣ Биржевому Комитету удалось, послѣ многократныхъ обсужденій въ Петербургѣ, привести вопросъ о способѣ уплаты или расчета за вбивку свай въ желѣзнодорожной гавани къ рѣшенію въ желаемомъ Биржевымъ Комитетомъ смыслѣ, въ противность взгляду Государственнаго контроля.

Въ началѣ прошлаго года послѣдовали различныя новыя распоряженія Управляющаго таможей относительно нагрузки товаровъ не обложенныхъ пошлиной, имѣвшія послѣдствіемъ большія неудобства для нагрузчика. Однако уже черезъ нѣсколько дней удалось побудить Управляющаго таможей отмѣнить сдѣланныя распоряженія. Вскорѣ послѣ того было также удовлетворено ходатайство Биржевого Комитета о доставленіи товаровъ къ краснымъ амбарамъ и къ амбарамъ на желѣзнодорожной территоріи безъ представленія накладныхъ. Почти въ то же время послѣдовало утвержденіе составленныхъ Биржевымъ Комитетомъ, по соглашенію съ Правленіемъ Риги-Орловской желѣзной дороги, правилъ относительно доставки товаровъ по рельсамъ Риги-Орловской желѣзной дороги.

Въ началѣ года грозила опасность существованію Риги-Больдерааскаго телеграфа устроеннаго Рижскимъ купечествомъ 50 лѣтъ тому назадъ и содержимаго на его средства. Закрытіе его имѣлось въ виду Министерствомъ В. Д. на основаніи представленія Начальника Рижскаго телеграфнаго округа. Благодаря энергичному образу

дѣйствія Петербургскаго агента Биржевого Комитета существованіе названнаго телеграфа пока обезпечено.

Большое значеніе для лѣсной торговли имѣло обсужденіе въ Присутствіи по портовымъ дѣламъ вопроса объ отдачѣ въ аренду сплава плотовъ по Двинѣ на дальнѣйшіе шесть лѣтъ и желаемое Биржевымъ Комитетомъ разсмотрѣніе обязательныхъ постановленій о сплавѣ лѣса на плотахъ. Благодаря поддержкѣ, встрѣченной Биржевымъ Комитетомъ въ Начальникѣ губерніи и въ особенности благодаря безпристрастному и доброжелательному отношенію органовъ Главнаго Управленія Торговаго мореплаванія, дѣло могло быть приведено къ удовлетворительному окончанію. Ближайшія, не лишеныя интереса подробности этого дѣла имѣются въ статьѣ „Сплавъ плотовъ по Двинѣ“.

Еще многочисленнѣе чѣмъ въ 1903 году были въ истекшемъ 1904 году сѣзды, засѣданія комитетовъ и комиссій, въ которыхъ принимали участіе представители Биржевого Комитета и купечества. Первымъ по очереди былъ сѣздъ рѣчного судоходства и водяныхъ сооружений въ Вильнѣ. Представителями Биржевого Комитета явились на немъ С. Реше и инженеръ А. Пабстъ. Во второй половинѣ Января при сельско-хозяйственномъ департаментѣ засѣдало особое совѣщаніе по производству масла. Интересы Риги заступали спбирскіе представители Рижской фирмы Гельменшгъ и Гриммъ. Созванный Главноуправляющимъ Торговаго Мореплаванія въ Февралѣ 1904 года Совѣтъ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія, отложенъ былъ, вѣроятно вслѣдствіе вспыхнувшей между тѣмъ войны, до 1905 года. Въ Февралѣ состоялись при Отдѣлѣ торговли Министерства Финансовъ засѣданія особой комиссіи для разработки вопроса о составѣ и кругѣ вѣдомства мѣстныхъ рѣчныхъ комитетовъ. Въ нихъ принимали участіе въ качествѣ представителей отъ Биржевого Комитета опять таки г. Реше и инженеръ А. Пабстъ. Учрежденіе рѣчныхъ комитетовъ, которымъ должны быть даны большія полномочія и въ которыхъ должны участвовать въ значительной степени общественные элементы однако еще не осуществилось. Въ томъ же мѣсяцѣ въ Петербургѣ состоялось совѣщаніе по вопросу о почтовыхъ посылкахъ (collis postaux) въ которомъ, по порученію Биржевого Комитета, принималъ участіе его петербургскій агентъ г. фонъ Гюббенетъ. Въ пересылкѣ посылокъ введены нѣкоторые облегченія. Въ Апрѣлѣ при Петербургскомъ Биржевомъ Комитетѣ засѣдало совѣщаніе представителей Биржевыхъ Комитетовъ приморскихъ портовыхъ городовъ по вопросу о хлѣбной торговлѣ. Въ немъ приняты участіе г. Бейерманъ и секретарь Биржевого Комитета фонъ Рейбницъ. По вопросу о исполненіи германско-нидерландскихъ хлѣбныхъ контрактовъ состоялось въ Маѣ въ Берлинѣ совѣщаніе, на которое посланъ былъ въ качествѣ представителя Рижскаго Биржевого Комитета г. В. Бейерманъ. Подробности этого совѣщанія имѣются въ главѣ о хлѣбной торговлѣ. 28 Мая состоялось

въ Петербургѣ въ Комитетѣ по Портовымъ дѣламъ засѣданіе по вопросу объ отдачѣ силава плотовъ по Двинѣ. Въ немъ участвовали г. Рѣше. Въ Іюль состоялось засѣданіе комиссіи при Управленіи Казенными желѣзными дорогами для разрѣшенія вопроса о снабженіи стациіи Рига-гавань амбарными сооружежіями и о типѣ таковыхъ. Представителемъ Биржевого Комитета былъ посланъ инженеръ Пабстъ. Къ практическому результату эти совѣщанія еще не привели. Въ состоявшемся въ Бременѣ XV съѣздѣ сѣвернаго заморскаго сообщенія принялъ участіе дѣлопроизводитель желѣзнодорожнаго отдѣленія г. Фризендорфъ. Въ Августѣ делегация по торговлѣ пенькой обсуждала совместно съ присланнымъ въ Ригу чиновникомъ Министерства земледѣлія стат. сов. Пономаревымъ различные вопросы, касающіеся торговли пенькой. Въ Августѣ состоялись въ Петербургѣ совѣщанія: при Министерствѣ Путей Сообщенія по вопросу объ урегулированіи провоза хлѣба къ Рижскому порту и при Министерствѣ Финансовъ для обсужденія ходатайства Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги о дозволеніи ей операций, складочныхъ и комиссіонныхъ и по выдачѣ ссудъ. Въ первомъ совѣщаніи принимали участіе вице-консулъ Ларсенъ и г. Фризендорфъ, во второмъ вице-консулъ Ларсенъ и г. фонъ Гюббешетъ. Сдѣланныя въ первомъ совѣщаніи предложенія представителей хлѣбной торговли встрѣтили въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ сочувствіе; однако это обстоятельство по-видимому мало принесло пользы дѣлу урегулированія провоза хлѣбныхъ транспортовъ. Что касается результата втораго совѣщанія, то большинство высказалось противъ удовлетворенія ходатайства Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, и до конца года во всякомъ случаѣ не послѣдовало никакаго иного распоряженія по этому вопросу.

14 Октября разсматривались въ Петербургѣ въ Комитетѣ по Портовымъ дѣламъ требованія Рижскаго Биржевого Комитета относительно ассигнованія средствъ на землечерпательныя работы и содержаніе морскихъ дамбъ. Представителями Биржевого Комитета были правитель дѣлъ фонъ Крамеръ и инженеръ Флейшеръ. Просимыя Биржевымъ Комитетомъ суммы разрѣшены безъ всякаго сокращенія. На слѣдующій день состоялось подѣ председательствомъ Начальника Отдѣла портовъ засѣданіе комиссіи касательно поднятаго вышеназванными представителями Биржевого Комитета вопроса о предоставленіи ему мѣстъ для постройки амбаровъ на принадлежащемъ Главному Управленію Торговаго Мореплаванія земельномъ участкѣ у желѣзнодорожной гавани. Результатомъ было данное въ принципѣ согласіе на уступку мѣстъ, на вполнѣ умѣренныхъ арендныхъ условіяхъ, но съ тѣмъ, чтобы на берегу воды были построены не высокіе амбары для долгосрочныхъ товаровъ, а одноэтажные сараи для товаровъ краткосрочныхъ. Вопросъ о томъ, кто будетъ строить амбары оставленъ открытымъ, точно также обсуждавшійся вопросъ соединенной постройки амбаровъ и сараевъ.

Въ Октябрѣ же состоялось подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Финансовъ Тимирязева засѣданіе по поводу принятія мѣръ для защиты ввозной торговли сельдями въ портахъ Балтійскаго моря, которой грозитъ полный упадокъ въ виду безошлннаго ввоза сельдей черезъ Архангельскъ, о чемъ Рижскій Биржевой Комитетъ усилно хлопоталъ въ теченіи почти полутора года. Интересы Риги заступали въ этомъ совѣщаніи Петербургскій агентъ Бирж. Комит. фонъ Гюббенетъ и членъ делегаціи по торговлѣ сельдями г. Петерсонъ. Результатомъ было признаніе основательности заявленныхъ прибалтійскими портовыми городами жалобъ и предложеніе изданія различныхъ правилъ частью административнымъ порядкомъ, частью въ порядкѣ закона. До конца года однако правила эти не вступили въ силу, о чемъ въ интересахъ торговли сельдями приходится очень пожалѣть.

Въ Ноябрьсѣ состоялись при Министерствѣ Финансовъ чрезвычайно важныя для всего торговаго міра совѣщанія по пересмотру существующаго закона и промысловомъ налогѣ. Представителями Биржевого Комитета на этихъ засѣданіяхъ были старшина В. Керковиусъ и г. фонъ Гюббенетъ. Изъ ихъ доклада выяснилось, что тенденція законопроекта преслѣдованіе главнымъ образомъ интересовъ казны, что отношеніе къ нему представителей торговли слѣдуетъ называть отрицательнымъ, и что имѣется въ виду переработка всего проекта. Ближайшія подробности, также какъ поданныя Рижскими представителями совместно съ другими представителями торговли особыя мнѣнія заключаются въ главѣ о торговомъ законодательствѣ.

Въ Декабрѣ въ Министерствѣ Финансовъ состоялись засѣданія особой комиссіи по вопросу о судоходномъ промыслѣ и о сплавлѣ плотовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ. Въ совѣщаніяхъ въ Отдѣлѣ торговли принимали участіе въ качествѣ представителей Биржевого Комитета гг. Лира и фонъ Гюббенетъ. Совѣщанія эти имѣли цѣлью выяснить отношеніе заинтересованныхъ лицъ къ выработаннымъ Министерствомъ Путей Сообщенія правиламъ. Дальнѣйшая судьба этихъ правилъ еще не извѣстна.

Въ Декабрѣ же происходило при Петербургскомъ Биржевомъ Комитетѣ совѣщаніе представителей сѣверныхъ русскихъ биржевыхъ комитетовъ по поводу предложенія Рейнскихъ хлѣбныхъ импортеровъ о введеніи однороднаго контракта для хлѣбныхъ продажъ изъ раіоновъ Балтійскаго моря. Представителемъ отъ Рижскаго Биржевого Комитета былъ посланъ вице-консулъ Ларсенъ. Какъ извѣстно представители хлѣбной торговли отзейскихъ портовъ отклонили предложенія нѣмецкихъ импортеровъ хлѣба. Затѣмъ въ Декабрѣ состоялся при Петербургской биржѣ съѣздъ торговцевъ льномъ и пенькою. Представителемъ торговцевъ на съѣздѣ былъ г. Меслшъ, представителемъ Биржевого Комитета, секретарь послѣдняго М. фонъ Рейбницъ.

Подробности о рѣшеніяхъ сѣзда, касательно мѣръ противъ злоупотребленій въ торговлѣ читатель найдетъ въ статьѣ „Торговля льномъ и пенькою“.

Кромѣ названныхъ засѣданій, Биржевой Комитетъ посылалъ своихъ представителей на очередныя тарифныя совѣщанія и частныя собранія представителей сѣвернаго заморскаго сообщенія; также и здѣсь въ Ригѣ состоялись различныя засѣданія и собранія, въ которыхъ участвовали представители Биржевого Комитета, какъ напр. состоявшееся подъ предсѣдательствомъ управляющаго эксплуатаціоннымъ отдѣломъ управленія Риги-Орловской желѣз. дороги засѣданіе по поводу принятія мѣръ для предупрежденія хлѣбныхъ залежей, сѣздъ мукомоловъ и т. д. Затѣмъ въ теченіи года было 18 засѣданій въ мѣстномъ Присутствіи по портовымъ дѣламъ. Въ этихъ засѣданіяхъ, кромѣ постоянныхъ членовъ отъ Биржевого Комитета и купечества принималъ также участіе съ совѣщательнымъ голосомъ правитель дѣлъ фонъ Крамеръ. Въ нѣкоторыя засѣданія приглашались Начальникомъ порта инженеры Биржевого Комитета. На засѣданія, на которыхъ обсуждался вопросъ о сплавѣ плотовъ приглашены были, по особому распоряженію Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія, представители лѣсной торговли: Г. Керганъ, Р. Лира, П. Гурвиць, С. Берлинъ, М. Гутманъ, А. Рабиновичъ и Л. Берлишъ. Кромѣ того служащіе Рижскаго Биржевого Комитета нѣсколько разъ предпринимали поѣздки въ столицу для содѣйствія успѣху нѣкоторыхъ отдѣльныхъ дѣлъ.

Въ Маѣ 1904 г. депутація, состоявшая изъ Предсѣдателя Биржевого Комитета генеральнаго консула Любекъ, правителя дѣлъ фонъ Крамеръ и инженера Флейшера подала прибывшему въ Ригу Главному управляющему Торговаго Мореплаванія Его Императорскому Высочеству Великому Князю Александру Михайловичу записку относительно необходимаго въ интересахъ судоходства и торговли продолженія постройки желѣзнодорожной гавани. Отношеніе Великаго Князя къ ходатайству Биржевого Комитета дало Биржевому Комитету возможность, какъ уже выше сказано, продолжать необходимыя работы. Подробности этого важнаго дѣла находятся въ главѣ „Постройка Рижской желѣзнодорожной гавани“.

Въ Мартѣ прошлаго года предсѣдатель Биржевого Комитета генеральный консулъ Любекъ и правитель дѣлъ стат. сов. фонъ Крамеръ отправились въ Петербургъ, чтобы лично просить Министра Финансовъ объ увеличеніи кредита Биржевому банку въ Государственномъ банкѣ. Ходатайство это имѣло результатомъ, что кредитъ увеличенъ на 500,000 руб. Менѣе успѣшны были старанія Биржевого Комитета побудить Рижское отдѣленіе Государственнаго банка къ меньшей строгости при дисконтированіи векселей.

Въ интересахъ купечества поданы далѣе высшему Правительству и мѣстнымъ властямъ различныя ходатайства и записки. Такъ Биржевой Комитетъ хлопоталъ объ измѣненіи способа вознагражденія со стороны желѣзнодорожнаго управленія за испорченные, поврежденные или затерявшіеся товары; о предоставленіи владѣльцамъ накладныхъ права передавать послѣднія на основаніи сдѣлавныхъ на нихъ уступительныхъ надписей, что и Сенатомъ разрѣшено въ утвердительномъ смыслѣ; объ отмѣнѣ предписаннаго управленіемъ Риго-Орловской желѣзной дороги сокращенія срока бесплатнаго склада товаровъ въ станціонныхъ сараяхъ для товаровъ нагруженныхъ въ вагонахъ, каковая просьба была уважена. Требованіе таможни объ оплатѣ гербовыми марками приложенийъ къ судовымъ спискамъ при уплатѣ попутнаго сбора побудило Биржевой Комитетъ обратиться съ соотвѣтственнымъ ходатайствомъ въ Главное Управление Торговаго Мореплаванія. Жалоба признана основательною и таможня получила соотвѣтствующія указанія. Представленное Биржевымъ Комитетомъ Начальнику Риго-Орловской желѣзной дороги ходатайство о включеніи Страстной Пятницы, Иванова дня, Духова дня и дня покаянія въ число праздничныхъ дней, когда сараи должны быть заперты, осталось безъ отвѣта, точно также какъ представленное одновременно съ симъ ходатайство о выдачѣ товаровъ изъ станціонныхъ сараевъ въ теченіи лѣтнихъ мѣсяцевъ съ 6 часовъ утра, на каковое ходатайство уже въ 1903 г. послѣдовалъ отказъ. На постановленіе Портового присутствія по дѣлу объ отдачѣ сплава плотовъ прежнимъ подрядчикамъ безъ торговъ и предшествующаго всесторонняго разсмотрѣнія обязательныхъ постановленій о сплавлѣ плотовъ Биржевымъ Комитетомъ подана была жалоба въ Комитетъ по портовымъ дѣламъ. Результатомъ была отмѣна постановленія мѣстнаго присутствія со всеми его послѣдствіями. Желаемый Биржевымъ Комитетомъ просмотръ всѣхъ мѣстныхъ постановленій былъ произведенъ, и къ концу года изданы новыя постановленія. Представленному Министру Путей Сообщенія 30 Сентября по телеграфу ходатайству о мѣрахъ къ устраненію хлѣбныхъ залежей можетъ быть приписано понятно, весьма сомнительное значеніе. Непосредственный успѣхъ имѣло за то представленное въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ ходатайство относительно расчета хлѣбныхъ грузовъ при оказавшейся необходимости дальнѣйшей ихъ пересылки въ Вицдаву и Либаву. Точно также удалось при помощи дѣйств. ст. сов. Дараганъ побудить Главное управленіе желѣзныхъ дорогъ сдѣлать распоряженіе чтобы, донесенія отдѣльныхъ станцій на Рижскихъ подвозныхъ путяхъ о продолжительности очереди для хлѣбныхъ посылокъ доставлялись Биржевому Комитету. Эти сообщенія имѣли въ началѣ большую цѣну; теперь же они къ сожалѣнію очень запаздываютъ. Ходатайство Биржевого Комитета о созданіи въ Ригѣ имѣвшейся первоначально въ виду для Ревеля испытательной

комисіи для допущенія лицъ, не обладающихъ нужными дипломами къ выполненію судоходнаго промысла, — первоначально отклоненное, было затѣмъ принято и означенная комиссія уже собиралась въ Ригѣ. Въ Сентябрѣ Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ подать г. Министру Финансовъ записку, въ которой онъ рѣшительно высказался противъ ходатайства Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги о разрѣшеніи устройства желѣзнодорожныхъ коммерческихъ агентствъ.

Въ теченіи года приложены были неоднократно старанія къ тому, чтобы побудить Министерство Финансовъ принять мѣры къ достиженію болѣе удовлетворительной дѣятельности Торговаго телеграфнаго агентства. Эти старанія отчасти увѣщались успѣхомъ, такъ напри- мѣръ были увеличены штаты, что представлялось безусловно необходимымъ. Такъ чрезчуръ большое обремененіе работой прежняго начальника агентства г. Кокъ имѣло послѣдствіемъ серьезную нервную болѣзнь, послужившую, къ сожалѣнію Биржевого Комитета, причиной оставленія имъ должности. Затѣмъ Биржевой Комитетъ ходатайствовалъ въ прошломъ годѣ у различныхъ страховыхъ обществъ о пониженіи чрезвычайно высокихъ страховыхъ премій на различные товары.

Весьма велико число заключеній, которые по желанію Министерства Финансовъ, Главнаго управленія Торговаго Мореплаванія, Министерства Путей Сообщенія и различныхъ другихъ правительственныхъ учрежденій даны въ теченіи истекшаго года Биржевымъ Комитетомъ, на основаніи отзывовъ его делегацій или особыхъ комиссій. Эти заключенія касались слѣдующихъ вопросовъ: предполагаемого преобразованія биржи; учрежденія новаго общества взаимнаго кредита; превращенія ссудо-сберегательной кассы въ общество взаимнаго кредита; раздѣленія обязательныхъ портовыхъ и судовыхъ сборовъ отъ частныхъ расходовъ въ расчетахъ судовыхъ агентовъ и адресатовъ; замѣны заграничнаго угля русскимъ. Для разъясненія послѣдняго вопроса В ы с о ч а й ш е образована особая комиссія. Запросъ этой комиссії потребовалъ при важности дѣла внимательнаго взвѣшиванія всѣхъ имѣющихъ значеніе факторовъ. Обильный матеріалъ, доставленный делегаціи по фабричной промышленности, краснорѣчиво свидѣтельствовалъ о томъ, что въ настоящее время замѣнъ заграничнаго угля русскимъ въ балтійскихъ портахъ представляется немислимымъ. Далѣе представлены были отзывы: относительно законопроекта о регистраціи морскихъ судовъ; объ учрежденіи прибалтійскаго общества взаимнаго страхованія судовъ; объ основаніи частныхъ конторъ, для сообщенія справокъ по желѣзнодорожнымъ вопросамъ; объ учрежденіи общества владѣльцевъ паровыхъ котловъ; относительно вопроса о пересмотрѣ хлѣбныхъ тарифовъ; по вопросу о регистраціи каботажныхъ судовъ. Начальнику Рижскаго порта были представлены три подробныя заключенія относительно безопасности и состоянія всѣхъ укрѣпленныхъ и пригодныхъ

для причала судовъ береговъ р. Двины, относительно необходимыхъ измѣненій въ существующихъ обязательныхъ постановленіяхъ о сплавѣ плотовъ и относительно проекта новаго лоцманскаго устава. Затѣмъ делегаціей по обычаю Рижской биржи даны отзывы по различнымъ вопросамъ (см. главу „Обычай Рижской Биржи“); делегаціей по лѣсному торгу сообщены различныя свѣдѣнія, представлены разныя данныя и болѣе или менѣе обработанный матеріалъ Министерству Финансовъ, „Вѣстнику Финансовъ“ и другимъ учрежденіямъ, избраны эксперты и т. д.

При обзорѣ мѣръ, принятыхъ Биржевымъ Комитетомъ въ интересахъ Рижскаго судоходства и Рижской торговли слѣдуетъ указать еще на слѣдующія.

Предсѣдателю Биржевого Комитета, генеральному консулу Любекъ и вице-консулу Ларсенъ удалось, во время ихъ пребыванія въ Петербургѣ, получить отъ Начальника Отдѣла портовъ Беклемишева обѣщаніе, что въ случаѣ если окажется необходимыхъ, ледоколъ „Ермакъ“ будетъ предоставленъ въ распоряженіе Рижскаго порта. Обѣщаніе это было дѣйствительно исполнено. Съ городскимъ управленіемъ велись въ началѣ года переговоры относительно болѣе широкаго пользованія Кппенгольма. При участіи представителей Биржевого Комитета и купечества установлены границы Рижскаго порта. Обсуждался вопросъ о расширеніи таможеннаго района. Наконецъ съ городскимъ управленіемъ войдено въ сношеніе по поводу отстройки Андреевскаго полуострова, то есть сооруженія набережныхъ стѣнъ, насыпки мѣстности и отдачи мѣстъ подъ постройку амбаровъ. Въ переговорахъ этихъ дѣло однако не подвинулось, и Городское управленіе, на сколько извѣстно Биржевому Комитету, не измѣнило своей точки зрѣнія относительно размѣра покупной суммы и поземельныхъ денегъ.

Съ Управленіемъ Ригго-Орловской желѣзной дороги возобновленъ контрактъ на эксплуатацію рельсоваго пути на Фортъ-Кометской дамбѣ. Кромѣ того съ названнымъ управленіемъ велись переговоры объ устройствѣ развѣздовъ, переложеніи рельсъ и т. д. а также о лучшемъ обслуживаніи амбаровъ на Андреевскомъ полуостровѣ.

Послѣдніе не привели однако до конца года ни къ какимъ результатамъ.

Въ заключеніе укажемъ на то, что помимо многочисленныхъ пожертвованій и подписокъ, по предложенію Биржевого Комитета разрѣшены биржевымъ купечествомъ слѣдующіе болѣе крупныя взносы. На оборудованіе Лифляндскаго Полевого лазарета 25,000 руб., на усиленіе военнаго флота 25,000 руб. Въ ознаменованіе рожденія Его Императорскаго Высочества Наслѣдника Цезаревича 50,000 руб. для усиленія средствъ капитала, пожер-

твованнаго въ память коронаціи и 25,000 руб. въ пользу Общества вспоможенія ирпикацикамъ. Обоимъ этимъ пожертвованіямъ, по просьбѣ купечества присвоено, съ разрѣшенія Его Величества Государя Императора имя Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Алексѣя Николаевича.

I. Портовые и торговые сборы.

1. Портовые сборы.

а. Назначеніе и расходование портовыхъ сборовъ.

Уже въ прошлогоднемъ годовомъ отчетѣ было указано на то, что послѣ послѣдовавшаго преобразования различныхъ органовъ Главнаго Управленія Торговаго мореплаванія, отношеніе Отдѣла Торговыхъ Портовъ къ вопросамъ, касающимся назначенія и расходования портовыхъ сборовъ, стало, по сравненію съ прежнимъ, болѣе предупредительнымъ. Доброжелательное отношеніе различныхъ органовъ Главнаго Управленія къ желаніямъ и потребностямъ купечества сказывавшееся почти безъ исключенія въ теченіи истекшаго года, выразилось и по вопросу назначенія портовыхъ сборовъ. Въ первый разъ разрѣшенныя Биржевому Комитету изъ портовыхъ сборовъ суммы за землечерпательныя работы и ремонтъ морскихъ дамбъ присланы были еще задолго до начала работъ, а именно 3 Февраля 1904 года въ полномъ размѣрѣ 203,000 рублей. Одновременно съ этимъ Биржевой Комитетъ получилъ 18,900 рубл. процентовъ и погашенія займа на постройку биржевого дома. Этими суммами покрыты послѣднія облигаціи этого займа. Затѣмъ Биржевой Комитетъ получилъ 14 Января прошлаго года 181,241 рубль, затребованные изъ портовыхъ сборовъ за пріобрѣтенныя въ 1893 и 1896 годахъ пзъ собственныхъ средствъ 10 желѣзныхъ шаландъ. Какъ извѣстно, рѣшеніе Комитета по портовымъ дѣламъ объ основательности требованій Биржевого Комитета послѣдовало лишь 31 Октября 1903 г. въ желательномъ для Биржевого Комитета смыслѣ, послѣ того, какъ вопросъ этотъ ежегодно поднимался при разсмотрѣннн бюджета и разрѣшеніе его каждый разъ откладывалось.

Наконецъ Биржевой Комитетъ получилъ въ Апрѣлѣ 1904 года во возвратъ расходовъ Комитета по содержанію навигаціоннаго училища за 1902/1903 г. и за 1903/1904 г. изъ спеціальныхъ суммъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и портовъ 9,258 рублей. Слѣдуетъ упомянуть, что сумма эта назначена Биржевому Комитету по рѣшенію Комитета по Портовымъ дѣламъ, несмотря на то, что

представители Министерства Финансовъ и Государственнаго контроля не только высказались противъ этого, но и нашли нужнымъ приложить къ журналу особое мнѣніе, что могло имѣть послѣдствіемъ передачу всего дѣла на разсмотрѣніе Комитета Министровъ.

9 Февраля Биржевой Комитетъ получилъ слѣдующее предложеніе Отдѣла Торговыхъ портовъ отъ 3/5 Февраля за № 827.

„Административная Часть Отдѣла торговыхъ портовъ имѣетъ честь увѣдомить Биржевой Комитетъ, что вмѣстѣ съ симъ сдѣлано сношеніе о переводѣ въ его распоряженіе по смѣтѣ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ на 1904 годъ :

по § 8 на производство дноуглубительныхъ работъ въ рукавахъ рѣки Западной Двины	195,000 руб.
съ тѣмъ, чтобы означенныя работы производились подъ наблюденіемъ мѣстныхъ строительныхъ органовъ Главнаго Управленія торговаго мореплаванія и портовъ,	
по § 9 ст. на содержаніе и ремонтъ портовыхъ дамбъ	8,000 „
съ тѣмъ, чтобы означенныя работы производились подъ техническимъ надзоромъ мѣстныхъ строительныхъ органовъ Главнаго Управленія и съ тѣмъ, что исполнительная смѣта будетъ провѣрена Техническимъ Совѣщаніемъ, и	
по § 21 на уплату 0/0/0 и погашенія займа, заключеннаго на постройку биржевого дома	18,900 „

Всего переводится въ распоряженіе Рижскаго Биржевого Комитета 221,900 руб.

Такимъ образомъ, какъ видно изъ приведенной бумаги, въ первый разъ было поставлено требованіе, чтобы : „ремонтъ портовыхъ дамбъ производился подъ техническимъ контролемъ мѣстныхъ строительныхъ органовъ Главнаго Управленія, и чтобы смѣта работъ повѣрялась Техническимъ Комитетомъ.“

Вскорѣ послѣ того Биржевой Комитетъ получилъ при отношеніи Начальника Рижскаго порта отъ 29 Февраля 1904 г. за № 575 для свѣдѣнія выдержку изъ журнала 78 засѣданія Комитета по Портовымъ дѣламъ. Послѣдняя имѣла слѣдующее содержаніе :

„XII. Разсмотрѣвъ докладъ Отдѣла торговыхъ портовъ о повѣркѣ отчетовъ въ израсходованіи суммъ, ассигнованныхъ въ распоряженіе Городскихъ Общественныхъ Управленій и Биржевыхъ Комитетовъ изъ специальныхъ средствъ Комитета на портовые надобности, и присоединяясь къ предположеніямъ по сему предмету Отдѣла торговыхъ портовъ, Комитетъ постановилъ, чтобы мѣстныя общественныя учрежденія, согласно ст. 4 Отдѣла IV закона 8 Іюня 1901 года,

представляли отчеты въ отпущенныхъ въ ихъ распоряженіе суммахъ на портовые надобности къ 1 Марта слѣдующаго за отчетнымъ года съ тѣмъ :

1) чтобы отчеты составлялись мѣстными учрежденіями по однообразной, при семъ прилагаемой, формѣ;

2) чтобы составленные такимъ образомъ отчеты, съ приложеніемъ надлежащимъ образомъ засвидѣтельствованныхъ копій со всѣхъ оправдательныхъ документовъ, а по техническимъ работамъ и исполнительныхъ смѣтъ, — представлялись въ Главное Управление торговаго мореплаванія и портовъ чрезъ Портовые Управленія, которыя разсматриваютъ и завѣряютъ эти отчеты, причемъ Начальники работъ въ портахъ повѣряютъ исполнительныя смѣты по техническимъ работамъ и по существу произведенныхъ работъ; тамъ же, гдѣ нѣтъ Портовыхъ Управленій, чтобы отчеты представлялись чрезъ лицъ, коимъ поручено наблюденіе за производствомъ работъ.

Для выполненія требованій, указанныхъ въ семъ пунктѣ, приемка и освидѣтельствованіе работъ, исполняемыхъ за счетъ суммъ спеціальныхъ средствъ, отпускаемыхъ мѣстнымъ общественнымъ учрежденіемъ, какъ въ отдѣльныхъ частяхъ этихъ работъ, такъ и въ цѣломъ, должны производиться сими учрежденіями при участіи мѣстнаго Начальника порта и Начальника работъ, или ихъ замѣстителей; въ тѣхъ же портахъ, гдѣ не имѣется Портовыхъ Управленій, — при участіи лицъ, коимъ Главнымъ Управленіемъ торговаго мореплаванія и портовъ поручено наблюденіе за производствомъ работъ;

3) чтобы завѣренные такимъ образомъ отчеты разсматривались со всѣми документами Отдѣломъ торговыхъ портовъ, а заключенія его потомъ докладывались Комитету по портовымъ дѣламъ для свѣдѣнія.

Въ заключеніе слѣдуетъ указать еще на отношеніе Начальника работъ въ портѣ, Дѣйстви. Стат. Совѣтн. Константинова отъ 12 Апрѣля за № 375 слѣдующаго содержанія:

„Комитетомъ по портовымъ дѣламъ, въ засѣданіи 31 Октября 1903 г., постановлено отпустить Рижскому Биржевому Комитету 195,000 руб. на производство дноуглубительныхъ работъ въ р. Западной Двинѣ и 8000 руб. на содержаніе и ремонтъ портовыхъ дамбъ съ тѣмъ, чтобы всѣ озпаченныя работы производились подъ техническимъ надзоромъ мѣстнаго Строительнаго органа Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ. О такомъ постановленіи Комитета Строительная Часть Отдѣла Торговыхъ Портовъ увѣдомила меня для надлежащаго исполненія предписаніемъ отъ 27/28 Февраля с. г. за № 1352, а посему имѣю честь покорнѣйше просить Рижскій Биржевой Комитетъ о сдѣланіи нижеслѣдующихъ распоряженій:

1) Для производства ремонта дамбъ потребно до приступа къ самой работѣ сдѣлать опись потребнаго ремонта и такую опись представить въ Управленіе работъ для засвидѣтельствованія:

2) до употребленія матеріаловъ въ дѣло по ремонту дамбъ, предъявлять названные матеріалы къ освидѣтельствуванію, и

3) своевременно увѣдомлять меня объ окончаніи ремонта для производства надлежащаго его освидѣтельствуванія.

Что же касается до производства землечерпательныхъ работъ, то покорнѣйше прошу сдѣлать распоряженіе о содѣйствіи чинамъ ввѣреннаго мнѣ Управленія при производствѣ промѣровъ для засвидѣтельствуванія глубины, достигнутой при производствѣ работъ машинами.“

Какъ явствуетъ изъ вышеприведеннаго отношенія былъ поднятъ такимъ образомъ вопросъ о контролѣ надъ землечерпательными работами и работами при морскихъ дамбахъ производимыми Биржевымъ Комитетомъ и надъ употребленіемъ назначенныхъ для того суммъ изъ спеціальныхъ средствъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія. При значеніи которое имѣло цѣлесообразное урегулированіе этого вопроса и въ виду того обстоятельства, что землечерпательныя работы не могутъ по своему характеру быть принаровлены къ теоретически выработаннымъ постановленіямъ принятаго въ казенныхъ учрежденіяхъ способа контроля, рѣшено исполнить пока всѣ требованія Начальника работъ въ портѣ относительно сообщенія о предполагаемыхъ работахъ какъ по землечерпанію, такъ и по ремонту морскихъ дамбъ, а также предъявлять Начальнику работъ въ портѣ потребный для ремонта дамбъ матеріаль. Затѣмъ инженерамъ Биржевого Комитета было указано всячески содѣйствовать служащимъ въ управленіи работъ въ портѣ въ ихъ работахъ при опредѣленіи достигнутой землечерпаніемъ глубины. Что же касается способа отчетности, то Биржевой Комитетъ рѣшилъ обождать прямого предписанія Главнаго Управленія. Это предписаніе дѣйствительно послѣдовало предложеніемъ Отдѣла Торговыхъ портовъ отъ 10/12 Апрѣля 1904 года за № 2320. Содержаніе предложенія было слѣдующее:

„По разсмотрѣніи отчета о суммахъ, отпущенныхъ Рижскому Биржевому Комитету на землечерпательныя работы и ремонтъ дамбъ въ 1902 году, оказалось, что въ этомъ отчетѣ отсутствуютъ платежные документы и вѣдомости для сужденія о правильности расходовъ по содержанію штатовъ, а также о числѣ и цѣнѣ рабочихъ силъ, о количествѣ и цѣнѣ расходовавшаго угля, а равно описи инвентаря, данныя о расходѣ по его содержанію, стоимости буксировки въ зависимости отъ объема землечерпанія, а также не имѣется чертежей, техническихъ расчетовъ и актовъ освидѣтельствуванія произведенныхъ работъ.

Возвращая этотъ отчетъ для пополненія, примѣнительно къ постановленію Комитета по портовымъ дѣламъ (78 засѣданія 19 декабря 1903 года), Отдѣлъ торговыхъ портовъ проситъ Рижскій Биржевой Комитетъ представить вновь отчетъ, пополненный вышеприведенными данными, не позже 31 декабря 1904 года.“

Биржевой Комитетъ постановилъ вслѣдствіе этого въ своемъ засѣданіи отъ 22 Апрѣля 1904 года поручить правителю дѣлъ составить, сообщая съ инженерами и служащими въ кассѣ, требуемыя свѣдѣнія и разясненія.

Весь матеріалъ разчета объ употребленіи полученныхъ въ 1902 и 1903 году суммъ представленъ затѣмъ въ Декабрѣ 1904 г. Отдѣлу торговыхъ портовъ. Матеріалъ этотъ состоялъ изъ объяснительнаго отчета, денежных отчетовъ за 1902 и 1903 года, оправдательныхъ документовъ за 1902 и 1903 года, инвентарныхъ списковъ за 1902 и 1903 года, плана землечерпательныхъ работъ въ 1902 году съ описаніемъ землечерпательныхъ работъ и работъ по ремонту морскихъ дамбъ въ 1902 и 1903 годахъ и обзора землечерпательныхъ работъ въ Рижскомъ портѣ съ 1868 по 1904 годъ.

Общій отчетъ былъ изложенъ слѣдующимъ образомъ :

„Во исполненіе предложенія Главнаго Управленія отъ 10—12 Апрѣля за № 2320 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить, что выраженные на основаніи постановленія Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 13 Декабря 1903 г. требованія Отдѣла дошли до свѣдѣнія Биржевого Комитета лишь 15 Апрѣля 1904 г. Въ виду сего требованія Отдѣла относящіяся до отчетности 1902 и 1903 годовъ могли быть исполнены лишь отчасти. Во всякомъ случаѣ Биржевой Комитетъ употребилъ всѣ старанія, чтобы по возможности ихъ удовлетворить и съ этой цѣлью представляетъ при семъ :

- 1) Кассовую и Главную книгу за 1902 г.
- 2) Оправдательные документы по счетамъ за 1902 г.
- 3) Списки инвентаря за 1902 г.
- 4) Чертежъ къ землечерпательнымъ работамъ въ 1902 г. и описаніе произведенныхъ землечерпательныхъ работъ и работъ по ремонту морскихъ дамбъ.
- 5) Разсчетную вѣдомость за 1902 г.
- 6) Кассовую и Главную книгу за 1903 г.
- 7) Оправдательные документы по счетамъ за 1903 г.
- 8) Списки инвентаря за 1903 г.
- 9) Чертежъ къ землечерпательнымъ работамъ въ 1903 г. и описаніе произведенныхъ землечерпательныхъ работъ.
- 10) Разсчетную вѣдомость за 1903 г.
- 11) Свѣдѣнія о землечерпательныхъ работахъ въ Рижскомъ портѣ съ 1888 по 1904 г.

Касательно данныхъ затребованныхъ Отдѣломъ предложеніемъ отъ 10/12 Апрѣля 1904 г. за № 2320 Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить, что

- 1) платежные (оправдательные) документы при семъ представляются;
- 2) данныя о правильности расходовъ по содержанію служащихъ находятся въ платежныхъ документахъ ;

3) тамъ же имѣются всѣ свѣдѣнія о числѣ и цѣнѣ рабочихъ и о размѣрѣ поденной платы ;

4) въ этихъ же платежныхъ (оправдательныхъ) документахъ заключаются и свѣдѣнія о количествѣ и о стоимости употребленнаго угля ;

5) описи инвентаря къ сему приложены ;

6) данныя о расходѣ по содержанію инвентаря заключаются въ оправдательныхъ документахъ. Отдѣлить эти расходы отъ общихъ расходовъ по производству не представлялось возможнымъ ;

7) стоимость буксировки шалапдъ выясняется оправдательными документами и приложенными къ сему отчетами о производствѣ работъ. Изъ этихъ отчетовъ видно, что въ 1902 году вычерпано 108,484 куб. саж. земли, изъ коихъ 90,383 куб. саж. перевезены буксирными пароходами за плату въ 62,108 руб. 75 коп. на мѣсто ихъ сыпки, между тѣмъ какъ изъ остальныхъ 18,101 куб. саж. удалены 14,875 куб. саж. самоотвозными землечерпательницами и 3226 куб. саж. частными лицами за ихъ собственный счетъ. Въ 1903 г. поднято 180,670 куб. саж. земли, изъ коихъ 154,855 куб. саж. вывезено за плату въ 99,898 руб. съ помощью буксирныхъ пароходовъ, между тѣмъ какъ изъ остальныхъ 25,815 куб. саж. 22,579 куб. саж. увезены самоотвозными землечерпательницами, а 3,236 куб. саж. частными лицами на собственный счетъ ;

8) чертежи землечерпательнымъ работамъ приложены къ настоящему представленію и даютъ картину произведенныхъ работъ. Расчеты о количествѣ поднятой земли на основаніи промѣровъ не могутъ быть составлены, такъ какъ работы начинаются всегда уже во время половодья, слѣдовательно въ такое время, когда производство предварительныхъ промѣровъ, какъ извѣстно, невозможно ;

9) особые акты объ освидѣтельствованіи землечерпательныхъ работъ не составляются. По окончаніи работъ командиромъ лоціи предпринимаются промѣры для опредѣленія, при какой осадкѣ суда могутъ пройти данное углубленное мѣсто. О достигнутомъ землечерпательными работами улучшеніи фарватера сообщается командиромъ лоціи Биржевому Комитету, который доводитъ объ этомъ до всеобщаго свѣдѣнія. Кромѣ того, какъ начальникъ Рижскаго порта, такъ и начальникъ работъ въ Рижскомъ портѣ увѣдомляются о каждомъ передвиженіи землечерпательницъ. Начальнику работъ въ портѣ представляются кромѣ того ежемѣсячно техническіе отчеты о ходѣ землечерпательныхъ работъ въ формѣ вѣдомости.

Касательно произведенныхъ въ 1903 г. въ болѣе обширныхъ размѣрахъ землечерпательныхъ работъ слѣдуетъ указать, что благодаря совокупности многихъ благоприятныхъ условій въ 1903 г. могло быть достигнуто, что во первыхъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ получилась большая запасная глубина, во вторыхъ значительная часть находящаяся вблизи устья песчаныхъ мелей была удалена и въ третьихъ удалось

измѣнить въ нѣкоторыхъ мѣстахъ направленіе фарватера такимъ образомъ, чтобы онъ меньше подвергался обмелѣніямъ. Въ числѣ таковыхъ благопріятныхъ обстоятельствъ можно назвать слѣдующія:

1) Вслѣдствіе незначительнаго и весьма рано наступившаго весенняго спада воды послѣ ледохода, землечерпательныя работы могли быть начаты уже 6 Марта, слѣдовательно на 1—1½ мѣсяца раньше обыкновеннаго.

2) Погода была въ теченіе всего землечерпательнаго сезона чрезвычайно тихая и не только благопріятствовала тѣмъ выполненію собственно землечерпательныхъ работъ, но и позволяла, почти безъ значительныхъ перерывовъ, отвозъ вычерпанной земли въ море.

3) Вслѣдствіе затишья въ строительныхъ работахъ въ желѣзнодорожной гавани стали свободными двѣ сильныя землечерпательницы ежегодно поднимающія отъ 30—35,000 куб. саж. земли. Биржевой Комитетъ, въ интересахъ улучшенія порта охотно предоставилъ ихъ съ полнымъ оборудованіемъ бесплатно въ распоряженіе службы землечерпательныхъ работъ.

Вслѣдствіе изложеннаго удалось въ теченіе 1903 г., помимо удаленія обмелѣній у города, достигнуть слѣдующихъ углубленій фарватера:

1) баръ былъ доведенъ до ширины 65 саж. и глубины отъ 25—27 футовъ;

2) фарватеръ между Большераа и Бѣлой церковью получилъ общее направленіе;

3) песчаная мель въ устьѣ рѣки, восточнѣе фарватера, благопріятствовавшая обмелѣнію бара, уменьшена на 13,000 куб. саж.;

4) фарватеръ по направленію къ Мюльграбену и въ Мюльграбенѣ доведенъ до глубины 24 футовъ;

5) фарватеръ между Мюльграбеномъ и Волерсгофъ доведенъ до глубины 24 футовъ;

6) фарватеръ на лѣвой сторонѣ рѣки между цементной фабрикой и пиянимъ концомъ дамбы АВ частью вновь устроенъ, частью получилъ одинаковое направленіе.

Ближайшія подробности названныхъ работъ видны изъ приложеннаго техническаго отчета.

Благодаря интенсивности работъ и энергичному использованию вышеназванныхъ благопріятныхъ обстоятельствъ удалось произвести громадныя землечерпанія истекшаго года въ размѣрѣ

$$\frac{257,019.10 \text{ руб.}}{180,670 \text{ куб. саж.}} = \text{за 1 руб. 42 коп. за куб. сажень.}$$

Производство въ большемъ размѣрѣ расходовъ въ 1903 году будетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ уменьшеніе общихъ расходовъ, которые потребовались бы на улучшеніе порта въ ближайшіе годы. Такъ

какъ каждая куб. сажень вычерпанной земли обходится въ Рижскомъ портѣ въ среднемъ не менѣе 1 руб. 67 коп., какъ это усматривается изъ приложенной къ сему таблицы (Приложеніе № 11), то работы 1903 г. стоившія 1 руб. 42 коп. за куб. саж. дали экономію въ 25 коп. за куб. саж.

Разница, вызванная упомянутыми работами между израсходованными въ 1903 г. и ассигнованными на этотъ годъ суммами въ размѣрѣ 79,340 руб. 67 коп., покроеся постепенно, благодаря достигнутымъ улучшеніемъ фарватера, экономіей будущихъ лѣтъ по землечерпательнымъ работамъ, такъ что особаго ассигнованія для покрытія израсходованныхъ Биржевымъ Комитетомъ на эти работы сверхсмытныхъ ассигнованій 79,340 руб. 67 коп., какъ надо полагать, не понадобится.

Въ заключеніе Биржевой Комитетъ считаетъ нужнымъ замѣтить, что Кассовая книга и Главная книга ведены и заключены по правиламъ купеческаго счета и что въ Кассовой книгѣ доходы и расходы снабжены №, который соотвѣтствуетъ № оправдательнаго документа, при чемъ статьи дохода нумерованы красными чернилами, а расхода черными.“

Разсчетная вѣдомость

о расходахъ Рижскаго Биржевого Комитета на землечерпательныя работы и на содержаніе дамбъ и береговыхъ укрѣпленій въ 1902 году.

I. Землечерпательныя работы.

1) Жалованье служащимъ и поденная плата рабочимъ	56,761 руб. 68 коп.
2) Каменный уголь	14,494 „ 94 „
3) Инвентарь и расходы по содержанию	34,491 „ 74 „
4) Расходы по производству	7,344 „ 43 „
5) За буксировку	62,108 „ 75 „
6) Разныя издержки	3,499 „ 69 „
	<hr/>
	178,701 руб. 23 коп.

Изъ этой суммы исключить :

1) Доходъ за проданный грантъ	1,040 руб. 25 коп.
2) Денегъ полученныхъ отъ управленія работъ въ портѣ за наемъ шаландъ	1,466 „ 50 „
3) За проданныя старыя цѣпи	224 „ 40 „
4) Денегъ за наемъ складочнаго мѣста для угля	100 „ 80 „
5) Вознагражденіе за старую шаланду	40 „ — „
	<hr/>
	2,871 руб. 95 коп.

Такимъ образомъ стоили землечерпательныя работы въ 1902 году 175,829 руб. 28 коп.

II. Содержаніе дамбъ и береговыхъ укрѣпленій.

1) Жалованье служащимъ и поденная плата рабочимъ	7,221 руб. 08 коп.
2) Матеріалы	8,206 " 70 "
3) Разные расходы	112 " 42 "
итого	15,540 руб. 20 коп.

Такимъ образомъ расходы Биржевого Комитета равнялись:

I. На землечерпательныя работы	175,829 руб. 28 коп.
II. На ремонтъ дамбъ	15,540 " 20 "
Всего	191,369 руб. 48 коп.

Для покрытія этихъ расходовъ были употреблены:

1) Высланные Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія 29 Юля 1902 г.	105,000 руб. — коп.
2) Позаимствованія изъ средствъ Биржевого Общества въ размѣрѣ	86,369 " 48 "
Всего	191,369 руб. 48 коп.

Къ 1 Января 1903 г. долгъ портовыхъ сборовъ Рижскому Биржевому Обществу слагался изъ слѣдующихъ суммъ:

1) Не возвращенная къ тому времени ссуда изъ средствъ Биржевого Общества 1901 года	14,393 руб. 58 коп.
2) Ссуды Биржевого Общества въ 1902 году	86,369 " 48 "
3) Проценты поэтимъ ссудамъ считая 5% годовыхъ	1,564 " 07 "
	102,327 руб. 13 коп.

11 Марта выслана была Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія Биржевому Комитету вторая половина назначенной ему Комитетомъ по торговымъ дѣламъ въ Декабрѣ 1901 года на 1902 годъ суммы въ размѣрѣ 210,000 руб., то есть 105,000 руб. — коп.

Изъ сего вычитается требованіе Биржевого Комитета въ размѣрѣ 102,327 " 13 "

Остатокъ 2,672 руб. 87 коп.

Означенный остатокъ въ размѣрѣ 2,672 руб. 87 коп. былъ возвращенъ Отдѣлу Торговаго Мореплаванія при отношеніи отъ 10 Апрѣля 1903 г. за № 398.

Разсчетная вѣдомость

о расходахъ Рижскаго Биржевого Комитета на землечерпательныя работы и на содержаніе дамбъ и береговыхъ укрѣпленій въ 1903 году.

I. Землечерпательныя работы.

1) Жалованье служащимъ и поденная плата рабочимъ	68,356 руб. 33 коп.
2) Каменный уголь	29,457 " 79 "
Переносъ	97,814 руб. 12 коп.

	Переносъ	97,814 руб. 12 коп.
3)	Расходы по производству	9,825 " 26 "
4)	Инвентарь и расходы по содержанию	37,752 " 80 "
5)	Разныя издержки	3,699 " 72 "
6)	За буксировку	99,898 " — "
7)	Производство насыпи у Бѣлой церкви	8,029 " 20 "
		<hr/>
		257,019 руб. 10 коп.

Изъ этой суммы слѣдуетъ исключить слѣдующіе доходы:

1)	отъ продажи гранта	1,264 руб. 50 коп.
2)	отъ продажи старыхъ матеріаловъ	3,070 " 94 "
3)	вознагражденіе за поставку рабочихъ заводу Ланге и Сынъ	53 " — "
4)	поступленіе отъ Общества взаимнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ въ возмѣщеніе расходовъ за пользованіе больныхъ рабочихъ	356 " 99 "
		<hr/>
		4,745 руб. 43 коп.

Засимъ землечерпательныя работы стоили въ 1903 году 252,273 руб. 67 коп.

Въ счетъ этой суммы получено при предложеніи Канцеляріи Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами отъ 17 Іюля 1903 г. за № 1558 172,933 " — "

Засимъ ссуда Биржевого Комитета составляетъ 79,340 руб. 67 коп.

II. Содержаніе дамбъ и береговыхъ укрѣпленій.

1)	Жалованье служащимъ и поденная плата рабочимъ	5,430 руб. 18 коп.
2)	матеріалы	4,459 " 52 "
3)	разныя расходы	106 " 93 "
		<hr/>
		9,996 руб. 63 коп.

Получено при предложеніи Канцеляріи Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами отъ 17 Іюля 1903 г. за № 1558 10,000 " — "

Излишекъ 3 руб. 37 коп.

Возвращено при представленіи Биржевого Комитета отъ 30 Декабря 1903 г. за № 1434 3 " 37 "

Засимъ общій расходъ составляетъ въ 1903 году :

I по землечерпательнымъ работамъ	252,273 руб. 67 коп.
II по содержанию и ремонту дамбъ и береговыхъ укрѣпленій	9,996 „ 63 „
	<u>262,270 руб. 30 коп.</u>

Въ счетъ этой суммы по-
лучено при предложе-
ніи Канцеляріи Глав-
ноуправляющаго Тор-
говымъ Мореплавані-
емъ и Портами отъ
17 Іюля 1903 г. за

№ 1558 182,933 руб. — коп.

за вычетомъ возвращенныхъ	3 „ 37 „	<u>182,929 „ 63 „</u>
---------------------------	----------	-----------------------

Засимъ Биржевому Комитету слѣдуетъ еще

дополучить , 79,340 руб. 67 коп.

Въ концѣ Апрѣля Биржевой Комитетъ получилъ помѣченное № 1035 отношеніе Начальника порта съ копіей циркуляра отдѣла торговыхъ портовъ отъ 1 Апрѣля 1904 г. за № 2017, которымъ давались различныя указанія относительно составленія бюджета.

Слѣдующіе пункты имѣли значеніе и для Биржевого Комитета :

1) Расходы по содержанию и ремонту портовыхъ сооружений, зданій, приспособленій, путей, плавучихъ средствъ и т. п., которые будутъ признаны мѣстными Управленіями неотложными въ предстоящемъ смѣтномъ (1905) году, должны быть подробно и вполнѣ достаточно обоснованы, подтверждены ссылками на соответствующіе расходы предшествовавшихъ лѣтъ, а въ подлежащихъ случаяхъ исчислены по трехлѣтней сложности.

2) Подробно разработанные проекты и планы, съ точными свѣдѣніями о стоимости намѣченныхъ въ проектахъ строительныхъ и ремонтныхъ работъ, должны быть представлены вмѣстѣ съ самими смѣтными предположеніями; при невозможности же представленія таковыхъ одновременно, они должны быть представлены не позже 15 Іюля 1904 года.

6) По расходамъ на основаніи ст. 2 Отд. IV закона 8 Іюня 1901 г., Городскими Общественными Управленіями должны быть обязательно представлены доказательства того, что расходы эти производились до изданія этого закона за счетъ суммъ отмѣненныхъ портовыхъ сборовъ, причемъ данныя эти должны быть обязательно удостовѣрены подлежащею правительственною властью (Губернаторомъ, Градопачальникомъ, Наказнымъ Атаманомъ и др.).

7) Всѣ смѣтныя предположенія, ранѣе представленія ихъ въ Отдѣлъ торговыхъ портовъ, должны быть рассмотрѣны мѣстнымъ портовымъ присутствіемъ, и

8) Всѣ смѣтныя предположенія по предписанной формѣ, съ заключеніемъ мѣстнаго портового присутствія должны быть представлены въ Административную Часть Отдѣла торговыхъ портовъ не позже 15 Мая 1904 года.

Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ уже 12 Мая представить свои смѣтныя предположенія изъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ за 1905 годъ. Эти предположенія были впервые приведены въ соотвѣтствіе съ данной Главнымъ Управленіемъ Торговаго мореплаванія формой и были изложены слѣдующимъ образомъ :

Смѣтныя предположенія

о расходахъ изъ спеціальныхъ средствъ Комитета по портовымъ
дѣламъ по Рижскому порту за 1905.

Смѣтныя предположенія

о расходахъ изъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ по Рижскому порту за 1905 годъ.

Составленъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ.

№	Перечень смѣтныхъ предположеній	Испрашивается на 1905 г.		Основанія назначеній			
		Руб.	Коп.	И з р а с х о д о в а н о			Было ассигновано Комитетомъ по портовымъ дѣламъ на 1904 г.
				въ 1901 г.	въ 1902 г.	въ 1903 г.	
1	Законъ 8 Юня 1901 г., разд. IV, ст. 2 пк. а. На землечерпательныя и дноуглубительныя работы	211,000		205,061 р. 56 к.	175,829 р. 28 к.	252,273 р. 67 к.	195,000 руб.
				<p>Землечерпательныя работы въ р. Двинѣ производятся Биржевымъ Комитетомъ съ 1818 г. Законными основаніями служили до преобразования портовыхъ сборовъ въ 1901 г. (Законъ 8 Юня 1901 г.) Высочайше утвержд. Мѣнія Государственнаго Совѣта отъ 10 Апрѣля 1867 г. и 5 Февраля 1891 г. Такъ какъ размѣръ производимыхъ землечерпательныхъ работъ зависитъ отъ обмѣлвнй рѣки весною того года, на который смѣта составляется, то, какъ само собою разумѣется, не могутъ быть представлены заранѣе подробныя смѣтныя исчисления необходимой суммы, въ виду чего испрашиваемая сумма должна быть исчислена, согласно п. 1 циркулярнаго предложенія Отдѣла торговыхъ портовъ отъ 1 Апрѣля 1904 г. за № 2017, по трехлѣтней сложности и подтверждена ссылками на соответствующіе расходы предшествовавшихъ лѣтъ.</p>			
				И з р а с х о д о в а н о			Было ассигновано Комитетомъ по портовымъ дѣламъ на 1904 г.
				1901	1902	1903	
2	На содержаніе и ремонтъ морскихъ портовыхъ дамбъ	11,700		15,481 р. 06 к.	8,775 р. 92 к.	9,996 р. 63 к.	8,000 руб.
				<p>Образованное 25 Марта 1902 г. въ г. Ригѣ по приказанію Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича Особое Совѣщаніе признало возможнымъ, оставить за Биржевымъ Комитетомъ содержаніе Фортъ-Кометовой дамбы, Западной и Магнусгофской дамбы, всѣ же остальные гидротехническія сооружения находившіяся до 1902 г. въ завѣдываніи Биржевого Комитета передать въ вѣдѣніе Начальника работъ по устройству Рижскаго порта. На основаніи сего постановленія ремонтъ дамбы у Весаке, береговыхъ укрѣпленій Верхняго Подераа и береговыхъ укрѣпленій у дер. Рипушь Биржевымъ Комитетомъ уже не производятся. Имѣя же въ виду что поврежденія въ морскихъ дамбахъ происходятъ главнымъ образомъ отъ бурной погоды осенью и весною, а потому не представляется возможность опредѣлить въ данный моментъ размѣръ поврежденій могущихъ оказаться послѣ бурь осенью сего 1904 года и весною будущаго 1905 г., слѣдуетъ, руководствуясь п. 1 циркулярнаго предложенія Отдѣла Торговыхъ Портовъ отъ 1 Апрѣля с. г. за № 2017, размѣръ испрашиваемой суммы исчислить по трехлѣтней сложности.</p>			

Кромѣ того Биржевой Комитетъ, по примѣру прошлогодней смѣты, включилъ въ бюджетъ 192,000 руб. на приобрѣтеніе третьяго элемента для плавучаго дока и 80,000 руб. на приобрѣтеніе 4 желѣзныхъ шалаудъ для землечерпательныхъ работъ, но при этомъ онъ прибавилъ, что при настоящихъ условіяхъ не считаетъ возможнымъ ходатайствовать о назначеніи этихъ суммъ.

Включеніе въ бюджетъ имѣло лишь цѣлью указать на то, что третій элементъ плавучаго дока и желѣзныя шалауды нужны для Рижскаго порта и что эти потребности Рижскаго порта должны быть удовлетворены, какъ скоро явится къ тому возможность.

8 Октября 1904 года состоялось подѣ председательствомъ Товарища Главноуправляющаго Торговымъ мореплаваніемъ, Тайнаго Совѣтника Рухлова засѣданіе Комитета по портовымъ дѣламъ съ цѣлью разсмотрѣнія представленныхъ Ригю смѣтъ. Въ качествѣ представителей Рижскаго Биржевого Комитета въ засѣданіи принимали участіе правитель дѣлъ статск. совѣтн. Н. Э. фонъ Крамеръ и инженеръ Флейшеръ.

Просимые Биржевымъ Комитетомъ для выполненія землечерпательныхъ работъ въ 1905 году 211,000 руб. были разрѣшены немедленно безъ всякихъ преній. Просимая для содержанія морскихъ дамбъ сумма въ размѣрѣ 11,000 руб. сокращена на 2,000 руб.; разрѣшено выдать 9,000 руб.

Разрѣшеніе суммы въ 211,000 руб. на землечерпательныя работы самой крупной статьи во всемъ бюджетѣ произошло, какъ уже замѣчено безъ всякаго возраженія со стороны представителей Государственнаго контроля, Министерства Финансовъ и Морскаго Министерства, адмирала Верховскаго, что тѣмъ болѣе характеристично, что большая часть отдѣльныхъ параграфовъ городского бюджета, а также и бюджета портового управленія дала названнымъ представителямъ поводъ къ подробной критикѣ, возраженіямъ, условнымъ, разрѣшеніямъ и сокращеніямъ.

Журналь упомянутаго засѣданія Комитета отъ 8 Октября полученъ былъ Биржевымъ Комитетомъ въ концѣ Декабря и изложенъ слѣдующимъ образомъ:

„I. Разсмотрѣвъ докладъ Отдѣла торговыхъ портовъ о смѣтныхъ ассигнованіяхъ изъ специальныхъ средствъ Комитета на 1905 годъ по Рижскому порту, Комитетъ постановилъ отпустить:

по § 1 на содержаніе штатныхъ чиновъ Портового Управленія, на основаніи Высочайше утвержденаго 3 Юня 1902 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, 21,640 руб.;

по § 2 на содержаніе низшихъ исполнительныхъ чиновъ и прочихъ вольнонаемныхъ лицъ, а также хозяйственно-операционные расходы Портоваго Управленія, 26,695 руб., т. е. болѣе ассигнованія

1904 г. на 2,865 руб., а именно: на 1 старшину — 480 руб., 2 старших портовых матросов (по 360 р.)—720 руб., 6 младших (по 240 р.) — 1,440 руб. и на ихъ обмундированіе (по 25 р.) — 225 руб., въ виду необходимости увеличенія числа постовъ, вслѣдствіе увеличенія портовой территоріи включеніемъ въ границы порта пространства р. Аа отъ Булленскаго пролива до м. Дуббельнъ ;

по § 4 ст. 1 на постройку каменной казармы и службъ при ней для матросовъ портовыхъ судовъ у Андреевской гавани — 5,250 руб., по повѣркѣ исчисленія Техническимъ Совѣщаніемъ. съ тѣмъ, чтобы предоставленное городомъ Портовому Управленію мѣсто подъ постройку означенной казармы и службъ при ней было избрано по соглашенію съ Городскимъ Управленіемъ; при этомъ Комитетъ поручилъ Техническому Совѣщанію руководствоваться однообразными нормами для построекъ извѣстнаго рода ;

по § 4 ст. 2 на мелкій ремонтъ 4 домиковъ для портовыхъ матросовъ 400 руб. и на отопленіе и освѣщеніе ихъ 500 руб., съ тѣмъ, чтобы ко времени разсмотрѣнія Комитетомъ смѣтныхъ предположеній на 1906 г. Портовымъ Управленіемъ были представлены точныя свѣдѣнія о дѣйствительномъ расходѣ на эту надобность ;

по § 5 на содержаніе полиціи, на основаніи Высочайше утвержденного 24 Марта 1903 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, 9,940 руб. ;

по § 7 ст. 2 на санитарную и врачебную частъ—5,160 руб., въ томъ числѣ: на содержаніе пріемнаго покоя въ Мюльграбенѣ 660 руб., на содержаніе каратиннаго лазарета въ Больдераа 3,000 руб., на врачебную часть 1,200 руб. и на наемъ помѣщенія для амбулаторіи — 300 руб. ;

по § 8 пн. а на производство дноуглубительныхъ работъ въ р. Западной Двинѣ, въ распоряженіе Биржевого Комитета, по трехлѣтней сложности, 211,000 руб., съ тѣмъ, чтобы о времени и мѣстѣ землечерпательныхъ работъ было сообщаемо Управленію работъ порта для техническаго засвидѣтельствованія производимыхъ работъ, а отчетъ былъ представленъ для повѣрки Техническимъ Совѣщаніемъ ;

по § 8 пн. б на производство дноуглубительныхъ работъ въ рукавахъ р. Западной Двины, въ распоряженіе Городскаго Управленія 6,600 руб., въ томъ числѣ: на самыя работы 6,000 руб. и на содержаніе инвентаря, составленіе проектовъ, надзоръ и канцелярскія издержки 600 руб., поручивъ Отдѣлу торговыхъ портовъ, въ виду признаваемой Комитетомъ нераціональности и высокой стоимости этихъ работъ (по 3 руб. 50 к. за 1 куб. саж.), ко времени разсмотрѣнія Комитетомъ смѣтныхъ предположеній на 1906 г., всесторонне выяснить: оставить ли производство этихъ дноуглубительныхъ работъ за Городскимъ Управленіемъ или передать таковыя въ вѣдѣніе Портоваго Управленія, и съ тѣмъ, чтобы испрашиваемые на содер-

жаніе инвентаря, составленіе проектовъ, надзоръ и канцелярскія издержки 600 руб. были отпущены по опредѣленіи Техническимъ Совѣщаніемъ дѣйствительной стоимости произведенныхъ работъ, такъ какъ эта послѣдняя сумма исчислена въ процентномъ отношеніи къ испрашиваемому ассигнованію. вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ, въ виду неотпуска до настоящаго времени ассигнованныхъ въ текущемъ году на эти же работы 6,000 руб., за невыясненіемъ Городскимъ Управленіемъ причинъ высокой стоимости таковыхъ, и непроизводства, вслѣдствіе сего, работъ по углубленію рукавовъ р. Западной Двины, постановилъ нынѣ же отпустить означенные 6,000 руб., такъ какъ остановка въ этихъ работахъ можетъ вызвать обмелѣніе этихъ рукавовъ и еще большій расходъ въ будущемъ 1905 году;

по § 9 ст. 2 пн. *а* на содержаніе и ремонтъ свай и бакеновъ для швартовки судовъ — 1,200 руб.

по § 9 ст. 2 пн. *б* на содержаніе и ремонтъ Фортъ Кометской, Западной и Магнусгофской дамбъ, въ распоряженіе Биржевого Комитета по трехлѣтней сложности, — 9,000 руб.

по § 9 ст. 2 пн. *в* на содержаніе и ремонтъ набережныхъ, оградительныхъ сооружений, пристаней и причаловъ въ распоряженіе Городского Управленія 50,603 руб., въ томъ числѣ: на содержаніе смотрителей Двинскихъ выправительныхъ сооружений — 1,103 руб., на обыкновенный ремонтъ дамбъ, больверковъ и выправительныхъ сооружений 45,000 руб. и на содержаніе инвентаря, составленіе проектовъ, надзоръ и канцелярскія издержки — 4,500 руб., съ тѣмъ, 1) чтобы работы эти производились подъ техническимъ надзоромъ мѣстныхъ строительныхъ органовъ Главнаго Управленія торговаго мореплаванія и портовъ и 2) чтобы послѣдняя сумма (4,500 руб.), исчисленная въ процентномъ отношеніи къ испрашиваемому ассигнованію, была отпущена по опредѣленіи Техническимъ Совѣщаніемъ дѣйствительной стоимости произведенныхъ работъ;

по § 11 ст. 2 пн. *а* на перемощеніе части Двинской набережной рядовыми камнями 26,500 руб., въ счетъ общей стоимости перемощенія въ 175,000 руб., по повѣркѣ смѣты Техническимъ Совѣщаніемъ и по рассмотрѣніи Комитетомъ особаго представленія по настоящему дѣлу, съ опредѣленіемъ очереди работъ и при условіи производства таковыхъ распоряженіемъ не Городского, а Портоваго Управленія;

по § 11 ст. 2 пн. *б* на содержаніе и ремонтъ сточныхъ сооружений, троттуаровъ и мостовъ (за исключеніемъ понтопнаго) въ предѣлахъ портовой территоріи (въ границахъ г. Риги), въ распоряженіе Городского Управленія, 3,650 руб., съ тѣмъ, 1) чтобы Отдѣломъ торговыхъ портовъ былъ выясненъ во всей полнотѣ вопросъ о томъ, на чьей обязанности должны лежать содержаніе и ремонтъ указанныхъ сооружений, и 2) чтобы, если окажется, что эта обязанность лежитъ на Городскомъ Управленіи, то отпускаемые въ 1905 г. 3,650 руб.

были истребованы отъ г. Риги обратно, и означенные расходы на будущее время относились на городскія средства;

по § 11 ст. 2 пн. *в* на содержаніе и ремонтъ площадей и путей къ портѣ, въ распоряженіе Городского Управленія, 5,900 руб.;

по § 11 ст. 2 пн. *г* на составленіе проекта, надзоръ и канцелярскія издержки 354 руб. съ отпускомъ таковыхъ по выясненіи точнаго размѣра суммы, на которую эти 354 руб. исчислены въ процентномъ отношеніи;

по § 11 ст. 3 Б пн. *а* на вывозъ мусора съ судовъ, согласно заключенному на 3 года контракту, — 2,500 руб.;

по § 11 ст. 3 Б пн. *б* на очистку территоріи порта отъ снѣга и грязи въ граппцахъ г. Риги, въ распоряженіе Городского Управленія, 6,056 руб., въ томъ числѣ: собственно па очистку 5,500 руб. и на содержаніе инвентаря, надзоръ и канцелярскія издержки 550 руб., съ тѣмъ, чтобы Отдѣломъ торговыхъ портовъ было выяснено, нельзя ли производить очистку портовой территоріи хозяйственнымъ способомъ и не при посредствѣ Городского Управленія, а распоряженіемъ Портоваго Управленія;

по § 12 ст. 2 на содержаніе и ремонтъ 20 газовыхъ фонарей, 31 усовершенствованнаго и 73 обыкновенныхъ фонарей — 3,070 руб.;

по § 14 ст. 2 пн. *а* на содержаніе и ремонтъ 2-хъ сигнальныхъ маячь — 160 руб.;

по § 14 ст. 2 пн. *б* на освѣщеніе маяковъ па выправительныхъ сооруженіяхъ — 750 руб., т. е. болѣе ассигнованія 1904 г. на 250 руб., въ виду необходимости освѣщать маяки болѣе продолжительное время, чѣмъ это дѣлалось донныѣ;

по § 15 ст. 2 пн. *а* на паблюденіе за уровнемъ воды въ р. Западной Двинѣ — 800 руб.;

по § 15 ст. 2 пн. *б* въ субсидію мѣстнымъ спасательнымъ стаціямъ, съ выдачею непосредственно Лифляндскому Окружному Правленію Императорскаго Россійскаго Общества спасанія на водахъ, 2,000 руб.;

по § 15 ст. пн. *в* на содержаніе и ремонтъ временныхъ поперечныхъ загражденій въ гавани порта и устройство свайныхъ огражденій въ р. Западной Двинѣ — 12,000 руб. и

по § 16 ст. 2 на содержаніе и ремонтъ плавучихъ средствъ, согласно утвержденнымъ Комитетомъ въ 78 засѣданіи 19 декабря 1903 г. штатамъ, 34,333 руб., въ томъ числѣ: на содержаніе и ремонтъ буксирно-ледорѣзнаго парохода „Рига“ — 12,712 руб., парового катера „Наблюдатель“ — 5,863 руб., парового катера „Стражникъ“ 3,647 руб., катеровъ №№ 1, 2 и 3 по 3,837 руб. на каждый и 4-хъ шлюпокъ 200 руб.

VII. Разсмотрѣвъ докладъ Отдѣла торговыхъ портовъ объ опредѣленіи подъѣздныхъ путей въ Рижскомъ портѣ и объ отпускѣ изъ специальныхъ средствъ портовыхъ сборовъ 32,400 руб. на ремонтъ и содержаніе этихъ путей въ 1904 году, Комитетъ принялъ во вниманіе, что вопросъ о подъѣздности путей былъ предварительно разсмотрѣнъ Рижскимъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ, а затѣмъ Особымъ Совѣщаніемъ при Отдѣлѣ торговыхъ портовъ, которое, присоединяясь къ заключенію мѣстнаго Присутствія, нашло возможнымъ признать за подъѣздные пути части всѣхъ улицъ, ведущихъ на Придвинскую набережную, на протяженіи ея отъ границы портовой территоріи до первой поперечной улицы. При этомъ, какъ въ Портовомъ Присутствіи, такъ и въ Особомъ Совѣщаніи было отмѣчено, что нѣкоторыя изъ этихъ улицъ (Амбарная и Междуамбарная) обслуживаютъ частные амбары.

Съ своей стороны, Комитетъ, имѣя въ виду, что признаніе сихъ улицъ подъѣздными путями состоялось путемъ соглашенія по сему дѣлу Портоваго Присутствія и Особаго Совѣщанія при Отдѣлѣ торговыхъ портовъ съ представителями Городского Управленія, при чемъ были исключены многія изъ улицъ, признававшихся Городскимъ Управленіемъ за подъѣздные къ порту пути, не встрѣтилъ препятствій къ утвержденію этихъ предположеній Присутствія.

Однако, въ виду указаній представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля на то, что улицы Амбарная и Междуамбарная, какъ обслуживающія частные амбары, не являются по характеру своему подъѣздными путями, и что признаніе ихъ таковыми вызвано соглашеніемъ представителей Городского Управленія съ прочими членами мѣстнаго Портоваго Присутствія и членами Особаго Совѣщанія при Отдѣлѣ торговыхъ портовъ, Комитетъ поставилъ условіемъ, чтобы возникновеніе частныхъ амбаровъ на какихъ-либо иныхъ улицахъ не служило городу основаніемъ къ признанію такихъ улицъ подъѣздными къ порту путями и къ ходатайству предъ Комитетомъ объ отпускѣ изъ специальныхъ средствъ суммъ на ихъ замощеніе или содержаніе и ремонтъ.

Въ виду сего Комитетъ, кромѣ набережной по обоимъ берегамъ, являющейся портовымъ путемъ, призналъ подъѣздными путями къ порту, на протяженіи до перваго перекрестка, слѣдующія улицы:

- 1) Петергольмскую, 1,258 кв. саж.,
- 2) Ганзейскую, 1,450 кв. саж.,
- 3) Елизаветинскую, 231 кв. саж.,
- 4) Михайловскую, 338 кв. саж.,
- 5) Николаевскую, 341 кв. саж.,
- 6) Католическій выѣздъ, 143 кв. саж.,
- 7) Мясницкую, 99 кв. саж.,
- 8) Богадѣльный выѣздъ, 200 кв. саж.,
- 9) Новую, 214 кв. саж.,
- 10) Вѣсовую, 261 кв. саж.,
- 11) Грѣшную, 153 кв. саж.,
- 12) Плавучую, 117 кв. саж.,
- 13) Конюшенную, 39 кв. саж.,
- 14) Соборную, 32 кв. саж.,
- 15) Карловскую, 223 кв. саж.,
- 16) Московскую, 2,675 кв. саж.,
- 17) Улицу между амбарами, 1,142 кв. саж.,

18) Амбарную, 2,136 кв. саж., 19) Улицу къ элеватору, 830 кв. саж., 20) Улицу къ холодильнику, 2,115 кв. саж., 21) Двинскую набережную, 3,289 кв. саж., 22) Каменную, 2,282 кв. саж., 23) Ранковую дамбу, 1,165 кв. саж., и 24) Шкунную, 1,491 кв. саж.; общая площадь подъездныхъ путей составитъ 22,224 кв. саж.

Обсудивъ, засимъ, заключеніе Техническаго Совѣщанія о непреувеличенности испрашиваемыхъ городомъ по смѣтѣ 1904 г. 32,400 руб. на ремонтъ и содержаніе помянутыхъ подъездныхъ путей, за счетъ каковой суммы Городское Управленіе полагаетъ перемостить 1,320 кв. саж. тесаннымъ камнемъ и 506 кв. саж. булыжнымъ камнемъ, Комитетъ разрѣшилъ отпустить этой суммы.

Равнымъ образомъ Комитетъ призналъ возможнымъ отпустить по смѣтѣ 1905 г. (по § 18 ст. 2) на тотъ же предметъ сумму въ 32,400 руб., по повѣркѣ ея Техническимъ Совѣщаніемъ и въ зависимости отъ дѣйствительной стоимости замостительныхъ работъ въ г. Ригѣ.

Вмѣстѣ съ симъ Комитетъ принялъ во вниманіе заявленіе представителя Морского Министерства о томъ, что Техническое Совѣщаніе руководствуется при повѣркѣ смѣтъ Урочнымъ Положеніемъ. Между тѣмъ, нормы сего положенія въ отношеніи замостительныхъ работъ значительно преувеличены и не соотвѣтствуютъ дѣйствительной стоимости замощенія, въ виду сего замостительныя работы при производствѣ ихъ могутъ обойтись значительно дешевле по сравненію съ отпущенными на нихъ суммами.

Въ виду сего Комитетъ полагалъ бы желательнымъ на будущее время выяснить точный размѣръ расхода по замощенію и ремонту подъездныхъ путей въ г. Ригѣ и съ этой цѣлью было признано соотвѣтственнымъ, поручить это дѣло Управленію работъ Рижскаго порта при производствѣ замощенія Придвинской набережной.“

б. Измѣненіе въ тарифахъ сборовъ.

Предпринятый въ 1903 г. Главнымъ Управленіемъ Торговаго мореплаванія и портовъ пересмотръ ставокъ попутнаго сбора, насколько извѣстно Биржевому Комитету, пріостановился. Вліяніе на эту задержку имѣла, какъ надо полагать, возникшая въ началѣ прошлаго года война, но и другіе факторы вѣроятно играли тутъ роль. Изъ переданной представителю Биржевого Комитета въ Совѣтѣ Торговаго мореплаванія въ началѣ 1903 г. записки, предназначенной для предполагаемыхъ въ Февралѣ 1903 г., но не состоявшихся засѣданій Совѣта оказывается, что Отдѣлъ Торговыхъ портовъ высказался за то, чтобы Главноуправляющему Торговымъ мореплаваніемъ было дано по закону право, по соглашенію съ Министеромъ Финансовъ и съ Государственнымъ контролеромъ, а въ потребныхъ

случаяхъ съ Министромъ Земледѣлія повышать тарифныя ставки попуднаго сбора за отдѣльные товары до 3 коп. съ пуда, не входя каждый разъ въ Государственный Совѣтъ за разрѣшеніемъ на подобное повышеніе.

Затѣмъ учрежденное при Отдѣлѣ торговыхъ портовъ Совѣщаніе высказалось за то, чтобъ установить сборъ съ муки въ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда. (Въ настоящее время сборъ этотъ составляетъ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда), а сборъ съ льяныхъ выжимокъ и льянаго сѣмени повысить съ $\frac{1}{2}$ коп. до 1 коп. за пудъ. Биржевой Комитетъ въ своемъ отзывѣ съ своей стороны предложилъ оставить ставку на муку въ прежнемъ размѣрѣ, ставку же на льяныя выжимки понизить съ $\frac{1}{2}$ коп. на $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда. Какъ извѣстно цѣль, преслѣдуемая Биржевымъ Комитетомъ — обложеніе товаровъ въ предѣлахъ между $\frac{1}{4}\%$ и $\frac{3}{4}\%$ съ ихъ цѣнности. Такъ какъ цѣнность пуда льяныхъ выжимокъ была принята въ 90 коп., а пуда муки въ 2 рубля, то предложенныя Биржевымъ Комитетомъ ставки за льяныя выжимки ($\frac{1}{4}$ коп.) составили бы $0,28\%$ съ цѣнности товара, а за муку ($\frac{1}{2}$ коп.) $0,25\%$ съ цѣнности товара.

Предполагаемая же Управленіемъ торговыхъ портовъ ставка за льяныя выжимки представляла бы собой увеличеніе вдвое и безъ того, по мнѣнію Биржевого Комитета, слишкомъ высокой ставки сбора.

Въ третьихъ въ запискѣ предлагается совершенно отмѣнить попудный сборъ съ рускаго скота и мяса, вывозъ котораго поощряется Министерствомъ земледѣлія.

Въ четвертыхъ Отдѣлъ торговыхъ портовъ предлагаетъ взимать въ будущемъ портовые сборы и въ небольшихъ портовыхъ городахъ, въ которыхъ до сихъ поръ сборъ этотъ не взимался.

Въ заключеніе совѣщаніемъ указано на то, что товары, идущіе транзитомъ и временно выгружаемые въ попутныхъ портахъ, подлежатъ многократно обложенію попуднымъ сборомъ. Совѣщаніе признало подобный порядокъ несправедливымъ и высказало поэтому желаніе, чтобы онъ былъ измѣненъ въ смыслѣ освобожденія отъ попуднаго сбора товаровъ идущихъ транзитомъ и временно выгружаемыхъ въ лежащихъ на пути портахъ.

Въ виду того, что не состоявшіяся въ Февралѣ 1904 года засѣданія Совѣта по дѣламъ торговаго мореплаванія назначены Главноуправляющимъ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Александромъ Михайловичемъ на 10-е Января 1905 года, то въ этихъ засѣданіяхъ будетъ, какъ надо полагать, разсматриваться и вышеупомянутое предложеніе касательно попуднаго сбора. Представитель Биржевого Комитета будетъ тогда имѣть случай указать на то, какъ необходимъ общій пересмотръ всей системы сборовъ.

24 Января 1904 года Рижскій Биржевой Комитетъ получилъ отношеніе Управляющаго таможней отъ 23 Января 1904 г. за № 1459, коимъ Комитету сообщалось, что въ будущемъ, въ коноссаментахъ относительно вывезенныхъ за границу древесныхъ матеріаловъ, количество ихъ имѣетъ быть показано въ единицахъ вѣса или же въ стандартахъ, лодахъ и кубич. футахъ.

Это распоряженіе было доведено до свѣдѣнія Рижскаго купечества въ № 24 Вѣстника Рижской биржи отъ 30 Января 1904 г.

в. Портовое Управленіе.

И въ истекшемъ году представители Рижскаго купечества въ качествѣ членовъ Присутствія по портовымъ дѣламъ старались по крайнему своему разумѣнію и возможности отстаивать интересы рижскаго судоходства и рижской торговли. Два вопроса въ особенности потребовали энергичнаго образа дѣйствія, а именно: во-первыхъ предположенная отдача сплава плотовъ безъ торговъ прежнимъ подрядчикамъ, на прежнемъ основаніи и безъ предшествовавшаго общаго пересмотра обязательныхъ постановленій, какового пересмотра купечество настоятельно желало, и во-вторыхъ опредѣленіе границъ Рижскаго порта. Что касается перваго вопроса, то послѣ того, какъ Биржевой Комитетъ увидѣлъ себя вынужденнымъ обжаловать рѣшеніе портового присутствія въ Главное Управленіе Торговаго мореплаванія, каковымъ управленіемъ жалоба признана вполнѣ основательной и весь вопросъ разсматривался еще разъ въ 7 засѣданіяхъ — вопросъ этотъ получилъ въ общемъ вполнѣ удовлетворительное разрѣшеніе.

Подробныя свѣдѣнія по этому дѣлу находятся въ отдѣлѣ подъ заглавіемъ „Сплавъ лѣса по Двинѣ“. Что касается втораго вопроса, то окончательнаго рѣшенія его еще не послѣдовало въ виду того, что границы Рижскаго порта хотя и опредѣлены мѣстнымъ Портовымъ присутствіемъ, но еще не утверждены Главнымъ Управленіемъ. П по этому вопросу состоялось, послѣ долгихъ преній, соглашеніе между Портовымъ управленіемъ, Городскимъ управленіемъ и Биржевымъ Комитетомъ. Предметомъ самыхъ горячихъ споровъ послужилъ бичевникъ, который Начальникъ порта и Начальникъ работъ въ портѣ непременно хотѣли сохранить, тогда какъ представители города и купечества держались того мнѣнія, что въ предѣлахъ городскихъ границъ города о существованіи бичевника не можетъ быть и рѣчи. Наконецъ удалось исключить слово „бичевникъ“ изъ проекта границъ порта, чѣмъ въ виду опасныхъ послѣдствій, которыя можетъ повлечь за собой признаніе въ границахъ города существованія бичевника, можно быть весьма довольнымъ.

Въ засѣданіяхъ Присутствія по портовымъ дѣламъ въ теченіи 1904 года были рассмотрѣны или разрѣшены слѣдующіе вопросы.

12-го Марта рѣшено удовлетворить различныя ходатайства объ устройствѣ дровяныхъ складовъ, причаловъ для плотовъ и мѣстъ стоянки пароходовъ.

20-го Марта Начальникомъ порта предложено было отдать сплавъ плотовъ прежнимъ предпринимателямъ и измѣнить нѣкоторыя правила существующихъ обязательныхъ постановленій для сплава плотовъ.

24-го Марта Портовое присутствіе приняло единогласно разныя довольно незначительныя измѣненія обязательныхъ постановленій по сплаву плотовъ и большинствомъ голосовъ устройство нефтяного прохода и нефтяного резервуара въ Мюльграбенѣ, согласно ходатайству братьевъ Нобель. Противъ удовлетворенія ходатайства высказались Начальникъ порта, Начальникъ работъ въ портѣ, Управляющій таможней и представитель желѣзной дороги.

7-го Апрѣля Портовое присутствіе имѣло, согласно предложенію Техническаго совѣта Главнаго Управленія Торговаго мореплаванія, дать свое заключеніе относительно мѣста расположенія и типа новаго желѣзнодорожнаго моста, имѣющаго быть построеннымъ Риго-Орловской желѣзной дорогой. Большинство Присутствія одобрило выработанный желѣзной дорогой планъ постройки и выбранное для постройки моста мѣсто и высказалось противъ слома нынѣ существующаго желѣзнодорожнаго моста, полагая, что продажа означеннаго моста городу соответствовала бы интересамъ казны. Противъ этого подали голосъ Начальникъ порта и Начальникъ работъ въ портѣ. Въ томъ же засѣданіи Портовое присутствіе согласилось на удовлетвореніе различныхъ ходатайствъ объ устройствѣ дровяныхъ складовъ безъ всякихъ оговорокъ или на извѣстныхъ условіяхъ, какъ напримѣръ ходатайство Ильгеемскаго акціонернаго общества, дровяные склады котораго подали поводъ къ разнымъ жалобамъ. Въ этомъ вопросѣ представитель Министерства Внутреннихъ Дѣлъ подалъ отдѣльное мнѣніе.

Въ заключеніе большинство Присутствія высказалось за назначеніе Городскому управленію потребныхъ суммъ изъ портовыхъ сборовъ на содержаніе подъѣздныхъ путей къ порту. Начальникъ работъ въ портѣ высказался противъ этого.

21-го Апрѣля, 5-го Мая, 12-го Мая и 25 Августа состоялись обсужденія по поводу опредѣленія границъ Рижскаго порта, начавшіяся уже въ Декабрѣ 1903 года. На этотъ разъ они доведены были до конца, и проектъ былъ представленъ въ Петербургъ на утвержденіе, которое, какъ уже замѣчено, еще не послѣдовало.

12-го Мая состоялось обсужденіе бюджета Портоваго управленія на 1905 годъ. Въ этомъ же засѣданіи было отклонено ходатайство купца А. Г. Рутенбергъ о разрѣшеніи постройки машиннаго дома на

берегу Красной Двины, въ виду того, что зданіе должно было стоять на самомъ берегу воды, что мѣшало бы свободному сообщенію.

19-го Мая Портовое присутствіе высказалось по поводу требованій Рижскаго Биржевого Комитета объ ассигнованіи потребныхъ средствъ изъ портовыхъ сборовъ на производство землечерпательныхъ работъ, содержаніе морскихъ дамбъ и т. д., а также требованій предъявленныхъ Рижскимъ городскимъ управленіемъ къ портовымъ сборамъ. Въ томъ же засѣданіи постановлено было, по почину военного вѣдомства, по санитарнымъ соображеніямъ запретить причалъ плотовъ па правомъ берегу р. Двины въ предѣлахъ Петровскаго военного лагеря, и дано разрѣшеніе на устройство причальныхъ мѣстъ для пароходовъ и устройство купалень.

16-го Юня разсматривался выработанный городскимъ пжженеромъ ф. Рененкамфъ проектъ перестройки южной части Бадегольма. О ходѣ обсужденій и о результатѣ ихъ ближайшія свѣдѣнія имѣются въ статьѣ озаглавленной „Устройство прорыва“. Въ томъ же засѣданіи химической фабрикѣ Рутенбергъ дано уже раньше безуспѣшно испрашивавшееся ею разрѣшеніе на постройку зданія на берегу Красной Двины, при соблюденіи извѣстныхъ условій. Въ заключеніе въ этомъ засѣданіи, по предложенію Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія обсужденъ проектъ правилъ перевоза неоплаченного пошлиной пассажирскаго багажа изъ одной таможни въ другую по воднымъ путямъ.

4-го и 25-го Августа Присутствіе разсматривало вопросъ о перестройкѣ моста черезъ городской каналъ. Вопросъ этотъ побудилъ представителей купечества приложить къ мнѣнію большинства свое особое мнѣніе. Слѣдствіемъ этого явилось то, что, по распоряженію Главнаго Управленія, весь названный вопросъ долженъ еще разъ разсматриваться въ мѣстномъ Портовомъ присутствіи. Подробности можно найти въ отдѣлѣ „Перенесеніе Цитадельной улицы и расширеніе таможеннаго раіона“. Кромѣ того въ обоихъ названныхъ засѣданіяхъ были разсмотрѣны: ходатайство представителя фирмы Нобель касательно измѣненій въ предположенномъ устройствѣ нефтяныхъ проводовъ; ходатайство верфи „Ланге и Сынъ“ относительно постановки берегового крана, различныя ходатайства о постройкѣ зданій на берегу Красной Двины, устройство дровяныхъ складовъ и т. д.

20-го и 28-го Октября, 9, 17, 23 и 29-го Ноября и 8-го Декабря происходили трехъ—четырёхчасовыя засѣданія по дѣлу о сплавлѣ плотовъ. Дѣло это подробно разсматривается въ главѣ „Сплавъ лѣса на плотахъ по р. Двинѣ“.

Такимъ образомъ въ теченіе 1904 года состоялось, при участіи представителей Биржевого Комитета и купечества, 18 засѣданій Присутствія по портовымъ дѣламъ.

г. Бывшая контора для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ.

Остававшійся открытымъ вопросъ о продажѣ принадлежавшей бывшей конторѣ для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ пристройки къ зданію Рижской таможни и въ истекшемъ году еще не рѣшенъ окончательно.

2. Торговые и промысловые сборы.

Высочайшимъ приказомъ отъ 28-го Ноября 1903 г. учреждено было при Министерствѣ Финансовъ подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника Тимирязева особое Совѣщаніе для пересмотра закона о государственномъ промысловомъ налогѣ. 18-го Октября Биржевой Комитетъ получилъ приглашеніе отъ Предсѣдателя названнаго Совѣщанія избрать въ послѣднее своего представителя и замѣстителя послѣдняго. Биржевой Комитетъ избралъ своимъ представителемъ старшину В. Керковіусъ и замѣстителемъ его К. А. ф. Гюббенетъ. Въ виду того, что предложеніе Министерства и остальной матеріалъ не доставлены Биржевому Комитету, не смотря на его просьбу, то онъ и не былъ въ состояніи принять опредѣленнаго положенія относительно записки Министерства или дать своимъ представителямъ какую-либо инструкцію. Послѣдніе получили записку Министерства также лишь въ началѣ Ноября. Засѣданія начались 16-го Ноября.

О ходѣ совѣщаній и результатѣ ихъ подробно сообщается въ главѣ „Торговое законодательство“, въ отдѣлѣ „Пересмотръ закона о промысловомъ налогѣ“.

На 1905 годъ остались въ силѣ прежнія постановленія закона о государственномъ промысловомъ налогѣ.

II. Портовыя и судоходныя дѣла.

3. Портовыя сооруженія.

а. Морскія дамбы.

Сношенія по поводу содержанія и ремонта морскихъ дамбъ.

1) 12-го Апрѣля Биржевой Комитетъ получилъ отъ Начальника работъ въ портѣ слѣдующее отношеніе за № 375:

„Комитетомъ по портовымъ дѣламъ, въ засѣданіи 31 Октября 1903 г., постановлено отпустить Рижскому Биржевому Комитету 195,000 руб. на производство дноуглубительныхъ работъ въ р. Западной Двинѣ и 8000 руб. на содержаніе и ремонтъ портовыхъ дамбъ съ тѣмъ, чтобы всѣ означенныя работы производились подъ техническимъ надзоромъ мѣстнаго Строительнаго органа Главнаго Управленія Тор-

говаго Мореплаванія и Портовъ. О такомъ постановленіи Комитета Строительная Часть Отдѣла Торговыхъ Портовъ увѣдомила меня для надлежащаго исполненія предписаніемъ отъ 27/28 Февраля с. г. за № 1352, а посему имѣю честь покорнѣйше просить Рижскій Биржевой Комитетъ о сдѣланіи нижеслѣдующихъ распоряженій:

1) Для производства ремонта дамбъ потребно до приступа къ самой работѣ сдѣлать опись потребнаго ремонта и такую опись представить въ Управление работъ для засвидѣтельствованія;

2) до употребленія матеріаловъ въ дѣло по ремонту дамбъ предъавлять названые матеріалы къ освидѣтельствуванію, и

3) своевременно увѣдомлять меня объ окончаніи ремонта для производства надлежащаго его освидѣтельствуванія.

Что же касается до производства землечерпательныхъ работъ, то покорнѣйше прошу сдѣлать распоряженіе о содѣйствіи чинамъ ввѣреннаго мнѣ Управленія при производствѣ промѣровъ для засвидѣтельствуванія глубины, достигнутой при производствѣ работъ машинами“.

Биржевой Комитетъ постановилъ 15 Апрѣля передать копію этого отношенія инженерному отдѣленію къ свѣдѣнію и руководству.

22 Апрѣля Биржевой Комитетъ представилъ списокъ необходимыхъ ремонтныхъ работъ у морскихъ дамбъ Начальнику работъ въ портѣ, коимъ списокъ былъ утвержденъ 4 Мая.

2) Отношеніемъ отъ 27 Октября Начальникъ работъ въ Рижскомъ портѣ просилъ Биржевой Комитетъ о присылкѣ списка произведенныхъ Комитетомъ въ 1903 и 1904 годахъ землечерпательныхъ работъ и ремонта морскихъ дамбъ.

Списокъ былъ доставленъ Начальнику работъ въ портѣ при отношеніи отъ 10 Декабря за № 1318.

3) 10-го Апрѣля Главное Управление Портоваго Мореплаванія и портовъ обратилось въ Биржевой Комитетъ съ просьбой доставить до конца года различные документы и свѣдѣнія для расчета по произведенному въ 1902 г. ремонту морскихъ дамбъ.

Биржевой Комитетъ исполнилъ означенную просьбу въ представленіи отъ 30 Декабря за № 1418. (См. стр. 14 настоящаго годового отчета.)

Ремонтныя работы, произведенныя въ 1904 году.

а) На Магнусгольмской дамбѣ поврежденныя мѣста мостовой исправлены и швы въ нѣкоторыхъ мѣстахъ снова заполнены цементной штукатуркой. Трещины въ каменной стѣнѣ дамбы и въ защитной стѣнѣ исправлены.

Образовавшаяся на верушкѣ мола яма заполнена мѣшками съ бетономъ и камнями. 4 большихъ искусственныхъ блока, поставленныхъ въ прошломъ году, были переставлены съ помощью плавучаго

крана и облицованы камнями. Два изъ этихъ блоковъ были сорваны волнами во время Декабрьскихъ бурь.

б) У свайной дамбы западнаго мола защитныя огражденія были въ началѣ отчетнаго года разрушены со стороны моря льдомъ и въ Февралѣ замѣнены новыми.

Трещины въ каменной стѣнѣ и желѣзный якорь были исправлены. На 1 части мола, построенной изъ фашинь, каменные насыпи со стороны моря увеличены и на нѣкоторомъ протяженіи мостовая замѣнена каменной стѣной. Нанесенныя песчаныя массы удалены съ гребня дамбы и ссыпаны на сторону моря.

в) Поврежденная каменная облицовка Фортъ Кометской дамбы была возобновлена въ 3 мѣстахъ при помощи цементной штукатурки.

Расходы по ремонту и содержанию морскихъ дамбъ, включая расходы по завѣдыванію работами, составили 7594 р. 61 к.

б. Работы по выправленію р. Двины.

аа. Новыя сооруженія.

Подвѣдомственная Рижскому Портовому Управленію землечерпательница „Перновъ“ работала въ р. Аа и въ Красной Двинѣ.

Морская землечерпательница „А. фонъ Беттихеръ“ также подвѣдомствена Портовому Управленію и помогала дноуглубительнымъ работамъ на барѣ, въ устьѣ р. Двины и въ Мюльграбенѣ.

Осенью названная землечерпательница была переведена въ Либаву и Виндаву, откуда она возвратилась въ Декабрѣ.

бб. Ремонтныя работы.

Часть сооруженій для выправленія р. Двины была исправлена Портовымъ Управленіемъ, часть Городскимъ Управленіемъ.

вв. Передача готовыхъ сооруженій.

Въ 1904 г. не послѣдовало никакихъ распоряженій о передачѣ части содержимыхъ Биржевымъ Комитетомъ и Городскимъ Управленіемъ сооруженій Портовому Управленію.

в. Проекты улучшенія устья р. Двины.

Вслѣдствіе незначительнаго половодья весной 1904 г. въ глубинѣ бара не произошло почти никакихъ измѣненій.

На песчаныхъ меляхъ впереди и около устья Двины произведены обычныя промѣры.

г. Отстройка Андреевскаго полуострова.

22 Марта Биржевой Комитетъ обратился къ Управленію элеватора и къ управленію холодильника общества „Уніонъ“ съ просьбой высказаться по поводу проекта проложенія рельсовъ на Андреевскомъ полуостровѣ, по которому на обращенной къ сушѣ сторонѣ элеватора и холодильника предполагаются только два рельсовыхъ пути. Послѣдніе должны служить въ будущемъ и для амбаровъ, которые предполагено построить между рельсами и берегомъ. Изъ полученныхъ отвѣтовъ было видно, что оба правленія считаютъ необходимымъ сохраненіе существующихъ 3 путей на сухопутной сторонѣ элеватора. Биржевой Комитетъ препроводилъ означенные отвѣты при отношеніи отъ 3 Мая, за № 518, Рижскому Городскому управленію съ просьбой, принять во вниманіе изложенныя въ нихъ желанія ранѣе внесенія проекта на утвержденіе.

24 Марта Биржевой Комитетъ просилъ Рижское Городское управленіе сообщить ему, не можетъ-ли учрежденная въ свое время и состоящая подъ предсѣдательствомъ члена городской управы Якша комиссія для использованія Андреевскаго полуострова, снова собраться, такъ какъ Биржевому Комитету важно узнать условія, на которыхъ послѣдовала бы отдача земель на Андреевскомъ полуостровѣ подъ постройку частныхъ амбаровъ.

Послѣ состоявшагося 11-го Іюня засѣданія названной комиссіи Биржевымъ Комитетомъ былъ полученъ слѣдующій отзывъ Рижскаго Городскаго управленія отъ 25 Іюня:

„Въ отвѣтъ на отношеніе отъ 27 Мая с. г. за № 620 Рижская Городская Управа имѣетъ честь увѣдомить Биржевой Комитетъ, что ею 23 Октября 1903 г. установлены слѣдующія условія на отдачу земельныхъ участковъ на Андреасгольмѣ подъ постройку частныхъ складочныхъ помѣщеній: на полосѣ земли, расположенной ближе къ берегу Андреасгольма, предназначаемой подъ постройку складочныхъ помѣщеній общаго пользованія, не отдавать впредь участковъ земли въ оброчное, па правахъ собственника пользованіе частныхъ лицъ, по ограничиться здѣсь отдачею участковъ въ арендное пользованіе на срокъ не свыше 5 лѣтъ, подъ постройку временныхъ складочныхъ помѣщеній по цѣнѣ 4 руб. за квад. сажень въ годъ; во второмъ же ряду подальше отъ берега острова, отдать участки въ аренду за такую же плату въ 4 руб. съ квад. сажени въ годъ, или же въ оброчное на правахъ собственника содержаніе за единовременную плату въ размѣрѣ по 100 руб. съ квад. сажени при годовомъ оброкѣ въ 1 руб. съ квад. сажени.

Этими началами Городская Управа предполагаетъ руководствоваться во всякомъ случаѣ до выясненія условій постройки частныхъ складочныхъ помѣщеній на казенной территоріи района экспортной га-

вани, каковыя условія дадутъ, можетъ быть, впоследствии поводъ къ пересмотру Управою установленныхъ ею началъ“.

Дальнѣйшихъ сношеній по этому вопросу не послѣдовало.

д. Устройство прорыва.

(Смотр. относящійся сюда планъ въ текстѣ.)

Рижская Городская Управа обратилась въ Биржевой Комитетъ съ слѣдующимъ отношеніемъ отъ 13 Января за № 205.

„Въ Рижскую Городскую Управу неоднократно поступили прошенія со стороны домовладѣльцевъ на о. Кипенгольмъ о постройкѣ моста чрезъ Малую Двину. Въ виду сего, по распоряженію Городской Управы, составленъ эскизный проектъ о переустройствѣ южной части Бадегольма, а равно о постройкѣ моста отъ Бадегольма до материка.

Проектъ этотъ Рижская Городская Управа имѣетъ честь препроводить при семъ въ Рижскій Биржевой Комитетъ съ покорнѣйшею просьбою, не отказать въ сообщеніи Городской Управѣ заключеніе по этому проекту въ виду того, что Биржевой Комитетъ, какъ это извѣстно Городской Управѣ, интересуется устройствомъ угольныхъ и другихъ складочныхъ мѣстъ на лѣвомъ берегу р. Двины“.

По проекту городскихъ старшихъ инженеровъ предполагалось :

- 1) построить вдоль прорыва на Бадегольмѣ больверкъ въ 7 футовъ надъ нормальнымъ уровнемъ воды ;
- 2) устроить поднимающуюся къ сѣверу плоскость шириной въ 30 саж. для выгрузки угля и проч. ;
- 3) устроить проведеніемъ улицы и постройкой моста черезъ Малую Двину сообщеніе между материкомъ и высокимъ берегомъ Ключвергольма. Высота прилегающаго къ улицѣ тротуара была проектирована въ 18 футовъ выше нормальнаго уровня. Во время половодья Малая Двина должна была запираеться шлюзомъ.

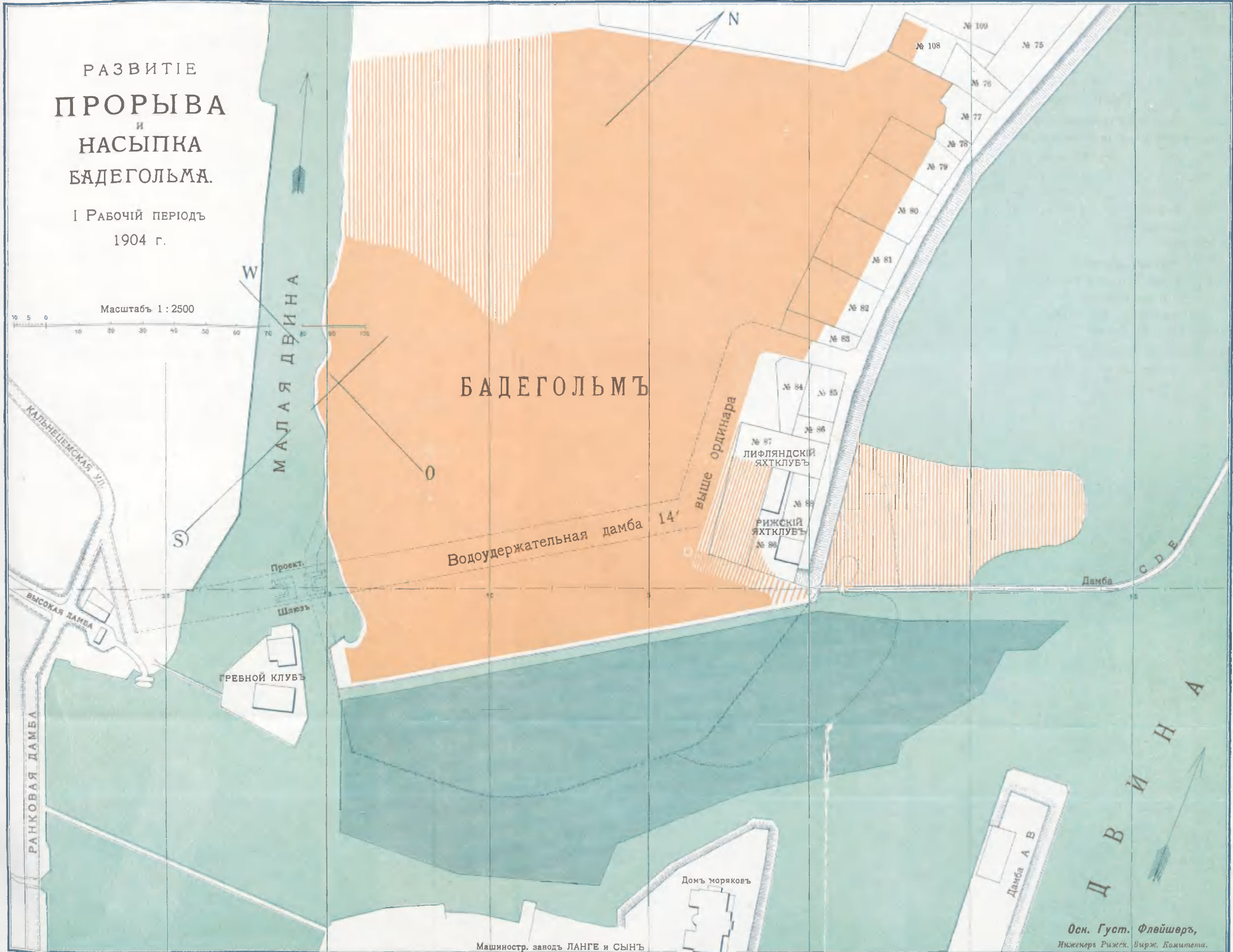
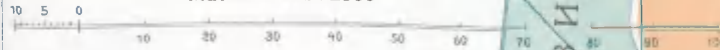
Делегация по общимъ дѣламъ судоходства совмѣстно съ делегацией по ввозной торговлѣ, разсмотрѣла отношеніе Городской Управы и заключеніе по немъ инженера по постройкѣ порта Пабста и на основаніи ея отзыва Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 16 Февраля за № 191 Городской Управѣ, что онъ считаетъ предложенныя сооруженія полезными, и что онъ не имѣетъ ничего возразить противъ проекта воеобще и противъ мѣстъ, выбранныхъ для устройства моста и шлюза въ частности.

Но такъ какъ въ будущемъ можетъ явиться необходимость устроить плотину съ лежащими впереди нея пристанями и позади южнаго конца дамбы СДЕ, то Биржевой Комитетъ просилъ Городскую Управу при дальнѣйшей выработкѣ проекта принять во вниманіе и

РАЗВИТИЕ
ПРОРЫВА
И
НАСЫПКА
БАДЕГОЛЬМА.

I Рабочий периодъ
1904 г.

Масштабъ 1 : 2500



БАДЕГОЛЬМЪ

Водоудержательная дамба 14'

Выше ординара

ЛИФЛЯНДСКІЙ
ЯХТКЛУБЪ

РИЖСКІЙ
ЯХТКЛУБЪ

Домъ моряковъ

Дамба А В

Осн. Густ. Флейшеръ,
Инженеръ Рижск. Вирж. Комитета.

Машиностр. заводъ ЛАНГЕ и СЫНЪ

эту дамбу и перенести проектированную береговую линію такимъ образомъ, чтобы входъ въ прорывъ, имѣющій лишь 42 сажени ширины былъ расширенъ приблизительно до 65 саж.

Приведеніе въ исполненіе этого проекта послѣдовало совершенно неожиданно уже въ нынѣшнемъ году вслѣдствіе явившейся необходимости образовать передъ судостроительною верфью Ланге и Сынъ болѣе обширную водную площадь.

14 Юня Биржевому Комитету была переслана для свѣдѣнія нижеслѣдующая записка Начальника работъ въ Рижскомъ портѣ отъ 11 Юня, поданная имъ Рижскому Портовому присутствію:

„Строительная Часть Отдѣла Торговыхъ Портовъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ при предписаніи отъ 2 сего Юня за № 3558, препроводила ко мнѣ представленіе Рижскаго Городскаго Управленія отъ 5 Мая с. г. за № 2653 съ приложеніемъ проекта переустройства южной части острова Бадегольмъ въ складочныя мѣста, — предложивъ мнѣ составить соотвѣтствующія соображенія по означенному проекту и представить ихъ на обсужденіе Рижскаго Портоваго Присутствія на предметъ полученія надлежащаго отзыва. Во исполненіе сего, имѣю честь доложить Рижскому Портовому Присутствію нижеслѣдующее:

По проекту Рижскаго Городскаго Управленія предположено переустройствомъ южной части Бадегольма открыть новыя мѣста стоянокъ для судовъ у названнаго острова и устроить на немъ новыя складочныя мѣста для товаровъ, предназначенныхъ специально для лѣваго берега рѣки Западной Двины, — въ виду недостаточности существующей на означенномъ берегу территоріи, предоставленной для торговой дѣятельности порта. Этимъ проектомъ Городское Управленіе идетъ на встрѣчу развитію дѣятельности и желательному улучшенію порта, поэтому, съ своей стороны, я вполне присоединяюсь къ основной идеѣ, высказанной въ означенномъ проектѣ, разсчитывая, что слѣдствіемъ открытія новыхъ складочныхъ мѣстъ и эксплуатаціи для торговой дѣятельности острова Бадегольма въ недалекомъ будущемъ явится развитіе и процвѣтаніе весьма значительнаго раіона на лѣвомъ берегу рѣки.

Въ то же, однако, время, разсматривая данный вопросъ съ точки зрѣнія нуждъ всего Рижскаго порта, нельзя не обратить вниманія на наличность гораздо болѣе постоянныхъ потребностей порта, какъ-то: упорядоченіе лѣсной торговли, устройство глубокихъ набережныхъ въ Мюльграбенѣ, такихъ же набережныхъ по правому берегу рѣки, пристани для нефти и другихъ сооружений, каковыя потребности, въ общемъ на значительную сумму, должны быть удовлетворены въ первую очередь. Поэтому, признавая идею эксплуатаціи торговою дѣятельностью порта лѣваго берега вполне заслуживающею вниманія,

полагаю, что при наличности болѣе серьезныхъ потребностей порта, — осуществленіе приведенной идеи эксплуатаціи лѣваго берега не должно быть произведено въ ущербъ болѣе существеннымъ нуждамъ порта, въ виду чего перестройство Бадегольма должно быть произведено постепенно, безъ единовременной затраты значительной суммы — отъ 800,000 до 1,000,000 руб. — не оправдываемой современными потребностями.

Вопросъ о переустройствѣ Бадегольма былъ предметомъ переписки между Рижскимъ Городскимъ Управленіемъ и Биржевымъ Комитетомъ, причемъ изложенный выше взглядъ на данный вопросъ вполне раздѣляетъ и Биржевой Комитетъ, высказавшій — въ отзывѣ состоящей при Комитетѣ делегаціи по общимъ дѣламъ судоходства, что „хотя число складочныхъ мѣстъ для судовъ, грузящихся и разгружающихся товары, у лѣваго берега сравнительно не велико, то съ другой стороны, большинство фабрикъ, расположенныхъ къ низу отъ прорыва, стоятъ у самой воды или вблизи ея и такимъ образомъ въ настоящее время разгружаютъ товаръ, такъ сказать, передъ своими дверьми. Исключеніе составляютъ фабрики Мюнделя, Гессе и Селье и Белло, но потребность въ углѣ всѣхъ ихъ въ сложности не превышаетъ, говорятъ, груза нѣсколькихъ судовъ. Поэтому дѣло шло бы въ настоящемъ случаѣ, главнымъ образомъ, объ устройствѣ складочныхъ мѣстъ для кирпича, строительныхъ матеріаловъ разнаго рода и дровъ, при чемъ слѣдуетъ еще замѣтить, что торговцами каменнымъ углемъ не заявлено никакихъ жалобъ на недостатокъ складочныхъ мѣстъ для угля на лѣвомъ берегу рѣки. Въ виду вышеприведенныхъ обстоятельствъ употребленіе большихъ суммъ на устройство мѣста нагрузки на лѣвомъ берегу едва ли представляется основательнымъ, тѣмъ болѣе, что множество другихъ вопросовъ, гораздо болѣе важныхъ для торговли, еще ждутъ своего разрѣшенія“. („Рижскій Торговый Архивъ“ 1904 года стр. 85 и 86.)

Въ виду приведенныхъ обстоятельствъ, полагалъ бы содѣйствіе развитію торговой дѣтельности на лѣвомъ берегу ограничить на первую очередь уширеніемъ Гагенсбергскаго прорыва, согласно выработанному плану, съ углубленіемъ его на всей площади до 15 футъ, считая отъ ординарнаго горизонта воды, и съ употребленіемъ добытаго землечерпаніемъ грунта частью на возвышеніе участковъ, принадлежащихъ Городскому Управленію по острову „Бадегольмъ“ до высоты въ 10 фут. на ширину около 100 саж., частью же на засыпку затона за свайною дамбою С. Д. Е. на ширину до проектированной улицы; откосъ острова со стороны прорыва при двойномъ заложеніи, надлежитъ обдѣлать ниже горизонта воды шпунтовымъ рядомъ, а выше — булыжною мостовою на щебеночномъ плитномъ слоѣ; общая стоимость перечисленныхъ работъ выразится въ суммѣ около 110,000 руб. Такимъ устройствомъ, полагаю, торговля Рижскаго порта на лѣвомъ

берегу будетъ на первое время вполне удовлетворена, а при развитіи ея потребностей въ будущемъ возможно будетъ при постепенныхъ затратахъ и дальнѣйшее улучшеніе, какъ то : углубленіе водной площади до 20 фугъ. Что же касается постройки постоянныхъ глубокихъ набережныхъ, требующей значительныхъ расходовъ, то эту работу считаю не соответствующею существующимъ въ настоящее время потребностямъ торговли порта.

Относительно постройки шлюза (затвора) въ рукавѣ „Малая Двина“ въ настоящее время не имѣю возможности высказать своего положительнаго мнѣнія — до производства соответствующихъ изысканій при весеннемъ высокомъ горизонтѣ воды, но полагаю, что устройство затвора не принесетъ ожидаемыхъ результатовъ, такъ какъ при существующихъ поперечныхъ профиляхъ и положеніи Малой Двины относительно главнаго русла, скорость теченія въ Малой Двинѣ бываетъ незначительна и наносы, влекомые главнымъ русломъ Западной Двины, складываются во входѣ въ проходъ, а не въ рукавѣ „Малая Двина“, что доказывается существованіемъ мели во входѣ въ прорывъ. Впрочемъ, вопросъ о борьбѣ съ наносами, какъ совершенно специальный, подлежитъ отдѣльному разсмотрѣнію, независимо отъ устройства складочныхъ мѣстъ на островѣ „Бадегольмъ“.

Переходя къ вопросу объ устройствѣ по названному острову дорогъ какъ портовыхъ, такъ и подѣздныхъ, полагаю, что расходъ на нихъ, вѣдъ всякаго сомнѣнія, будетъ отнесенъ на кредиты Главнаго Управленія. Что же касается устройства моста чрезъ рукавъ „Малая Двина“, то, по моему личному мнѣнію, таковой уже и на первое время надлежитъ построить, но, по возможности, съ незначительными затратами и съ отнесеніемъ потребныхъ для сего расходовъ на средства Городскаго Управленія, такъ какъ плодами развитія значительнаго района на лѣвомъ берегу Двины будетъ пользоваться въ значительной степени и Городское Управленіе“.

16-го Іюня предложеніе Городской Управы было внесено въ Рижское Портовое присутствіе и принято съ нѣкоторыми измѣненіями по вопросамъ о направленіи береговой линіи и высотѣ насыпи. Последняя должна равняться у берега вмѣсто 7' 10', а на разстояніи 30 сажень отъ больверка дойти до 14'. Затѣмъ глубина выемки опредѣлена въ 18 футовъ.

Въ отвѣтъ на сдѣланный раньше Начальникомъ работъ въ портѣ запросъ, Биржевой Комитетъ опредѣлилъ стоимость землечерпательныхъ работъ, включая сюда и насыпку вычерпанной земли, въ 3 рубля съ кубической сажени, принимая во вниманіе особую трудность производства работъ вслѣдствіе почти непрерывнаго движенія городскихъ пароходовъ.

По просьбѣ Начальника работъ въ портѣ Биржевой Комитетъ послалъ инженера Флейшера въ Петербургъ, чтобы договориться съ

Главнымъ Управленіемъ Торговыхъ портовъ, какъ о цѣнѣ за работы, такъ и о другихъ необходимыхъ условіяхъ, для того, чтобы къ работамъ особенно неотложнымъ можно было приступить немедленно.

Начальникъ Отдѣла Торговыхъ портовъ Н. Н. Беклемишевъ заявилъ, что средства Портоваго Управления въ настоящее время крайне ограничены и онъ поэтому ожидаетъ отъ Биржевого Комитета въ данномъ случаѣ особенно предупредительнаго отношенія. Послѣ выраженаго Биржевымъ Комитетомъ по телеграфу согласія на уменьшеніе платы до 2 руб. 75 коп. состоялось засѣданіе Техническаго отдѣла, въ которомъ было признано, что назначенная Биржевымъ Комитетомъ цѣна въ 3 руб. за кубич. сажень должна считаться вполне умѣренной, и что пониженіе ея до 2 руб. 75 коп. является одолженіемъ со стороны Биржевого Комитета, за которое можно только быть ему благодарнымъ. Береговыя сооруженія у прорыва имѣли быть произведены на основаніи однородныхъ цѣнъ существующаго для постройки желѣзнодорожной гавани контракта отъ 24 Августа.

По полученіи заключенія Техническаго отдѣленія, Начальникъ отдѣла Торговыхъ портовъ поручилъ Начальнику работъ въ Рижскомъ портѣ немедленно приступить къ производству сооруженій.

3 Юля послѣдовало отъ Начальника работъ въ портѣ д. ст. сов. Константинова письменное порученіе на производство работъ, и уже 5 Юля землечерпательница „Рига“ начала дноуглубительныя работы у восточной оконечности прорыва.

Главнымъ затрудненіемъ при производствѣ работъ явился назначенный для нихъ короткій срокъ, такъ какъ водная площадь передъ верфью Ланге и Сынъ должна была быть углублена уже черезъ два мѣсяца, постановка же землечерпательницъ затруднялась постояннымъ движеніемъ городскихъ пароходовъ и незначительной шириной предназначенныхъ къ углубленію пространствъ.

Потребовалось, чтобы землечерпательница „Рига“ прорыла по возможности узкій каналъ вдоль верхняго конца дамбы СДЕ и дальше вдоль будущаго береговаго пространства Бадегольма. Расширеніе канала съ помощью землечерпательницы „Мюльграбенъ“ могло быть произведено лишь тогда, когда землечерпательница „Рига“ настолько подвинулась, что позади ея, приблизительно у южнаго конца Балластной дамбы, могъ быть поставленъ рефулеръ, чтобы передавать поднятую землечерпательницей „Мюльграбенъ“ землю на предназначенныя для насыпки поверхности.

Землечерпательница „Рига“ наткнулась какъ разъ по направленію Балластной дамбы на остатки прежнихъ береговыхъ укрѣпленій въ видѣ многочисленныхъ каменныхъ обломковъ. Кромѣ того были вырыты нижнія части свай и гранитныхъ камней большихъ размѣровъ, каковыя употребляются для мощенія откосовъ. Направленіе старой дамбы, если ее продолжить, идетъ къ пріюту для моряковъ и

вызываетъ предположеніе, что остатки дамбы сохранились со времени той катастрофы въ 1814 г. которой прорывъ обязанъ своимъ названіемъ.

Во время удаленія камней разбросанныхъ на пространствѣ шириною болѣе чѣмъ въ 10 сажень, землю пришлось вывозить въ море въ шаландахъ, такъ какъ сплавлять ее помощью рефулеровъ оказалось невозможнымъ.

Не смотря на такія затрудненія удалось уже по прошествіи 3-хъ недѣль, 28 Іюля, пустить въ ходъ землечерпательницу „Мюльграбенъ“ и рефулеръ I для расширенія прорытаго землечерпательницей „Рига“ канала.

8 Августа Его Императорское Высочество Великій Князь Александръ Михайловичъ соблаговолилъ осмотрѣть работы въ прорывѣ, при чемъ ему показаны были два вырытыхъ тамъ пушечныхъ лафета, какъ надо полагать, время Петра Великаго.

Около 26 Августа удалена была расположенная противъ верфи Ланге и Сынъ часть Бадегольма. Землечерпательница „Рига“ дошла почти до находящагося передъ Гребнымъ клубомъ рукава Малой Двины. Явилось возможнымъ, движеніе городскихъ пароходовъ частью направить въ только что вырытый новый фарватеръ, чѣмъ значительно уменьшились обоюдныя затрудненія.

За то при выполненіи сплавныхъ работъ обнаружилось затрудненіе, на которое руководитель работъ, инженеръ Флейшеръ, указывалъ уже въ засѣданіи Портового присутствія 16-го Іюня и о которомъ онъ доложилъ Биржевому Комитету въ представленіи отъ 2 Августа за № 544. Затрудненіе это заключалось въ значительной высотѣ насыпи, назначенной въ 14', что мѣшало рефулеру въ достаточной мѣрѣ обслуживать землечерпательницу „Мюльграбенъ“. Переговорами съ Рижскимъ Городскимъ Головою и Начальникомъ работъ въ портѣ установлено, что насыпи на разстояніи 30 саж. отъ новаго больверка должны достигнуть высоты 14'. Остальная расположенная къ сѣверу городская часть Бадегольма имѣла быть насыпана до высоты 10'.

По соглашенію съ Городскимъ управленіемъ часть участка Лифляндскаго яхтъ-клуба была насыпана до высоты 7', благодаря чему можно было обойтись безъ устройства дорого стоящихъ дренажей для осушенія этого участка.

8 Октября землечерпательница „Рига“ покинула Бадегольмъ, который она уничтожила до Гребного клуба. Еще въ послѣднія недѣли работы ей приходилось бороться съ значительными трудностями, вызванными удаленіемъ старыхъ больверковъ и многочисленныхъ каменныхъ насыпей, старыхъ судовъ, и т. п.

Землечерпательница „Мюльграбенъ“, которой досталась въ общемъ болѣе легкая работа, углубленіе воды вдоль Кюверсгольма, должна

была подъ конецъ углубить еще тѣ мѣста, въ которыя землечерпательница „Рига“ пройти не могла. 22 Октября были окончены дноуглубительныя работы въ прорывѣ, доведшія глубину до 18 футовъ.

Вычерпанное количество земли составляетъ въ насыпанномъ видѣ 29, 352 куб. саж. Измѣренное шаландами круглымъ счетомъ 36,000 куб. саж.

Уже въ Августѣ мѣсяцѣ подрядчикъ А. Руэцъ, бывший и въ этой работѣ помощникомъ Биржевого Комитета, приступилъ къ укрѣпленію берега. И здѣсь недостатокъ мѣста очень мѣшалъ работѣ, къ тому же и зима наступила довольно рано. Тѣмъ не менѣе шпунтовая стѣна берегового укрѣпленія была окончена на всемъ ея протяженіи, не хватаятъ только части якорныхъ закрѣпъ.

Планировка насыпей въ виду отсутствія берегового окаймленія могла быть произведена лишь въ незначительныхъ размѣрахъ и оставлена до будущей весны, также какъ и замощеніе откосовъ и береговыхъ плоскостей.

Объ устройствѣ связаннаго съ шлюзомъ моста черезъ Малую Двину для соединенія противоположнаго берега съ возвышенной частью Бадегольма ведутся переговоры между городомъ и Портовымъ управленіемъ. Потребные проекты и смѣты вырабатываются симъ послѣднимъ.

е. Проекты для улучшенія Рижскаго порта.

Перенесеніе Цитадельной улицы и расширеніе таможеннаго района.

31 Юля инженеръ Флейшеръ представилъ слѣдующій докладъ за № 92.

„Согласно проекту Правленія Риги-Орловской желѣзн. дороги идущая вдоль таможеннаго участка Цитадельная улица должна въ сѣверной ея части отъ Михайловской до Елизаветинской улицы быть перенесена приблизительно на 12 саж. вглубь материка; тоже имѣетъ произойти съ деревяннымъ мостомъ, ведущимъ черезъ городской каналъ. На мѣсто перенесенной улицы должны быть проложены рельсовые пути а расположенные въ настоящее время по самому берегу въ Андреевской гавани рельсы будутъ сняты.

Названный проектъ имѣетъ быть внесенъ 4 Августа на разсмотрѣніе Портового присутствія; а именно имѣетъ быть рѣшенъ вопросъ, на чей счетъ должно быть произведено перенесеніе улицы. Прямого предложенія относительно этого не имѣется, но можно опасаться, что упомянутое перенесеніе будетъ произведено на средства Портового присутствія. Противъ этого слѣдовало бы возразить, что названныя работы вызываются раньше всего потребностями желѣзнодорожнаго вѣдомства, а потому сему послѣднему и слѣдовало бы пестить расходы по ихъ производству; тогда какъ заинтересованность тор-

говли въ соединеніи внутренняго города съ новой гаванью будетъ все болѣе уменьшаться по мѣрѣ того, какъ будетъ увеличиваться въ послѣдней число складочныхъ мѣстъ для товаровъ.

Управленіе Риго-Орловской жел. дороги правда уже заявило готовность принять на себя расходы по перенесенію деревяннаго уличнаго моста, но Городское управленіе обращается къ Портовому управленію съ предложеніемъ построить новый мостъ не изъ дерева, а изъ камня и желѣза и ассигновать ему на эту цѣль изъ средствъ портовыхъ сборовъ вспомогательную сумму въ 18,000 руб.

Въ виду вышеизложенныхъ соображеній, а также принимая во вниманіе большія требованія предъявляемыя къ казнѣ въ настоящее время войной, подобный расходъ представляется совершенно не своевременнымъ и приходится опасаться, что отъ удовлетворенія его могутъ пострадать другія болѣе важныя для порта работы“.

При обсужденіи названной записки въ Биржевомъ Комитетѣ, старшина Панневицъ указалъ на то, что вопросъ о перенесеніи Цитадельной улицы находится въ тѣсной связи съ вопросомъ будущаго расширенія таможеннаго района и не можетъ быть разрѣшенъ безъ принятія сего послѣдняго въ соображеніе.

При рассмотрѣніи этого вопроса въ засѣданіи Портоваго управленія 4 Августа с. г. представители Биржеваго Комитета высказали вышеприведенный взглядъ и предложили отложить это дѣло до полученія данныхъ, необходимыхъ для полнаго уясненія себѣ этого вопроса. Предложеніе было поддержано и Городскимъ головою, но большинствомъ собранія оно было отклонено. Собраніе постановило:

- 1) одобрить предложенный проектъ перенесенія цитадельной улицы и моста черезъ городской каналъ;
- 2) ходатайствовать о покрытіи вызываемыхъ перенесеніемъ моста, т. е. перестройкой его изъ камня и желѣза расходовъ изъ средствъ портовыхъ сборовъ.

Представители Биржеваго Комитета и купечества отказались отъ подачи голоса и остались при особомъ мнѣніи.

Послѣднее подано было 25 Августа въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

„Какъ начальникомъ работъ по устройству Рижскаго порта въ отношеніи отъ 30 Юля с. г. за № 855, такъ и начальникомъ Рижскаго порта на засѣданіи Рижскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія 4 Августа с. г. указано было и признано, что вопросъ перенесенія цитадельной улицы и лежащаго въ ея направленіи моста черезъ городской каналъ связанъ съ вопросомъ расширенія таможеннаго района. Кромѣ того Начальникъ Рижскаго порта высказалъ свое сожалѣніе, что по этому поводу Портовому Присутствію не былъ предложенъ на обсужденіе полный проектъ предполагаемыхъ желѣзнодорожнымъ управленіемъ путейныхъ сооружений на Андреасгольмѣ съ подробнымъ поясненіемъ таковыхъ.

Присоединяясь вполне къ помянутымъ отзывамъ Начальника работъ по устройству Рижскаго порта и Начальника порта нижеподписавшіеся представители Рижскаго Биржеваго Комитета и Рижскаго купечества не могутъ не вывести изъ означенныхъ отзывовъ то заключеніе :

1) что вопроса перенесенія улицы и моста не слѣдовало бы разрѣшить до удовлетворительнаго рѣшенія состоящаго съ нимъ въ тѣсной связи вопроса о расширеніи таможеннаго района, и

2) что имѣвшагося на засѣданіи матеріала нельзя признать достаточнымъ для обсужденія помянутыхъ вопросовъ, пока не представленъ на обсужденіе Портоваго Присутствія полный проектъ предполагаемаго на территоріи желѣзнодорожной гавани устройства рельсовыхъ путей и дорогъ.

Въ виду того, что при такомъ положеніи разрѣшеніе помянутаго вопроса является преждевременнымъ, представитель Рижскаго Биржеваго Комитета счелъ необходимымъ, сдѣлать предложеніе объ отсрочкѣ обсужденія сего вопроса, тѣмъ болѣе что Начальникъ Рижскаго порта самъ указалъ на то, что онъ признаетъ важность вопроса расширенія таможеннаго района.

Такъ какъ большинство членовъ Портоваго Присутствія постановило приступить къ рѣшенію по пункту 4 программы засѣданія, не обращая надлежащаго вниманія на весьма цѣлесообразныя указанія Начальниковъ порта и работъ по устройству порта. то представители Биржеваго Комитета и купечества считаютъ полезнымъ, письменно изложить свое мнѣніе по сему дѣлу.

Для обсужденія проекта перенесенія цитадельной улицы и сооруженія ведущаго тамъ черезъ городской каналъ моста изъ камня и желѣза, рѣшающее значеніе имѣютъ слѣдующія соображенія :

1) являются перенесеніе улицы и новое сооруженіе моста изъ камня и желѣза требованіями настоятельной необходимости?

2) соотвѣтствуетъ ли исполненіе означенныхъ работъ интересамъ торговли и судоходства?

3) имѣются ли потребныя для означенныхъ работъ средства въ надлежащемъ размѣрѣ?

Что касается до вопроса о настоятельной необходимости, то слѣдуетъ указать на то, что предполагаемое расширеніе и улучшеніе устройства рельсовыхъ путей вѣроятно на первое время могутъ имѣть значеніе лишь для Андреевскаго полуострова, который однако въ настоящемъ своемъ видѣ пока не очень нуждается въ улучшеніи путей. Слѣдовательно пока не будетъ приступлено къ дальнѣйшему устройству Андреевскаго полуострова, развитіемъ его набережныхъ и постройки амбаровъ, нельзя не признать, что рѣшеніе вопроса о перенесеніи улицы и моста вполне возможно отложить до крайней мѣрѣ

на нѣсколько мѣсяцевъ, въ теченіе которыхъ пришлось бы рѣшить вопросъ о расширеніи таможеннаго района.

Вопросъ о томъ, соотвѣтствуетъ ли исполненіе означенныхъ работъ интересамъ торговли и судоходства, нельзя рѣшить до представленія полнаго проекта устройства рельсовыхъ путей и дорогъ на Андреевскомъ полуостровѣ; по этому проекту возможно было бы обсудить целесообразность перенесенія улицы и моста, если въ таковой было бы включено также дальнѣйшее направленіе къ югу цитадельной улицы въ связи съ допустимымъ или лучше говоря, потребнымъ расширеніемъ таможеннаго района.

Вопросъ наконецъ о наличности потребныхъ средствъ непосредственно зависитъ отъ того значенія, которое придается цитадельной улицѣ вообще. При этомъ предполагается, что желѣзная дорога будетъ принимать на себя лишь расходы по перенесенію улицы и моста въ настоящемъ ихъ видѣ, а что средства Портоваго Управленія должны служить на улучшеніе этихъ сооружений.

Купечество полагаетъ, что въ настоящее время, когда имѣющіяся вообще въ распоряженіи казны и собственно Портоваго Управленія средства безусловно ограничены, слѣдовало бы вообще избѣгать всѣхъ расходовъ, которые не предназначены непосредственно на удовлетвореніе ближайшихъ и наиболѣе настоятельныхъ потребностей торговли и судоходства. Таковою же ближайшею и настоятельною потребностью отнюдь нельзя признавать осуществленіе настоящаго проекта, пока имѣются еще на столько болѣе важные и давно уже ощущенные недостатки, устраненіе которыхъ необходимо на первомъ ряду, какъ то: продолженіе сооружений ниже желѣзнодорожной гавани, расширеніе таможеннаго района, вымощеніе новыхъ набережныхъ желѣзнодорожной гавани, постройка амбаровъ и прокладка рельсовъ тамъ же, устройство соединительной улицы между станціями Рига-выгонъ и Рига-портъ, а равно проектированной улицы по прежней Екатерининской дамбѣ вдоль элеваторной вѣтви, устройство недостающихъ еще набережныхъ на Андреевскомъ полуостровѣ, сооруженіе лѣсной гавани, развитіе Мюльграбена и другіе.

Въ надеждѣ, что Рижское по портовымъ дѣламъ Присутствіе, коему ввѣрено охраненіе интересовъ торговли и судоходства въ Рижскомъ порту, сочтетъ возможнымъ, войти во вторичное подробное разсмотрѣніе вопроса о перенесеніи цитадельной улицы и моста черезъ городской каналъ, представители купечества и Рижскаго Биржевого Комитета позволяютъ себѣ предложить, просить Управленіе Риги-Орловской желѣзной дороги о внесеніи въ Портовое Присутствіе полнаго проекта устройства рельсовыхъ путей и дорогъ на Андреевскомъ полуостровѣ, а также внести вопросъ расширенія таможеннаго района на обсужденіе ближайшаго засѣданія Рижскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія.“

Дальнѣйшее веденіе этого дѣла было поручено Биржевымъ Комитетомъ Правителю дѣлъ Н. Э. фонъ Крамеръ и инженеру Флейшеръ для переговоровъ съ Рижскимъ Городскимъ Головою, Начальникомъ работъ въ портѣ и представителемъ Риги-Орловской желѣзной дороги. 19 Октября Начальникъ Рижскаго порта переслалъ Биржевому Комитету кошію съ журналовъ засѣданій Портового Присутствія отъ 4 и 25 Августа за № 31 вмѣстѣ съ коніей съ предложенія строительнаго отдѣленія Главнаго Управленія Торговыхъ портовъ отъ 5 Октября слѣдующаго содержанія :

„По поводу постановленія Рижскаго Присутствія по портовымъ дѣламъ (журн. № 31 отъ 4 и 25 Августа с. г.) относительно перенесенія, за счетъ спеціальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ, на другое мѣсто моста, черезъ городской каналъ, по Цитадельной улицѣ, будто-бы составляющей подъѣздный портовый путь, Отдѣлъ Торговыхъ Портовъ считаетъ необходимымъ прежде всего остановиться на томъ, что при разсмотрѣніи, какъ въ Рижскомъ по портовымъ дѣламъ Присутствіи, такъ и въ особомъ Совѣщаніи при Отдѣлѣ Торговыхъ Портовъ, вопроса о подъѣздныхъ къ Рижскому порту путяхъ, Цитадельная улица не была включена въ число упомянутыхъ путей.

Кромѣ того нельзя не признать, что, при разсмотрѣніи настоящаго вопроса въ Портовомъ Присутствіи, не была выяснена 1) настоятельная необходимость въ перенесеніи на другое мѣсто моста и улицы, 2) не было приведено достаточныхъ основаній въ пользу отнесенія, сопряженныхъ съ такимъ перенесеніемъ расходовъ на счетъ спеціальныхъ средствъ, расходованіе коихъ надлежитъ вообще производить съ крайней осмотрительностью, въ виду уменьшенія въ текущемъ году поступленія сборовъ въ нашихъ портахъ, и 3) не было выяснено соотношеніе между проектированнымъ переустройствомъ и предположенными расширеніемъ таможенной территоріи и переустройствомъ жолѣзнодорожнаго узла.

Вслѣдствіе сего, въ видахъ всесторонняго разъясненія дѣла, Отдѣлъ Торговыхъ Портовъ находитъ, что настоящій вопросъ можетъ получить дальнѣйшее движеніе не ранѣе, какъ по новомъ разсмотрѣніи его въ Рижскомъ по портовымъ дѣламъ Присутствіи на указанныхъ основаніяхъ.

О семъ Отдѣлъ сообщаетъ Вашему Сіятельству, для дальнѣйшихъ распоряженій, прося при новомъ представленіи въ Отдѣлъ сообщить планъ расположенія упомянутыхъ моста и улицы.

Къ сему Отдѣлъ считаетъ нужнымъ добавить, что, какъ можно заключить изъ дѣла, перенесеніе на другое мѣсто моста черезъ городской каналъ Цитадельной улицы вызывается, повидимому, упомянутымъ переустройствомъ Рижскаго жолѣзнодорожнаго узла, почему представлялось-бы болѣе справедливымъ, чтобы сопряженные съ таковымъ

перенесеніемъ расходы были отнесены за счетъ надлежащихъ желѣзнодорожныхъ управленій, кои наиболѣе заинтересованы въ означенномъ переустройствѣ.“

На основаніи веденныхъ съ вышеназванными лицами переговоровъ достигнуто было извѣстное соглашеніе, результатъ котораго побудилъ Биржевой Комитетъ обратиться къ Портовому Управленію съ слѣдующимъ отношеніемъ отъ 21 Декабря за № 1393 :

„Прежде всего Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь сообщить Вашему Сіятельству, что онъ нынѣ находитъ возможнымъ, при соблюденіи нижеуказанныхъ условій, согласиться съ предположеннымъ перенесеніемъ моста черезъ городской каналъ у Цитадельной улицы, такъ какъ съ одной стороны ведшіеся въ теченіи послѣднихъ трехъ мѣсяцевъ переговоры между Начальникомъ работъ въ портѣ, руководителемъ работъ по постройкѣ желѣзнодорожнаго узла, представителями Городского Управленія и Биржевого Комитета привели къ измѣненію первоначальнаго проекта для перенесенія Цитадельной улицы, а съ другой стороны, согласно желанію Биржевого Комитета обсуждался при этомъ также вопросъ о расширеніи таможеннаго района, при одновременной разработкѣ проекта для рельсовыхъ и дорожныхъ устройствъ на желѣзнодорожной территоріи у Царскаго сада.

Вышеупомянутые переговоры выяснили рашше всего, что Городское Управленіе проектируетъ въ будущемъ провести такую улицу, или перенести уже существующую такимъ образомъ, чтобы она послужила началомъ для круговой улицы, которая, начавшись отъ дома таможи, должна идти первоначально вдоль желѣзной дороги элеватора, приблизительно до II Выгонной дамбы. На эту улицу, которая должна въ подходящихъ мѣстахъ быть соединена желѣзнодорожными переѣздами съ территоріей гавани, выходятъ теперешніе и проектируемые въ будущемъ подвозные къ гавани пути, предназначенные къ тому, чтобы избавить отъ чрезмѣрнаго движенія остальные улицы и бульвары. Въ частности, переѣздъ черезъ Елизаветинскую улицу долженъ быть совсѣмъ уничтоженъ и послѣдняя совершенно изъята изъ товарнаго движенія. Товарному движенію должны впредь служить : набережная Двины, Цитадельная улица, Ганзейская улица съ ея присоединеніемъ къ Столбовой улицѣ и продолженіемъ ея черезъ Царскій садъ, а также Шлепгофская улица.

Для того, чтобы вслѣдствіе проведенія вдоль Андреевскаго бассейна, предположенной побочной улицы, не были потеряны находящіеся тамъ складочныя мѣста для лѣса, кирпичей и т. п. товаровъ, улица и рельсовый путь должны быть перенесены по возможности дальше отъ берега, дабы для складочныхъ мѣстъ осталась достаточно широкая береговая полоса.

Чтобы получить потребное береговое пространство, шлюзъ долженъ быть совершенно перенесенъ, такъ что нынѣ существующій

шлюзъ при нѣкоторомъ расширеніи могъ бы служить фундаментомъ для новаго уличнаго моста. Результатъ всѣхъ переговоровъ слѣдующіе основные пункты :

а) только что выстроенный шлюзъ будетъ служить при нѣкоторомъ расширеніи фундаментомъ новаго уличнаго моста. Новая улица будетъ перенесена какъ можно дальше, слѣдовательно вплоть до участка, принадлежащаго семинаріи ;

б) рельсовый путь къ элеватору съ двумя тупиками будетъ отодвинутъ вплоть до новой улицы и получить новый желѣзнодорожный мостъ, который будетъ находиться вплотную со старымъ шлюзомъ. Послѣдній будетъ возобновленъ, что не потребуетъ большихъ издержекъ, такъ какъ фундаменты его еще существуютъ ;

в) старый уличный мостъ остается и служитъ для существующей близъ Андреевскаго бассейна параллельной улицы, проходящей въ разстояніи приблизительно 6 сажени отъ берега бассейна, такъ что имѣющіяся тамъ складочныя мѣста будутъ сохранены и частью даже расширены.

Совокупностью вышеупомянутыхъ мѣръ въ достаточной степени удовлетворены заявленныя въ свое время требованія Биржевого Комитета такъ какъ, съ одной стороны, благодаря ближайшимъ разъясненіямъ представителя города относительно предполагаемаго перенесенія Цитадельной улицы въ территоріи гавани, выяснено значеніе этой улицы и ведущаго черезъ городской каналъ моста, а съ другой стороны перенесеніе это урегулировано такимъ образомъ и принято такое направленіе, что возможность расширенія таможеннаго раіона кажется въ достаточной мѣрѣ обеспеченной. Кромѣ того перенесеніемъ Цитадельной улицы и рельсовыхъ путей къ элеватору, находящіяся у Андреевскаго бассейна складочныя мѣста для строительныхъ матеріаловъ будутъ не только сохранены, но отчасти даже расширены и улучшены.

Всѣ эти измѣненія соотвѣтствуютъ вполне интересамъ торговли и могутъ, поэтому, лишь быть одобрены.

Проложеніе новой улицы въ портѣ необходимо, чтобы сдѣлать новую территорію гавани доступною для движенія повозокъ и фуръ. Перенесеніе и увеличеніе числа рельсовыхъ путей необходимо для удобнаго обслуживанія Андреевскаго полуострова желѣзной дорогой, каковое обслуживаніе въ данное время совершенно неудовлетворительно. Признавая правильность всего вышесказаннаго, Биржевой Комитетъ долженъ согласиться, при томъ условіи, что основные пункты соглашенія будутъ признаны подлежащими удовлетворенію, что вызываемые тѣмъ расходы должны быть покрыты изъ портовыхъ средствъ. По принятіи на себя желѣзной дорогой падающихъ на нее издержекъ по перенесенію улицы и рельсовыхъ путей, а также и моста, расходы по возобновленію стараго шлюза и стоимость желѣзныхъ стропилъ новаго

уличнаго моста имѣють быть уплочены изъ средствъ портового управленія, такъ какъ названныя сооруженія находятся на территоріи гавани.

Въ заключеніе Биржевой Комитетъ не можетъ не указать на одно очевидное недоразумѣніе. Въ предложеніи Отдѣла торговыхъ портовъ указано на то, что какъ въ портовомъ Присутствіи, такъ и въ особомъ совѣщаніи при Отдѣлѣ торговыхъ портовъ при обсужденіи вопроса о подъѣздныхъ путяхъ къ Рижскому порту, Цитадельная улица не включена въ число подъѣздныхъ путей. Признавая правильность этого указація слѣдуетъ однако замѣтить, что Цитадельная улица не представляетъ собою подъѣздный портовой путь, а является „портовой улицей“, а потому улица эта и не могла быть включена въ число подъѣздныхъ путей“.

До конца года вопросъ этотъ въ Портовомъ Управленіи болѣе не обсуждался.

ж. Границы Рижскаго порта.

22 Января Биржевой Комитетъ получилъ отъ Начальника Рижскаго порта слѣдующее отношеніе:

„Въ виду того, что границы Рижскаго порта, утвержденныя 31 Мая 1898 г., въ настоящее время недостаточно удовлетворяють своему назначенію, на основаніи положенія о мѣстномъ управленіи приморскими торговыми портами отъ 8 Юня 1901 г. и принимая во вниманіе нужды порта, мною выработано опредѣленіе границъ Рижскаго торговаго порта, каковое препровождается Биржевому Комитету на заключеніе“.

Изъ означеннаго проекта оказалось, что въ область порта имѣли быть включены:

1. Всѣ принадлежація Биржевому Комитету на берегу Двины или стоящіе въ его завѣдываніи земельные участки и водныя сооруженія, а именно:

- 1) весь участокъ подъ пріютомъ для моряковъ;
- 2) весь земельный участокъ Биржевого Комитета на Кипенгольмѣ;
- 3) у берегового укрѣпленія Верхняго Подераа береговая полоса шириною, включая укрѣпленіе, въ 10 сажень; тамъ же гдѣ эта полоса застроена, ширина ея ограничивается и считается только пространство ея до строеній;
- 4) у берегового укрѣпленія у Ринуша береговая полоса шириною, включая укрѣпленіе, въ 10 сажень;
- 5) при Магнусгольмской морской дамбѣ береговая полоса шириною, считая укрѣпленіе, въ 10 сажень;
- 6) районъ зимней гавани при устьѣ Двины, фортъ-Кометская дамба и западный молъ.

II. Всѣ принадлежащія къ названнымъ земельнымъ участкамъ водныя яространства, слѣдовательно и предназначенныя для зимней гавани на Кипенгольмѣ водный бассейнъ и зимняя гавань у устья Двины.

Въ виду того, что городъ былъ приглашенъ въ Декабрѣ 1903 г. Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ выработать проектъ относительно границъ Рижскаго порта и принимая во вниманіе, что предложенныя Начальникомъ порта границы не соответствовали желаніямъ Биржевого Комитета, послѣдній поручилъ инженеру Пабстъ войти въ сношеніе съ Городской управой и по соглашенію съ ней опредѣлить границы принадлежащихъ Биржевому Комитету земельныхъ участковъ.

24 Марта Городская Управа переслала Биржевому Комитету планъ г. Риги съ указаниемъ предложенныхъ Городскимъ Управленіемъ на основаніи предложеній инженеровъ Пабстъ и ф. Рейненкамфъ границъ территоріи Рижскаго порта, а также описаніе этихъ границъ съ просьбой подписать планъ и описаніе и вернуть Городской Управѣ для представленія Рижскому Портовому управленію. Этотъ проектъ былъ по нѣкоторымъ пунктамъ измѣненъ Начальникомъ порта и представленъ 12 Мая Присутствію по портовымъ дѣламъ.

Въ этомъ засѣданіи границы участковъ Биржевого Комитета были опредѣлены слѣдующимъ образомъ :

1) У пріюта для моряковъ въ районѣ порта включена береговая полоса у прорыва въ $3\frac{1}{2}$ саж. шириной, лежащая виѣ забора ;

2) у Кипенгольма въ районѣ порта включается береговая полоса въ 10 саж. ширины у Малой Двины. Биржевой Комитетъ хотѣлъ, также какъ и Городское Управленіе, отграничить у Малой Двины для портового района береговую полосу лишь въ 4 сажени ширины;

3) у зимней гавани также была принята, вмѣсто предложенной Биржевымъ Комитетомъ береговой полосы шириной въ 4 сажени, полоса шириной въ 10 сажень, но съ оговоркой, что расположенныя въ этой полосѣ жилые дома изъ района порта исключаются.

Послѣднее засѣданіе по вопросу опредѣленія границъ Рижскаго порта состоялось 25 Августа 1904 года. Выработанный Портовымъ присутствіемъ проектъ представленъ Главному Управленію Торговаго мореплаванія и портовъ. Утвержденія еще не послѣдовало.

4. Землечерпательныя работы.

а. Работы землечерпательныхъ машинъ въ 1904 году.

Землечерпательныя работы могли быть начаты въ этомъ году уже 19-го Марта, еще до начала ледохода, и были прерваны во время послѣдняго отъ 27 Марта до 9 Апрѣля.

Незначительный спадъ половодья имѣлъ послѣдствіемъ, что въ области порта, ниже цементной фабрики, произошли лишь небольшія обмелѣнія, между тѣмъ, какъ выше ея вверхъ до понтоннаго моста,

образовавшіяся обмелѣнія причинили опять много работы землечерпательницамъ.

Верхній конецъ восточной стороны бара имѣлъ быть углубленъ до вершины Магнусгольмской морской дамбы. На этомъ пространствѣ вычерпано было 4336 кубич. сажен. земли.

Въ рѣкѣ фарватеръ былъ расширенъ и углубленъ ниже впаденія Гапнаксъ-грабена на лѣвой сторонѣ съ цѣлью расширенія такъ называемаго Больдерааскаго рейда. Здѣсь пришлось поднять 17,169 куб. саж. земли.

Расширеніе фарватера въ Новомъ Мюльграбенѣ до 40 саженой произведено выше парома на протяженіи 325 саженой, при чемъ пришлось поднять 2782 куб. сажен. твердой земли.

У города удалены образовавшіяся мели и фарватеръ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ расширенъ.

Землечерпательныя работы начались 19-го Марта и окончились 10-го Ноября при наступленіи осенняго ледохода.

Землечерпательница „Густавъ“ въ этомъ году совсѣмъ на работу не употреблялась, дабы использовать другія болѣе сильныя землечерпательницы.

Землечерпательница „Двина“ углубляла съ 14 Апрѣля по 12 Юля верхній конецъ бара на восточной сторонѣ и продолжала эту работу вверхъ по рѣкѣ до верхняго конца Магнусгольмской дамбы. Въ тѣ дни, когда погода не позволяла производить землечерпаніе въ морѣ, она углубляла и расширяла фарватеръ ниже устья Гапнаксъ-грабена на лѣвой сторонѣ и съ 12-го Юля употреблялась только на эту работу.

30-го Августа она была убрана на зиму.

Рефулеръ II работалъ съ 19-го по 25-го Марта ниже понтоннаго моста, чтобы дать возможность убрать занесенный пескомъ мостъ до наступленія ледохода.

Землечерпательница „Циклопъ“ расширяла съ 19 по 27 Апрѣля фарватеръ въ Новомъ Мюльграбенѣ. До конца Мая она работала впереди Андреевскаго полуострова и употреблялась затѣмъ для углубленія лѣвой стороны фарватера передъ таможенной набережной, послѣ чего съ 28 Юля она продолжала работу вверхъ по рѣкѣ, до англиканской церкви. 16-го Августа она начала углубленіе правой стороны фарватера передъ таможенной набережной, каковое и окончено ею 23-го Сентября. До 19-го Октября она улучшала фарватеръ ниже холодильника и работала затѣмъ до 10 Ноября у дамбы АВ.

Землечерпательница „Больдераа“ углубляла, до ледохода съ 24 по 27 Марта мѣсто, гдѣ находится пристань для пароходовъ Аугсбурга. 12-го Апрѣля землечерпательница была поставлена позади дамбы FG, гдѣ она углубляла до 23 Апрѣля мѣсто стоянки пароходовъ

у берега Кипенгольма. Она была поставлена затѣмъ при входѣ въ портъ, позади дамбы АВ для удаленія образовавшихся обмелѣній. 5-го Мая она начала углубленіе идущаго вдоль дамбы АВ фарватера.

По окончаніи 17 Юня этой работы, она улучшала до 8 Юля фарватеръ ниже и передъ холодильникомъ. Названная землечерпательница была затѣмъ переведена къ городу чтобы возстановить, начиная отъ замка вверхъ по рѣкѣ передъ городской пабережной, прежнюю глубину. Начиная съ 31 Юля она углубляла входъ въ портъ позади дамбы СДЕ, послѣ чего довела за время съ 16-го Августа по 15-го Сентября фарватеръ вдоль дамбы СДЕ до прежней глубины. До 21 Сентября она работала во входѣ въ портъ позади дамбы АВ и расширяла съ 6 по 22 Октября фарватеръ передъ пріютомъ для моряковъ. Во время начатаго затѣмъ углубленія фарватера передъ Андреевскимъ полуостровомъ работа землечерпательницы была прекращена 28 Октября.

Землечерпательница „Мюльграбешъ“ улучшала съ 9 Апрѣля по 18 Мая Новый Мюльграбенъ выше парома.

Производительность землечерпательницъ видна изъ слѣдующей таблицы.

Землечерпательница.	Находилась въ дѣйстви.	Работала.	Вычерпала куб. саж.	Средняя дневная производительность въ куб. саж.	Высшая дневная ,производительность въ куб. саж.
Двина . . .	139	103 дня или 1061 часъ изъ нихъ въ морѣ:	21,505	208,8	352 въ 1 день
		20 дней или 227 часовъ	4,336	216,8	
Циклопъ .	206	170 дней или 1802 часа	40,189	236,4	408 въ 1 день
Большераа .	193	154 дня или 1506 часовъ .	34,951	226,9	416 въ 1 день
Мюльграб.	42	30 дней или 352 часовъ	3,088	102,9	144 въ 1 день
Рефулеръ II	7	5 дней или 58 часовъ	816	163,2	256 въ 2 дня
Всѣ 5 землеч.	587 дней	462 дня	100,549		

Вычерпано было 5 землечерпательницами:

На барѣ	землечер.	Двина	въ 20 дней	4,336	куб.-саж.
Въ фарватерѣ ниже устья Гаппаксгра- бена	"	"	" 83 дня	17,169	" "
Въ Новомъ Мюль- грабенѣ	"	Мюльграбенъ	" 30 дней	3,088	" "
" "	"	Циклопъ	" 8 "	694	" "
У Андреевскаго полу- острова	"	Циклопъ	" 46 "	10,956	" "
Тамъ же	"	Большераа	" 17 "	4,123	" "
Передъ таможенной набережной	"	Циклопъ	" 56 "	14,829	" "
Тамъ же	"	Большераа	" 6 "	671	" "
Передъ городской на- бережной	"	Циклопъ	" 40 "	11,062	" "
Тамъ же	"	Большераа	" 24 дня	5,370	" "
Позади дамбы FG .	"	"	" 11 дней	3,328	" "
Во входѣ въ портъ позади дамбы CDE	"	"	" 11 "	2,082	" "
Передъ дамбой CDE	"	"	" 24 дня	5,029	" "
Во входѣ въ портъ позади дамбы АВ	"	"	" 15 дней	3,601	" "
Передъ дамбой АВ	"	Циклопъ	" 20 "	2,648	" "
" "	"	Рефулеръ II	" 5 "	816	" "
" "	"	Большераа	" 27 "	8,160	" "
Позади дамбы АВ .	"	"	" 19 "	2,587	" "
				въ 462 дня 100,549 куб.-саж.	

Изъ этого количества 25,553 куб.-саж. употреблены для насыпныхъ работъ въ желѣзнодорожной гавани. 8,119 куб.-саж. свалено на Андреевскомъ полуостровѣ.

Для насыпей Риги-Орловской желѣзной дороги позади Екатерининской дамбы отпущено 5,399 куб. саж.; 2,267 куб. саж. насыпано на Бадегольмъ.

На грантъ продано 1,206 куб. саж. и 506 куб. саж. отдано для различныхъ цѣлей. Большая же часть вычерпанной земли — 57,499 куб. саж. — вывезена въ море и вывалена вправо отъ устья Двины.

Землечерпательныя работы Биржевого Комитета стоили въ 1904 г. 160,552 руб. 54 коп., каковая сумма составляется изъ слѣдующихъ статей:

I Жалованья и поденная плата	р.	57,572	46
II Каменный уголь	„	15,611	27
III Расходы по производству	„	5,917	76
IV Инвентарь и расходы по содержащую	„	22,219	94
V Разныя издержки	„	3,897	91
VI За буксировку :			
пароходу „Геркулесъ“	р.	7,388	—
„ „Гернмаркъ“	„	10,890	50
„ „Цандеръ„	„	11,518	—
„ „Р. Керковіусъ“	„	9,889	50
„ „Планета“	„	12,497	—
„ „Комета“	„	2,827	—
за нанятые пароходы	„	1,666	—
		„ 56,671	—
			р. 161,890 34

За вычетомъ :

Дохода отъ проданнаго гранта р.	657	—
„ „ стараго матеріала „	590	06
За отданныя въ наемъ Управленію работъ въ портѣ 4 шаланды	„	16 —
Больничныхъ денегъ, возвращенныхъ Обществомъ страхованія отъ несчастныхъ случаевъ	„	74 74
		„ 1,337 80
		<u>р. 160,552 54</u>

б. Землечерпательный караванъ.

1) Къ землечерпательному каравану принадлежатъ приобрѣтенныя на счетъ дноуглубительной кассы паровыя землечерпательницы „Густавъ“, „Двина“, „Циклопъ“ и „Больдераа“ :

- 18 желѣзн. шаландъ вмѣстим. въ 6 куб. саж. №№ 1—18 ;
- 5 „ „ „ „ 10 „ „ №№ 19, 20, 21, 35 и 36 ;
- 8 „ „ „ „ 13 „ „ №№ 29—34, 37 и 38 ;
- 4 шаланда для угля № 24 ;
- 1 „ „ съ кузницей.

2) Въ теченіи зимы 1903/1904 г. землечерпательница „Циклопъ“ перестроена такимъ образомъ, что при помощи ея можно доводить глубину воды до 30 футовъ. Подобная же перестройка произведена уже предъидущей зимой въ землечерпательницѣ „Больдераа“.

3) Для службы при землечерпательницахъ кромѣ буксирныхъ пароходовъ: „Геркулесъ“, „Гернмаркъ“, „Цандеръ“, „Керковіусъ“, „Планета“ и „Комета“ времени занимались еще многіе частныя буксирныя пароходы.

в. Переписка съ Начальникомъ работъ въ портѣ относительно землечерпательныхъ работъ.

1) 2-го Апрѣля Начальникъ работъ въ Рижскомъ портѣ просилъ Биржевой Комитетъ, вслѣдствіе предписанія Отдѣла Торговыхъ портовъ, представить ему проектъ землечерпательныхъ работъ, предложенныхъ Биржевымъ Комитетомъ къ выполнению въ 1904 году. Посланный Начальнику работъ въ портѣ 7 Апрѣля за № 412 проектъ гласилъ:

а. Углубленіе фарватера у верхняго конца Мюльграбена на протяженіи около 200 саженой до 24 футовъ.

б. Углубленіе мѣстъ стоянки судовъ у нижняго конца Кипенгольма, позади дамбы FG на протяженіи приблизительно 100 саженой до 22 футовъ.

в. Углубленіе главнаго фарватера Двины отъ Волерсгофа до Цементной фабрики на протяженіи около 700 саженой до глубины 24 саженой.

г. Удаленіе могущихъ образоваться вслѣдствіе настоящаго половодья обмелѣній.

д. Удаленіе имѣющейся въ руслѣ рѣки песчаной мели соотвѣтственно тому, сколько на это останется времени и денегъ.

2) 10-го Апрѣля Главное Управленіе Торгового Мореплаванія и Портовъ обратилось къ Биржевому Комитету съ просьбой доставить до конца года различные документы и свѣдѣнія для расчета по произведеннымъ въ 1902 г. землечерпательнымъ работамъ.

Биржевой Комитетъ исполнилъ это желаніе въ представленіи отъ 30 Декабря за № 1418 (смотри стран. 37 отчета).

3) 12 Апрѣля Биржевой Комитетъ получилъ отъ Начальника работъ въ портѣ отношеніе касательно возложеннаго на него техническаго надзора и контроля надъ землечерпательными работами (смотри: портовые сооруженія и морскія дамбы).

4) 27 Октября Начальникъ работъ въ Рижскомъ портѣ просилъ Биржевой Комитетъ о присылкѣ перечня произведенныхъ Комитетомъ въ 1903 и 1904 годахъ землечерпательныхъ работъ.

Этотъ перечень былъ доставленъ Начальнику работъ въ портѣ при отношеніи отъ 10 Декабря за № 1318.

г. Ходатайства относительно землечерпательныхъ работъ.

Землечерпательныя работы продолжались въ Мюльграбенѣ, но не могли однако быть доведены въ этомъ году до химической фабрики бывшей М. Гефлингеръ и Ко.

1) 29 Января делегачія по портовымъ сооруженіямъ предложила продолжить весной, когда землечерпательницы не могутъ еще работать

въ Двинѣ по причинѣ сильнаго теченія, произведенныя въ послѣдніе 2 года вдоль берега Кипенгольма землечерпанія дальше вверхъ по теченію, что дастъ возможность не только лучше использовать береговыя мѣста для лѣсной торговли, но и создать мѣста стоянки для морскихъ судовъ.

Биржевой Комитетъ принялъ предложеніе, по послѣднее въ теченіи весны 1904 г. выполнено быть не могло.

2) 12-го Марта Акціонерное Общество Мюльграбенской химической фабрики бывш. М. Гефлингеръ и Ко. обратилось къ Биржевому Комитету съ просьбой велѣть вычерпать верхнюю часть Новаго Мюльграбена включая пространство позади фабрики.

Нижняя часть Мюльграбена уже въ теченіи цѣлаго ряда лѣтъ ежегодно углубляется и доводится приблизительно до 22—23 футовъ глубины, у химической же фабрики глубина воды при нормальномъ уровнѣ воды имѣетъ приблизительно только 14', а у конца только 8—10'.

Какъ видно изъ приложеннаго перечня, фабрика получила воднымъ путемъ и нагрузила :

въ 1902 г. общимъ числомъ	30,467	тоннъ
„ 1903 „ „ „ „	34,616	„

при чемъ большіе пароходы должны были каждый разъ разгрузиться, прежде чѣмъ они могли пристать къ больверку.

Предназначенные къ вывозу пиритные остатки лежатъ у крайней оконечности фабрики и часто случалось, что пароходы „Седина“ и „Остзее“, на которыхъ, какъ видно изъ списка, было заказано пространство для 3—400 тоннъ, могли принять лишь малыя количества угля (напр. 2 Октября 1903 г. „Остзее“ принялъ лишь 103 тонны).

Отъ этого неудобства страдаютъ въ Мюльграбенѣ и остальные получатели. Въ продолженіи всего навигаціоннаго времени набережная постоянно занята судами (и притомъ часто въ два ряда); было бы меньше скученности, если-бъ и верхняя часть давала пароходамъ возможность причала.

Въ виду большого значенія Мюльграбена, какъ важнѣйшей передовой гавани Риги, также какъ и приведенныхъ трудностей для химической фабрики, ходатайство о томъ, чтобы Биржевой Комитетъ распорядился велѣть вычерпать землю въ верхней части Мюльграбена, включая пространство позади химической фабрики, произведя эту работу еще весной, хотя бы въ то время, когда вслѣдствіе половодья работать въ главномъ руслѣ Двины нельзя — представляется основательнымъ.

3) 17 Марта Рижская строительная комиссія обратилась къ Биржевому Комитету съ просьбой углубить обмелѣвшее ниже понто-

наго моста рѣчное русло между понтонами 15 и 22 настолько, чтобы стало возможнымъ перенесеніе моста въ гавань позади дамбы АВ.

Такъ какъ работа въ виду предстоявшаго вскорѣ ледохода на Двинѣ отложена быть не могла, то рефулеръ II былъ немедленно поставленъ на работу и въ нѣсколько дней произвелъ желаемое углубленіе.

4) 2 Іюня Рижское пароходное Общество довело до свѣдѣнія Биржевого Комитета, что между его пристанью у Митавскаго форштадта и Розенбахскими купальнями глубина воды всего около 13 футовъ, а приблизительно на длину двухъ судовыхъ корпусовъ ниже пароходныхъ мостковъ всего 15 футовъ, и что вслѣдствіе этого каждый болѣе глубоко сидящій пароходъ при поворотѣ задѣваетъ дно и рискуетъ сѣсть на мель.

Мели были удалены землечерпательницей „Больдераа“.

5) 15-го Іюня фирма Гельмсингъ и Гриммъ обратилась въ Биржевой Комитетъ съ слѣдующимъ письмомъ:

„Вчера, когда пароходъ „Сергѣй“ отправился отъ городской набережной къ леднику, гдѣ имѣлъ нагрузить большую партію масла, оказалось, что передъ пристанью у ледника не имѣлось достаточно для него воды, и только съ большою потерей времени и съ большимъ трудомъ удалось наконецъ переправить грузъ по длиннымъ шестамъ на судно. Чтобы предупредить на будущее время подобные случаи, которые могутъ быть для насъ крайне убыточны, мы позволяемъ себѣ высказать Биржевому Комитету покорнѣйшую и убѣдительную просьбу позаботиться о томъ, чтобы фарватеръ передъ холодильникомъ былъ въ ближайшемъ будущемъ углубленъ по крайней мѣрѣ до 20 футовъ.“

Углубленіе впереди пароходной пристани и ниже ея было произведено.

6) 21 Іюля братья Зебергъ просили Биржевой Комитетъ углубить у ихъ части берега, расположенной ниже цементнаго завода мелкія мѣста до глубины 20 футовъ, дабы имѣть возможность проводить туда суда для выгрузки угля и нагрузки лѣса.

Биржевой Комитетъ отвѣтилъ на это 6 Августа за № 879, что сначала должны быть еще произведены болѣе важныя дноуглубительныя работы въ фарватерѣ р. Двины.

7) По порученію делегаціи по землечерпательнымъ работамъ нижнеперомъ Флейшеръ составлена была 7 Іюля роспись расходамъ произведеннымъ на землечерпательныя работы въ первую половину 1904 г. и предстоящимъ еще во второй половинѣ года. причемъ оказался въ этомъ году перерасходъ въ 30,685 рублей.

Биржевой Комитетъ рѣшилъ 8 Іюля уполномочить делегацію расходовать приблизительно 30.000 рублей сверхъ бюджета для продолженія землечерпательныхъ работъ.

5. Постройка Рижской желѣзнодорожной гавани.

(Смотри планъ Рижской желѣзнодорожной гавани на четвертый строительный періодъ, приложенный къ настоящему отчету.)

Благосклонное отношеніе Главнаго Управленія Портовъ къ улучшениямъ, необходимымъ для устройства Рижскаго порта, подавало надежду, что и въ отчетномъ году будетъ много сдѣлано въ этомъ направленіи продолженіемъ построекъ въ Рижской желѣзнодорожной гавани.

Въ этомъ предположеніи работы какъ по углубленію порта, такъ и по возведенію сооружений были предприняты въ размѣрахъ, значительно выходящихъ изъ предѣловъ, обусловленныхъ договоромъ отъ 24-го Августа 1902 г. Землечерпательныя работы на рѣкѣ были доведены до устья Мелерсгофскаго рукава. Что касается забивныхъ работъ, то заканчивались работы II очереди по сооруженію набережныхъ у устья бассейна; кромѣ того матеріалъ для работъ III очереди былъ отчасти уже доставленъ къ мѣсту постройки съ расчетомъ, чтобы еще въ текущемъ году закончить возведеніе набережныхъ въ размѣрахъ, предусмотрѣнныхъ утвержденнымъ въ 1900 году Министерствомъ Путей Сообщенія проектомъ.

Вполнѣ основательная надежда на скорое открытіе новой гавани неожиданно помрачилась вслѣдствіе внезапно разгорѣвшейся войны на Дальнемъ Востокѣ, относительно серьезности каковой не могло быть сомнѣнія.

Биржевой Комитетъ нашелъ необходимымъ немедленно, 29-го января, откомандировать въ Петербургъ завѣдывающаго работами инженера Флейшера, чтобы установить, въ какомъ положеніи дѣло. О результатахъ этой поѣздки приведемъ изъ отчета инженера Флейшера отъ 2-го февраля, 1904 года за № 19 слѣдующее:

„По просьбѣ Биржевого Комитета кап. II ранга Н. Н. Беклемпшевъ назначилъ на 30 января с. г. въ 9 часовъ пополудни въ помѣщеніи Главнаго Управленія собраніе, на которомъ кромѣ Петербургскаго представителя г. К. ф. Гюббенетъ и нижеподписавшагося принимали участіе еще инженеры В. Н. Наумовъ, А. Б. Миллеръ и Начальникъ работъ по устройству Рижскаго порта Константиновъ.

Представители Биржевого Комитета сообщили, что постройка стѣны набережной желѣзнодорожной гавани подвинулась настолько, что работы первой очереди, согласно договору отъ 24 августа 1902 года, почти уже закончены: работы же II очереди, которыя, согласно имѣющей быть подписанной подписки, должны быть приняты, закончены уже на половину, въ нѣкоторыхъ частяхъ даже около 80%; и что, наконецъ, необходимо приступить будущей весной къ работамъ третьяго періода, чтобы не произошло чувствительной задержки въ правильномъ теченіи работъ. Послѣ этого инженеръ Миллеръ со-

общилъ, что касательно ассигнованія необходимыхъ средствъ для работъ третьяго періода велась переписка съ Министерствомъ Путей Сообщенія. Послѣднее не нашло однако возможнымъ ассигновать необходимые средства. На дальнѣйшее по этому поводу отношеніе Главнаго Управленія отвѣта со стороны Министерства до сихъ поръ еще не послѣдовало. Вслѣдствіе этого Беклемишевъ посовѣтовалъ представителямъ Биржевого Комитета привести предварительно въ Техническомъ Комитетѣ Министерства Путей Сообщенія справки о положеніи дѣла и, если возможно, поторопить его дать окончательный отвѣтъ. Въ случаѣ, если Министерство Путей Сообщенія въ дѣйствительности не найдетъ возможнымъ отпустить какія либо средства на постройки гавани, то онъ, Беклемишевъ, постарается доставить по крайней мѣрѣ часть необходимыхъ средствъ изъ кредитовъ Главнаго Управленія; во всякомъ случаѣ всѣ необходимые расходы будутъ имъ занесены въ бюджетъ на 1905 годъ.

Начальникъ работъ по устройству Рижскаго порта Константиновъ полагалъ, что Главному Управленію удастся доставить около 250,000 руб., остатокъ приблизительно въ 200,000 руб. Биржевой Комитетъ найдетъ, вѣроятно, возможнымъ ссудить до конца года. На непосредственный запросъ Беклемишева Константиновъ отвѣтилъ, что безпрепятственное продолженіе работъ онъ считаетъ необходимымъ.

Послѣ этого представители Биржевого Комитета направились въ Технической Отдѣлъ Министерства Путей сообщенія, гдѣ имъ Помощникъ отсутствовавшего въ данное время Начальника этого Отдѣла — инженеръ Синявинъ сообщилъ, что отказъ Министерства Путей Сообщенія слѣдуетъ считать окончательнымъ, такъ какъ кредиты и бюджетъ за 1904 годъ заключены, вслѣдствіе чего и не имѣется въ распоряженіи Министерства свободныхъ суммъ. Съ этимъ отвѣтомъ направился я опять къ Беклемишеву, чтобы еще разъ обратить его вниманіе на серьезность положенія и просить его содѣйствія въ этомъ дѣлѣ. Беклемишевъ отвѣтилъ: „Продолжайте спокойно работать, средства мы ужъ какъ нибудь добудемъ“. Этимъ отвѣтомъ и вновь даннымъ обѣщаніемъ, что онъ, Беклемишевъ, сдѣлаетъ все, отъ него зависящее, мы должны были пока удовлетвориться; какъ кажется, мы имѣемъ право на это, такъ какъ Начальникъ работъ по устройству Рижскаго порта высказался столь же энергично за продолженіе работъ.

Дальнѣйшіе шаги въ этомъ дѣлѣ должны быть пока оставлены, пока не состоится утвержденія имѣющаго быть подписаннымъ реверса, что должно произойти на ближайшемъ засѣданіи совѣта, а именно, въ виду послѣдовавшаго 3 Января с. г. возвращенія Великаго Князя, въ ближайшемъ будущемъ.“

Переговоры относительно ст. 6 подписки, редакція которой, какъ указано уже въ отчетѣ за прошлый годъ, не была утверждена Государственнымъ Контролеромъ, затянулись. Къ концу февраля вопросъ

этотъ долженъ былъ обсуждаться въ Главномъ Управленіи. 24-го февраля Завѣдывающій работами инженеръ Флейшеръ былъ откомандированъ въ Петербургъ, чтобы разъяснить Начальнику Отдѣла торговыхъ Портовъ точку зрѣнія Биржевого Комитета. Какъ Начальникъ означеннаго Отдѣла, такъ и Начальникъ Техническаго Отдѣленія инженеръ Наумовъ раздѣляли взглядъ Биржевого Комитета на это дѣло. Наумовъ уже рапѣе представилъ свое заключеніе по этому дѣлу, составленное въ томъ же духѣ. Послѣ означенныхъ переговоровъ Биржевой Комитетъ подалъ 1-го Марта 1904 г. черезъ своего Петербургскаго представителя ф. Гюббенетъ Помощнику Главноуправляющаго бумагу слѣдующаго содержанія за № 256 :

„Согласно разрѣшенію Вашего Превосходительства данному представителю Рижскаго Биржевого Комитета въ Петербургѣ господину Гюббенету представить Вашему Превосходительству письменное объясненіе по вопросу объ оплатѣ свайныхъ работъ, которыя по мнѣнію Контрольной Палаты должна производиться не по § 6 подински, а въ зависимости отъ дѣйствительнаго способа забивки свай, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить нижеслѣдующее.

Въ своемъ отвѣтномъ отзывѣ отъ 6 Октября 1903 г. за № 1048 на имя Начальника работъ въ Рижскомъ портѣ Биржевой Комитетъ заявилъ, что онъ съ предложеннымъ способомъ оплаты свайныхъ работъ согласиться не можетъ, такъ какъ цѣль его содѣйствовать скорѣйшей постройкѣ экспортной гавани, для каковой цѣли имъ принесены не мало жертвъ, пріобрѣтенъ большой землечерпательный караванъ въ 700,000 руб. сдѣлана скидка въ 225,000 руб. съ цѣны работъ произведенныхъ въ 1901, 1902 и 1903 годахъ. Все это должно служить убѣдительнымъ доказательствомъ, что Рижскій Биржевой Комитетъ при принятіи на себя работъ не преслѣдуетъ коммерческихъ цѣлей, а имѣетъ въ виду лишь общую пользу.

Представленные Комитету казною для забивки свай подъ основанія набережныхъ 2 паровые копра являлись совершенно недостаточными средствами для исполненія заподряженныхъ работъ къ назначенному договоромъ отъ 24 Августа 1902 года сроку.

Пользуясь предоставленною ему § 6 прим. III полною свободою дѣйствія при выборѣ способа исполненія работъ и не видя возможности исполнить работы къ сроку, Биржевой Комитетъ принужденъ былъ пріобрѣсти достаточное количество копровъ — т. е. 4 паровыхъ копра и кромѣ того еще машинные и ручные копры и это опять съ значительными денежными жертвами.

Имѣя въ виду, что согласно § 12 контракта 24 Августа 1902 г. общая стоимость работъ объявлена Биржевымъ Комитетомъ въ 332,554 руб. и что согласно § 14 контракта платежи должны производиться по количеству единицъ дѣйствительно произведенныхъ работъ, а не въ зависимости отъ характера употребленныхъ приспособленій,

выборъ которыхъ согласно § 6 предоставляется съ согласія начальника работъ контрагенту — становится не яснымъ, въ какомъ отношеніи можетъ быть усмотрѣно нарушение интересовъ казны въ томъ, что безъ всякаго повышенія установленныхъ контрактомъ суммъ вознагражденія контрагента, достигнуто столь значительное ускореніе работъ, что таковыя въ томъ случаѣ, если Главнымъ Управленіемъ дано будетъ согласіе на немедленное ихъ продолженіе — окажутся въ этомъ году почти оконченными“.

Послѣ этого Главное Управленіе постановило, не взирая на невыясненное еще отношеніе къ сему Государственному Контролю заключить дополнительный договоръ касательно второй серіи работъ по устройству стѣн набережныхъ въ желѣзнодорожной гавани, статью же шестую договора пока выпустить. 16-го апрѣля 1904 года Биржевымъ Комитетомъ было подписано дополненіе къ договору отъ 24-го Августа 1902 года и, въ виду не послѣдовавшаго въ опредѣленный закономъ срокъ протеста со стороны Государственного Контроля 25-го Юня § 6 былъ включенъ въ контрактъ.

Этимъ были выяснены отношенія между Главнымъ Управленіемъ и Биржевымъ Комитетомъ къ работамъ II очереди, послѣ чего сдѣлалось необходимыхъ выработать основанія для работъ III очереди. Благопріятный случай къ этому нашелся во время пребыванія въ Ригѣ въ концѣ мая Его Императорскаго Высочества Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Торговыми Портами.

Депутація Биржевого Комитета, состоящая изъ Генеральнаго Консула Любека, Правителя Дѣлъ Н. ф. Крамера и Завѣдывающаго работами инженера О. Флейшера была принята Великимъ Княземъ Александромъ Мпхайловичемъ въ аудіенціи, во время которой Его Высочеству было подано слѣдующее прошеніе отъ 22 мая 1904 г. за № 650:

„Въ 1900 г. Рижскому Биржевому Комитету Министерствомъ Путей Сообщенія предложено было объявить условія, на основаніи которыхъ имъ могли быть приняты на себя работы по постройкѣ Рижской желѣзно-дорожной гавани. Работы эти, по первоначальному плану, должны были состоять въ устройствѣ бассейна для гавани, желѣзнодорожной дамбы и въ постройкѣ набережныхъ длиною въ 617 погон. саж. Общая стоимость этихъ работъ, включая сюда значительныя землечерпательныя и другія земляныя работы, была Министерствомъ опредѣлена въ 3,579,117 руб.

Биржевой Комитетъ отвѣтилъ на этотъ запросъ, что онъ, какъ представитель мѣстныхъ торговыхъ интересовъ, заинтересованъ въ скорѣйшемъ осуществленіи устройства желѣзнодорожной гавани, такъ какъ Рижская торговля крайне нуждается въ болѣе скоромъ, дешевомъ и удобномъ способѣ перехода товаровъ съ желѣзнодорожнаго пути на морской путь и что поэтому, въ случаѣ предоставленія ему работъ по

постройкѣ желѣзнодорожной гавани подъ надзоромъ и руководствомъ Начальника работъ Рижскаго порта, Биржевой Комитетъ готовъ приобрести весь необходимый рабочій караванъ на свой счетъ и произвести работы съ значительною скидкою противъ назначенныхъ Министерствомъ цѣнъ.

Условія были приняты, рабочій караванъ стоимостью въ 800.000 руб. Биржевымъ Комитетомъ приобретенъ и вмѣсто предусмотрѣнныхъ въ смѣтѣ Министерства цѣнъ на землечерпательныя и насыпныя работы въ 6 и 4 руб. за куб. саж. имъ предложены 4 руб. 75 коп. и 2 руб. 75 коп. за куб. саж.

Въ 1902 г. произошло нѣкоторое измѣненіе въ первоначальномъ планѣ работъ, такъ какъ г. Министръ Путей Сообщенія остановился на мысли продолжить постройку набережныхъ въ прямомъ направленіи по линіи берега, отказавшись отъ дальнѣйшей постройки отдѣльныхъ бассейновъ.

По контракту отъ 24 Августа 1902 г. Биржевому Комитету было затѣмъ поручено производство первой очереди этихъ работъ, а именно сооруженіе 150 погон. саж. береговыхъ стѣнъ.

Переходъ работъ по постройкѣ желѣзнодорожной гавани изъ вѣдомства Министерства Путей Сообщенія въ вѣдѣніе Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и портовъ вызвалъ необходимость разсмотрѣнія общаго плана работъ. По представленіи Начальникомъ работъ въ Рижскомъ портѣ доклада о тѣхъ работахъ, къ которымъ раньше другихъ необходимо приступить, Вашему Императорскому Высочеству благоугодно было въ бытность Вашу въ Ригѣ дать разрѣшеніе на продолженіе работъ второй очереди, т. е. на постройку набережной въ 150 погон. саж. и на возведеніе временной шпунтовой стѣны позади линіи набережныхъ третьей очереди.

Уже 28 Іюня 1903 г. послѣдовалъ нарядъ на устройство шпунтовой стѣны и Биржевой Комитетъ, не ожидая формальнаго заключенія дополнительнаго контракта, приступилъ немедленно къ предполагаемымъ по сему контракту работамъ. Заключеніе же этого дополнительнаго контракта послѣдовало лишь 16 Апрелья с. г. въ виду возраженія Государственнаго Контроля противъ установленнаго этимъ контрактомъ способа уплаты забивки свай, то есть къ такому времени, когда работы имѣющія производиться на основаніи сего контракта, а именно постройка набережной въ 150 погон. саж., были уже въ значительной степени произведены. Къ Іюлю мѣсяцу сего года постройка набережныхъ внутри бассейна будетъ окончена и явится настоятельная необходимость въ полученіи наряда на постройку набережной вѣдъ бассейна, каковая постройка была предусмотрѣна въ свое время въ утвержденномъ планѣ работъ, по па производство которой пока еще не ассигновано необходимыхъ денежныхъ средствъ.

Объясняется это состоявшимся переходомъ всѣхъ работъ въ Рижскомъ портѣ изъ вѣдомства Министерства Путей Сообщенія въ вѣдомство Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и портовъ и не внесеніемъ вслѣдствіе сего необходимаго кредита на работы третьей очереди въ желѣзнодорожной гавани въ смѣту Министерства Путей Сообщенія на 1904 годъ. Между тѣмъ продолженіе работъ по составленному общему плану является необходимымъ не только въ интересахъ торговли, но и казны. Торговля и судоходство нуждаются въ постройкѣ вышеупомянутой набережной потому, что вслѣдствіе открытія новой товарной станціи на городскомъ выгонѣ, существовавшіе но сіе время частные склады, отчасти въ виду прекращенія желѣзнодорожнаго сообщенія, отчасти въ виду отдаленности отъ новыхъ портовыхъ сооружений, потеряли свое значеніе для торговли и должны быть замѣнены новыми, для возведенія коихъ могла бы быть отведена территория, насыпанная позади набережной третьей очереди. Новые склады должны быть построены безусловно около самой воды. На существующей территоріи желѣзной дороги въ предѣлахъ гавани эти склады не могутъ быть возведены, такъ какъ Министерство Путей Сообщенія само намѣрено употребить береговые участки для постройки желѣзнодорожныхъ пакгаузовъ и ихъ поэтому частнымъ лицамъ не отдаетъ. Надѣяться на то, что сама желѣзная дорога приступитъ къ постройкѣ складовъ для долгосрочнаго храненія при данныхъ обстоятельствахъ нельзя. Построенные въ прошломъ году Биржевымъ Комитетомъ на собственный счетъ на территоріи желѣзной дороги въ предѣлахъ Андреевскаго полуострова склады, не удовлетворяютъ возрастающимъ потребностямъ вывоза. Къ тому же типъ ихъ временной и по истеченіи пяти лѣтъ они должны быть, по требованію дороги, снесены или ей сданы. Единственнымъ исходомъ явилась бы постройка уже предусмотрѣнной въ планѣ работъ набережной и засыпка лежащаго на ней участка, который находился бы въ полномъ распоряженіи портового управленія. Въ пользу необходимости приступитъ безъ замедленія къ этой постройкѣ говоритъ и то обстоятельство, что къ началу почти каждаго года впереди входа въ желѣзнодорожную гавань образуются заносы, которые затрудняютъ входъ судовъ съ глубокою посадкою, между тѣмъ какъ безъ особыхъ усилій явилась бы полная возможность содержать глубину впереди имѣющей быть построенной набережной въ 24 ф., каковую глубину имѣетъ сосѣдній фарватеръ въ главномъ руслѣ рѣки.

Въ интересахъ казны продолжать уже начатыя работы и довести ихъ до извѣстнаго предѣла, такъ какъ въ случаѣ внезапной пріостановки существующія уже нынѣ насыпи будутъ смыты, а фарватеръ занесенъ.

Наконецъ Биржевой Комитетъ не можетъ не замѣтить, что онъ былъ принужденъ пріобрѣсти необходимый строительный матеріалъ еще

осенью прошлаго года, такъ какъ онъ былъ въ правѣ разсчитывать на продолженіе работъ и не имѣлъ основанія ожидать внезапнаго прекращенія таковыхъ.

Въ виду изложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ почтительнѣйше ходатайствуетъ передъ Вашимъ Императорскимъ Высочествомъ о томъ, чтобы Вамъ благоугодно было приказать приступить къ продолженію работъ и къ заключенію соотвѣтствующаго контракта съ Биржевымъ Комитетомъ. Опасаясь однако, что благоклонное разрѣшеніе сего ходатайства можетъ встрѣтить препятствія въ виду невнесенія соотвѣтствующаго кредита въ смѣту Главнаго Управленія, а также вслѣдствіе возникшей войны, могущей имѣть своимъ послѣдствіемъ сокращеніе нѣкоторыхъ кредитовъ, Биржевой Комитетъ имѣетъ честь почтительнѣйше доложить Вашему Императорскому Высочеству, что онъ считаетъ своимъ долгомъ содѣйствовать всѣми средствами постройкѣ желѣзнодорожной гавани и потому готовъ, въ томъ случаѣ если Вашему Императорскому Высочеству благоугодно будетъ разрѣшить продолженіе работъ на существующихъ основаніяхъ, заручиться согласіемъ Рижскаго биржевого купечества на выдачу безпроцентной ссуды казпѣ въ размѣрѣ 250,000 руб. въ предположеніи, что недостающая сумма требуемая постройкою, будетъ ассигнована изъ палочныхъ средствъ Главнаго Управленія.

Рижскій Биржевой Комитетъ осмѣлился обратиться съ этимъ ходатайствомъ непосредственно къ Вашему Императорскому Высочеству, помня всегда благосклонное и попечительное отношеніе Ваше ко всѣмъ нуждамъ русской торговли и судоходства.⁴

Его Императорское Высочество изволилъ сообщить представителямъ Биржевого Комитета, что Онъ согласенъ на продолженіе работъ въ желѣзно-дорожномъ порту на началахъ, изложенныхъ въ прошеніи Биржевого Комитета, что нужныя на веденіе работъ средства будутъ приняты въ бюджетъ Главнаго Управленія за 1905 годъ и что письменное прошеніе Биржевого Комитета будетъ передано Комитету по портовымъ дѣламъ.

Въ тотъ же день Отдѣлу Торговыхъ Портовъ было отправлено отношеніе подобнаго же содержанія съ приложеніемъ копіи вышензложеннаго прошенія и съ просьбой сдѣлать необходимое для заключенія договора.

Мѣсяць приблизительно спустя, а именно 25-го Іюля 1904 г., во время пребыванія инженера Флейшера въ Петербургѣ, ему было сообщено, что договоръ относительно работъ III очереди можетъ быть подписанъ только по истеченіи нѣсколькихъ недѣль, такъ какъ еще не получены отзывы Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля.

Означенное дѣло велось очень энергично Петербургскимъ Представителемъ Биржевого Комитета г. К. фонъ Гюббенетъ, однако ни Биржевой Комитетъ, ни Начальникъ работъ по устройству Рижскаго порта до сихъ поръ не получили еще письменныхъ распоряженій относительно производства означенныхъ работъ.

Въ началѣ Октября сдѣлалось возможнымъ установить, что нужныя для продолженія работъ третьяго періода суммы въ дѣйствительности представлены ко внесенію въ бюджетъ за 1905 г., и что рѣчь идетъ только о нѣкоторомъ промедленіи въ уплатѣ.

При самомъ началѣ переговоровъ Биржевой Комитетъ рѣшилъ не приступать къ работамъ третьей очереди раньше, чѣмъ будетъ заключенъ на это соотвѣтствующій договоръ съ Главнымъ Управленіемъ, или будетъ, по крайней мѣрѣ, получено отъ него положительное заявленіе о томъ, что разрѣшается приступить къ работамъ. Но такъ какъ подрядчикомъ Авг. Руэцомъ былъ заготовленъ весь необходимый для построекъ матеріалъ и были законтрактованы уже рабочіе, и такъ какъ болѣе продолжительная остановка въ работахъ была бы равносильна прекращенію ихъ въ текущемъ сезонѣ, вслѣдствіе чего онъ потерялъ бы большой матеріальный ущербъ, то онъ рѣшилъ продолжать работы на свой собственный страхъ; это и было выполнено очень успѣшно: къ концу года работы были уже почти закончены.

Биржевой Комитетъ не могъ не выразить своей благодарности за этотъ энергичный образъ дѣйствія и почелъ своей обязанностью выдать авансомъ г. Руэцу значительную часть затраченной имъ суммы.

Исполненіе означенныхъ работъ засвидѣтельствовано законными актами какъ со стороны Начальника работъ по устройству Рижскаго порта, такъ и со стороны Государственнаго Контроля.

Продолжавшіеся уже довольно продолжительное время переговоры относительно заключенія съ г. Авг. Руэцомъ письменнаго условія насчетъ работъ, производимыхъ имъ въ желѣзнодорожной гавани, закончились заключеніемъ съ нимъ контракта 25-го Мая 1904 г.

Такъ какъ къ концу года одинъ изъ рефулеровъ былъ свободенъ отъ работъ, Биржевой Комитетъ нашелъ возможнымъ войти въ соглашеніе съ Правленіемъ Риго-Орловской желѣзной дороги относительно насыпки территоріи, необходимой для проложенія рельсовъ, въ районѣ, представляющемъ изъ себя треугольникъ, ограниченный Меллерсгофскимъ рукавомъ, продолженіемъ Пленгофской улицы и желѣзнодорожной вѣтвью, ведущей къ элеватору. Такимъ образомъ, такъ какъ постройка моста черезъ вышеупомянутый рукавъ, почти уже закончена, работы по проложенію рельсоваго пути могутъ быть начаты весной будущаго года.

а. Землечерпательныя и намывныя работы.

Во время работъ четвертаго строительнаго періода приходилось производить только дополнительные работы, главнымъ образомъ по устраненію обмелѣнія въ нижней части бассейна и по углубленію котлована между профилями 80-ымъ и 95-ымъ.

Намывныя работы производились въ довольно значительномъ объемѣ, благодаря намывкѣ городской части Андреевскаго полуострова, расширенію насыпной территоріи за стѣнами набережной III серіи и намывкѣ для нуждъ Риги-Орловской желѣзной дороги восточнѣе Меллерсгофскаго рукава.

12-го Апрѣля рефулеръ II продолжалъ работы по намывкѣ городской территоріи на Андреевскомъ полуостровѣ, гдѣ онъ оставался до 18-го Мая, когда его смѣнила землечерпательница „Рига“: она устранила происшедшее благодаря рефулеру обмелѣніе и насыпала поднятую почву на Андреевскій полуостровъ. Окончилъ насыпныя работы рефулеръ I, проработавъ отъ 31-го Мая по 2-ое Іюня. Къ концу работъ намыто было на городской территоріи всего 10,075 куб. саж., изъ нихъ 4.476 куб. саж. въ 1903 году и 5,599 куб. саж. въ 1904 году.

По мѣрѣ окончанія работъ по постройкѣ стѣнъ набережныхъ II и III очереди производилась обоими рефулерами насыпка позади нихъ. Такъ какъ предусмотрѣнная проектомъ насыпь въ 35 футовъ шириной была очевидно слишкомъ узка для возведенія построекъ, Начальникъ работъ по устройству Рижскаго порта разрѣшилъ расширить ее до 70 футовъ. Эта работа, не предусмотрѣнная договоромъ, сдѣлалась возможной благодаря тому, что рефулеры предоставлены были временно въ распоряженіе землечерпательныхъ работъ. Послѣдніе насыпали, считая по вмѣстимости шаландъ, количество въ 18,159 куб. саж., между тѣмъ какъ непосредственно позади стѣнъ набережной было насыпано 13,819 куб. саж. Въ этихъ работахъ принимали участіе: рефулеръ II съ 4-го Іюня по 13-ое Іюля, съ 2-го по 18-го Августа и съ 1 по 22 Сентября, рефулеръ I только съ 23 по 27 Іюля.

19-го Апрѣля землечерпательницей „Рига“ производились дополнительные работы по углубленію почти законченнаго въ 1903 году котлована между профилями 80-ымъ и 95-ымъ; работы эти были закончены 7-го Мая. Означенная землечерпательница углубляла съ 20-го по 31-го Мая южную часть желѣзнодорожной гавани и была затѣмъ переведена къ Бадегольму. Отъ 11-го по 26 Октября она работала надъ устраненіемъ обмелѣній вдоль стѣнъ набережныхъ при устьѣ гавани.

Землечерпательница „Мюльграбенъ“ весной была снова предоставлена въ распоряженіе землечерпательныхъ работъ, и начала 4 Іюня работы по углубленію сильно обмелѣвшаго входа въ желѣзно-

дорожную гавань, гдѣ она и проработала до 10 Юля, послѣ чего она была переведена къ работамъ въ прорывѣ. Осенью, а именно съ 18 по 22 Сентября, она углубила часть Мёллерсгофскаго рукава въ томъ мѣстѣ, куда долженъ былъ стать рефулеръ II для производства насыпки желѣзнодорожной дамбы, и закончила, работая съ 26 Октября по 3 Ноября, пачатыя землечерпательницей „Рига“ дноуглубительныя работы вдоль новыхъ стѣнъ набережныхъ. Этимъ глубина всей желѣзнодорожной гавани была доведена до 24 футовъ.

Насыпка для Риги-Орловской желѣзной дороги потребовала предварительно нѣкоторыхъ земляныхъ работъ для устройства валовъ и прохода черезъ Екатерининскую дамбу, которая пересѣкаетъ въ серединѣ намѣченную къ насыпкѣ Территорію. Намывныя работы были пачаты 22 Сентября и прекращены 18 Ноября. До 20 Октября работалъ рефулеръ II, затѣмъ рефулеръ I. Работы были затруднены большой высотой, на которую пришлось производить насыпку, такъ въ сѣверной части она достигала 14 футовъ.

Считая по вмѣстимости шаландъ, было насыпано всего 5,687 куб. фут., что при измѣреніи земли въ твердомъ видѣ дало 4,249 куб. фут.

О результатѣ работъ землечерпательницъ и рефулеровъ за 1904 годъ можно судить по нижеслѣдующей таблицѣ:

„Рига“	„Мюльграбенъ“	Всего
1,700 куб. саж.	7,831 куб. саж.	9,531 куб. саж.

Результатъ работъ обѣихъ землечерпательницъ, считая по вмѣстимости шаландъ, слѣдующій:

	Экспорти. гав.	Бадегольмъ	Землечерп. раб.	Всего
Землечерпательницы:				
„Мюльграбенъ“ . . .	7,831	16,103	3,350	27,284
„Рига“	1,700	20,000	—	21,700
Всего	9,531	36,103	3,350	48,984

Общій результатъ работъ землечерпательницъ въ Рижскомъ портѣ представляется въ слѣдующимъ видѣ:

Вычерпано въ фарватерѣ и боковыхъ гаваняхъ рѣки:

Въ желѣзнодорожной гавани . . .	9,531 куб. саж.	
При землечерпательныхъ работахъ	100,549	” ” 110,080 куб. саж.

Эта цифра представляетъ результатъ работъ всѣхъ землечерпательницъ Рижскаго Биржевого Комитета.

Къ этому причисляется еще производительность казенной землечерпательницы „Алекс. Бёттихеръ“ въ размѣрѣ, круглымъ счетомъ

12,300	” ”
122,380	куб. саж.

Такимъ образомъ оказывается, что количество земли, перемѣщенное въ области Рижскаго порта составляетъ всего 122,380 куб. саж. вывезенныхъ для поддержанія въ исправности и улучшенія Рижскаго Порта.

Результатъ работъ рефулеровъ слѣдующій :

Рефулеръ I . . .	30,592	куб. саж.
„ II . . .	31,557	„ „
Итого	62,149	куб. саж.

б. Земляныя работы.

Количество земляныхъ работъ, предположенныхъ къ производству въ 1904 году, было столь незначительно, что делегація нашла цѣлесообразнымъ не приглашать вовсе подрядчика. Намѣченныя незначительныя работы по насыпкѣ городской территоріи и по укрѣпленію береговъ у Мёллерсгофа были исполнены частью аррестантами поденно, частью же рабочими сдѣльно.

в. Постройки.

Строительная дѣятельность въ отчетномъ году началась 15 Апрѣля съ возведешя каменныхъ стѣнъ. 19 Апрѣля началъ свою дѣятельность кэссонъ, и 28 Апрѣля были начаты забивныя работы.

Забивка фундаментныхъ свай была закончена уже въ Сентябрѣ. Впослѣдствіи понадобилась забивка свай только для временнаго окончанія построекъ. Три паровыхъ и два ручныхъ копра вбили на разстояніи 200 погонныхъ саж. около 4,400 круглыхъ и 2,500 шпунтовыхъ свай.

Водолазный колоколь закончилъ свои работы 22 Сентября, послѣ того какъ онъ въ теченіе 5 мѣсяцевъ соорудилъ 256 погонныхъ саж. ростверка. Для обслуживанія колокола требовалось 100 человѣкъ, изъ которыхъ постоянно, т. е. днемъ и ночью и большей частью также по праздникамъ, въ колоколь находилось 35 человѣкъ. Каменные работы продолжались до 6 Ноября. Въ теченіе 7 мѣсяцевъ было заложено 256 массивовъ, закончено возведеніе 70 погонныхъ саж. набережныхъ и вновь возведено 386 погонныхъ саж. набережныхъ.

Спущенныя для защиты фундаментальныхъ свай фашины предложены подъ законченными стѣнами набережной до 30 футовъ на случай возможнаго продолженія работъ.

Окончаніе столь обширныхъ работъ въ теченіе одного сезона аттестуетъ съ лучшей стороны подрядчика, тѣмъ болѣе, что одновременно съ этими постройками, производились работы по укрѣпленію береговъ Мёллерсгофскаго рукава и таковыхъ у Бадегольма, чѣмъ затрудненъ былъ надзоръ за работами.

Первая изъ указанныхъ работъ состояла въ устройствѣ досчатой стѣны за короткими сваями и въ замощеніи вышележащаго ската.

Длина всего берега равнялась 220 погоннымъ саженьмъ. Работы начались 28 Іюня и были закончены около середины октября. Подробныя свѣдѣнія о работахъ у Бадегольма можно найти въ главѣ д. объ отстройкѣ пролива.

г. Застройка территоріи въ предѣлахъ желѣзнодорожной гавани.

Уже въ Іюнѣ мѣсяцѣ отчетнаго года, когда постройка набережныхъ I очереди была почти закончена, завѣдывающій работами въ желѣзнодорожной гавани инженеръ Флейшеръ въ своемъ донесеніи отъ 22-го Іюня указалъ на то обстоятельство, что возможность пользованія новыми набережными зависитъ теперь отъ того, чтобы въ возможно скоромъ времени сдѣлать ихъ доступными устройствомъ мощеныхъ дорогъ. Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ обратился въ Правленіе Риго-Орловской желѣзной дороги 28 Іюня 1904 г. съ нижеслѣдующимъ отношеніемъ за № 738:

„По заключенію нынѣ части набережной стѣны въ желѣзнодорожной гавани и устройствѣ тамъ же надлежащей глубины часть эта въ ближайшее время можетъ быть используема кораблями. Вслѣдствіе сего Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь обратиться въ Управленіе Риго-Орловской желѣзной дороги съ покорнѣйшею просьбою не отказать въ зависящемъ распоряженіи о вымощеніи дороги вдоль помянутой стѣны. Коль скоро дорога эта передана сообщенію, окажется возможнымъ доставлять товары до причаливающихъ тамъ же судовъ и такимъ образомъ извлекать надлежащую пользу изъ сего сооруженія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ покорнѣйше просить укрѣпить мостовую переѣздъ черезъ Екатерининскую дамбу Царскаго года, лишь временно крытый старыми шпалами и не упускать изъ вида предполагаемаго соединенія товарной станціи съ желѣзнодорожною гаванью удлиненіемъ Петергольмской улицы.“

Къ сожалѣнію это предложеніе Биржевого Комитета осталось безъ практическаго результата: до сего времени еще не приступлено къ работамъ по замощенію улицъ. Однако кажется, что можно ожидать нѣкотораго успѣха въ этомъ дѣлѣ съ тѣхъ поръ какъ Начальникъ работъ по устройству Рижскаго порта взялся за это дѣло и старается придти къ соглашенію съ Правленіемъ Риго-Орловской желѣзной дороги, по которому исполненіе работъ по мощенію предоставляется Главному Управленію Торговыхъ Портовъ.

29-го Сентября было получено нижеслѣдующее донесеніе инженера Флейшера за № 123 :

Послѣ долготннхъ стараній и переговоровъ удалось, наконецъ, въ 1900 году добиться того, что постройка предназначенной для нуждъ вывозной торговли желѣзнодорожной гавани была настолько обезпечена, что Министерство Путей Сообщенія собиралось приступить къ отдачѣ строительныхъ работъ и вступило по этому поводу въ переговоры съ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ. Тогда Биржевой Комитетъ рѣшилъ, что необходимо, насколько возможно, получить въ свое распоряженіе часть проектированныхъ территорій и набережныхъ, чтобы имѣть возможность возвести на нихъ сооруженія, предназначенныя къ удовлетворенію спеціальныхъ нуждъ Рижской торговли, принимая въ расчетъ при ихъ сооруженіи особенности этой торговли. Въ то время Биржевой Комитетъ былъ готовъ даже при условіи большихъ затратъ отстроить за свой собственный счетъ одинъ изъ пальцевъ проектированной тогда пальцеобразной гавани. Составленное въ этомъ смыслѣ предложеніе Биржевого Комитета не нашло поддержки въ Министерствѣ Путей Сообщенія, такъ что пришлось на время отказаться отъ него.

Послѣ вышеизложеннаго Биржевой Комитетъ обратилъ вниманіе на оставшуюся во владѣніи Городской Управы часть Андреевскаго полуострова предполагая, что будетъ возможно получить тамъ для своихъ цѣлей на выгодныхъ условіяхъ мѣста для иостроекъ.

Обстоятельства однако сложились слѣдующимъ образомъ. Когда было приступлено за счетъ города къ работамъ по насыпкѣ Андреевскаго полуострова и таковыя были закончены въ текущемъ году, то оказалось, что назначенныя Городской Управой цѣны за земельные участки столь высоки (50, 100 и 150 рублей за квадратную сажень), что нельзя было предполагать, чтобы выстроенные на этихъ участкахъ амбары приносили доходъ. Кромѣ того, въ мѣстахъ, о которыхъ идетъ рѣчь, на Андреевскомъ полуостровѣ нѣтъ береговыхъ укрѣпленій, каковыя какъ надо полагать, и не будутъ возведены въ ближайшемъ будущемъ. Территорія у желѣзнодорожной гавани, принадлежащая Министерству Путей Сообщенія, изрѣзана сѣтью сортировочныхъ рельсовыхъ путей, до такой степени, что свободны для иостроекъ развѣ только самые берега. Обслуживаніе этихъ мѣстъ рельсовыми путями возможно при существующихъ обстоятельствахъ не прямымъ путемъ, но только посредствомъ поворотныхъ круговъ, недостатки какового устройства при болѣе или менѣе оживленномъ движеніи столь очевидны, что не требуютъ доказательствъ.

Здѣсь не мѣсто критиковать всю систему проектированной эксплуатаціи желѣзнодорожной территоріи; достаточно указать на основную ошибку существующихъ по сіе время проектовъ, которая заключается въ томъ, что сортировочные пути переносятся въ районъ

портовой территоріи, стѣсня такимъ образомъ до крайнихъ предѣловъ остающееся для постройки амбаровъ мѣсто, между тѣмъ какъ при устройствѣ новѣйшихъ портовыхъ сооружений, какъ и вообще современныхъ желѣзнодорожныхъ станцій, введено въ принципъ собственно сортировочные пути, особенно пути для пріема груженыхъ вагоновъ, отводить по возможности далеко, чтобы эксплуатація территоріи амбаровъ могла вестись возможно интенсивнѣе.

Къ счастью для будущности этой территоріи существующій въ данное время планъ отстройки территоріи желѣзнодорожной гавани существуетъ только въ проектѣ, окончательное утвержденіе какового еще не послѣдовало, вслѣдствіе чего онъ можетъ подлежать еще измѣненіямъ и улучшеніямъ. Какого рода могутъ быть эти измѣненія видно изъ послѣдняго постановленія департамента желѣзныхъ дорогъ, по которому разстояніе амбаровъ отъ набережной назначено въ 10 саж., вмѣсто просимыхъ 7 саж. Въ настоящее время сданы работы по строительству фундамента для перваго амбара, строящагося въ южной части означенной территоріи. Судя по стоимости и размѣрамъ фундаментовъ, они предназначены для четырехъ-этажныхъ амбаровъ; на первое время однако предположено возвести только два этажа. Когда за этой первой попыткой послѣдуетъ вторая, предусмотрѣть при теперешнихъ обстоятельствахъ не легко.

Судя по вышензложенному, не можетъ быть сомнѣнія, что въ ближайшемъ будущемъ вопросъ объ амбарахъ не можетъ быть рѣшенъ удовлетворительно ни на городской территоріи на Андреевскомъ полуостровѣ, ни на желѣзнодорожной территоріи.

Этимъ соображеніемъ и руководствовался Рижскій Биржевой Комитетъ, когда онъ весной текущаго года личнымъ ходатайствомъ передъ Главноуправляющимъ Торговыми Портами и предложеніемъ аванса въ 250,000 рублей старался содѣйствовать работамъ по устройству набережныхъ III очереди, то есть набережныхъ, расположенныхъ вѣдъ желѣзно-дорожной гавани, ниже ея; въ то же время Биржевой Комитетъ уполномочилъ делегацію по землечерпательнымъ работамъ по силѣ возможности заботиться о намывкѣ территоріи, расположенной позади стѣнъ набережныхъ III очереди, до предѣльной ширины въ 70 саж. отъ берега

Благодаря этимъ распоряженіямъ можно съ увѣренностью ожидать, что какъ постройка стѣнъ набережныхъ, такъ и намывка упомянутой территоріи до означенной ширины будутъ вполне закончены къ концу текущаго строительнаго сезона, такъ что къ застройкѣ этой территоріи препятствій больше не будетъ.

Еще лѣтомъ текущаго года Биржевой Комитетъ сдѣлалъ запросъ Начальнику Отдѣла Торговыхъ Портовъ Н. Н. Беклемшеву, не будетъ ли найдено возможнымъ уступить купечеству на выгодныхъ условіяхъ упомянутую территорію, чтобы постройкою амбаровъ и

подобныхъ сооруженийъ использовать ее для нуждъ торговли; на этотъ запросъ Н. Н. Беклемишевъ отвѣтилъ, что онъ съ своей стороны, готовъ пойти на встрѣчу справедливымъ желаніямъ и нуждамъ торговли.

О застройкѣ упомянутой территоріи на средства казны въ настоящее время едва ли можетъ быть рѣчи; поэтому, казалось-бы наступило время Биржевому Комитету принять мѣры къ тому, чтобы обезпечить себѣ необходимыя права на упомянутую территорію, которая во всѣхъ отношеніяхъ можетъ считаться самой подходящей для вышеупомянутой цѣли.

Во-первыхъ, считая отъ города, она ближайшая изъ тѣхъ, которыя обладаютъ набережными, дающими возможность приставать пароходамъ съ осадкой въ 26 футовъ; обмелѣнія же здѣсь не могутъ быть очень значительны, такъ какъ рѣка въ этомъ мѣстѣ сильно сужена.

Обслуживаніе этой территоріи рельсовыми путями возможно, какъ надо полагають, черезъ непосредственное присоединеніе ихъ къ желѣзной дорогѣ, ведущей къ элеватору, безъ примѣненія поворотныхъ круговъ; переговоры по этому дѣлу уже ведутся со строителемъ Рижскаго желѣзнодорожнаго узла. Потребуется энергичныхъ представленій со стороны Биржевого Комитета въ Портовомъ Управленіи, чтобы добиться проложенія рельсовыхъ путей такимъ образомъ, чтобы они соотвѣтствовали дѣйствительной необходимости, не занимая въ то же время много мѣста.

Особенное значеніе при отстройкѣ упомянутой территоріи слѣдуетъ придать расходамъ, которые находятся въ зависимости отъ характера мѣстности. Почва данной мѣстности состоитъ до глубины въ 20 футовъ ниже нормальной изъ сыпучаго песка и содержитъ въ высшихъ слояхъ приблизительно съ глубины отъ 5—8 футовъ ниже уровня воды, до 10 футовъ выше ея уровня, намытую почву, каковая способна выдержать довольно сильное давленіе равное приблизительно 3—4 килограммамъ на квадратный сантиметръ. Насыпь у Проводника, которая не имѣетъ такой мощности и равна приблизительно 8 футамъ, всетаки выдерживаетъ давленіе въ 2 килограмма на квадратный сантиметръ, безъ примѣненія при этомъ системы свай.

При такихъ обстоятельствахъ можно отказаться при фундаментныхъ работахъ отъ устройства системы свай. Здѣсь можетъ быть рѣчь только объ устройствѣ расширенныхъ банкетовъ для фундамента.

Амбары будутъ служить главнымъ образомъ для ссыпки хлѣба и, если временно въ нихъ и будутъ сложены нѣкоторыя, болѣе тяжелыя товары, то только до ограниченной высоты.

Принимая все это во вниманіе, слѣдуетъ положить въ основу для вычисленія обремененія пола всѣхъ ржи, ссыпанной до высоты въ 3 метра = около 10 футовъ.

Отсюда слѣдуетъ, что, считая давленіе на полъ въ $2\frac{1}{2}$ килограмма на квадратный сантиметръ допустимымъ, ширина банкета фундамента должна равняться приблизительно двумъ метрамъ; ширина эта можетъ считаться нормальной.

Для трехэтажныхъ амбаровъ съ двумя брандмауэрами, безъ погребовъ, при поверхности, равной $10 \times 30 = 390$ квадратнымъ саженьямъ, при условіи покрытія ихъ жестяной кровлей и возведенія каменныхъ стѣнъ въ 2 кирпича въ верхнемъ этажѣ, расходы опредѣлятся приблизительно въ 45,000 руб., т. е. около 150 руб. на квадратную сажень застроенной поверхности.

Снабженіе амбаровъ 6 электрическими подъемными машинами, считая по 1,500 руб. за каждую, обошлось бы круглымъ числомъ въ 10,000 руб.; такимъ образомъ общая стоимость постройки амбара составляетъ около 55,000 руб., то есть 183,33 руб. за квадратную сажень застроенной поверхности. Площадь пользованія всѣхъ трехъ этажей составитъ 900 квадратныхъ саж.; считая арендную плату равной 8—9 рублей въ годъ съ квадратной саж., каждый амбаръ можетъ приносить ежегодно отъ 7,200—8,000 руб. Эта сумма составляетъ валовой доходъ въ

$$\frac{7,200 - 8,100}{55,000} = 1309 \text{ до } 1472\%$$

Если считать срокъ погашенія равнымъ 33 годамъ по 3%, проценты на капиталъ въ 7%, т. е. всего 10%, остается небольшой излишекъ въ 3—5%, который и долженъ быть употребленъ на расходы по завѣдыванію амбарами и ихъ ремонту.

Трехэтажные амбары въ Мюльграбенѣ, площадь которыхъ равна $40 \times 130 = 5,200$ квадратн. фут. = 106 квадратн. саж., стоили, не считая земельныхъ участковъ, 19,000 рублей каждый или около 180 руб. за квадратную саж. Свѣдѣнія о застроенной поверхности взяты изъ плана расположенія Мюльграбенской гавани. Высота отдѣльныхъ этажей составляетъ $8\frac{1}{2}$ футовъ; такимъ образомъ вмѣстимость амбаровъ составитъ, считая площадь, за вычетомъ пространства, занятаго стѣнами, въ 90 квадратн. саж., $3 \times 90 \times \frac{8}{7} = 310$ кубич. саж. = 106,330 кубич. фут. или пуд.

Вмѣстимость проектированныхъ амбаровъ ниже экспортной гавани равнялась бы $900 \times 1,5 = 1,350$ кубич. фут. = 463,050 кубич. фут. или пуд.

Вышеизложенное донесеніе Инженера побудило Биржевой Комитетъ поручить своему Правителю Дѣлъ Н. ф. Крамеру и инженеру Флейшеру возбудить ходатайство по этому дѣлу въ Главномъ Управленіи Торговыхъ Портовъ въ Петербургѣ. Къ какимъ результатамъ привели эти переговоры, видно изъ доклада Правителя дѣлъ Н. ф. Крамера и инженера Флейшера отъ 14 октября о результатахъ, достигнутыхъ въ

вопросъ о предоставленіи мѣста для постройки амбаровъ на территоріи, принадлежащей Главному Управленію Торговаго Мореплаванія и Портовъ. Изъ этого донесенія видно, что вслѣдствіе затронутого представителями Биржевого Комитета лично передъ Начальникомъ Отдѣла Портовъ Беклемишевымъ вопроса, состоялись два засѣданія, на которыхъ, кромѣ чиновниковъ Отдѣла Торговыхъ Портовъ принимали участіе Начальникъ Рижскаго Порта князь Ухтомскій и Начальникъ работъ по устройству Рижскаго Порта. Результатомъ этихъ двухъ совѣщаній явилось то, что чиновники Главнаго Управленія высказались въ принципѣ за уступку Биржевому Комитету желаемой территоріи на вполнѣ умѣренныхъ арендныхъ условійхъ, однако съ тѣмъ условіемъ, чтобы на набережной строились не высокіе амбары для долгосрочной складки товаровъ, но только одноэтажные сараи для краткосрочной складки. Вопросъ относительно того, будутъ ли они выстроены Главнымъ Управленіемъ Торговыхъ Портовъ или Биржевымъ Комитетомъ оставленъ пока открытымъ, равно и затронутый на засѣданіяхъ вопросъ относительно совокупной постройки амбаровъ и сараевъ. Наконецъ Начальникъ Отдѣла Торговыхъ Портовъ Беклемишевъ обратился къ представителямъ Биржевого Комитета съ просьбой побудить Биржевой Комитетъ подать черезъ мѣстное по портовымъ дѣламъ Присутствіе опредѣленные предложенія Главному Управленію. Тогда будетъ возможно продолжать переговоры, которые, надо надѣяться, поведутъ къ результатамъ, удовлетворяющимъ обѣ стороны.

д. Зимнія работы и мастерская.

Количество починокъ, произведенныхъ въ отчетномъ году въ собственной мастерской не уменьшилось, а напротивъ увеличилось на 25%.

Съ увеличеніемъ оборота и сопряженной съ нимъ потребности въ большемъ количествѣ матеріала сталъ замѣчаться недостатокъ въ болѣе обширномъ помѣщеніи, что и побудило делегацію по строительству гавани сдѣлать пристройку къ имѣющейся мастерской, въ которой и были помѣщены складъ матеріаловъ и небольшая контора. Пристройка эта потребовала затраты около 600 руб.

Такъ какъ ощущался недостатокъ въ станкѣ болѣе сильной, было рѣшено приобрести таковой: на приобретение его Биржевымъ Комитетомъ ассигновано, включая сюда и расходы по установкѣ и устройству, до 3000 рублей.

Изъ болѣе крупныхъ работъ, произведенныхъ въ мастерской слѣдуетъ упомянуть замѣну деревянныхъ подпорокъ воротъ на одной изъ землечерпательныхъ шаландъ желѣзными.

Починка пароходовъ въ отчетномъ году производилась почти исключительно въ собственной мастерской, и, въ видѣ исключенія, вся починка машинъ землечерпательницы „Двина“, которая зимуетъ нынѣшнюю зиму въ экспортной гавани, производится въ нашихъ собственныхъ мастерскихъ.

Значительное сбереженіе въ ежегодныхъ расходахъ по починкѣ сдѣлалось возможнымъ, благодаря тому, что завѣдывающій мастерской нашелъ возможнымъ сваркой испорченныхъ частей дѣлать опять пригодными къ употребленію сломанныя или лопнувшія стальные днища ведеръ, между тѣмъ такъ ранѣе ихъ приходилось замѣнивать почти всегда новыми.

З а к л ю ч е н і е .

Къ концу 1904 г. слѣдуетъ признать законченной серію построекъ набережной, которыя были намѣчены и проектъ которыхъ былъ утвержденъ Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1900 году. За Биржевымъ Комитетомъ остается гарантія за стѣны набережныхъ, между тѣмъ какъ дноуглубительныя работы слѣдуетъ считать принятыми и переданными для дальнѣйшаго ихъ поддержанія землечерпательному каравану Биржевого Комитета, содержимому за счетъ портовыхъ средствъ. Нѣтъ основанія полагать, чтобы въ ближайшіе годы были начаты постройки новыхъ набережныхъ. За послѣдніе четыре года удалось съ большими матеріальными жертвами и съ напряженіемъ всѣхъ наличныхъ средствъ создать сооруженіе, значеніе котораго для Рижскаго порта будетъ зависѣть отъ того, на сколько удастся использовать его для нуждъ торговли цѣлесообразной отстройкой и оборудованіемъ.

На первомъ планѣ слѣдуетъ, конечно, поставить проложеніе рельсовыхъ и удобныхъ мощенныхъ подъѣздныхъ путей, а также возведеніе достаточнаго количества цѣлесообразно устроенныхъ и расположенныхъ амбаровъ.

Насколько важна наличность хорошаго подъѣздного пути, видно было текущей осенью, когда, вслѣдствіе переполненія набережныхъ у города, нѣсколько пароходовъ были принуждены зайти въ экспортную гавань.

Надо надѣяться, что начатые по этому дѣлу переговоры приведутъ къ желаемымъ результатамъ. Первое, что будетъ теперь сдѣлано, это углубленіе до 24 футовъ фарватера въ новой гавани. Если обмелѣнія будущей весной будутъ не очень значительными, цѣль эта можетъ быть достигнута въ нѣсколько недѣль, такъ какъ пространство, которое должно быть углублено, составляетъ не болѣе 600 сажень.

6. Землечерпательницы и пароходы Рижскаго Биржевого Комитета.

а. Землечерпательницы, рефулеры и шаланды.

Къ составу землечерпательнаго каравана по прежнему принадлежатъ :

- 1) Черпаконосная землечерпательница „Мюльграбенъ“.
- 2) Самоотвозная землечерпательница „Рига“.
- 3) Рефулеръ I.
- 4) „ II.
- 5) „ III.
- 6) Желѣзныя шаланды №№ 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 68, 59, 60 каждая вмѣстимостью 60 кубичн. сажен.
- 7) Шаланда для угля № 23.

Землечерпательница „Мюльграбенъ“ не потребовала въ этомъ году никакихъ особыхъ починокъ. Котель, машина и аппаратъ для землечерпанія въ хорошемъ состояніи съ тѣхъ поръ какъ сѣдло и желоба снабжены новой жестью и оба барабана вновь обшиты.

Землечерпательница „Рига“ послѣ крупныхъ перестроекъ прошлыхъ лѣтъ работала хорошо. Размѣръ потребиныхъ починокъ значительно уменьшился и ограничивается частями подверженными обычному изнашиванію при работѣ.

Съ фирмой Саймонсъ и Ко. пришлось однако снова вступить въ пререканія по поводу уплаты фирмой денегъ, согласно гарантіи, за плохія днища черпаковъ. Пререканія кончились тѣмъ, что Биржевой Комитетъ категорически потребовалъ раньше вступленія въ дальнѣйшіе переговоры замѣны днищъ черпаковъ признанныхъ экспертизой въ Декабрѣ 1903 года негодными. Тогда послѣдовала наконецъ 12 Іюня 1904 г. со стороны названной фирмы уплата $12 \times 265 = 3.180$ руб. Въ Декабрѣ отчетнаго года въ Ригу пріѣхалъ Петербургскій представитель фирмы, г. Ратцель, для производства окончательнаго расчета. Послѣдній послѣдовалъ на основаніи опредѣленія стоимости негодныхъ днищъ черпаковъ также какъ двухлѣтнихъ процентовъ за неуплаченную еще часть гарантной суммы и, за исключеніемъ 501 р. 55 к. составилъ круглымъ счетомъ сумму въ 4,000 руб. По уплатѣ этой суммы г. Ратцелю былъ отданъ гарантный чекъ Шотландскаго банка. при чемъ одновременно было письменно установлено, что всѣ сопряженныя съ поставкой землечерпательницы „Рига“ взаимныя обязательства должны считаться исчерпанными.

Рефулеръ I получилъ новый запасный насосъ, такъ какъ прежній, поставленный при постройкѣ рефулера, сильно износился за время 4-хлѣтней работы. Остальныя починки были незначительны, не смотря на то, что рефулеръ работалъ въ теченіи всего лѣта.

На рефулеръ II поставленъ въ эту зиму новый насосъ для выкачиванія песку; прежній, получивъ при работѣ на каменистой почвѣ у Бадегольма большія трещины, былъ совершенно негоденъ къ употребленію; кромѣ того пришлось два раза возобновлять крылья и плиты. У машины былъ возобновленъ прошлой зимой поршень для высокаго давленія. Въ остальномъ значительныхъ починокъ не потребовалось.

Аппараты для сплавливанія по, сколько это касается желѣзныхъ частей, вполне годны къ употребленію.

Болѣе всего страдаютъ при работѣ нажимательные насосы, которые и причиняютъ значительныя издержки. Поэтому сдѣланъ былъ опытъ снабдить ихъ внутренней броней изъ желѣзныхъ спиралей и желѣзныхъ колецъ. Чтобы уменьшить вѣсъ рукавовъ наружный проволочный панцирь замѣняется соответственно приспособленными цѣпными соединеніями. Опыты съ этимъ приспособленіемъ дали пока удовлетворительный результатъ и можно ожидать отъ нихъ успѣшнаго разрѣшенія означеннаго вопроса.

Рефулеръ III служилъ и въ этомъ году частью въ качествѣ мастерской, частью въ качествѣ плавучаго крана. Въ качествѣ послѣдняго онъ употреблялся при монтировкѣ землечерпательницъ, при перенесеніи массивовъ, при постройкѣ экспортной гавани и при починкѣ морскихъ дамбъ.

Шаланды не потребовали въ этомъ году особаго ремонта, только внутреннія ихъ пространства были отчасти снабжены обыкновенными вентиляторами изъ парусины, ради содержанія этихъ пространствъ сухими.

б. Пароходы.

Пароходъ „Симсонъ“ употреблялся два раза при выкачиваніи котлована устроеннаго для геллингговъ, каковыя геллинги предназначались для яхтъ, строившихся на верфи Ланге и Сынь.

На пароходѣ „Геркулесъ“ было произведено нѣкоторое измѣненіе буга въ видѣ опыта для усиленія производительности судна въ качествѣ ледокола. Цѣль перестройки, состоявшая въ томъ, чтобы доказать, что настоящая форма буга представляетъ слишкомъ большое сопротивленіе при ломаніи льда, и что таковое можетъ быть значительно уменьшено соотвѣтственной перестройкой передней части судна, должна считаться достигнутой. Въ тоже время однако оказалось, что устройство котловъ и машинъ парохода не достаточно для его величины и потому при случаѣ, наприм. при предстоящемъ возобновленіи котловъ, имѣетъ быть расширено.

Пароходъ „Гернмаркъ“ не требуетъ значительной починки машинъ, послѣднія въ хорошемъ состояніи. Но деревянныя постройки

подъ команднымъ мостикомъ совершенно негодны и будутъ замѣнены желѣзными.

На пароходѣ „Цандеръ“ машинныя части также не представляютъ никакихъ существенныхъ недостатковъ. Но такъ какъ осенью нѣсколько разъ явилась надобность въ ледакольныхъ работахъ выше понтоннаго моста, то по образцу парохода „Руд. Керковиусъ“ и на пароходѣ „Цандеръ“ труба сдѣлана спускаемой.

Пароходъ „Рудольфъ Керковиусъ“ въ хорошемъ состояніи. Поставленный на немъ два года тому назадъ насосъ въ этомъ году нѣсколько разъ получилъ примѣненіе, какъ-то при устройствѣ котловановъ на верфи Ланге и Сынь и при наполненіи большого керосинаго резервуара фирмы Нобель въ Мюльграбенѣ.

Пароходъ „Планета“, который и въ этомъ году имѣлъ много работы, нуждается въ основательномъ ремонтѣ машины. Котель снять съ судна и будетъ подвергнутъ тщательному осмотру и починкѣ. Находящійся уже много лѣтъ въ неудовлетворительномъ состояніи щитъ долженъ быть замѣненъ новымъ.

Пароходъ „Комета“, который также какъ и „Планета“ поднять на берегъ въ экспортной гавани съ помощью 66 топнаго плавучаго крана, требуетъ починки ахтерштевена, который сломался при ледакольныхъ работахъ выше желѣзнодорожнаго моста. Кромѣ того придется возобновить 2 пластины судна. Котель и машина въ хорошемъ состояніи.

7. Приобрѣтеніе морского ледакола.

Вопросъ о прибрѣтеніи морского ледакола спеціально для Рижскаго порта въ отчетномъ году не подымался и въ виду вызываемыхъ войной увеличенныхъ требованій къ средствамъ казны, вѣроятно будетъ разрѣшенъ лишь въ отдаленномъ будущемъ.

8. Пересмотръ обязательныхъ постановленій для Рижскаго порта.

Предположенный еще въ 1902 году бывшимъ капитаномъ надъ Рижскимъ портомъ вице-адмираломъ Герарди, пересмотръ обязательныхъ постановленій относительно осмотра содержанія паровыхъ судовъ и переправочныхъ лодокъ, устройства и содержанія пристаней, также какъ обязательныхъ постановленій о порядкѣ, благоустройствѣ и безопасности въ районѣ Рижскаго портового управления, не былъ произведенъ и въ 1904 году. За то Присутствіемъ на портовомъ дѣламъ изданы новыя обязательныя постановленія для сплава плотовъ и порядка въ Рижской лѣсной гавани. Чрезвычайно обширный матеріалъ

касающийся этого вопроса заключается въ отдѣлѣ „о лѣсной торговлѣ“ подѣ заглавіемъ „сплавъ плотовъ по Двинѣ“. Текстъ названныхъ обязательныхъ постановленій приложенъ къ отчету, въ видѣ отдѣльнаго приложенія.

9. Зимняя гавань при устьѣ Двины.

а. Посѣщеніе гавани.

Въ теченіи 1904 г. зимнюю гаванью пользовались кромѣ землечерпательнаго каравана Биржевого Комитета, состоящаго изъ болѣе чѣмъ 40 судовъ — 29 пароходовъ, 93 парусныхъ судна и 31 шаланды и лодки. Въ настоящее время въ ней находится: 15 пароходовъ, 108 парусныхъ судовъ и 15 шаландъ и лодокъ.

Лѣса сложено было въ 1904 году въ зимней гавани 80,841 цѣльный слиперъ и 22,053 пол слипера также какъ 3188 брусевъ и мурлатовъ.

б. Пожарная часть, кранъ и рыболовство въ зимней гавани.

Относительно пожарной части, крана а также рыбной ловли въ зимней гавани въ 1904 году никакихъ вопросовъ не подымалось.

в. Отношеніе Управленія Усть-Двинской крѣпости къ зимней гавани.

Отношеніемъ отъ 10-го Сентября за № 2151 Инженерное управленіе крѣпости обратилось въ Биржевой Комитетъ съ запросомъ, согласенъ ли Комитетъ уступить Военному Министерству участокъ расположенный вблизи слипъ-дока. Биржевой Комитетъ отвѣтилъ на это 2 Октября за № 1067, что онъ готовъ уступить участокъ, но при условіи, что ему будетъ уступленъ въ замѣнъ такой же величины участокъ, и что уступка участка въ пользу крѣпости не будетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ какихъ либо затрудненій для Биржевого Комитета въ пользованіи пограничными съ нимъ частями зимней гавани.

4 Декабря Крѣпостное инженерное управленіе сообщило Биржевому Комитету что вышеупомянутый участокъ ему болѣе не нуженъ.

г. Границы района зимней гавани.

Отношеніями отъ 22 Октября 1903 г. и 28 Февраля 1904 г. Биржевой Комитетъ просилъ управленіе Риги-Орловской жел. дороги сообщить ему, на основаніи имѣющихся у него документовъ произо-

шла-ли и когда уступка части зимней гавани желѣзной дорогѣ, такъ какъ Начальникъ 2 отдѣленія Риги-Орловской желѣзной дороги поддерживаетъ то мнѣнiе, что уступка эта была произведена, хотя Биржевому Комитету о томъ ничего не извѣстно. Не получивъ никакого отвѣта на вышеназванныя отношенiя, Биржевой Комитетъ обратился 11 Декабря 1904 г, за № 1325 еще разъ къ управленiю желѣзной дороги съ просьбой сообщить ему названныя свѣдѣнiя. До конца года отвѣта не послѣдовало.

д. Рельсовый путь на Фортъ-Кометской дамбѣ.

Послѣ того, какъ Биржевой Комитетъ въ Декабрѣ 1903 г. сообщилъ Управленiю Риги-Орловской желѣзной дороги, что онъ не находитъ возможнымъ согласиться на включенiе въ договоръ объ эксплуатации рельсоваго пути на Фортъ-Кометской дамбѣ дополнительнаго условiя касательно взиманiя платы за пользованiе вагонами въ размѣрѣ 20 коп. за каждый поданный вагонъ, управленiе желѣзной дороги вычеркнуло это дополненiе и Биржевой Комитетъ подписалъ договоръ въ Декабрѣ 1904 г.

е. Разводный мостъ на Фортъ-Кометской дамбѣ.

Въ виду того, что заявленiя смотрителя зимней гавани и надзирателя моста не вполне сходились съ заявленiями капитана съ землечерпательницы „А. ф. Беттихеръ“, повредившей 28 Октября 1903 г. свайный кустъ у разводнаго моста, Биржевой Комитетъ просилъ Начальника порта, отношенiемъ отъ 16 Февраля за № 192, допросить одновременно свидѣтелей происшествiя и капитана. Допросъ этотъ былъ произведенъ, но Биржевой Комитетъ не получилъ никакого сообщенiя о его результатѣ. Поврежденные свайные кусты у моста были возобновлены.

10. Новая зимняя гавань.

Относительно поднятаго Биржевымъ Комитетомъ вопроса о томъ, не представляется ли возможнымъ измѣнить условiя, затрудняющiя пользованiе прибрѣтеннымъ Городскимъ Управленiемъ на Кипенгольмѣ земельнымъ участкомъ, делегациа по портовымъ сооруженiямъ высказалась 29 Января 1904 г. такъ :

Делегациа считаетъ цѣлесообразнымъ войти теперь въ сношенiе съ Городскимъ Управленiемъ, чтобы получить отъ него на извѣстныхъ условiяхъ право болѣе полнаго распоряженiя прибрѣтеннымъ отъ города земельнымъ участкомъ, чѣмъ то, которое было присвоено ему по купечему контракту.

Въ то же время делегация должна указать на то, что приобретенный отъ города участокъ гораздо лучше используется нынѣ для торговыхъ цѣлей, чѣмъ купленный у Гурвица земельный участокъ. Возможность достигнуть большей пользы послѣдуетъ лишь тогда, когда морскія судна будутъ имѣть возможность проникать дальше въ Малую Двину и становиться вблизи берега. Делегация ходатайствуетъ поэтому передъ Биржевымъ Комитетомъ о продолженіи будущей весной, когда землечерпательницы еще не могутъ по причинѣ теченія работать въ Двинѣ, производившихся въ теченіи послѣднихъ 2 лѣтъ вдоль берега Кипенгольма въ Малой Двинѣ землечерпательныхъ работъ дальше вверхъ по теченію, чѣмъ не только увеличилась бы цѣнность береговыхъ участковъ, принадлежащихъ Биржевому Комитету, но могли бы быть также созданы мѣста стоянки для морскихъ судовъ“.

Биржевой Комитетъ согласился съ предложеніемъ делегации войти въ сношеніе съ Городскимъ Управленіемъ и продолжать землечерпательныя работы у берега Кипенгольма. Переговоры съ Городскимъ Управленіемъ не привели однако пока ни къ какимъ результатамъ и землечерпательныя работы пришлось пока тоже отложить.

11. Мюльграбенская гавань.

Движеніе судовъ въ 1904 году.

Въ Новомъ-Мюльграбенѣ выгружали :										Всего :			
										Пароход.	Парусн. судовъ		
	Камен. уголь	Рельсы	Чугунъ	Машин. части	Соль	Сульф.	Крас. ельное дерево	Разные товары	Баластъ				
Пароход.	104	—	—	—	5	—	4	50	—	163	—		
Парусныхъ судовъ	9	—	—	—	—	—	22	28	6	—	65		
Въ Новомъ-Мюльграбенѣ нагужали :													
	Хлѣбъ						Машин. части	Лѣсъ	Гипсъ	Разные товары	Баластъ		
Пароходовъ	—						—	79	—	28	—	107	—
Парусныхъ судовъ	—						—	11	45	3	3	—	62
										270	127		

(противъ 234 и 169 въ предыдущемъ году).

Перезимовало въ Новомъ-Мюльграбенѣ 12, а въ Старомъ-Мюльграбенѣ 1 парусное судно.

Въ Старомъ-Мюльграбенѣ грузили лѣсъ 369 судовъ; 315 пароходовъ и 54 парусныхъ судна (въ предыдущемъ году 318 и 48).

Подъемный кранъ въ Новомъ-Мюльграбенѣ былъ въ употребленіи всего лишь въ 3 случаяхъ.

12. Устройство въ Мюльграбенѣ склада керосинныхъ и нефтяныхъ остатковъ.

11 Марта уполномоченный общества нефтяного производства братьевъ Нобель обратился въ Биржевой Комитетъ съ просьбой поддержать въ портовомъ присутствіи его ходатайство, относительно проведенія трубъ между берегомъ Новаго Мюльграбена, и разрѣшенными Лифляндскимъ Губернаторомъ 18 Августа 1903 г. резервуарами керосиннаго склада братьевъ Нобель. Хотя Портовое Присутствіе согласилось 24 Марта на устройство при извѣстныхъ условіяхъ трубныхъ проводовъ, но проведеніе ихъ не могло однако тотчасъ послѣдовать, такъ какъ въ Петербургѣ въ Отдѣлѣ торговыхъ портовъ возникли сомнѣнія относительно безопасности всего устройства въ пожарномъ отношеніи. 25 Августа Рижскимъ Портовымъ присутствіемъ было еще разъ разрѣшено устройство трубнаго провода послѣ того, какъ общество Нобель обязалось вывести трубу дальше внизъ по теченію, на разстояніи приблизительно 60 саженей отъ деревяннаго большерка и принять на портовой территоріи различныя мѣры, которыми будетъ уменьшена опасность въ пожарномъ отношеніи.

13. Больдерааская гавань.

Движеніе судовъ въ 1904 г.

Родъ судна	Прибыло	Выбыло	На зимовкѣ
Пароходовъ	98	98	12
Парусныхъ.	47	32	108
Итого	145	130	120

14. Навигаціонное училище.

а. Дѣятельность училища.

Навигаціонное училище Биржевого Комитета въ 1903/1904 учебномъ году посѣщали, по отдѣленію для шкиперовъ и штурмановъ, 33 (въ прошл. году также 33) ученика. Испытаніе по окончаніи курса

въ Мартѣ 1904 г. выдержали 16 учениковъ (въ предъидущемъ году 24), а именно на званіе шкипера 4 (въ прошломъ году 7), на званіе штурмана дальняго плаванія 4 ученика (въ прошломъ году 17) и каботажнаго плаванія 8 учениковъ. Испытательная коммисія состояла подъ предѣдательствомъ Начальника Рижскаго порта, Князя С. П. Ухтомскаго. Членами коммисіи назначены были г-номъ Лифляндскимъ Губернаторомъ: завѣдующій навигаціоннымъ училищемъ Биржевого Комитета, Коллежскій ассесоръ Брунсъ и шкипера Бернгардъ Мора и О. Цвиллингъ; отъ Городскаго Управленія назначены были: Г. Шредеръ и старшина Панневицъ, а замѣстителями ихъ: директоръ цементной фабрики Берманъ и консулъ Вольфшмидтъ; отъ учебнаго вѣдомства преподаватель математики Е. Виссоръ.

б. Преподаваніе и учебныя силы.

При навигаціонномъ училищѣ Биржевого Комитета преподаваніе производится: по мореходной части — завѣдующимъ училищемъ капитаномъ В. А. Брунсъ и вторымъ учителемъ П. Е. Гець, по машинновѣдѣнію и временно по черченію — инженеромъ О. Кольгазе, по русскому языку — преподавателемъ П. Ефимовымъ. Низшую хирургию (о поврежденіяхъ, бандажахъ и т. д.) преподаетъ докторъ медицины А. Цавдеръ, который также производитъ испытаніе учениковъ навигаціоннаго училища относительно цвѣтоощущенія и остроты зрѣнія.

в. Отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ.

Состоящее въ завѣдываніи инженера Кольгазе отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ посѣщалось въ 1903/1904 учебномъ году 163 учениками (въ прошломъ году 147)

По національности ученики распредѣлялись слѣдующимъ образомъ: 88 латышей, 67 нѣмцевъ, 4 эстовъ, 3 поляка и 1 англичанинъ. Испытаніе на званіе машиниста выдержали 71 ученикъ (въ предъидущемъ году 52) и на званіе кочегара 76 учениковъ (въ предъидущемъ году 79).

Къ 1 января 1904 года числилось 129 учениковъ, а именно: 49 машинистовъ и 80 кочегаровъ.

г. Преобразованіе навигаціоннаго училища.

Противъ ожиданія преобразованіе закрытаго весной 1904 года стараго навигаціоннаго училища, въ мореходное училище дальняго плаванія на основаніи новаго закона для училищъ торговаго мореплаванія стало осенью прошлаго года фактомъ. Возможнымъ это оказалось лишь благодаря доброжелательному отношенію въ этомъ дѣлѣ

Его Императорскаго Высочества Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ Великаго Князя Александра Михайловича и его товарища Тайнаго Совѣтника Рухлова.

Какъ уже изложено въ годовомъ отчетѣ за 1903 годъ биржевое купечество въ засѣданіи отъ 22 Декабря рѣшило значительнымъ большинствомъ голосовъ не закрывать навигаціоннаго училища. Вслѣдствіе этого делегация по завѣдыванію училищемъ приступила къ выработкѣ проекта устава. Этотъ проектъ устава совпадалъ въ общемъ съ нормальнымъ уставомъ, но представлялъ и нѣкоторыя отступленія и добавленія, соответствующія мѣстнымъ потребностямъ и условіямъ. Этотъ проектъ устава былъ рассмотрѣнъ Биржевымъ Комитетомъ 12 февраля 1904 г. въ особомъ, специально для этой цѣли созванномъ засѣданіи, и принять съ нѣкоторыми измѣненіями. Въ виду же того что, какъ извѣстно, Государственный Совѣтъ назвалъ въ 1902 году открытіе навигаціоннаго училища въ Ригѣ, то есть открытіе отъ двухъ до трехъ училищъ на Балтійскомъ морѣ „иреждевременнымъ“ и соответвенно этому отклонилъ предложеніе Министра Финансовъ о его преобразованіи, то являлось необходимымъ для достиженія цѣли, войти съ мотивированнымъ ходатайствомъ. Биржевой Комитетъ исходилъ при этомъ изъ того предположенія, что въ виду того обстоятельства, что рѣшеніе купечества о сохраненіи училища послѣдовало лишь въ концѣ Декабря 1903 года, училище въ его новомъ видѣ въ благопріятномъ случаѣ будетъ открыто лишь осенью 1905 года, такъ какъ для этого требовалось внесеніе особаго предложенія Главнаго Управленія въ Государственный Совѣтъ, между тѣмъ срокъ на внесеніе предложеній не особенно спѣшнаго характера уже истекъ.

9-го Марта 1904 г. Биржевой Комитетъ обратился къ Его Императорскому Высочеству Главноуправляющему Торговаго мореплаванія и портовъ съ слѣдующимъ ходатайствомъ:

„Весною 1902 г. Господиномъ Министромъ Финансовъ внесенъ былъ на уваженіе Государственнаго Совѣта проектъ о реформѣ мореходнаго образованія въ Имперіи. На основаніи п. II законопроекта существующая въ Ригѣ съ 1843 г. навигаціонная школа дальняго плаванія имѣла быть преобразована въ училище дальняго плаванія согласно новому положенію. Сентября 28 дня 1902 г. за № 6437 Рижскому Биржевому Комитету сообщено было Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія, что Государственный Совѣтъ нашелъ осуществленіе предположенія объ открытіи двухъ училищъ дальняго плаванія — въ г. Ригѣ и Магнусгофѣ — преждевременнымъ и призналъ, что ранѣе чѣмъ переустроить навигаціонную школу въ Ригѣ съ отнесеніемъ расходовъ по ея содержанію на средства казны, слѣдуетъ озаботиться оказаніемъ помощи со стороны Правительства образовательнымъ потребностямъ въ мореходномъ дѣлѣ менѣе состоятельнаго, сравнительно, сельскаго населенія Балтійскаго побережья.

Вслѣдствіе сего Соединенные Департаменты Государственнаго Совѣта предпочли преобразовать въ училище дальняго плаванія лишь мореходные классы, находящіеся въ Магнусгофѣ. Сохраненіе же Рижской навигаціонной школы Департаменты полагали обусловить отнесеніемъ расходовъ по содержанію оной всецѣло на мѣстныя средства. При этомъ Государственнымъ Совѣтомъ указано было, что если бы въ устройствѣ означеннаго учебнаго заведенія потребовались какія либо измѣненія, то отъ Министерства Финансовъ будетъ зависѣть войти по сему предмету съ особымъ представленіемъ въ установленномъ порядкѣ.

Предположеніе Рижскаго Биржевого Комитета отказаться въ виду вышеизложеннаго отъ всякаго ходатайства касательно преобразованія навигаціонной школы подлежащей закрытію весною с. г. было встрѣчено Рижскимъ биржевымъ купечествомъ весьма несочувственно и сдѣланныя въ этомъ смыслѣ предложенія Биржевого Комитета отклонены постановленіями общихъ собраній купечества отъ 18 Октября 1901 г. и 23 Декабря 1903 г. Въ виду сего и принимая во вниманіе, что Соединенными Департаментами Государственнаго Совѣта сохраненіе Рижской навигаціонной школы обусловлено отнесеніемъ расходовъ по содержанію ея всецѣло на мѣстныя средства, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь почтительнѣйше ходатайствовать передъ Вашимъ Императорскимъ Высочествомъ о преобразованіи существующей Рижской навигаціонной школы дальняго плаванія въ училище дальняго и малаго плаванія на основаніи закона 6 Мая 1902 г. вмѣстѣ съ тѣмъ Биржевой Комитетъ имѣетъ честь заявить, что Рижское биржевое купечество беретъ содержаніе сего училища всецѣло на свои средства.

Представляя означенное ходатайство Рижскаго биржевого купечества на милостивѣйшее усмотрѣніе Вашего Императорскаго Высочества Биржевой Комитетъ считаетъ долгомъ обратить благосклонное вниманіе Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ на слѣдующія обстоятельства и соображенія.

Рижская навигаціонная школа существуетъ съ 1843 года и является первой, открытой на Балтійскомъ морѣ. Въ теченіе сего времени школа выпустила 909 шкиперовъ дальняго плаванія, т. е. въ средней сложности 15 учениковъ въ годъ. Въ поданной Биржевому Комитету 24 Сентября м. г. особой запискѣ, Рижское Общество Шкиперовъ Дальняго Плаванія горячо ходатайствовало передъ Биржевымъ Комитетомъ о дальнѣйшемъ содержаніи училища дальняго плаванія, такъ какъ дальнѣйшее существованіе такого училища въ интересахъ Рижскаго судоходства не только желательно, но прямо необходимо. Въ этомъ смыслѣ высказались и всѣ мѣстные судовладельцы и пароходныя общества. Въ поданныхъ Биржевому Комитету заявленіяхъ и запискахъ было указано, что въ виду все возрастающей

конкуренціи заграничнаго торговаго флота, для судовладельцевъ чрезвычайно важно располагать хорошо образованнымъ въ морскомъ смыслѣ контингентомъ шкиперовъ и штурмановъ дальняго плаванія, причемъ необходимо, чтобы эти судоводители являлись и въ общественномъ смыслѣ достойными представителями русскаго торговаго флота за границую. Въ этомъ отношеніи по мнѣнію мѣстныхъ судовладельцевъ и общества шкиперовъ дальняго плаванія, реорганизованная Рижская навигаціонная школа Рижскаго купечества дастъ, благодаря составу своихъ учениковъ, существовавшимъ въ Рижской навигаціонной школѣ принципамъ и практическимъ приемамъ воспитанія и образованія своихъ учениковъ, будущихъ хорошихъ моряковъ, наконецъ благодаря богатымъ научнымъ средствамъ сего заведенія — большую гарантію въ дальнѣйшей успѣшной дѣятельности.

При внесеніи въ Государственный Совѣтъ проекта о реформѣ мореходнаго образованія въ Имперіи Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія въ Октябрѣ 1901 г. было заявлено что . . . „культурный характеръ населенія Риги и большое число учебныхъ заведеній въ ней, вмѣстѣ съ благодарнымъ по морскому цензу контингентомъ учениковъ, обезпечили возможность надлежащей постановки учебнаго дѣла въ Рижской навигаціонной школѣ, а устроенныя при ней дешевыя комнаты, съ полнымъ содержаніемъ, позволяютъ поступать въ нее и иногороднымъ ученикамъ. Такимъ образомъ въ Ригѣ совмѣщены всѣ требованія для открытія мореходнаго заведенія, и нѣтъ никакого сомнѣнія, что съ осуществленіемъ реформы мореходнаго образованія, Рижское биржевое купечество съумѣетъ отозваться на нее ко благу развитія мореходства подъ русскимъ флагомъ.“

Правительственная ревизія Рижской навигаціонной школы въ 1898 и 1899 г. г. установила, что „Биржевой Комитетъ не скупится на улучшеніе инвентаря школы каждый разъ, какъ въ этомъ встрѣчается необходимость, почему послѣдній находится въ превосходномъ состояніи. Не оставляетъ желать ничего лучшаго, также и упомянутое помѣщеніе ея.“

Затѣмъ изъ отчетовъ о ревизіи Рижской навигаціонной школы можетъ быть установлено, что ревизующими былъ признанъ отличный морской цензъ учениковъ.

Наконецъ усматривается изъ приложеннаго въ копіи отзыва Начальника Рижскаго порта отставнаго Капитана I ранга Князя Ухтомскаго на имя Предсѣдателя Рижскаго Биржеваго Комитета отъ 29 Марта 1903 г., что Рижская навигаціонная школа и въ 1903 г. стояла на должной высотѣ, что доказали экзамены 1903 года.

Все изложенное доказываетъ, что репутація, которой пользовалась Рижская навигаціонная школа въ средѣ мѣстнаго судоходства была репутація вполне заслуженная.

Что же касается опасенія, что при существованіи въ Балтійскомъ морѣ трехъ училищъ дальняго плаванія (въ Петербургѣ, Магнусгофѣ и Ригѣ) окажется излишекъ въ означенныхъ училищахъ, то слѣдуетъ полагать, что эти опасенія едва ли справедливы. Мореходныя школы — трехклассныя и двухклассныя — воспитываютъ капитановъ и штурмановъ для парусныхъ судовъ, которые по выдержаніи извѣстнаго испытанія могутъ пріобрѣсти званіе штурмана III и IV разряда и послѣ выполненія плавательнаго ценза лишь званіе III и IV разряда. между тѣмъ какъ окончившіе училище дальняго и малаго плаванія, пріобрѣвъ экзаменомъ званіе штурмана II и I класса получаютъ право плавать какъ на парусныхъ судахъ, такъ и на пароходахъ и имѣютъ возможность достигъ званіе капитана перваго и втораго разряда. По сіе время всѣ существующія въ Прибалтійскихъ губерніяхъ морскія школы, числомъ 14, давали окончившимъ ихъ лицамъ возможность занять должности на парусныхъ судахъ и пароходахъ. Также и въ будущемъ почти каждый морякъ будетъ добиваться означеннаго права. А такъ какъ, если въ силу новаго закона самостоятельныя судоводительскія званія на пароходахъ будутъ предоставлены лишь окончившимъ училища дальняго плаванія, то слѣдуетъ скорѣе опасаться недостатка, а не излишка такихъ училищъ.

Въ силу означенныхъ соображеній и обстоятельствъ Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить три экземпляра, выработаннаго имъ на основаніи Положенія 6 Мая 1902 г. устава Рижскаго училища дальняго и малаго плаванія, почтительнѣйше ходатайствуя объ утвержденіи такихъ въ установленномъ порядкѣ.“

Когда 6 дней спустя Правитель дѣлъ Биржевого Комитета поѣхалъ по порученію Комитета въ Петербургъ, чтобы лично поддержать въ Учебномъ Отдѣлѣ ходатайство о просимомъ преобразованіи училища, то онъ къ удивленію своему узналъ, что ходатайство не только принято Главнуправляющимъ, но что по приказанію Его Высочества предложеніе для внесенія въ Государственный Совѣтъ уже выработано, и на другой день имѣетъ быть внесено въ Государственный Совѣтъ. 15 Апрѣля Петербургскій агентъ могъ уже сообщить Биржевому Комитету, что Государственный Совѣтъ согласился на преобразование Рижскаго навигаціоннаго училища.*)

Большія затрудненія испыталъ Биржевой Комитетъ при проведеніи представленнаго имъ спеціального устава.

20 Іюля Биржевой Комитетъ получилъ предложеніе учебнаго отдѣла, которымъ онъ приглашался выбрать членовъ попечительнаго комитета преобразованнаго мореходнаго училища. Но такъ какъ Биржевой Комитетъ не рѣшался открыть такового до утвержденія

*) Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта, № 102 отъ 10 Мая 1904 г. собранія узаконеній и распорядженій Правительства.

представленнаго имъ 9 Марта устава, то онъ отложилъ пока выборы, поручивъ въ то-же время своему Петербургскому агенту К. А. фонъ Гюббенетъ энергично хлопотать о возможно скорѣйшемъ утвержденіи устава.

30 Юля г. ф. Гюббенетъ сообщилъ Биржевому Комитету, что онъ имѣлъ неоднократныя совѣщанія въ Учебномъ отдѣлѣ Главнаго Управленія съ чиновниками Отдѣла. При этомъ однако оказалось, что утвержденіе устава раньше конца Сентября послѣдовать не можетъ, въ виду того, что члены учрежденнаго лишь въ Іюнѣ Учебнаго Совѣта, которому будетъ надлежать разсмотрѣніе устава, будутъ назначены не ранѣе конца Августа и къ тому-же уже около 40 уставовъ внесено на разсмотрѣніе. Дальнѣйшая отсрочка въ утвержденіи спеціального устава представляетъ при томъ большую свободу для организаціонныхъ работъ въ рамкахъ существующихъ законоположеній отъ 6 Мая 1902 г., изъ предѣловъ которыхъ спеціальныя уставы никоимъ образомъ выйти не могутъ. Еще менѣе благоприятнымъ является представленный Биржевому Комитету секретаремъ его г. ф. Рейбницъ докладъ отъ 3 Августа. Г. ф. Рейбницъ, посѣтившій вмѣсто находившагося въ отпуску правителя дѣлъ ф. Крамеръ, исправляющаго должность Начальника Учебнаго Отдѣла г. Гердзей, доложилъ, что ему было сообщено, что утвержденія устава нельзя ожидать ранѣе конца Октября или Ноября по той причинѣ, что во 1) Главное Управленіе того мнѣнія, что уставы мореходныхъ училищъ должны вырабатываться не основывающимися ихъ учрежденіями, а совмѣстно съ завѣдующими, попечительными комитетами на основаніи общаго положенія отъ 6 Мая 1902 г. и во 2) всѣ проекты уставовъ должны быть разсмотрѣны Учебнымъ Комитетомъ Главнаго Управленія; этотъ Комитетъ только что учрежденъ Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 16 Іюня 1904 г. Назначеніе его членовъ должно послѣдовать лишь въ теченіи Августа мѣсяца, такъ что онъ едва-ли раньше Сентября вступить въ дѣйствіе.

Г. Гердзей замѣтилъ далѣе, что онъ не понимаетъ, почему Рижскій Биржевой Комитетъ настаиваетъ на ускореніи утвержденія устава и ставитъ въ зависимость отъ этого утвержденія открытіе мореходнаго училища на новыхъ основаніяхъ, такъ какъ, по его мнѣнію, общее положеніе не только представляетъ Биржевому Комитету или Попечительному Комитету училища всѣ основы для дѣятельности училища, но даетъ еще при организаціи училища, гораздо больше свободы, чѣмъ спеціальныи уставъ, который понятно можетъ лишь дополнять общій уставъ, а не идти далѣе его или ему противорѣчить.

§§ 22, 27, 28, 31, 32, 41, и др. даютъ возможность Биржевому Комитету выбрать и представить на утвержденіе попечительный комитетъ, а сему послѣднему завѣдующаго и учителей и производить

всѣ остальные организаторскія работы, которыя никоимъ образомъ не могутъ быть измѣнены спеціальнымъ уставомъ. Изъ всѣхъ 40 училищъ, представившихъ свои уставы, ни одно не просило объ ускореніи ихъ утверженія, напротивъ значительное число ихъ просило замедлить утверженіе.

Если же послѣ всего вышесказаннаго Биржевой Комитетъ будетъ, противъ ожиданія, все-таки настаивать на ускореніи утверженія, то онъ, Гердзей, обѣщаетъ внести уставъ въ одно изъ первыхъ засѣданій Учебнаго Комитета.

Вслѣдствіе этого доклада делегація по завѣдыванію навигаціоннымъ училищемъ въ отзывѣ отъ 9 Августа 1904 г. сочла нужнымъ ходатайствовать передъ Биржевымъ Комитетомъ о распоряженіи немедленно приступить къ необходимымъ предварительнымъ работамъ и въ особенности къ выбору попечительнаго комитета училища и представить затѣмъ таковой на утверженіе. При внесеніи своего ходатайства делегація руководилась главнымъ образомъ слѣдующими соображеніями:

При сравненіи параграфовъ правилъ нормальнаго устава и спеціальнаго устава представленнаго Биржевымъ Комитетомъ, оказывается, что въ главномъ оба устава согласны, и спеціальныи уставъ представляетъ только нѣкоторыя отступленія и добавленія. Въ спеціальномъ уставѣ предусмотрены: устройство репетиціоннаго класса, освобожденіе конфирмованныхъ учениковъ лютеранскаго вѣроисповѣданія отъ уроковъ закона Божія, плаваніе на жалованіи, выборъ завѣдующаго училищемъ Биржевымъ Комитетомъ, различныя функціи Попечительнаго Комитета училища, не имѣющіяся въ нормальномъ уставѣ и право закрыть училище по постановленію купечества. Послѣднее единственное болѣе важное отступленіе спеціальнаго устава отъ нормальнаго. Но и это постановленіе въ настоящее время имѣетъ второстепенное значеніе, такъ какъ въ дѣйствительности училище уже преобразовано Высочайшимъ приказомъ отъ 11 Мая 1904 г. и при томъ по просьбѣ Биржевого Комитета до утверженія устава, и что поэтому, если даже при утверженіи спеціальнаго устава § 40 касательно закрытія училища и не будетъ утверждень, Биржевой Комитетъ встрѣтилъ бы въ своемъ намѣреніи закрыть училище въ настоящее время совершенно тѣ же затрудненія, какъ и по производствѣ потребныхъ для начатія дѣятельности училища подготовительныхъ работъ. Делегація не видѣла поэтому въ замедленіи утверженія спеціальнаго устава никакихъ препятствій или опасности для исполнѣнія цѣлесообразнаго и успѣшнаго выполненія предварительныхъ работъ; къ тому же въ положеніи отъ 6 Мая 1902 г. даны въ обширной мѣрѣ основы для предварительныхъ работъ. Въ заключеніе делегація указывала, что постоянный и непрерываемый ходъ обученія въ навигаціонномъ училищѣ безусловно необходимъ.

Заключеніе делегаціи было подробно разсмотрѣно 12 Августа въ Биржевомъ Комитетѣ. Послѣ долгихъ преній большинствомъ было рѣшено отклонить предложеніе делегаціи и дальнѣйшія работы до утвержденія устава пріостановить. На постановленіе этого рѣшенія повліяло главнымъ образомъ указаніе одного изъ членовъ Комитета на то, что Биржевой Комитетъ не принялъ на себя никакого обязательства относительно срока открытія, и что только утвержденіе спеціальнаго устава съ включеніемъ § 40 обезпечивало бы за купечествомъ право, въ случаѣ надобности, закрыть училище.

Что рѣшеніе большинства явилось вполне цѣлесообразнымъ явствуетъ изъ нижеслѣдующаго :

О постановленіи Биржевого Комитета, до утвержденія представленнаго устава, не приступать ни къ какимъ подготовительнымъ работамъ, а также не выбирать членовъ Попечительнаго Комитета, было тотчасъ доведено до свѣдѣнія Петербургскаго агента К. фонъ Гюббенетъ.

18 Августа г. фонъ Гюббенетъ сообщилъ, что Управляющій Учебнымъ Отдѣломъ Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Альбрехтъ заявилъ, что желаніе Биржевого Комитета относительно утвержденія его устава едва-ли можетъ быть удовлетворено до истеченія 1904 г., но что онъ готовъ представить просьбу Биржевого Комитета на усмотрѣніе Его Императорскаго Высочества Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ.

25 Августа г. фонъ Гюббенетъ писалъ, что вслѣдствіе представленія Управляющаго Учебнымъ Отдѣломъ Его Императорское Высочество повелѣлъ по возможности исполнить желаніе Биржевого Комитета, но что по Его мнѣнію открытіе училища не должно быть поставлено въ зависимость отъ времени утвержденія устава.

17 Сентября г. фонъ Гюббенетъ сообщалъ, что уставъ представленъ Учебнымъ Отдѣломъ съ его отзывомъ на утвержденіе Великаго Князя.

Почти одновременно съ этимъ онъ писалъ, что Управляющій Учебнымъ Отдѣломъ отказалъ ему въ какихъ бы то ни было сообщеніяхъ относительно произведенныхъ въ уставѣ измѣненій, также какъ позднѣе отказалъ выдать ему уже утвержденный уставъ.

Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ телеграфировалъ Дѣйствительному Статскому Совѣтнику Альбрехту, что до полученія утвержденнаго устава и ознакомленія съ нимъ онъ не будетъ имѣть возможности принять какія-либо мѣры къ открытію училища.

28 Сентября полученъ былъ при отзывѣ отъ Учебнаго Отдѣла отъ 24 Сентября утвержденный 18 Сентября Его Императорскимъ Высочествомъ Главноуправляющимъ уставъ Рижскаго мореходнаго училища дальняго плаванія. При сравненіи утвержденнаго устава съ уставомъ представленнымъ Биржевымъ Комитетомъ

оказалось, что въ разсмотрѣнномъ въ Учебномъ отдѣлѣ уставѣ не только произведены, безъ всякаго предварительнаго сношенія съ Биржевымъ Комитетомъ, различныя существенныя измѣненія, но что даже у него отняты были права прямо присвоенныя ему закономъ отъ 6 Мая 1902 г. (Положеніе о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ). Такъ наприм. § 28 положенія опредѣляетъ условія, которымъ долженъ удовлетворять завѣдующій мореходными учебными заведеніями, при чемъ однако въ немъ устанавливается, что въ Прибалтійскихъ губерніяхъ и такія лица могутъ быть назначены завѣдывающими училищъ, которыя, хотя и не удовлетворяютъ приведеннымъ условіямъ, но руководили мореходными классами высшаго разряда въ прибалтійскихъ губерніяхъ въ продолженіи не менѣе пяти лѣтъ. Это важное добавленіе было исключено. Содержаніе училища было отнесено не на средства Биржевого Купечества, а совершенно произвольно на средства Биржевого Комитета. Въ числѣ другихъ, совершенно не заключающихся въ положеніи требованій въ уставѣ было включено условіе, что каждое постановленіе, подавшее поводъ къ подачѣ отдѣльнаго мнѣнія, имѣетъ быть представлено на усмотрѣніе Главноуправляющаго. Такого рода постановленіе давало каждому отдѣльному члену попечительнаго комитета возможность задержать каждое рѣшеніе комитета на болѣе или менѣе долгое время и парализовать его дѣятельность. Съ педагогической точки зрѣнія совершенно недопустительнымъ являлось поставленное въ уставѣ требованіе, что удаленіе ученика изъ заведенія можетъ послѣдовать только съ согласія Главноуправляющаго. Если представить себѣ, изъ какихъ элементовъ составляется контингентъ учащихся въ навигаціонномъ училищѣ, какая строгая дисциплина должна господствовать въ училищѣ мореплаванія, чтобы въ немъ былъ порядокъ, если далѣе имѣть въ виду, что исключеніе изъ училища наказаніе, вообще примѣняемое лишь въ самыхъ рѣдкихъ случаяхъ, слѣдовательно при важныхъ проступкахъ противъ дисциплины или нравственности, но что тогда наказаніе должно слѣдовать немедленно, а не по прошествіи недѣль и мѣсяцевъ, то слѣдуетъ безусловно признать, что Учебный отдѣлъ не отдавалъ себѣ яснаго отчета относительно послѣдствій своего требованія.

Въ представленномъ уставѣ говорилось, что плата за ученіе должна вноситься полностью при вступленіи въ заведеніе. Въ утвержденномъ уставѣ разрѣшалось внести половину платы за ученіе до 1 Декабря, а остальную половину до 1 Марта, слѣдовательно за мѣсяць до окончанія ученія. Основаніемъ къ такому постановленію послужили вѣроятно соображенія гуманности. Но зная человѣческую природу нельзя одобрить подобное содѣйствіе къ неисполненію своихъ обязанностей. Эта отсрочка уплаты школьныхъ денегъ почти до окончанія ученія была тѣмъ менѣе основательна, что плата эта установлена всего въ 12 руб. въ годъ.

Къ обязанностямъ Понечительнаго комитета должно было принадлежать доставленіе мѣстъ воспитанникамъ училища. Постановленіе о томъ что даваемое завѣдующимъ училищемъ число часовъ преподаванія можетъ быть съ разрѣшенія комитета увеличено, что казалось по экономическимъ и практическимъ соображеніямъ безусловно желательнымъ, было исключено. Принадлежащее согласно положенію Попечительному комитету право выбирать законоучителя было у него произвольно отнято. Далѣе изъ новаго утвержденного устава было исключено постановленіе, что комитетъ обязанъ представлять свой отчетъ Биржевому Комитету. Кромѣ того уставъ заключалъ въ себѣ много неясностей.

При подобныхъ обстоятельствахъ Биржевой Комитетъ увидѣлъ себя къ сожалѣнію лишеннымъ возможности открыть задуманное училище. Учебный Совѣтъ былъ само собою разумѣется въ правѣ подвергнуть представленный ему Биржевымъ Комитетомъ уставъ строгой критикѣ и произвести въ немъ всевозможныя измѣненія. Но Учебный отдѣлъ не имѣлъ права, не давъ Биржевому Комитету возможности высказаться касательно измѣненнаго устава, представить таковой на утвержденіе Главноуправляющаго. Съ другой стороны Биржевому Комитету было крайне нецрїятно, послѣ полученныхъ имъ многочисленныхъ доказательствъ благорасположенія Его Императорскаго Высочества, отказаться отъ открытія училища. Только Высочайшему Главноуправляющему Биржевой Комитетъ былъ обязанъ тѣмъ, что записка о преобразованіи училища вообще была внесена въ Государственный Совѣтъ и была послѣднимъ одобрена и что спеціальныи уставъ Биржевого Комитета, на утвержденіи котораго Биржевой Комитетъ такъ настаивалъ, былъ доложенъ уже въ первомъ засѣданіи только что созданнаго Учебнаго отдѣла. Въ виду того, что училище на основаніи утвержденного устава существовать не могло, то на Правителя дѣлъ Биржевого Комитета Н. Э. фонъ-Крамера возложено было порученіе доложить Товарищу Главноуправляющаго тайному совѣтнику Рухлову замѣнявшему Великаго Князя, находившагося въ Крыму, положеніе дѣла и сдѣлать попытку измѣненія уже утвержденного Главноуправляющимъ устава. При этомъ Биржевой Комитетъ долженъ былъ естественно себѣ сказать, что даже въ случаѣ успѣха этого ходатайства онъ не будетъ имѣть возможности открыть училище еще въ текущемъ году, такъ какъ начало учебнаго года было опредѣлено считать съ 1 Октября, и что даже если завѣдующій училищемъ и нашелъ бы возможнымъ отсрочить начало ученія до 1 Ноября, то все же нельзя было надѣяться на достиженіе въ теченіи 10—14 дней утвержденія представленнаго устава въ желаемой редакціи, въ противорѣчіе заключенію Учебнаго отдѣла, тѣмъ болѣе, что Августѣйшій Главнокомандующій находился въ отсутствіи. Если тѣмъ не менѣе удалось получить

желаемый уставъ и открыть училище 2 Ноября 1904 года, то Биржевой Комитетъ обязанъ этимъ всецѣло единственно милостивому благорасположенію Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича и свободному отъ канцелярскаго духа образу дѣйствія его товарища тайн. сов. Рухлова.

Послѣ послѣдовавшаго 9 Октября пріема тайн. сов. Рухловымъ правителя дѣлъ Биржевого Комитета, подробно изложившаго ему дѣло, 11 Октября утвержденный уставъ былъ подвергнутъ болѣе чѣмъ двухчасовому просмотру со стороны тайн. сов. Рухлова, Управляющаго Учебнымъ отдѣломъ дѣйствит. ст. сов. Альбрехтъ, инспектора навигаціонныхъ школъ полковника Данчича и правителя дѣлъ Биржевого Комитета стат. сов. Н. Э. фонъ Крамера. Результатомъ весьма оживленныхъ преній было взятіе обратно утвержденного устава, принятіе всѣхъ предложенныхъ Биржевымъ Комитетомъ измѣненій утвержденного устава, согласіе на представленіе бывшаго начальника училища Брунсъ къ дальнѣйшему исправленію этой должности, обѣщаніе, что онъ будетъ въ ней утвержденъ, согласіе на одновременное открытіе всѣхъ трехъ классовъ и согласіе на немедленное принятіе всѣхъ мѣръ къ открытію училища, независимо отъ утвержденія членовъ Попечительнаго комитета и командированія представителей Главнаго управленія въ комитетъ.

Послѣдовавшія новыя измѣненія устава состояли въ слѣдующемъ:

Содержащіяся въ доставленномъ Биржевому Комитету уставѣ ограничительныя постановленія относительно выбора завѣдующаго училищемъ (§ 30) были отмѣнены, точно также исключено указаніе на то, что находящіеся на дѣйствительной службѣ чины флота могутъ быть назначены завѣдующими училища съ оставленіемъ въ ихъ должностяхъ.

Постановленіе, что отдѣльное мнѣніе меньшинства въ совѣтѣ въ теченіи 7 дней представляется въ подлинникѣ на благоусмотрѣніе Главноуправляющаго (прим. къ § 25), было отмѣнено и замѣнено такимъ же примѣчаніемъ, какъ то, которое имѣется въ уставѣ коммерческаго училища (§ 27) т. е. что отдѣльное мнѣніе меньшинства представляется лишь въ томъ случаѣ, когда рѣшеніе Биржевого Комитета требуетъ утвержденія Главноуправляющаго.

Предположенная Учебнымъ отдѣломъ разсрочка въ уплатѣ денегъ за ученіе (§ 14) вычеркнута, также какъ и требованіе, чтобы дѣлопроизводство въ попечительномъ комитетѣ было возложено на одного изъ членовъ послѣдняго или педагогическаго совѣта (§ 27). Дѣлопроизводство можетъ быть возложено, какъ это желалъ Биржевой Комитетъ, на особаго секретаря.

Правило, что завѣдующій училищемъ можетъ давать только 12 уроковъ (§ 34), исключено изъ устава.

Право выбора законоучителя было снова предоставлено Попечительному комитету (§ 36).

Требование, что постановления Педагогического совета объ исключеніи учениковъ должны, ранѣе ихъ выполненія, подлежать утверженію Главноуправляющаго было, послѣ долгаго спора опущено (§ 41 п. 6) и замѣнено правиломъ, что рѣшенія объ исключеніи доводятся до свѣдѣнія Учебнаго отдѣла.

Указано, что училище содержится не на средства Биржевого Комитета, а на средства купечества.

Требование, чтобы порядокъ счетоводства и отчетности утверждался Главноуправляющимъ было отмѣнено (§ 51) и признано дальѣ, что отчетъ Совета объ его дѣятельности долженъ быть раньше всего представленъ Биржевому Комитету (§ 52) и уже лишь затѣмъ всѣмъ другимъ учрежденіямъ и лицамъ, которыя участвовали въ содержаніи училища.

Отъ измѣненія § 50 правитель дѣлъ долженъ былъ отказаться, такъ какъ, согласно § 8 положенія для мореходныхъ учебныхъ заведеній плата за ученіе дѣйствительно должна употребляться исключительно на непредусмотрѣнныя штатными назначеніями потребности. Точно также правитель дѣлъ, согласно полученной имъ отъ предсѣдателя делегаціи по завѣдыванію навигаціоннымъ училищемъ инструкціи, далъ свое согласіе на включенное въ § 53 постановленіе, по которому, въ случаѣ закрытія училища все движимое имущество и инвентарь училища имѣть быть предоставлено въ распоряженіе Главнаго Управленія.

По окончаніи совѣщанія тайн. сов. Рухловъ просилъ о возвращеніи утвержденнаго устава, при чемъ онъ обѣщаль въ скоромъ времени прислать новый уставъ.

Письменный докладъ правителя дѣлъ Н. Э. фонъ Крамера отъ 13 Октября былъ представленъ 14 Октября Биржевому Комитету. Предсѣдатель Биржевого Комитета благодарилъ отъ имени послѣдняго правителя дѣлъ за его успѣшные труды по веденію дѣла, послѣ чего Комитетъ, на основаніи выслушаннаго доклада, рѣшилъ открыть новое мореходное училище дальняго плаванія и предоставить производство необходимыхъ распоряженій имѣющему еще быть избраннымъ Попечительному комитету. Въ томъ же засѣданіи 14 Октября въ попечительный комитетъ выбраны: предсѣдателемъ старшина М. Панневицъ; членами: Джемсъ Зиригъ, В. О. фонъ Зенгбушъ и старшина А. Аугсбургъ; замѣстителями ихъ Фокродтъ, В. Меслинъ и Альфредъ Браунъ. Начальникомъ училища избранъ А. В. Брунсъ, завѣдывавшій въ теченіи долгихъ лѣтъ навигаціоннымъ училищемъ.

Открытіе училища совершилось 2 Ноября безъ всякаго особаго торжества. Въ тотъ же день Биржевой Комитетъ послалъ Августѣйшему Главноуправляющему, находившемуся въ Крыму, телеграмму слѣдующаго содержанія:

„Рижскій Биржевой Комитетъ, сознавая съ глубокою благодарностью, что лишь благодаря благосклонному отношенію Вашего Императорскаго Высочества осуществилось желаніе Рижскаго Биржевого Комитета сохранить и на будущее время Рижское Навигационное училище, существовавшее почти 60 лѣтъ, осмѣливается довести до свѣдѣнія Вашего Императорскаго Высочества, что сего числа начались занятія во всѣхъ трехъ классахъ училища, преобразованнаго на началахъ новаго закона о мореходныхъ училищахъ дальняго плаванія. Биржевой Комитетъ всѣми зависящими отъ него средствами постарается способствовать тому, чтобы вновь открытое учебное заведеніе выпускало лишь моряковъ хорошо подготовленныхъ и пригодныхъ для торговаго флота.“

На другой день предсѣдатель Биржевого Комитета, генеральный консулъ Любекъ получилъ слѣдующую отвѣтную телеграмму изъ Ай-Годора :

„Очень благодарю Биржевой Комитетъ за сообщеніе о началѣ занятій. Не сомнѣваюсь, что подъ его руководствомъ училище будетъ выпускать отличныхъ торговыхъ моряковъ“. Александръ.

Измѣненный на основаніи послѣдовавшаго соглашенія уставъ полученъ Биржевымъ Комитетомъ тоже 2 Ноября при адресованномъ правителю дѣлъ фонъ Крамеръ отношеніи Управляющаго учебнымъ отдѣломъ дѣйств. ст. сов. Альбрехта отъ 27 Октября 1904 г. за № 3569. Уставъ напечатанъ въ видѣ приложенія къ настоящему годовому отчету.

Утвержденіе попечительнаго комитета въ избранномъ составѣ послѣдовало въ отзывѣ Учебнаго отдѣла отъ 23 Декабря 1904 года за № 4259.

15. Учрежденіе училища для судовыхъ механиковъ.

Какъ сообщено уже въ отчетѣ за прошлый годъ (31-ый годъ издан. стран. 146—155) Учебный Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія, по приказанію Его Императорскаго Высочества Главноуправляющаго Торговаго Мореплаванія запросилъ отношеніемъ отъ 12 Августа 1903 г. за № 4156 Рижскій Биржевой Комитетъ, не пожелаетъ ли онъ взять на себя инициативу подготовленія потребнаго контингента судовыхъ механиковъ учрежденіемъ соотвѣтственнаго учебнаго заведенія.

Послѣ того какъ Рижское биржевое купечество по предложенію Биржевого Комитета и соглашаясь съ изложенными имъ мотивами постановило въ Общемъ Собраніи 23 Декабря 1903 г. на основаніи закона отъ 10 Юня 1903 года (Собраніе узаконеній и распоряженій правительства за 1903 г. № 86 ст. 986) основать въ Ригѣ, на средства Рижскаго купечества, училище для судовыхъ механиковъ при

условіи, что будетъ утвержденъ имѣющій еще быть выработаннымъ Биржевымъ Комитетомъ уставъ для этого училища, Биржевой Комитетъ сообщалъ о томъ Учебному Отдѣлу Торговаго Мореплаванія представленіемъ отъ 5 Января 1904 за № 15. 12 февраля 1904 г. делегация по Навигационному училищу обратила вниманіе Биржевого Комитета на слѣдующія обстоятельства:

Въ выработанной въ Декабрѣ прошлаго года запискѣ Биржевого Комитета для общаго собранія биржевого купечества указывалось между прочимъ на то, что болѣе точныхъ постановленій относительно училищъ для механиковъ еще не издано, учебный планъ этихъ училищъ и штаты ихъ еще не опредѣлены. Вслѣдствіе этого при разсмотрѣніи вопроса объ учрежденіи училища для механиковъ Биржевому Комитету основаніемъ послужила составленная инженеромъ Кольгазе смѣта, согласно которой учрежденіе училища для механиковъ въ томъ видѣ, въ какомъ желаетъ его Биржевой Комитетъ, потребовало бы единовременнаго расхода въ размѣрѣ 5000 рублей и ежегоднаго назначенія приблизительно въ 10,700 рублей. Впослѣдствіе однако Учебнымъ Отдѣломъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ выработанъ нормальный уставъ. Хотя этотъ нормальный уставъ представляетъ пока лишь проектъ, который сначала будетъ разсмотрѣнъ въ Совѣтѣ Торговаго Мореплаванія при участіи представителей отъ купечества и судоходныхъ обществъ и затѣмъ еще внесетъ на обсужденіе Государственнаго Совѣта, тѣмъ не менѣе можно уже теперь констатировать, что имѣющіяся въ виду трехъ-классныя и двухъ-классныя училища для механиковъ съ ихъ обширной программой преподаванія и высокими окладами не соответствовали бы ни взглядамъ Биржевого Комитета, ни имѣющимся въ его распоряженія для содержанія названнаго училища средствамъ.

Изъ проекта устава, приложеннаго матеріала и росписи штатовъ оказывается, что программа обученія гораздо обширнѣе, чѣмъ учебная программа училищъ для механиковъ въ Германіи и Англіи, что Учебный Отдѣлъ, въ предположеніи, что составъ учениковъ будетъ состоять изъ молодыхъ людей, мало или совсѣмъ не знакомыхъ съ уходомъ за машинами, имѣетъ въ виду устройство особыхъ мастерскихъ при училищахъ для механиковъ и что учрежденіе этихъ мастерскихъ, также какъ и содержаніе училищъ потребовало бы большихъ денежныхъ затратъ. Трехъ-классныя училища потребовали бы единовременной затраты въ 50,000 руб. и ежегоднаго расхода въ 28,600 руб. Двухъ-классныя единовременной затраты въ 56,200 руб. и ежегоднаго расхода на содержаніе въ размѣрѣ приблизительно 20,900 руб.

Въ вышеупомянутомъ уставѣ предусмотрѣны однако кромѣ училищъ для механиковъ еще курсы для механиковъ и машинистовъ торговаго флота, учрежденіе которыхъ казалось бы болѣе соответствовало мѣстнымъ интересамъ и имѣющимся въ виду цѣлямъ.

Приложенная къ проекту устава записка Учебнаго Отдѣла включаетъ въ себѣ указаніе на то, что въ настоящее время машины на судахъ торговаго флота обслуживаются лицами, которыя хотя и знакомы практически съ свойствами машинъ, но не имѣютъ теоретической подготовки и что поэтому является желательнымъ дать имъ возможность получить и теоретическое образованіе. Въ виду этого для образованія техниковъ для управленія судовыми машинами должны помимо училищъ быть открыты также курсы для подготовленія изъ слесарей, кузнецовъ и т. д. судовыхъ механиковъ, при чемъ обученіе на этихъ курсахъ должно было бы производиться въ болѣе узкихъ рамкахъ и потому для нихъ не слѣдовало бы опредѣлять ни числа лѣтъ посѣщенія, ни особой программы, но таковыя должны были бы утверждаться каждый разъ при открытіи курсовъ.

Въ упомянутой запискѣ указывается еще на то, что практическія занятія въ качествѣ слесаря на фабрикѣ часто имѣютъ больше значенія, чѣмъ практическія занятія въ учебной мастерской при училищѣ.

Согласно § 2 проекта устава, курсы для механиковъ и машинистовъ торговаго флота принадлежатъ къ числу мореходныхъ учебныхъ заведеній.

§ 4 гласитъ, что мореходныя учебныя заведенія по механической части могутъ быть основаны или самостоятельно или въ соединеніи съ мореходными учебными заведеніями для судоводителей.

§ 6 устава опредѣляетъ, что устройство, порядокъ управленія, объемъ преподаванія, а также степень подготовленности лицъ поступающихъ на курсы, должны быть установлены для каждаго учебнаго заведенія особыми правилами устава, соображаясь съ мѣстными условіями.

По § 10 курсы для механиковъ и машинистовъ обнимаютъ предметы преподаванія въ школахъ для механиковъ въ полномъ объемѣ или въ части ихъ и предназначены исключительно для лицъ уже знакомыхъ практически съ работами при судовыхъ машинахъ.

§ 19 устанавливаетъ, что выборъ предметовъ преподаванія и опредѣленіе продолжительности и объема обученія, также какъ степень подготовки лицъ, поступающихъ на курсы, опредѣляются Главнымъ Управленіемъ Торговаго Мореплаванія.

§ 28 гласитъ, что начальниками подобныхъ заведеній могутъ быть и лица, имѣющія право быть начальниками училищъ дальняго плаванія. Непосредственнаго указанія на то, что лицамъ, окончившимъ курсъ, присвоены будутъ тѣ же права, какъ лицамъ, окончившимъ трехклассныя училища для механиковъ правда не имѣется, также какъ указанія на право полученія въ случаѣ выдержаннаго экзамена диплома судового механика I категоріи.

Но въ виду того, что въ запискѣ особенно указывается на важное значеніе, какое имѣетъ практическая подготовка, и на то, что для заключительнаго экзамена все равно, гдѣ приобрѣтены требуемыя познанія, и имѣя въ виду, что курсы причислены, согласно § 2, къ числу учебныхъ заведеній, то слѣдуетъ предполагать, что посѣтители курсовъ, вслѣдствіе ихъ большей практической подготовки, должны быть уравниены съ теоретически образованными учениками училищъ для механиковъ. Слѣдовало бы, понятно, раньше всего узнать это навѣрное, прежде чѣмъ высказаться по поводу вопроса объ учрежденіи названныхъ курсовъ. Практическая выгода устройства курсовъ для образованія механиковъ торговаго флота, вмѣсто основанія училища для механиковъ состояла бы :

1) въ большей экономіи при устройствѣ перваго изъ названныхъ учебныхъ заведеній, такъ какъ не потребовалось бы устройства особой мастерской, каковое устройство обошлось бы приблизительно въ 46,000 рублей.

2) въ томъ обстоятельстве, что курсы посѣщались бы молодыми людьми, уже обладающими потребными практическими познаніями и достигшими необходимой для ихъ рода службы зрѣлости, чего не было бы у учениковъ училища для механиковъ.

3) въ возможности при составленіи учебнаго курса болѣе принимать во вниманіе требованія промышленности, чѣмъ при составленіи уже учебномъ планѣ для механиковъ и

4) въ меньшихъ расходахъ на содержаніе.

Делегация ходатайствовала поэтому передъ Биржевымъ Комитетомъ, чтобъ ей поручено было приступить, съ привлеченіемъ подходящихъ лицъ, къ выработкѣ учебнаго плана для открытія курсовъ для механиковъ и машинистовъ безъ того, чтобы Биржевой Комитетъ принялъ уже теперь извѣстное положеніе къ вопросу объ основаніи учебнаго заведенія опредѣленнаго типа для судовыхъ механиковъ.

Ходатайство делегации подлежало 14 февраля обсужденію Биржевого Комитета. Всѣ члены Комитета были въ томъ согласны, что выработанный Учебнымъ Отдѣломъ проектъ обученія представляется во всѣхъ отношеніяхъ не подходящимъ для созданія потребнаго типа училищъ для судовыхъ механиковъ, такъ какъ онъ не имѣетъ въ виду дать практически подготовленному слесарю, машинисту и ремесленнику потребныя высшія теоретическія познанія, а хочетъ создать изъ мальчиковъ путемъ теоретическаго обученія судовыхъ механиковъ.

По предложенію консула Фенгера было наконецъ рѣшено поручить делегации по завѣдыванію навигаціоннымъ училищемъ приступить съ привлеченіемъ къ тому специалистовъ къ выработкѣ соотвѣтствующаго мѣстнымъ потребностямъ и дѣйствительнымъ условіямъ проекта устройства училища для механиковъ, при чемъ делегация при опредѣленіи типа этого училища для судовыхъ механиковъ, программы его

и пр. имѣла бы руководствоваться не постановленіями и указаціями настоящаго проекта Учебнаго Отдѣла, а единственно существующими на мѣстѣ потребностями и средствами.

Делегация съ своей стороны поручила обширныя подготовительныя работы особой комиссіи, состоящей изъ Правителя дѣлъ фонъ Крамеръ, инженера Флейшеръ, инженера Кольгазе и учителя навигаціи Брунсъ, тоторые пригласили къ участию въ совѣщаніяхъ профессора прикладной механики при Рижскомъ Политехническомъ училищѣ Кларкъ. Въ теченіи осени состоялось нѣсколько засѣданій, но работы комиссіи еще не окончены.

16. Вспомогательная касса для шкиперовъ.

Изъ вспомогательной кассы для шкиперовъ выдавалось въ истекшемъ году пособіе 9 вдовамъ на сумму 846 руб.

Капиталь составлялъ 31 декабря 1904 г. 25,956 руб. — коп.

17. Вспомогательная касса для моряковъ.

Изъ вспомогательной кассы для моряковъ выдавалось въ минувшемъ году пособіе 78 лицамъ, на что израсходовано 2937 руб.

Капиталь составлялъ 31 декабря 1904 г. 46,095 руб. 67 коп.

18. Пріютъ для моряковъ.

а. Посѣщеніе пріюта.

Съ января по 31 декабря 1904 года проживало временно въ пріютѣ :

1) русскихъ подданныхъ	733	челов.
2) нѣмцевъ	52	„
3) шведовъ	20	„
4) англичанъ	10	„
5) норвежцевъ	5	„
6) австрійцевъ.	3	„
7) сѣверо-американцевъ	2	„
8) французовъ	2	„
9) голландцевъ	2	„
10) бельгійцевъ	1	„
11) бразильцевъ	1	„

всего . 831 челов. (въ предъид. году 941).

Квартировало :

въ Январѣ	58	челов.	984	сутокъ
„ Февралѣ	49	„	1149	„
„ Мартѣ	77	„	1033	„
„ Апрельѣ	115	„	960	„
„ Маѣ	116	„	1033	„
„ Юнѣ	98	„	859	„
„ Юлѣ	105	„	739	„
„ Августѣ	105	„	740	„
„ Сентябрьѣ	108	„	659	„
„ Октябрьѣ	129	„	778	„
„ Ноябрьѣ	98	„	1060	„
„ Декабрьѣ	54	„	839	„

1112 челов. 10,833 сутокъ

(въ предъидущемъ году 1248 челов., 11,086 сут.).

Инвалидныхъ моряковъ пользовалось за счетъ пріюта :

капитановъ	3	челов.
штурмановъ	1	„
лоцмановъ	1	„
матросовъ	9	„

Всего 14 (въ предъидущ. году 14 человекъ).

б. Учрежденіе Владиміръ-Марія.

Изъ капитала сего учрежденія въ истекшемъ году выдавалось постоянное вспомошествованіе 4 морякамъ. Всего израсходовано 325 руб. Капиталь составлялъ къ 31 декабря 1904 года 12,225 руб. 70 коп.

19. Лечение больныхъ матросовъ.

Въ теченіи 1904 г. на счетъ морской больничной кассы помѣщены были въ городской больницѣ 177 моряковъ въ продолженіи 2782 больничныхъ дней (въ предъидущемъ году было пользовано 117 въ продолженіи 2652 дня) а именно :

русскихъ подданныхъ	152	челов.
англичанъ	8	„
нѣмцевъ	10	„
скандинавцевъ	2	„
датчанъ	4	„
французовъ	1	„

Всего . 177 челов.

Уплочено было за нихъ 2878 руб. 59 коп., (со включеніемъ амбулаторной платы, считая 237 консультацій по 30 коп.), изъ каковой суммы часть была возмѣщена судовыми корреспондентами, судовладельцами и обществомъ взаимнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ, т. ч. на долю морской больничной кассы пришлось лишь 1415 руб. 13 коп.

20. Плавучій докъ.

1) 7-го Іюня Биржевой Комитетъ ходатайствовалъ передъ Начальникомъ Рижскаго порта о томъ, чтобы на докмейстера Рижскаго плавучаго дока было распространено дѣйствіе Высочайше утвержденного 25 Марта 1904 г. списка служащихъ при Главномъ Управленіи торговаго мореплаванія, дабы докмейстеръ Эдуардъ Гейриховъ Юргенсонъ, въ случаѣ призыва запасныхъ Рижскаго уѣзда не былъ потребованъ на военную службу.

При этомъ Биржевой Комитетъ указалъ на то, что помощью Рижскаго плавучаго дока поднимаются не только торговые суда, но и суда флота, крѣпости, Главнаго Управленія портовъ и т. д. и что замѣнить докмейстера, который долженъ обладать опытомъ и специальными познаніями, трудно.

Послѣ того, какъ Биржевой Комитетъ въ отношеніи отъ 9 Іюля далъ еще дальнѣйшія затребованныя относительно докмейстера свѣдѣнія, Начальникъ Рижскаго порта отвѣтилъ 28 Августа прошл. года за № 2439 слѣдующее:

„Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія предложеніемъ отъ 25 сего Августа за № 3682 увѣдомилъ меня, что представленное мною ходатайство Биржевого Комитета объ освобожденіи докмейстера Рижскаго плавучаго дока Юргенсона отъ призыва на дѣйствительную военную службу въ случаѣ мобилизаціи запасныхъ Рижскаго уѣзда было поддержано Августѣйшимъ Главноуправляющимъ его при рескриптѣ на имя Военнаго Министра.

Нынѣ генераль-лейтенантъ Сахаровъ увѣдомилъ Его Императорское Высочество, что въ настоящее время для дѣйствій на Дальномъ Востокѣ, Рижскій уѣздъ, на учетѣ котораго числится докмейстеръ Э. Г. Юргенсонъ, мобилизовать не предложено, въ виду чего не является необходимости въ освобожденіи отъ призыва названнаго лица, состоящаго въ запасѣ нижнихъ чиновъ крѣпостной артиллеріи“.

На это Биржевой Комитетъ возразилъ 4 Сентября, что очевидно произошло недоразумѣніе, такъ какъ Комитетъ совсѣмъ не просилъ объ освобожденіи докмейстера Юргенсона отъ призыва въ случаѣ мобилизаціи запасныхъ, а просилъ поддержать его ходатайство, чтобы

вообще должность докмейстера была включена въ списокъ служащихъ лицъ, которыя въ случаѣ мобилизаціи отъ призыва освобождаются.

Указывая на означенное недоразумѣніе, Биржевой Комитетъ возобновилъ свое ходатайство, на что онъ получилъ отвѣтъ отъ Начальника порта отъ 7 Декабря, въ которомъ сообщалось, что Отдѣлъ торговаго мореплаванія предложилъ Начальнику порта сообщить Биржевому Комитету, что поднятіе вопроса объ освобожденіи докмейстера Рижскаго плавучаго дока отъ призыва на военную службу представляется не соответственнымъ, въ виду того, что докмейстеръ не занимаетъ штатной должности Главнаго Управленія, а состоитъ на службѣ частнаго предпріятія.

2) 18 Августа въ Биржевой Комитетъ поступило слѣдующее отношеніе Начальника порта за № 2374:

„Его Императорское Высочество Главноуправляющій Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами изволилъ разрѣшить снабдить всѣ плавучія средства Главнаго Управленія государственнымъ гербомъ съ присвоенной вѣдомству арматурой, прикрѣпивъ означенные гербы къ кормѣ судовъ. О чемъ Отдѣлъ Торговыхъ Портовъ предписаніемъ за № 3142 увѣдомилъ меня для исполненія.

Вслѣдствіе этого увѣдомляю, что во ввѣренномъ мнѣ Управленіи имѣются два большихъ бронзовыхъ, чеканной работы высеребрянныхъ герба (въ 24 дюйм.) по цѣнѣ 50 руб. штука, которые Биржевой Комитетъ имѣетъ получить для плавучаго дока, уплативъ ихъ стоимость“.

3) Рижскимъ плавучимъ докомъ воспользовалось въ 1904 г. 19 судовъ, изъ коихъ 52 были русскія, а 7 иностранныя.

Самое большое судно, пароходъ „Zaandam“ имѣло вмѣстимость 1381 рег. тоннъ.

Воспользовались докомъ:

10 морскихъ пароходовъ вмѣстимостью въ 7035 рег. тоннъ

4 „ землечерпательницы „ „ 3028 „ „

27 парусныхъ судовъ „ „ 9653 „ „

5 ледоколовъ.

6 малыхъ пароходовъ.

7 шаландъ.

Вслѣдствіе понесенной аваріи докомъ было поднято 7 судовъ

для починки 22 „

для осмотра и окраски 30 „

Большій докъ былъ занятъ въ теченіи 123 дней.

„ „ „ свободенъ „ 242 „

Меньшій „ „ занятъ „ 127 „

„ „ „ свободенъ „ 238 „

Объими частями дока, соединенными вмѣстѣ воспользовалось 4 судна.

Доходы по плавучему доку въ 1904 г. составляли :

За пользованіе докомъ	12,844	руб.	49	к.
„ наемъ сараевъ и квартиръ рабочихъ	572	„	—	„
„ уголь	10	„	20	„
				13,426 руб. 69 к.

Израсходовано было :

На жалованіе и поденную плату	4,518	руб.	02	к.
„ рабочій матеріаль	180	„	23	„
„ содержаніе въ порядкѣ ин- вентаря	371	„	65	„
Различные расходы	818	„	96	„
Ремонтъ зданій	693	„	12	„
				6,581 руб. 98 к.

Такимъ образомъ доходъ превышаетъ расходъ на 6,844 руб. 71 к.

21. Рижскій Корабленодъемный докъ.

Патентъ слипъ-докомъ пользовались въ 1904 году 23 судна съ 3340 ластами, между коими было 9 пароходовъ въ 815 лошадиныхъ силъ (въ предъидущемъ году 18 судовъ съ 1848 ластами).

22. Больдерааскій машиностроительный заводъ.

Больдерааскій машиностроительный заводъ въ 1904 году занятъ былъ различными починками пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Комитета и пароходовъ Рижскаго Пароходнаго общества, также какъ и другими работами.

23. Компасо-провѣрочная станція.

Въ 1904 году компасы провѣрены на 14 пароходахъ, а именно всѣ безъ исключенія у провѣрочнаго столба въ зимней гавани.

24. Наблюденія съ помощью самонишущихъ градштоковъ въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ.

Лимниграфы (самопишущіе градштоки) въ Ригѣ у желѣзнодорожнаго моста и въ Усть-Двинскѣ при станціи „Дамба-Гавани“ находились подъ наблюденіемъ портового инженера. Отмѣченный въ 1 часъ пополудни высній и низшій уровень воды каждаго дня публикуется въ „Рижской промышленной газетѣ“. Наблюденія эти дали по отдѣльнымъ мѣсяцамъ слѣдующія данныя въ футахъ выше межени воды при Карловскомъ шлюзѣ :

	Высшій уровень воды		Низшій уровень воды		Средній уровень воды	
	Рига	Усть-Двинскъ	Рига	Усть-Двинскъ	Рига	Усть-Двинскъ
Январь . .	7,4	7,4	3,0	2,9	4,2	4,2
Февраль . .	5,7	5,4	3,0	2,9	4,0	2,9
Мартъ . .	8,7	5,1	2,6	2,2	4,1	3,9
Апрѣль . .	8,5	5,6	4,7	3,6	6,1	3,6
Май	6,7	6,2	4,1	3,7	4,9	4,4
Июнь . . .	6,6	6,5	3,7	3,7	5,4	4,7
Июль . . .	7,7	7,6	4,2	4,3	5,4	5,2
Августъ . .	7,0	7,0	4,3	4,3	5,5	5,5
Сентябрь . .	5,9	5,8	3,2	3,3	4,3	4,4
Октябрь . .	7,8	7,5	3,4	3,4	4,9	4,9
Ноябрь . .	8,2	7,9	4,2	4,0	5,6	5,1
Декабрь . .	—	9,4	2,9	2,5	5,8	5,6

25. Наблюденія надъ ледоходомъ.

Въ серединѣ Ноября 1903 года на Двинѣ образовалось много льда, который, скопившись выше понтоннаго моста, такъ сильно на него напиралъ, что 16 Ноября нѣкоторые понтоны на городской сторонѣ рѣки должны были быть разведены. 20 Ноября мостъ могъ быть снова открытъ для сообщенія, тѣмъ не менѣе нѣсколько ослабѣвшій ледоходъ еще продолжался, пока сильный морозъ не заставилъ 1 Декабря ледъ стать. Ниже моста ледоколы держали портъ открытымъ для судоходства, пока наконецъ въ февралѣ ледъ въ морѣ не положилъ конецъ навигаціи.

Во второй половинѣ января 1904 г. въ Рижскомъ заливѣ образовался ледъ, покрывавшій при спокойной погодѣ большія водныя пространства и начавшій съ 26 Января затруднять судоходство. 11 Февраля въ Ригу пришло извѣстіе, что проходъ у Домеснесъ также закрытъ для движенія судовъ и что вышедшій изъ Риги съ Либавскимъ ледоколомъ II пароходъ „Анна“ застрялъ во льду залива. Оба судна были высвобождены 18 Января присланнымъ на помощь изъ Ревеля ледоколомъ „Ермакъ“ изъ опаснаго положенія, въ какомъ они находились, послѣ чего „Ермакъ“ еще вывелъ стоявшій въ устьѣ Двины пароходъ „Михаилъ“ сквозь ледъ изъ Рижскаго залива. Съ 17 февраля по 25 Марта морской путь въ Ригу былъ запертъ льдомъ. Въ этотъ день удалось посланному изъ Больдераа въ Домеснесъ ледоколу „Геркулесъ“ очистить путь ожидавшимъ тамъ уже въ теченіи нѣсколькихъ дней судамъ, которыя на слѣдующій день прибыли въ Рижскій портъ.

Послѣ того, какъ 6 Марта ледъ отдѣлился въ устьѣ рѣки отъ берега, можно было приступить въ портѣ къ ледакольнымъ работамъ. 13 Марта ледакольные суда прошли черезъ слабый леданой покровъ безъ всякаго затрудненія отъ Больдераа до города. Отдѣлившіяся ледаыны массы медленно проходили въ слѣдующіе дни къ нпзу, такъ что рѣка очистилась до понтоннаго моста. Послѣдній пришлось снять 25 Марта. Въ теченіи послѣдующихъ дней леданой покровъ и выше желѣзнодорожнаго моста до верхняго конца Свиргенгольма былъ иробить небольшими пароходами, которые могли однако взломать ледъ на широкихъ и плоскихъ песчаныхъ меляхъ у нижняго конца Заячьяго острова.

27 Марта началось первое движеніе льда въ Сухой Двинѣ у Даленъ и въ лѣвомъ рукавѣ Двины между Заячьимъ островомъ и Люцаугольмъ. Ледаходъ начался однако лишь на слѣдующее утро, когда ледъ въ главномъ руслѣ Двины пришелъ въ движеніе у Далена. Но такъ какъ вода по проходѣ льда тотчасъ опять пала, то льдины остановились во многихъ частяхъ русла и высоко нагромоздились другъ на друга. Первая ледаыная запруда образовалась у Мушценгольма, вторая у Свиргенгольма и третья у нижняго конца Газенгольма, гдѣ ледаыны массы нагромоздились почти до высоты желѣзныхъ стропиль моста. Эти ледаыны запруды загородили лишь одну часть рѣчного русла; ледаодъ продолжалъ свой путь большими извилинами между плотно лежащими до дна ледаыными массами. Въ послѣдующіе дни эти запруды все уменьшались и 4 Апрѣля совершенно исчезли.

Зима 1903/4 г. дала очень мало снѣга раіону р. Двины. Только съ половины Февраля снѣгъ выпадалъ обильнѣе. Незначительное въ общемъ количество его произвело при таяніи лишь небольшое половодье, вызвавшее мало измѣненій въ фарватерѣ Рижскаго порта.

26. Мѣста для выгрузки и нагрузки.

17 Февраля Рижскій Биржевой Комитетъ препроводилъ Начальнику Рижскаго порта слѣдующее отношеніе за № 196 :

„Отпошеніемъ отъ 13 Декабря 1903 г. за № 2734 Ваше Сіятельство просили Биржевой Комитетъ дать свое заключеніе о необходимости въ настоящее время капитальнаго ремонта укрѣпленной Двинской набережной, къ которой причалпвають суда, а въ особенности городской набережной. Тщательно обсудивъ этотъ вопросъ Биржевой Комитетъ имѣетъ честь сообщить Вашему Сіятельству въ нижеслѣдующемъ результатъ своихъ совѣщаній. Но такъ какъ большая часть укрѣпленныхъ набережныхъ состоитъ во вѣдѣніи города, то Биржевой Комитетъ считаетъ весьма желательнымъ, чтобы настояцій запросъ былъ также сообщенъ Городскому Управленію для предоставленія ему

возможности, и съ своей стороны высказаться по отношенію къ отдѣльнымъ сооруже́ніямъ и пополнить или исправить заявленія Биржевого Комитета.

Приспособленныя для причала судовъ набережныя укрѣплены весьма разнообразно, а прочность ихъ существенно зависитъ отъ способа ихъ фундаментировки и отъ глубины воды. Первая при большой части береговыхъ укрѣплений была проектирована только на глубину фарватера отъ 18 до 20 футовъ, между тѣмъ какъ глубина эта въ послѣдніа десятилѣтія, вслѣдствіе увеличенія размѣровъ судовъ, землечерпательными работами и водяными сооруже́ніями доведена до 22 и 24 футовъ и теченіемъ рѣки все болѣе увеличивается и измѣняется.

А такъ какъ углубленіе фарватера допустимо лишь до извѣстнаго предѣла, если не подвергать набережныя опасности подмыва или обрушенія, и такъ какъ предѣлъ такового улубленія на многихъ мѣстахъ уже достигнуть, то землечерпательныя работы могутъ быть производимы лишь въ этихъ предѣлахъ, а тамъ, гдѣ теченіе рѣки обнаруживаетъ стремленіе къ углубленію русла у набережныхъ сверхъ допустимаго предѣла, должны быть произведены фашинные и каменныя засыпки и укладки.

Относительно вида укрѣплений, способа ихъ фундаментировки и имѣющейся при нихъ глубины по отдѣльнымъ набережнымъ надлежитъ объяснить слѣдующее :

А. Правы́й бере́гъ.

1) Отъ Тургеневской улицы выше красныхъ амбаровъ до городского канала глубина передъ набережной на разстояніи 3 сажень составляетъ отъ 13 до 23 футовъ. Землечерпательныя машины подошли лишь на 4 сажени къ береговымъ укрѣпленіямъ, которыя состоятъ подъ водою изъ старыхъ свайныхъ и шпунтовыхъ стѣнъ, глубина которыхъ не извѣстна, а надъ водою изъ замощеннаго откоса или изъ стѣны изъ брусевъ. Набережная эта прежде имѣла большое значеніе. Для удобной нагрузки товаровъ на суда, передъ набережной строили на рѣкѣ длинныя помосты. Нынѣ-же значеніе этой набережной для морского судоходства существенно уменьшилось, такъ какъ лишь немногія и небольшія морскія суда заходятъ такъ далеко вверхъ по теченію.

2) Передъ набережной отъ городского канала до желѣзнодорожнаго моста глубина отъ 18 до 22 футовъ на разстояніи 3 сажень. Землечерпательныя машины подходятъ здѣсь на вышеупомянутое разстояніе къ береговому укрѣпленію, состоящему подъ водою изъ шпунтовой стѣны на 28 футовъ глубины и надъ водою изъ стѣны изъ брусевъ.

3) Передъ каменной набережной между обоими мостами устроена глубина въ 22 фута, а землечерпательныя машины подходятъ къ сваямъ на разстояніе до 3 сажень.

4) Для набережной между понтоннымъ мостомъ и таможеннымъ райономъ существуютъ тѣ же условія. Такъ какъ углубленіе фарватера до 24 футовъ допустимо лишь на разстояніи 6 сажень отъ набережной, то этою глубиною могли бы пользоваться лишь суда, стоящія во второмъ ряду, но не причалившія непосредственно къ набережной. Набережная стѣна у города стоитъ на шпунтовомъ свайномъ ряду, забитомъ приблизительно на 28 футовъ глубины, и построена для глубины фарватера въ 18 футовъ. А по доведеніи нынѣ глубины фарватера до 22 футовъ не слѣдовало-бы разрѣшать складку тяжеловѣсныхъ грузовъ на самомъ берегу, а надлежало бы складывать таковыя на разстояніи по крайней мѣрѣ 3 сажень отъ края набережной. Такъ какъ въ болѣе близкой къ набережной складкѣ товаровъ надобность едва-ли встрѣчается, то по этому, кажется и нѣтъ никакой надобности въ производствѣ капитальнаго ремонта сего сравнительно еще новаго берегового укрѣпленія.

5) Передъ набережной таможеннаго района фарватеръ содержится въ глубинѣ 22 футовъ на разстояніи 4 сажень отъ набережной. Фундаментировку этой набережной, шпунтовая стѣна которой забита на неизвѣстную глубину, надо признать ненадежною; она не будетъ въ состояніи долго еще служить потребностямъ судоходства. Въ случаѣ производства капитальнаго ремонта слѣдовало бы вынести береговую линію ниже 25-тоннаго крана болѣе въ рѣку въ видѣ слегка кривой и такимъ образомъ немного расширить таможенный районъ.

6) Андреевская дамба на обращенной къ рѣкѣ сторонѣ укрѣплена подъ водою, точно также какъ набережная у таможеннаго района, ненадежною шпунтовою стѣною, между тѣмъ какъ надъ водою имѣется вымощенный откосъ. На разстояніи 4 сажень отъ набережной фарватеръ содержится на глубинѣ 22 футовъ. Въ случаѣ производства капитальнаго ремонта дамба эта также можетъ быть расширена вынесениемъ береговой линіи въ рѣку и замѣною откоса каменною стѣною.

Устроеною также съ вымощеннымъ откосомъ внутреннею стороною Андреевской дамбы могутъ пользоваться лишь морскія суда незначительной осадки, такъ какъ глубина бассейна лишь отъ 8 до 10 футовъ, а этой глубинѣ соотвѣтствуетъ также шпунтовая стѣна (15—16 фут. подъ водою).

7) Передъ верхнимъ концомъ Андреевскаго полуострова, отъ рѣки Двины до конца зданія сельдяного буяна, фарватеръ содержится въ глубинѣ 22 футовъ на разстояніи 4 сажень отъ набережной. Вымощенная набережная и забитая до 27 футовъ глубины шпунтовая стѣна вполне удовлетворяютъ своему назначенію.

8) Рѣчная сторона Андреевскаго полуострова укрѣплена точно также какъ верхній его конецъ. На разстояніи 4 сажень отъ набережной глубина содержится въ 22 фута. Въ случаѣ предположенія въ будущемъ использовать эту набережную лучше, чѣмъ теперъ, и

расширить береговую площадь, слѣдуетъ замѣнить вымощенный откосъ каменною стѣною. Способъ же переустройства набережной вполне зависитъ отъ неразрѣшеннаго еще вопроса будущаго назначенія ея. Если она должна будетъ служить для вывоза хлѣба и подь сооруженіе высокихъ амбаровъ, условія ея переустройства будутъ иныя, нежели въ случаѣ назначенія ея подь выгрузку каменнаго угля.

Передъ послѣднею частью берегового укрѣпленія ниже коллектора глубокой фарватеръ все болѣе отступаетъ отъ набережной. Устройство сей послѣдней и смежной съ экспортной гаванью набережной для причала судовъ съ осадкою до 24 футовъ дѣлается съ каждымъ годомъ болѣе необходимымъ.

9) Глубина фарватера въ нижней части Новаго Мюльграбена доведена до 24 футовъ, но суда съ такою осадкою еще не могутъ причалить къ набережной. Выше по теченію, глубина Мюльграбена уменьшается. На протяженіи около 150 сажень выше порога шпунтовая стѣна забита до 29 футовъ глубины, на остальномъ протяженіи глубина забивки шпунтовой стѣны неизвѣстна. Большая часть набережной снабжена вымощеннымъ откосомъ, меньшая-же часть стѣною изъ брусевъ.

Б. Лѣвый берегъ.

10) Больверкъ у Митавскаго форштадта, состоящій надъ водою изъ стѣны изъ брусевъ, а подъ водою изъ забитой на 29 футовъ шпунтовой стѣны, по устройствѣ понтоннаго моста совершенно утратилъ свое значеніе для морскихъ судовъ. Предъ шпунтовую стѣною уложены фашинные тюфяки въ 6 сажень ширины.

11) Ниже понтоннаго моста часть набережной укрѣплена такимъ же образомъ, а глубина фарватера на разстояніи 4 сажень отъ сваей содержится въ 20 футовъ.

12) На рѣчной сторонѣ дамбы АВ набережная снабжена высокимъ вымощеннымъ откосомъ, опирающимся на набитую камнями дамбу: наружная шпунтовая стѣна дамбы забита на глубину до 33 футовъ. Передъ частью дамбы уложены фашинные тюфяки для защиты отъ подмывокъ, вслѣдствіе чего глубина въ 20 футовъ содержится на разстояніи 10 сажень отъ дамбы.

13) Внутренняя сторона дамбы АВ удобной для нагрузки судовъ высоты и снабжена деревянною стѣною. Въ гавани глубина содержится въ 20 футовъ на разстояніи 3 сажень.

14) Укрѣпленіе набережной Гросъ-Клюверсгольма въ верхнемъ концѣ гавани развалившееся, ниже-же по теченію до участка пріюта для моряковъ, оно состоитъ надъ водою изъ брусковой стѣны, а подъ водою изъ шпунтовой стѣны, забитой на глубинѣ 27 футовъ; на разстояніи 3 сажень передъ нею глубина фарватера 20 футовъ.

15) Набережная Кипенгольма въ гавани за дамбою CDE и сѣверный конецъ Кипенгольма укрѣплены подъ водою свайными стѣнами, забитыми однако лишь на весьма незначительную глубину. Надъ водою за широкимъ банкетомъ устроенъ вымощенный откосъ. Такъ какъ большая часть набережной подвергается лишь слабому теченію воды — за исключеніемъ участка лежащаго напротивъ отверстія въ дамбѣ FG — то возможно было содержать здѣсь глубину въ 22 фута на разстояніи 5 сажень: вверхъ по теченію глубина эта уменьшается приблизительно до 15 футовъ.

16) Въ Вольдерааской гавани глубина 25 футовъ, но фундаментировка набережной стѣны не соотвѣтствуетъ этой глубинѣ, вслѣдствіе чего необходимо было передъ стѣною устроить деревянные помосты для нагрузки и выгрузки судовъ. Землечерпательныя машины при работахъ своихъ соблюдаютъ разстояніе 4 сажень отъ помостовъ.

Переходя за симъ ко второму вопросу, что слѣдуетъ дѣлать, чтобы создать удобный причаль пассажирскихъ пароходовъ и удобную высадку пассажировъ у дамбы АВ, Биржевой Комитетъ имѣетъ честь заявить, что онъ признаетъ правильность предположенія Вашего Сіятельства, что перенесеніе пристаней пассажирскихъ пароходовъ съ городской набережной на дамбу АВ можетъ доставлять извѣстныя выгоды торговлѣ и судоходству, но лишь въ томъ случаѣ, если будетъ исполнена по крайней мѣрѣ часть нижеслѣдующей программы мѣръ по улучшенію портовыхъ сооружений у дамбы АВ.

Кромѣ того слѣдуетъ имѣть въ виду, что срочные пароходы въ Любекъ и Штетинъ во всякомъ случаѣ должны быть оставлены на правомъ берегу, такъ какъ эти пароходы способствующіе довольно значительному обмѣну товаровъ съ границею, часто довольно долго задерживаются въ таможенномъ районѣ, а потому спѣшатъ всегда грузить. Удаленіе ихъ на лѣвый берегъ т. е. болѣе отдаленное мѣсто причала отразилось бы на ходѣ нагрузки и могло поставить эти срочные пароходы подчасъ въ затруднительное положеніе.

Такъ какъ уже нынѣ по временамъ движеніе судовъ въ гавани за дамбою АВ довольно большое, то прежде всего слѣдуетъ заботиться объ увеличеніи длины необходимой для причала судовъ линіи набережной и объ увеличеніи береговыхъ площадей; этого можно достигать путемъ:

- 1) удаленія съ дамбы АВ каменугольного склада и загороженнаго, но пустого мѣста;
- 2) удаленія пристани Петербурго-Волжскаго пароходнаго общества, которая въ прошломъ году болѣе не употреблялась для пароходовъ сего общества;
- 3) запрещенія причала и многомѣсячной стоянки на Кливвергольмской набережной судовъ, потерпѣвшихъ поврежденія и нуждающихся въ ремонтъ;

4) углубленія верхней части гавани за дамбою АВ около 45 саж. длины; этимъ путемъ получится около 90 саж. набережной, по въ такомъ случаѣ необходимо на этомъ мѣстѣ произвести ремонтъ берегового укрѣпленія Клюверегольма;

5) запрещенія оставленія въ гавани на постоянный причалъ и на зимовку принадлежащихъ частнымъ лицамъ судовъ, шалапдъ, лодокъ, копровъ и т. п.;

6) перестройкою вымощеннаго высокаго откоса у морскаго приюта въ набережную, удобную для причала судовъ; по при этомъ возникаетъ сомнѣнїе, соответствовали бы расходы помянутой перестройки пользы, которую доставляла бы набережная шириною лишь въ 4 сажени.

Гавань за дамбою АВ можетъ быть приспособлена для большого числа судовъ посредствомъ оборудованія набережной скороработающими легкими электрическими кранами; чѣмъ меньше времени суда у набережной употребляютъ на выгрузку и нагрузку товаровъ, тѣмъ большее число судовъ можетъ пользоваться набережною.

Весною при стеченіи весеннихъ водъ проходъ въ гавань за дамбою АВ для большихъ судовъ довольно затруднителенъ, а при очень сильномъ теченіи для длинныхъ судовъ даже опасенъ. Улучшеніе условій входа въ гавань достижимо путемъ удаленія мели, лежащей передъ береговымъ откосомъ дома моряковъ. Но въ случаѣ удаленія мели землечерпательною машиною необходимо произвести подъ водою новое укрѣпленіе

Кромѣ того необходимо улучшеніе освѣщенія на дамбѣ АВ и на набережной Митавскаго форштадта. При обсужденіи проекта объ электрическомъ освѣщеніи Двинскихъ набережныхъ на городской сторонѣ, Виржевой Комитетъ указалъ уже на необходимость такового освѣщенія на набережныхъ Митавскаго форштадта.

Чтобы содержать набережныя въ чистотѣ и предупреждать загрязненіе Двины каменоугольною золою и мусоромъ съ судовъ, необходимо установить мусорные ящики.

Въ случаѣ производства большого ремонта мостовой, необходимо устроить, какъ это устроено на городской набережной, глубокій стокъ, который служилъ бы опорой для колесъ повозокъ и саней.

Судамъ съ каменнымъ углемъ слѣдовало бы назначить мѣста по возможности отдаленныя отъ мѣста стоянки пассажирскихъ пароходовъ, при чемъ повозки съ каменнымъ углемъ слѣдовало бы направлять отнюдь не мимо этихъ мѣстъ.

Распоряженія Портоваго Присутствія о перенесеніи пристаней для пассажирскихъ пароходовъ, дѣлающихъ правильные рейсы, съ правой стороны рѣки на лѣвый въ текущемъ году еще не послѣдовало.

27. Цехъ лоцмановъ.

Вслѣдствіе предложенія Отдѣла Торговаго Мореплаванія отъ 20 января 1904 г. за № 243, Начальникъ Рижскаго Порта, препровождая проектъ устава Общества Рижскихъ Лоцмановъ, отношеніемъ отъ 26 января за № 239 просилъ Биржевой Комитетъ, сообщить ему въ возможно непродолжительномъ времени свѣдѣнія о томъ, не представляется-ли обременительною проектируемая въ уставѣ такса сборовъ за услуги лоцмановъ и на сколько она отличается отъ нынѣ существующей таксы за проводку судовъ. Желательно заключеніе по вопросу о томъ, для какихъ судовъ является обязательнымъ, по мѣстнымъ условіямъ, взятіе лоцмана, оплата услугъ коего является нерѣдко весьма значительнымъ добавочнымъ расходомъ, непоспльнымъ для мореходныхъ предпріятій.

Наконецъ, по словамъ означеннаго отношенія, представляется весьма существеннымъ, какъ организована была до сего времени въ Рижскомъ портѣ лоцманская служба и какихъ, по мнѣнію Биржевого Комитета и торгующаго въ портѣ купечества можно ожидать въ Рижскомъ портѣ улучшеній въ условіяхъ судоваго движенія, при введеніи новаго устава Общества Лоцмановъ.

Независимо отъ сего Начальникъ порта просилъ Биржевой Комитетъ, собрать по сему дѣлу заключенія мѣстныхъ судовладѣльцевъ и по минованіи надобности возвратить приложенный уставъ съ своимъ заключеніемъ.

Биржевой Комитетъ поручилъ своему инженеру А. Пабсту разсмотрѣть совмѣстно съ лоцъ-командиромъ упомянутый проектъ устава и передалъ поступившее по сему дѣлу 17 февраля донесеніе своей Делегации по общимъ вопросамъ судоходства, дабы сія послѣдняя подвергла проектъ устава обсужденію при участіи представителей мѣстныхъ судовладѣльцевъ и другихъ компетентныхъ лицъ. Созванное Делегациею собраніе въ общемъ присоединилось къ замѣчаніямъ, изложеннымъ въ донесеніи инженера А. Пабста, въ виду чего Биржевой Комитетъ 25 февраля за № 230 отправилъ къ Начальнику порта слѣдующее отношеніе:

„Возвращая при семъ уставъ Общества Рижскихъ Лоцмановъ Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь сообщить Вашему Сіятельству, что уставъ этотъ былъ подвергнутъ тщательному разсмотрѣнію при участіи здѣшнихъ судовладельцевъ.

Первый вопросъ, заключающійся въ отношеніи Вашего Сіятельства къ Рижскому Биржевому Комитету отъ 26 января сего года за № 239, касается таксы лоцманскихъ сборовъ, установленной съ судовъ по вмѣстимости ихъ. При сравненіи таксы этой съ нынѣ дѣйствующею таксою лоцманскихъ сборовъ, взимаемыхъ съ судовъ смотря по посадкѣ ихъ, оказывается, что по новой таксѣ суда будутъ платить

гораздо больше чѣмъ по теперешней, какъ наглядно усматривается изъ слѣдующаго сопоставленія нѣкоторыхъ русскихъ судовъ, посѣщающихъ Рижскій портъ :

Наименованіе судовъ	Осадка	Число ластовъ (нетто)	Нынѣ дѣйств. такса	Новая такса
Хуррикани . .	17 фут.	281	32 руб.	39 руб. 34 коп.
Сергѣй	19 „	417,5	40 „	58 „ 45 „
Ольга	20 „	444,48	44 „	62 „ 23 „
Анна	17 ¹ / ₂ „	549,41	34 „	76 „ 92 „
Дагмаръ . . .	18 ¹ / ₂ „	614,82	38 „	86 „ 07 „
Вологда	19 ¹ / ₂ „	713	42 „	99 „ 82 „
Бетти	21 „	822,35	48 „	115 „ 13 „
Ксеція	22 „	1071,75	52 „	150 „ 04 „
Юпитеръ . . .	20 „	1219	44 „	170 „ 66 „
Меркурій . . .	19 „	1246,5	40 „	174 „ 51 „
Ярославъ . . .	22 „	2030	52 „	284 „ 20 „

Изъ сего слѣдуетъ, что самыя большіе пароходы, приходившіе до сихъ поръ въ Рижскій портъ, вмѣстимостью приблизительно въ 2000 ластовъ, имѣютъ платить лоцманскаго сбора по новой таксѣ около 5¹/₂ разъ больше чѣмъ по старой. Но положеніе ихъ становится еще болѣе невыгоднымъ, если принять въ соображеніе то обстоятельство, что прежде, при неполной нагрузкѣ судна, чѣмъ обусловливается и меньшая осадка его, размѣръ лоцманскаго сбора соотвѣтственно уменьшался, между тѣмъ какъ по новой таксѣ будетъ взыматься полный размѣръ сбора по вмѣстимости судна, не взирая на то, нагружено ли таковое лишь частью или полностью.

Ставка сбора въ 7 коп. съ судовъ, идущихъ съ рейда въ Ригу или въ обратномъ направленіи является, по мнѣнію Биржевого Комитета, преувеличенною, вслѣдствіе чего Комитетъ покорнѣйше проситъ Ваше Сіятельство, не отказать въ ходатайствѣ о томъ, чтобы, въ видахъ избавленія судоходства отъ лишнихъ расходовъ, лоцманскій сборъ былъ уменьшенъ съ 7 на 6 коп. съ ласта, Биржевой Комитетъ тѣмъ болѣе считаетъ себя въ правѣ заявить эту просьбу, такъ какъ въ С.-Петербургѣ, при гораздо большей длинѣ лоцманскаго района — отъ Кронштадта до перваго моста — также взымается лоцманскій сборъ въ размѣрѣ не выше 6 коп. съ ласта, и такъ какъ вызываемое уменьшеніемъ ставки на 1 коп. уменьшеніе доходовъ приблизительно на 10,800 руб. въ годъ, могло-бы быть пополнено сбереженіями при расходахъ, сбора, на каковыя сбереженія будетъ указано ниже.

На основаніи новой таксы русскіе пассажирскіе пароходы, совершающіе правильные рейсы между Либавою и С.-Петербургомъ, имѣютъ платить по 3 коп. съ ласта, а такъ какъ при этомъ о грузовыхъ пароходахъ не упоминается, то сіи послѣдніе должны будутъ платить по 7 коп. съ ласта. По мнѣнію Биржевого Комитета столь значи-

тельный сборъ является весьма тягостнымъ для тѣхъ малочисленныхъ пароходовъ, которые совершаютъ правильные рейсы и берутъ съ собою только грузы, при чемъ даже не легко будетъ съ точностью опредѣлить, который изъ пароходовъ долженъ быть признанъ пассажирскимъ и который грузовымъ. Въ виду сего Биржевой Комитетъ покорнѣйше проситъ ходатайства Вашего Сіятельства о томъ, чтобы со всѣхъ каботажныхъ пароходовъ, производящихъ срочные рейсы, лоцманскій сборъ взимался равномерно по 3 коп. съ ластва.

Второй вопросъ въ вышеуказанномъ отношеніи Вашего Сіятельства гласитъ: „для какихъ судовъ является обязательнымъ, по мѣстнымъ условіямъ, взятіе лоцмана.“

Съ заключающимися въ новомъ уставѣ Общества Лоцмановъ относительно сего постановленіями (см. § 4) Биржевой Комитетъ не можетъ согласиться, признавая крайне желательнымъ, чтобы не только парусныя суда каботажнаго плаванія въ Рижскомъ заливѣ, но всѣ безъ исключенія суда малаго каботажнаго плаванія, какъ парусныя суда такъ и пароходы, были по прежнему освобождены отъ обязанности брать лоцмановъ. Такое освобожденіе шкипера отъ обязанности брать лоцмана врядъ ли можетъ сопровождаться какими либо нежелательными послѣдствіями, такъ какъ всякій шкиперъ, незнающій условій портоваго раіона, имѣетъ право брать лоцмана по своему желанію.

По § 4 б является по-видимому необходимымъ, чтобы судно, которое вводится на буксирѣ, брало двухъ лоцмановъ, а именно одного для судна, другаго для буксира. По сіе время буксирные пароходы ходили безъ лоцмановъ и нахожденіе одного лоцмана на суднѣ всегда оказывалось достаточнымъ для вѣрной проводки судна. Присутствіе второго лоцмана является не только лишнимъ, но при извѣстныхъ условіяхъ можетъ стать даже опаснымъ, если распоряженія его относящіяся къ проводкѣ судна, не будутъ совпадать съ распоряженіями лоцмана, находящагося на суднѣ. По симъ соображеніямъ Биржевой Комитетъ высказывается въ пользу сохраненія нынѣ дѣйствующаго способа проведенія судовъ па буксирѣ, при помощи одного лишь лоцмана.

Касательно послѣдняго вопроса, сдѣланнаго Вашимъ Сіятельствомъ, Биржевой Комитетъ долгомъ считаетъ замѣтить слѣдующее:

По § 18 устава Общества Рижскихъ Лоцмановъ, лоцъ-командиръ долженъ быть избранъ изъ числа флотскихъ офицеровъ, и изъ шкиперовъ дальняго плаванія. Принимая во вниманіе, что отъ лоцъ-командира требуется не только умѣніе водить суда и производить гидротехническія работы, но раньше всего точное знакомство съ обширнымъ лоцманскимъ раіономъ Рижскаго порта и съ переменчивыми условіями р. Двины, Биржевой Комитетъ долженъ рѣшительно высказаться противъ вышеупомянутаго ограничительнаго постановленія и

вмѣстѣ съ тѣмъ предъявить просьбу, чтобы текстъ § 44 Общаго Положенія о морскихъ лоцманахъ отъ 1 мая 1890 года былъ сохраненъ въ силѣ.

Въ помощникѣ лоцъ-командира, по мнѣнію Биржевого Комитета, для Рижскаго порта надобности не имѣется, такъ какъ и по сіе время можно было обойтись безъ него и старшина лоцманскаго цеха или одинъ изъ старшихъ лоцмановъ заступали мѣсто лоцъ-командира въ случаѣ болѣзни или увольненіи его въ отпускъ. При исключеніи этой должности, которая къ тому же не учреждена при Обществѣ С.-Петербургскихъ лоцмановъ, достигается сбереженіе расхода на жалованье въ размѣрѣ 1500 рублей.

По новому проекту устава Общества Лоцмановъ должно имѣть въ своемъ распоряженіи собственный, годный для ледокольныхъ работъ, пароходъ и кромѣ того паровой катеръ.

Вполнѣ признавая необходимость постройки лоцманскаго парохода, Биржевой Комитетъ однако считаетъ приобрѣтеніе парового катера совершенно лишнимъ. Чтобы не отягощать судоходства чрезмѣрными сборами, Биржевой Комитетъ проситъ ограничиться приобрѣтеніемъ одного лишь лоцманскаго парохода для Рижскаго порта, съ назначеніемъ для этой цѣли не болѣе 45,000 рублей — каковая сумма, какъ доказалъ Комитету опытъ при его первыхъ заказахъ, должна быть признана вполнѣ достаточною, — съ тѣмъ, чтобы эта затрата была погашена въ теченіе десяти лѣтъ. При опредѣленіи ежегодныхъ расходовъ по эксплуатаціи и содержанію парохода въ 6000 рублей — каковая сумма также является достаточною — расходы по погашенію и содержанію парохода, принятые въ суммахъ 12,000+9,000 рублей, уменьшатся на 4,500+6,000 руб. въ годъ, т. е. общій итогъ расходовъ уменьшится на 10,500 рублей. Такое сбереженіе совокупно съ вышеуказанною суммою въ 1,500 руб., сберегаемой вслѣдствіе незамѣщенія должности помощника лоцъ-командира, доставитъ возможность уменьшить, въ интересахъ судоходства, таксу лоцманскаго сбора съ 7 на 6 коп.

Согласно §§ 42 п 123 новаго устава лоцманскаго Общества 3 старосты избираются лоцманами. Такъ какъ подобные выборы вызываютъ лишь агитацію и такъ какъ именно вслѣдствіе выбора, староста становится въ извѣстную зависимость отъ лоцмановъ, Биржевой Комитетъ долженъ рѣшительно высказаться противъ такихъ выборовъ, находя, что выборъ долженъ быть предоставленъ лоцъ-командиру по его усмотрѣнію съ тѣмъ, чтобы о сдѣланномъ избраніи было представлено на утвержденіе начальника порта.

Въ концѣ § 94, послѣ словъ: „присутствіе лоцмана на суднѣ не освобождаетъ шкипера отъ отвѣтственности по управленію судномъ“, Биржевой Комитетъ предлагаетъ добавить слова: „по указаніямъ лоцмана“.

§ 100 новаго устава Биржевой Комитетъ проситъ вовсе исключить, такъ какъ оставленіе въ силѣ правила, чтобы подъ килемъ судна находилось воды не менѣе $1\frac{1}{2}$ фута, можетъ имѣть послѣдствіемъ лишь злоупотребленія. Нышѣ судна нагружаются до той линіи осадки ихъ, до которой это допускается по глубинѣ воды. Если такимъ образомъ нагруженные суда, можетъ быть, и задѣнуть дно рѣки, то это при мягкомъ песчаномъ грунтѣ русла р. Двины ничего не значитъ, особенно въ такомъ случаѣ, когда судно находится на буксирѣ.

При сохраненіи въ силѣ опредѣленія, заключающагося въ § 100, портъ потерялъ бы вполне безцѣльно $1\frac{1}{2}$ фута своей глубины, ибо, какъ уже замѣчено, въ фарватерѣ Двины не имѣется скалистаго грунта, отъ котораго судно могло бы получить поврежденіе при легкомъ ударѣ.

Въ § 105 Биржевой Комитетъ проситъ исключить опредѣленіе, по которому 2 часа должны считаться за полные сутки, такъ какъ вознагражденіе въ размѣрѣ 5 рублей за столь короткую задержку лоцмана, вызванную не по винѣ шкипера, а погодою, является чрезмѣрнымъ.

Къ § 106 Биржевой Комитетъ считаетъ крайне желательнымъ сдѣлать добавленіе въ такомъ смыслѣ, что отходящіе пароходы, заблаговременно извѣщающіе подачею телеграммы въ Больдераа о своемъ отплытіи, не обязаны останавливаться въ Больдераа и ждать. Въ такихъ случаяхъ до сихъ поръ таможенные чины и лоцмана ожидали судно и поднимались на таковое во время замедленнаго хода его, вслѣдствіе чего судно не только выигрывало время и избавлялось отъ лишннихъ расходовъ по найму буксира, но и не подвергалось опасности, которое является для судна въ томъ случаѣ, когда оно должно остановиться на якорѣ и вертѣсь маневрировать между другими судами.“

27 Апрѣли лоцъ-командиръ сообщилъ Биржевому Комитету, что директоръ маяковъ и лоцін Балтійскаго моря поручилъ ему запросить Биржевой Комитетъ, соглашается ли опъ въ будущемъ, при введеніи новаго лоцманскаго устава, снабжать по прежнему бесплатно своими пароходами лоцмановъ. Если такого согласія со стороны Биржевого Комитета не послѣдовало-бы, то какое именно вознагражденіе требуется Биржевымъ Комитетомъ за предоставленіе своихъ пароходовъ въ пользованіе лоцмановъ.

Биржевой Комитетъ отношеніемъ стѣ 18 Мая за № 578 увѣдомилъ Общество Рижскихъ Лоцмановъ, что до разрѣшенія вопроса о размѣрѣ лоцманскаго сбора за проводъ судовъ, каковой сборъ предполагается по проекту взимать въ очень высокой нормѣ, Биржевой Комитетъ не считаетъ возможнымъ, высказаться по вопросу, будутъ ли и послѣ введенія новаго лоцманскаго устава, лоцманамъ предоставлены бесплатно пароходы Биржевого Комитета.

Въ отношеніи своемъ отъ 6 Іюня за № 2306 Главное Гидрографическое Управленіе указывало на то обстоятельство, что такса въ размѣрѣ 7 коп. съ ластва является по расчетамъ Управленія не увеличенной, а только достаточной для того, чтобы Общество помимо своихъ прочихъ расходовъ могло содержать собственный пароходъ и производить ежегодныя погашенія долга на его прибрѣтеніе. Такъ какъ Главное Управленіе полагаетъ, что было-бы возможно уменьшить таксу до 6 коп. съ ластва, если бы Биржевой Комитетъ по прежнему предоставлялъ въ пользованіе лоцмановъ свои пароходы бесплатно, то оно просило Биржевой Комитетъ сообщить, можетъ ли Общество надѣяться получать пароходы отъ Комитета, если такса будетъ установлена въ упомянутой нормѣ.

На вышеозначенное отношеніе Биржевой Комитетъ 11 Сентября за № 995 отвѣтилъ, что въ томъ случаѣ, если намѣченная въ проектѣ устава Общества Рижскихъ Лоцмановъ такса за проводъ судовъ съ рейда въ Рпгу или обратно въ размѣрѣ по 7 коп. съ ластва будетъ уменьшена на 1 коп., т. е. установлена по 6 коп. съ ластва, Рижскій Биржевой Комитетъ предоставитъ по прежнему свой пароходъ въ пользованіе Обществу лоцмановъ бесплатно. Къ сему, въ видахъ устраненія всякихъ недоразумѣній въ будущемъ, Биржевой Комитетъ нашелъ необходимымъ присовокупить, что пароходъ будетъ предоставленъ Обществу лоцмановъ въ томъ же порядкѣ и въ той же мѣрѣ, какъ это производилось по нынѣ.

28. Маяки и морскіе сигналы.

Вслѣдствіе запроса Биржевого Комитета Директоръ маяковъ и лоцм. Балтійскаго моря отношеніемъ отъ 23 Ноября 1904 г. за № 6894 сообщилъ, что на сѣверной оконечности острова Соркхольмъ 14-го сего Августа открыто освѣщеніе вновь построеннаго маяка съ постояннымъ краснымъ огнемъ. Высота огня отъ основанія 53 фута и надъ уровнемъ моря $63\frac{1}{2}$ фута. Огонь освѣщаетъ весь горизонтъ на разстояніи 9,2 мили. Цвѣтъ маяка и крыши — красный; башня сложена изъ кирпича. Маякъ служить для входа изъ Рижскаго въ Перновскій заливъ. Находившійся на южной оконечности острова Соркхольмъ знакъ будетъ разобранъ.

Положеніе маяка: шир. $58^{\circ} 10' 42''$ N и долг. $24^{\circ} 12'$ O отъ Гринвича.

(Карта № 1648 и Опис. мк., баш. и зн. по берег. Балт. моря съ залив., изд. 1904 г., стр. 442 и 443).

Что касается до улучшеній, предполагаемыхъ въ будущемъ году, то имѣется въ виду усилить створные огни на Рамосарѣ въ г. Аренсбургѣ постановкой вмѣсто имѣющихся въ настоящее время аппаратовъ 6-го разряда аппаратовъ 4 разряда.

Кромѣ того въ серединѣ наступающаго Декабря мѣсяца предполагается открыть дѣйствіе на берегу моря у Люзерордскаго маяка туманнаго горна-сирены, распространеніе звука котораго будетъ въ тихую погоду отъ 7 до 8 миль и при вѣтрѣ до 3-хъ балловъ около 4 миль.

29. Понтонный мостъ и устройство постояннаго моста черезъ р. Двишу.

Въ видахъ болѣе удобнаго прохода судовъ чрезъ понтонный мостъ Городская Управа предполагала въ 1904 г. перенести разводную часть означеннаго моста отъ праваго берега ближе къ лѣвому берегу рѣки на 64 метра (на 2 элемента), при чемъ, по мнѣнію Городской Управы, могла явиться надобность произвести нѣкоторыя землечерпательныя работы у новаго мѣста нахождения передвижной части моста.

Вслѣдствіе сего Городская Управа отношеніемъ отъ 14 Января за № 241 запросила Биржевой Комитетъ, согласенъ ли онъ взять на себя производство могущихъ оказаться необходимыми землечерпательныхъ работъ.

Делегация Биржевого Комитета, которой было передано настоящее дѣло для обсужденія и дальнѣйшаго распоряженія, признала производство означенныхъ работъ необходимымъ въ интересахъ торговли и судоходства и въ послѣдствіи распорядилась исполненіемъ таковыхъ.

При отношеніи своемъ отъ 8 Декабря за № 3474 Начальникъ Рижскаго порта препроводилъ въ Рижскій Биржевой Комитетъ для свѣдѣнія конію совѣщанія, состоявшагося 11 Февраля 1904 г. въ помѣщеніи Рижскаго Портоваго Управленія подъ предсѣдательствомъ Начальника Порта Князя Ухтомскаго съ Начальникомъ работъ Рижскаго порта дѣйств. Статскимъ Совѣтникомъ Константиновымъ, производителемъ работъ того-же порта Сѣмашко, Главнымъ Инженеромъ Рижскаго Городскаго Управленія Ренненкампомъ и Ижелеромъ Рижскаго Биржевого Комитета Флейшеромъ по вопросу о перенесеніи выдвижной части Двинскаго понтоннаго моста ближе къ лѣвому берегу, а именно на два элемента.

Совѣщаніе нашло:

1) Перенести ближе къ серединѣ рѣки разводную часть понтоннаго моста опасно для судоходства, такъ какъ судно, выходя изъ пролета моста должно сильно отклониться, приставаая къ пристани и представить теченію большую часть своего лода.

2) Ширина нынѣ существующаго пролета разводной части моста совершенно достаточна.

3) Вслѣдствіе предложенія Инженера Биржевого Комитета Флейшера, чтобы разводная часть моста выдвигалась не вверхъ по теченію

р. Двины, а внизъ по теченію, совѣщаніе, большинствомъ голосовъ, высказалось за отклоненіе этого предложенія, такъ какъ устанавливать понтонъ противъ теченія представляетъ большія трудности.

Кромѣ того совѣщаніе пришло къ заключенію, что необходимо облегчить проходъ судовъ чрезъ разводную часть понтоннаго моста посредствомъ установки въ надлежащихъ мѣстахъ мертвыхъ якорей.

Инженеръ Флейшеръ съ своей стороны счелъ необходимымъ замѣтить, что онъ въ совѣщаніи высказалъ свое мнѣніе въ слѣдующемъ смыслѣ :

Разведеніе подвижной части моста должно совершаться внизъ по теченію, чтобы въ случаѣ скопленія выше моста льда, лѣса или судовъ не быть лишеннымъ возможности безпрепятственнаго раскрытія моста для пропуска обозначенныхъ заторовъ и для обезпеченія моста отъ поврежденій, которыя неизбежны, если не удастся освободить его отъ давленія напирających на него въ большомъ количествѣ предметовъ, какъ это можетъ быть въ случаѣ возможности выдвигать разводную часть моста лишь вверхъ по рѣкѣ.

Но его мнѣнію переустройство моста въ упомянутомъ смыслѣ представляетъ удобство не только для судоходства но и для самого моста, а такимъ образомъ и для обезпеченія сообщенія между обоими берегами рѣки.

Къ этому слѣдуетъ присовокупить, что при выдвигеніи разводной части внизъ по теченію, будетъ возможно устраивать отбойныя и направляющія сваи выше отверстія моста, какъ это показано въ приложенномъ эскизномъ планѣ. Этимъ облегчится пропускъ судовъ внизъ по теченію, а самый мостъ будетъ охраненъ отъ поврежденій проходящими судами.

Относительно стоимости предположеннаго переустройства слѣдуетъ замѣтить, что размѣръ таковой не можетъ быть значительнымъ, такъ какъ конструкція моста позволяетъ перестановку подвижной части вмѣстѣ съ прилегающими къ ней элементами, такъ что расположеніе мертвыхъ якорей и въ томъ и въ другомъ случаѣ останется безъ измѣненія.

10 Ноября 1904 года понтонный мостъ у Митавскаго форштадта унесенной сильнымъ теченіемъ баржой, нагруженной лѣсомъ, оторванъ былъ отъ береговыхъ укрѣпленій, при чемъ 5 элементовъ, отчасти вмѣстѣ со своими якорями, унесены были внизъ по теченію рѣки, и позднѣе задержаны въ экспортной гавани. Почти въ тоже самое время въ лѣвомъ рукавѣ рѣки Двины начался довольно сильный ледоходъ, между тѣмъ какъ въ главномъ рукавѣ, на мели вдоль Газенгольма, образовалась запруда отъ скопившагося льда. Запруда эта устранена нанятыми Биржевымъ Комитетомъ пароходами въ теченіе 5 дней, т. е. съ 11 по 15 Ноября. 25 Ноября въ главномъ руслѣ снова образовалась запруда, устраненная пароходами

„Планета“ и „Комета“ къ 28 Ноября. Мостъ былъ исправленъ 3 и установленъ 4 Декабря, но уже въ слѣдующій день, т. е. 5 Декабря, опять разведенъ, по причинѣ образовавшейся повой ледяной запруды, устраненной однако въ тотъ-же день пароходами „Планета“ и „Геримаркъ“ при участіи нанятаго парохода „Упа“. Наведенный въ слѣдующій день (6 Декабря) мостъ стоялъ до воскресенья, 12 Декабря, когда внезапно наступившій четвертый ледоходъ принудилъ развести мостъ въ 3 разъ въ истекшемъ году. Мостъ былъ наведенъ утромъ 18 Декабря, такъ что перерывъ въ этотъ разъ продолжался 6 дней.

Съ цѣлью окончательнаго выясненія вопроса относительно устройства понтоннаго моста Биржевой Комитетъ 14 Декабря обратился къ профессору по сооруженію мостовъ Б. фонъ Водзинскому съ просьбою сообщить Комитету свое заключеніе о томъ, можно ли признать нынѣшній способъ разводки понтоннаго моста цѣлесообразнымъ. Полученное заключеніе гласитъ :

„Вслѣдствіе предложенія высказаться по вопросу о цѣлесообразности разводки городского понтоннаго моста вверхъ или внизъ по теченію, считаю необходимымъ высказаться въ пользу разводки внизъ, основываясь на слѣдующихъ соображеніяхъ :

1) Причины поврежденія плавучихъ мостовъ, преимущественно ледъ и оторвавшіеся плоты, движутся къ мосту съ верху рѣки. Поэтому необходимо прежде всего имѣть возможность своевременно предупредить напоръ во избѣжаніе поврежденія сооруженія. Возможность эта всегда имѣется, если разводной элементъ открывается внизъ по теченію, между тѣмъ какъ даже незначительныя препятствія въ видѣ мелкаго льда, отдѣльныхъ плотовъ или отдѣльнаго судна передъ разводнымъ элементомъ, могутъ задержать разводку вверхъ по теченію и сдѣлаться причиною разрушенія моста тѣмъ болѣе, что при образовавшемся уже ледяномъ заборѣ или заломѣ плотовъ мостъ вслѣдствіе натяженія якорныхъ цѣпей долженъ принять немногую вогнутую къ верхней сторонѣ рѣки форму въ планѣ, а потому заклиниваетъ уширенный съ той же стороны разводной элементъ. Если же уширеніе находится съ низовой стороны, т. е. при разводкѣ внизъ, то изогнутый напоромъ мостъ освобождаетъ разводной элементъ, находящійся въ условіяхъ ключа пологого свода при нагрузкѣ снизу.

2) При нормальныхъ условіяхъ выведенный элементъ, поставленный ниже моста не препятствуетъ устройству направляющихъ приспособленій (направляющихъ свай и бревенъ) для обезпеченія правильнаго пропуска судовъ движущихся съ теченіемъ. Направляющія приспособленія желательны именно съ верхней стороны, такъ какъ степень управляемости судовъ идущихъ внизъ зависитъ отъ разницы двухъ скоростей судна и теченія, а разница эта иногда не достаточна для направленія судна какъ разъ въ середину отверстія.

3) Приемы для паводки моста требуют болѣе точной работы, нежели для разводки. Очевидно наводка противъ теченія, когда управляемость больше и теченіе дѣйствуетъ какъ автоматическій тормазъ, можетъ быть произведена точнѣе и безопаснѣе, нежели при наводкѣ по теченію, при которой разводный элементъ входитъ въ отверстіе съ большей силой, можетъ пронестись дальше нормального предѣла и въ неправильномъ положеніи, изъ котораго долженъ быть выведенъ опять-таки противъ теченія съ значительной затратой силы.

Высказанное мною мнѣніе подкрѣпляется какъ практикою осмотровѣнныхъ мною плавучихъ мостовъ (ч. Рейнъ въ Кельнѣ и Кюбленцѣ, ч. Вислу въ Влоцлавкѣ и Плоцкѣ, ч. Неву въ Петербургѣ), такъ и отзывами первоклассныхъ авторитетовъ. Такъ:

1) Профессоръ Института Инженеровъ Путей Сообщенія Николай въ „курсѣ мостовъ“ стр. 105 изд. 1901 г. при описаніи Петербургскихъ плавучихъ мостовъ пишетъ:

„Передъ выводомъ плашкоутовъ снимаютъ доски и начинаютъ травить канатъ якоря. Теченіемъ воды плашкоутъ относится внизъ и дѣйствіемъ руля отводится въ сторону.“

2) Френкель, профессоръ королевской саксонской Высшей Технической Школы въ Дрезденѣ пишетъ въ извѣстномъ сочиненіи „Handbuch der Ingenieurwissenschaften“ томъ II, отд. III „разводные мосты“, § 12 наплавные мосты стр. 145, изданіе 1888 г. слѣдующее:

„Разводка моста совершается тѣмъ, что послѣ разъединенія съ примыкающими понтонами разводный элементъ сносится теченіемъ внизъ до тѣхъ поръ, пока можетъ быть сдвинуть въ сторону отверстія, насколько это нужно. Якорныя цѣпи при этомъ отпускаются по мѣрѣ надобности“.

3) Меланъ, профессоръ Императорской и королевской Высшей Технической Школы въ Брюннѣ буквально новторяетъ приведенныя слова Френкеля въ статьѣ о плавучихъ мостахъ помѣщенной въ сочиненіи „Lueger, Lexicon der gesammten Technik“, (изданіе 1, томъ VII стр. 202).“

Что же касается устройства постояннаго моста черезъ р. Двину, то въ истекшемъ году по этому дѣлу никакихъ вопросовъ не подымалось.

30. Поощреніе русскаго торговаго мореплаванія.

а. Учрежденіе рѣчныхъ комитетовъ.

Предсѣдательствующій Высочайше учрежденной предварительной комиссіи для обсужденія вопроса о составѣ и кругѣ вѣдомства мѣстныхъ рѣчныхъ комитетовъ, дѣйств. ст. сов. Саловъ обратился въ свое время въ Торговый Отдѣлъ Министерства Финансовъ съ просьбой

пригласить къ участию въ засѣданіяхъ названныхъ комитетовъ также и представителей Биржевыхъ Комитетовъ.

Въ виду этого, и принимая во вниманіе, что чрезвычайно важно, чтобы интересы судоходства, промышленности и торговли были въ должной мѣрѣ заступаемы въ вышепозвапной комиссіи, Торговый отдѣлъ Министерства Финансовъ просилъ Биржевой Комитетъ предложеніемъ отъ 23 Января 1904 г. за № 637 подвергнуть заключающіеся въ предложенной къ сему предложенію программѣ вопросы обсужденію въ кругу мѣстныхъ судовладѣльцевъ, промышленниковъ и купцовъ и назначить представителей Биржевого Комитета къ участию въ работахъ комиссіи, ближайшее засѣданіе которой назначено было на 12 Февраля въ 2 часа пополудни въ залѣ инженернаго совѣта (зданіе Министерства Путей Сообщенія, Фонтанка № 117).

Биржевой Комитетъ избралъ своими представителями канд. правъ С. Рѣше и инженера А. Пабсть, которые представили 24 Февраля слѣдующій докладъ :

Нижеподписавшіеся представители Рижскаго Биржевого Комитета на засѣданіи комиссіи по вопросу объ учрежденіи мѣстныхъ рѣчныхъ комитетовъ честь имѣютъ доложить Биржевому Комитету, что прибывъ въ Петербургъ 10 Февраля, они въ тотъ же вечеръ приняли участіе въ состоявшемся подъ предсѣдательствомъ предсѣдателя Петербургскаго Биржевого Комитета Прозорова въ помѣщеніи биржи собраніи представителей биржевыхъ комитетовъ избранныхъ для участія въ засѣданіяхъ комиссіи. Въ качествѣ гостей присутствовали на этомъ собраніи Управляющій Отдѣломъ торговли Θεодоровъ и дѣлопроизводитель этого департамента Чернышевъ; какъ вскорѣ оказалось, собраніе было созвано по желанію Θεодорова, чтобы дать представителямъ Биржевыхъ Комитетовъ нѣкоторыя указанія касательно вопроса учрежденія рѣчного комитета. Первымъ говорилъ предсѣдатель Рыбинскаго Биржевого Комитета Журавлевъ, съ благодарностію указавшій на очевидное, по его мнѣнію, изъ предложенной программы намѣреніе Правительства поручить улучшеніе рѣчныхъ путей и рѣчного судоходства проектированнымъ рѣчнымъ комитетамъ. На это г. Θεодоровъ тотчасъ разъяснилъ, что такая обширная обобщенная компетенція рѣчныхъ комитетовъ совсѣмъ не входила въ предположенія Правительства, что Правительство не можетъ поручить столь важнаго и большого дѣла рѣчнымъ комитетамъ; послѣдніе задуманы какъ учрежденія чисто мѣстнаго характера и дѣятельность ихъ ограничивается устройствами именно мѣстнаго характера, каковы: устройство портовъ и набережныхъ, пристаней и крановъ, изданіе обязательныхъ постановленій и т. д., при чемъ правда будутъ допущены и небольшія улучшенія фарватера — какъ наприм. помощью землечерпанія — въ предѣлахъ границъ района соотвѣт-

ственного рѣчного комитета (слѣдовательно приблизительно въ предѣлахъ извѣстнаго рѣчного порта).

Въ засѣданіяхъ комиссій, продолжавшихся съ 12 — 14 Февраля подъ предсѣдательствомъ тайн. совѣт. Салова (участіе въ нихъ принимали между прочимъ и начальники водныхъ путей Министерства Путей Сообщенія Иваницкій, многіе начальники дорожныхъ округовъ, какъ представитель Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія Горенко и представители нѣкоторыхъ земствъ и городовъ, а также Биржевыхъ Комитетовъ Рыбинска, Саратова, Нижняго Новгорода, Астрахани и другихъ) — самымъ опредѣленнымъ образомъ указывалось на чисто мѣстный характеръ проектируемыхъ рѣчныхъ комитетовъ и представители Правительства особенно ударили на то, что потребность заинтересованныхъ круговъ въ участіи въ улучшеніяхъ русла рѣкъ на болѣе далекихъ разстояніяхъ или въ вліяніи на рѣшеніе этихъ вопросовъ согласно съ практическими потребностями, совершенно достаточно будетъ удовлетворена предположеннымъ участіемъ мѣстныхъ рѣчныхъ комитетовъ, въ лицѣ ихъ представителей въ засѣданіяхъ предположенныхъ при округахъ путей сообщенія совѣщательныхъ комиссій.

По мимо того, что подобнымъ изложеніемъ намѣреній Правительства касательно участія заинтересованныхъ круговъ въ улучшеніи нашихъ рѣкъ участіе это доведено до минимума, дальнѣйшія обсужденія потеряли для представителей Рижскаго Биржевого Комитета еще потому интересъ, что почти большая часть времени посвящена была спеціальнымъ потребностямъ Волги и выслушиванію часто діаметрально противоположныхъ другъ другу желаній различныхъ Биржевыхъ комитетовъ и городовъ района р. Волги.

Результаты совѣщаній, которыя велись въ формѣ разговоровъ по поводу отдѣльныхъ пунктовъ программы (голсованія не происходило) записаны нами на основаніи программы и согласно слѣдовавшему за разсмотрѣніемъ каждаго отдѣльнаго вопроса резюмѣ предсѣдательствующаго тайн. сов. Салова и здѣсь приложены.

I. Цѣль учрежденія и кругъ задачъ рѣчныхъ комитетовъ.

Улучшеніе условій судоходства и сплава воднаго пути въ предѣлахъ района дѣйствій комитета. Для достиженія этой цѣли комитетомъ принимаются мѣры:

а) къ улучшенію самаго воднаго пути (углубленіе и очистка фарватера, укрѣпленіе береговъ и др.);

б) къ удешевленію расходовъ судоходства на тягу (буксировка, туажъ, устройство электрическихъ приспособленій и проч.);

в) къ уменьшенію накладныхъ расходовъ по перевозкамъ (устройство гаваней, пристаней, затоновъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей,

устройство крановъ, подъемныхъ механизмовъ, снабженіе грузовладѣльцевъ тарою, страхование и проч.);

г) къ улучшенію условій перевозки пассажировъ и грузовъ и храненія грузовъ на пристаняхъ (устройство телеграфовъ, телефоновъ, дебаркадеровъ, элеваторовъ, магазиновъ, амбаровъ, навѣсовъ и т. д.);

д) къ обезпеченію безопасности отъ огня, ледохода и пр. и оказанію помощи при несчастныхъ случаяхъ.

Независимо сего на комитеты возлагаются :

а) обмѣръ, освидѣтельствованіе и регистрированіе судовъ и плотовъ и собираніе статистическихъ матеріаловъ по предметамъ вѣдѣнія комитетовъ ;

б) составленіе, въ предѣлахъ подлежащихъ узаконеній и правительственныхъ распоряженій, и изданіе, въ установленномъ порядкѣ, правилъ, опредѣляющихъ условія движенія судовъ и плотовъ и перевозки пассажировъ и грузовъ.

II. Общія основанія организаціи рѣчныхъ комитетовъ.

Рѣчные комитеты состоятъ изъ представителей учреждений и лицъ, заинтересованныхъ въ пользованіи воднымъ путемъ : въ предѣлахъ предоставленныхъ имъ правъ они облагаютъ сборами судоходство, грузы и сплавъ и принимаютъ распорядительныя и исполнительныя мѣры, расходуя на сіе какъ получаемыя путемъ сбора суммы, такъ и иныя, находящіяся въ ихъ распоряженіи, средства.

Независимо отъ сего рѣчные комитеты участвуютъ чрезъ своихъ представителей въ предположенныхъ къ учрежденію по проекту прообразованія Округовъ Путей Сообщенія коллегіальныхъ въ сплхъ Округахъ установленіяхъ съ общественными представителями.

III. Права и обязанности рѣчныхъ комитетовъ :

а) опредѣленіе размѣровъ сборовъ въ предѣлахъ, установленныхъ закономъ, и распоряженіе этими сборами ;

б) распоряженія по принятію мѣръ, указанныхъ въ отдѣлѣ I ;

в) возбужденіе ходатайствъ по предметамъ касающимся пущдъ судоходства ;

г) сношеніе, въ подлежащихъ случаяхъ, съ правительственными и общественными учрежденіями по предметамъ вѣдѣнія рѣчныхъ комитетовъ ;

д) сообщеніе заключеній по предположеніямъ правительства относительно улучшенія судоходныхъ условій воднаго пути.

е) приобрѣтать и владѣть недвижимымъ имуществомъ ;

ж) право займа въ предѣлахъ годовой операціи — безъ разрѣшенія, а свыше этого съ разрѣшенія Правительства ;

з) право судебной защиты.

IV. Отношеніе рѣчныхъ комитетовъ къ Министерству Путей Сообщенія и прочимъ вѣдомствамъ :

а) рѣчные комитеты состоятъ въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, и подлежатъ административному и техническому надзору его ;

б) прочія вѣдомства, въ случаѣ надобности, участвуютъ въ рѣчныхъ комитетахъ въ лицѣ своихъ представителей.

V. Составъ рѣчныхъ комитетовъ и порядокъ ихъ организаціи :

а) въ рѣчныхъ комитетахъ участвуютъ какъ представители лицъ и учреждений, извлекающихъ выгоду изъ пользованія воднымъ путемъ (прирѣчныхъ уѣздныхъ земствъ и городовъ, мѣстныхъ биржевыхъ комитетовъ, судовладѣльцевъ, лѣсопромышленниковъ, грузоотправителей и проч.), такъ равно и представители заинтересованныхъ установленій ;

б) порядокъ назначенія и избранія лицъ, входящихъ въ составъ комитетовъ, утвержденіе нѣкоторыхъ изъ нихъ въ должностяхъ ;

п) опредѣленіе платныхъ должностей и порядокъ ихъ вознагражденія.

VI. Источники средствъ рѣчныхъ комитетовъ :

а) сборы съ судовъ, плотовъ и товаровъ. Сборъ за пользованіе механическими и другими приспособленіями устроенными за счетъ комитета. Послѣдній изъ упомянутыхъ сборовъ представляется на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія ;

б) пособія и ссуды изъ средствъ Государственнаго Казначейства а также изъ средствъ заинтересованныхъ земствъ и городовъ ;

в) добровольныя пособія со стороны учреждений или отдѣльныхъ лицъ.

VII. Отдѣльнымъ комитетамъ предоставляется опредѣлить порядокъ своей дѣятельности.

Мѣры къ предупрежденію и устраненію вреда, причиняемаго рѣками могутъ быть принимаемы и рѣчными комитетами. Вопросы объ орошеніи земель и пользованіи водными силами пока не должны быть еще вносимы на обсужденіе комитетовъ.

О дальнѣйшемъ результатѣ, къ которому привели названныя совѣщанія въ Министерствѣ Путей Сообщенія Биржевому Комитету ничего не извѣстно.

б. Движеніе судовъ и сплавъ на внутреннихъ путяхъ.

Предложеніемъ отъ 10 Ноября 1904 г. за № 7480 Отдѣлъ Торговли Министерства Финансовъ просилъ Рижскій Биржевой Комитетъ

о посылкѣ представителя на засѣданіе комиссіи, на которомъ должны были обсуждаться, вмѣстѣ съ представителями биржевыхъ комитетовъ и заинтересованныхъ въ судоходствѣ лицъ нѣкоторые вопросы, касающіеся судоходства и гонки плотовъ по русскимъ рѣкамъ.

Въ качествѣ представителей Рижскаго Биржевого Комитета въ названномъ засѣданіи, состоявшемся 27 Ноября, приняли участіе г-да Рих. Лпра и К. А. фонъ Гюббенетъ. На обсужденіе былъ внесенъ выработанный въ Министерствѣ Путей Сообщенія законопроектъ касательно судоходства и сплава плотовъ на внутреннихъ водахъ. Для обсужденія весьма обширнаго матеріала избрана была комиссія, сдѣлавшая устный докладъ 4 Декабря.

Изъ послѣдняго можно было усмотрѣть, что вопросъ этотъ мало затрагиваетъ Рижское судоходство и что предполагаемая правила относительно сплава плотовъ по большей части здѣсь уже давно въ ходу.

в. О регистраціи морскихъ судовъ.

Согласно Высочайше одобренной программѣ работъ по составленію проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи, предсѣдатель Высочайше учрежденной редакціонной комиссіи, сенаторъ И. Карницкій, при циркулярномъ предложеніи отъ 9. Іюня 1904 г. за № 666 препроводилъ въ Рижскій Биржевой Комитетъ на заключеніе экземпляръ выработаннаго IV Подкомиссіей проекта правилъ о регистраціи морскихъ судовъ, съ объясненіями.

Въ виду необходимости окончательнаго разсмотрѣнія сего проекта въ началѣ осени 1904 года въ Особомъ Совѣщаніи, предсѣдательствующій, предварительно внесенія его на утвержденіе въ установленномъ порядкѣ, просилъ о доставленіи отзыва по настоящему предмету не позже 1 Сентября сего года въ Концелярію Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами на имя Члена-дѣлопроизводителя Редакціонной Комиссіи С. П. Веселаго.

Сенаторъ Карницкій къ сему счелъ необходимымъ присовокупить, что всѣ полученные къ указанному сроку отзывы заинтересованныхъ учреждений и лицъ будутъ представлены въ Высочайше учрежденное Особое Совѣщаніе для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи въ формѣ свода, составляемаго по прилагаемому образцу, въ виду чего представляется весьма желательнымъ, чтобы въ сообщаемыхъ отзывахъ замѣчанія излагались по каждой статьѣ проекта отдѣльно, съ точнымъ указаніемъ, къ какой именно статьѣ данное замѣчаніе относится. Кромѣ такихъ постатейныхъ замѣчаній возможны также общія замѣчанія по содержанію всего проекта или по его главамъ, замѣчанія же по нѣсколькимъ статьямъ не составляющимъ цѣлой главы, предсѣдательствующій проситъ раз-

бывать на отдѣльныя статьи. при чемъ въ случаѣ, если замѣчаніе по какой либо статьѣ относится также и къ другой статьѣ, то въ послѣдней возможно сдѣлать ссылку на рашіе изложенное замѣчаніе.

Для обсужденія упомянутого, весьма объемистаго проекта устава Биржевой Комитетъ назначилъ особую Коммисію подъ предѣтельствомъ старшины А. Аугсбурга, членами коей назначены были ватершуть Б. Мора, шкиперъ Грель, шкиперъ Ставенгагенъ, А. фонъ Гертвигъ и директоръ Макъ-Интошъ.

Означенная коммисія, при участіи извѣстнаго юриста, покойнаго В. фонъ Цвингмана, выработала слѣдующее заключеніе, представленное Биржевымъ Комитетомъ при отношеніи своемъ отъ 4. Сентября 1904 г. за № 980 г. Члену-Дѣлопроизводителю Высочайше утвержденной Редакціонной Коммисіи для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи С. П. Веселаго.

„Замѣчанія Рижскаго Биржевого Комитета на Проектъ правилъ о регистраціи морскихъ судовъ.

Въ заключеніи, данномъ относительно Проекта правилъ о закладѣ морскихъ судовъ, Биржевой Комитетъ высказалъ мнѣніе, что упомянутый законопроектъ въ качествѣ временной мѣры заслуживаетъ въ общемъ сочувствія, но что нельзя не пожелать введенія доступныхъ разсмотрѣнію публики судовыхъ реестровъ, въ которые обязательно вносились бы отмѣтки какъ о закладныхъ правахъ, такъ и о правѣ собственности на морскія и рѣчныя суда. Тѣмъ съ большимъ удовлетвореніемъ можно относиться къ настоящему законопроекту, который, идя па встрѣчу изъявленнымъ представителями судопромышленности желаніямъ, поставилъ себѣ задачею ввести правильную регистрацію морскихъ судовъ, предназначенную соединить въ себѣ не только данныя техническаго и административнаго характера, но и всѣ свѣдѣнія объ юридическихъ отношеніяхъ даннаго судна. Руководствуясь выработанными практикою западныхъ мореходныхъ странъ началами и примѣняя таковыя къ бытовымъ условіямъ русскаго судового промысла, Проектъ исполняетъ свою задачу въ общемъ весьма удовлетворительно и даетъ полное право надѣяться, что устанавливаемые имъ правила будутъ содѣйствовать развитію нашего мореходства и служить подготовкою для предоставленія судовладельцамъ ипотечнаго кредита.

Что же касается отдѣльныхъ постановленій Проекта, то Биржевой Комитетъ остановился на нѣкоторыхъ изъ нихъ, нуждающихся по его мнѣнію въ измѣненіи частію по существу, частію же лишь относительно ихъ редакціи. Соотвѣтственныя тому соображенія и предположенія изложены въ нижеслѣдующихъ замѣчаніяхъ.

Къ статьѣ 5. Судовые списки тогда только въ состояніи служить прочнымъ основаніемъ для совершенія сдѣлокъ на морскія суда, когда помѣщаемыя въ нихъ свѣдѣнія пользуются неограниченною гласностію, то есть: когда съ одной стороны никто не можетъ

извѣстнаго незнаніемъ того, что записано въ спискѣ, а съ другой ознакомленіе съ содержаніемъ списка доступно всѣмъ и каждому. Первое положеніе, хотя оно опрѣдѣленно не выражено, но видимо признается Проектомъ, такъ какъ онъ въ ст. 34 и 39 разграничиваетъ дѣйствіе сдѣлокъ объ отчужденіи судна въ отношеніи третьихъ лицъ добросовѣстныхъ и недобросовѣстныхъ; „добросовѣстнымъ“ же, понятно, не можетъ считаться тотъ, кто ссылается на неизвѣстность ему юридическихъ фактовъ, внесенныхъ въ публичный судовый списокъ, предназначенный именно установить всѣ свѣдѣнія о фактическомъ и объ юридическомъ положеніи даннаго судна. Признаніе же этого положенія, безъ котораго судовые списки были бы лишены всякаго вообще юридическаго значенія и веденіе ихъ представлялось бы лишнею тратою денегъ и времени, неизбежно приводитъ къ заключенію о необходимости также и втораго положенія, значить общедоступности содержанія судоваго списка, которая принята и всѣми иностранными законодательствами (французскій законъ 10. Іюля 1885 г. ст. 16; германскій законъ 22. Іюня 1899 в. § 5 и другіе), ибо было бы явно несправедливо, ставить кому либо въ вину незнаніе значащихся въ судовомъ спискѣ юридическихъ отношеній даннаго судна, если возможность освѣдомленія о нихъ будетъ зависѣть отъ особаго на то разрѣшенія, самого ли судохозяина, или завѣдывающаго регистраціоннымъ учрежденіемъ. Разрѣшеніе можетъ требоваться единственно на разсмотрѣніе относящихся къ судну подлинныхъ документовъ. Въ остальномъ, едва ли есть поводъ опасаться, чтобы свободный доступъ къ судовому списку могъ вызывать лишнее обремененіе служащихъ въ регистраціонномъ учрежденіи, тѣмъ болѣе что за разсмотрѣніе списка можетъ быть установлена извѣстная плата, которая — какъ это доказывается опытомъ крѣпостныхъ отдѣленій въ Прибалтійскихъ губерніяхъ — и обуздываетъ достаточно охоту разсматривать ипотечные реестры ради простаго любопытства. Поэтому предстояло бы измѣнить статью 5-ую слѣдующимъ образомъ :

Каждый вправѣ за установленную плату (ст. 120) разсматривать судовые списки, извлекать изъ нихъ необходимыя для себя свѣдѣнія и требовать выдачи изъ нихъ справокъ и выписокъ; къ разсмотрѣнію же относящихся къ судну документовъ и полученію изъ нихъ выписокъ или копій, частныя лица, кромѣ судохозяина и лицъ, имѣющихъ права на судно, допускаются лишь съ разрѣшенія завѣдывающаго веденіемъ судового списка, по удостовѣреніи наличности праваго въ томъ интереса.

Къ статьѣ 21. Во вниманіе того, что патентъ въ случаѣ нахожденія судна въ портѣ или гавани имѣетъ быть представленъ въ таможенное или портовое учрежденіе, болѣе правильно изложить первую часть 21-ой статьи такъ :

Патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ во время пути постоянно долженъ находиться на суднѣ.

Въ статьѣ 24, ради большей точности, вмѣсто словъ: „по усмотрѣнію хозяина судна“ надлежало бы сказать:

по усмотрѣнію хозяина судна, или же съ общаго согласія всѣхъ совладѣльцевъ, если судно принадлежитъ нѣсколькимъ хозяевамъ.

Къ статьѣ 35. Если переходъ права собственности къ пріобрѣтателю въ отношеніи третьихъ добросовѣстныхъ получаетъ силу лишь со дня внесенія отчужденія въ судебной списокъ (ст. 34) и если такое внесеніе не можетъ быть совершено иначе, какъ по просьбѣ сторонъ (ст. 36 и объясненіе къ ней на стр. 56), то не усматривается, зачѣмъ ст. 35 предписываетъ нотаріусамъ увѣдомлять о состоявшемся отчужденіи регистраціонное учрежденіе. Прежде всего такое увѣдомленіе составляло бы лишнюю работу для нотаріуса и влекло бы за собою лишнее скопленіе бумагъ въ регистраціонномъ учрежденіи, которое не вправѣ пользоваться полученнымъ сообщеніемъ для пополненія судебного списка, а всетаки обязано принять полученное официальное сообщеніе къ свѣдѣнію, не зная для какой именно цѣли. Въ еще болѣе сомнительное положеніе статья 35 ставитъ публику. Обязательную регистрацію морскихъ судовъ предполагается ввести, чтобы относящимся къ нимъ юридическимъ правоотношеніямъ придать надлежащую гласность и прочную основу. Цѣль эта можетъ быть достигнута въ томъ только случаѣ, если судебной списокъ во 1-хъ будетъ вполне доступнымъ для всякого, кто можетъ быть заинтересованъ въ его разсмотрѣніи (см. выше примѣчаніе къ статьѣ 5-ой) и во 2-хъ дастъ въ дѣйствительности полныя и точныя свѣдѣнія о касающихся судна юридическихъ данныхъ. Когда же кромѣ общедоступнаго списка будетъ существовать еще и второй сборникъ свѣдѣній прикрываемый болѣе или менѣе канцелярскою тайною, то пользы отъ гласнаго судебного списка не будетъ, и никто, желая совершить относительно судна юридическую сдѣлку, уже не можетъ быть увѣреннымъ, что значащіяся въ судебномъ списокѣ данныя соотвѣтствуютъ дѣйствительности, но вынужденъ будетъ послѣ судебного списка справляться о томъ, не поступили-ли въ канцелярію еще и другія, не внесенныя въ списокъ свѣдѣнія. Непринятіе такой предосторожности иногда можетъ имѣть серьезныя послѣдствія. Положимъ, что кто-либо, убѣдившійся изъ судебного списка въ принадлежности судна лицу А., исходатайствовалъ въ Судѣ наложеніе, въ обезпеченіе своего требованія, на судно ареста; при заявленіи же просьбы о внесеніи о томъ отмѣтки, согласно ст. 74 Проекта, оказывается, что поступило между тѣмъ увѣдомленіе нотаріуса о перепродажѣ судна лицу В. Обязано-ли теперь регистраціонное учрежденіе ввести отмѣтку соотвѣтственно содержанию судебного списка; или же должно въ этомъ отказать, руководствуясь полученнымъ увѣдомленіемъ? Въ первомъ случаѣ

увѣдомленіе, очевидно, лишено всякаго значенія; во второмъ же канцелярской перепискѣ отдается преимущество передъ установленною въ интересахъ публики регистраціею и такимъ образомъ послѣдняя теряетъ присвоиваемыя ей Проектомъ публичность, гласность и достовѣрность. Во всякомъ же случаѣ правило статьи 35-ой является остаткомъ устарѣлой системы запрещенія, которому въ построенномъ на началахъ современной ипотечной системы законѣ ужѣ нѣтъ мѣста, такъ какъ оно не можетъ не вызывать на практикѣ нежелательныхъ недоразумѣній относительно значенія и послѣдствій нотаріальнаго увѣдомленія и не давать повода къ возбужденію вопроса объ отвѣтственности регистраціоннаго учрежденія въ случаѣ указанныхъ недоразумѣній. Поэтому статья 35 подлежала бы исключенію изъ Проекта.

По статьѣ 39, условія сдѣлки объ отчужденіи обязательны въ отношеніи третьихъ добросовѣстныхъ лицъ, если они вошли въ надпись на судовомъ свидѣтельствѣ и отмѣтку въ судовомъ спискѣ; внесенію же, по ст. 34, подлежатъ всѣ вообще условія продажи, внесенія которыхъ потребуютъ стороны. Если это постановленіе Проекта получитъ силу закона, то стороны, дабы обезпечить за своими условіями обязательную силу и для всѣхъ постороннихъ лицъ, по всей вѣроятности будутъ настаивать на внесеніи договора въ надпись и въ судовой списокъ цѣликомъ, такъ какъ для нихъ менѣе затруднительно и съ другой стороны вѣриѣе не пропускать ни одного условія. Послѣдствіемъ сего будетъ обремененіе судового списка разными мелочами, которыя препятствуютъ наглядности и на дѣлѣ едва ли приносятъ какую либо пользу. (См. Проектъ обязательственнаго права, 2-ая редакція стр. 20 и 21). Независимо отъ этого статья 39 и по существу не можетъ быть признана, съ юридической точки зрѣнія, правильною. По общепризнанному юридическому началу, для неучаствовавшихъ въ заключеніи договора никакихъ изъ него обязательствъ не возникаетъ, почему условія сдѣлки объ отчужденіи судна, какъ таковыя, для третьихъ лицъ вообще не обязательны. Условія сдѣлки могутъ простираться свое дѣйствіе на лицъ постороннихъ тогда только, когда ими обусловливается переходъ права собственности на пріобрѣтателя, или другими словами: когда отъ условія въ техническомъ смыслѣ зависитъ пріобрѣтеніе вещественнаго права, между тѣмъ какъ всякія условія сторонъ, касающіяся облигаціонныхъ (личныхъ) ихъ отношеній, для постороннихъ лицъ безразличны. Въ виду того, что объ отчужденіи судна или доли въ немъ отмѣчается въ судовомъ спискѣ единственно для установленія, по отношенію третьихъ лицъ, перехода права собственности, предметомъ внесенія въ эти списки могутъ быть только такія условія сдѣлки, отъ вступленія въ силу которыхъ поставлено сторонами въ зависимость пріобрѣтеніе права собственности или какого либо иного веще-

вого права. Редакція статей 34 и 39 поэтому нуждается въ соотвѣтствующемъ приведеннымъ соображеніямъ измѣненіи, причѣмъ наиболѣе правильнымъ было бы, кажется, постановить, что объ отчужденіи судна подъ отлагательнымъ условіемъ записывается въ судовомъ списокѣ только по наступленіи условія.

Къ статьѣ 50. Старшинство между нѣсколькими актами о закладѣ понятно можетъ опредѣляться исключительно временемъ ихъ совершенія. Статья 50, однако, имѣетъ въ виду установить старшинство не актовъ, но внесенныхъ въ судебной списокъ залоговыхъ правъ, при чемъ можетъ случиться, что по акту совершенному раньше, будетъ внесено залоговое право послѣ, и наоборотъ. Въ виду того первую часть статьи 50 слѣдуетъ изложить въ такомъ видѣ:

Старшинство между нѣсколькими залоговыми правами, установленными на одно и то же судно, опредѣляется временемъ внесенія ихъ въ судебной списокъ (ст. 53).

Вторую часть статьи 50, не имѣющую никакой логической связи съ старшинствомъ залоговыхъ правъ, надлежало бы выдѣлить какъ самостоятельную статью и помѣстить ее въ Проектѣ послѣ статьи 55-ой.

Къ статьѣ 51. Въ объяснительной запискѣ къ 391 статьѣ Проекта III книги гражд. улож. признано весьма полезнымъ обозначать въ закладной, застраховано ли судно, гдѣ именно и въ какой суммѣ, такъ какъ закладное право вѣрителя распространяется и на страховое вознагражденіе. Между тѣмъ отъ такого обозначенія на дѣлѣ едва ли будетъ какая либо польза, такъ какъ закладныя совершаются обыкновенно на болѣе или менѣе продолжительное время, страхованіе же судна болѣею частію на одинъ опредѣленный рейсъ, и такимъ образомъ изъ того, что судно было застраховано во время совершенія закладной въ извѣстномъ обществѣ и въ извѣстной суммѣ, никакъ нельзя вывести заключенія о существованіи того же застрахованія еще и ко времени осуществленія залоговаго права. Обезпеченіе залогопринимателя въ этомъ отношеніи достигается гораздо лучше включеніемъ въ закладную оговорки о томъ, что залогодатель обязуется постоянно страховать судно соотвѣтственно его стоимости, подъ страхомъ немедленнаго взыканія всего долговаго капитала, каковою оговоркою стороны впрочемъ пользуются по собственному почину и безъ постановленія о томъ въ законѣ. Пунктъ 4 статьи 51 поэтому слѣдовало бы зачеркнуть.

Во 2-мъ пунктѣ требуется обозначеніе „размѣра процентовъ“. Въ виду же того, что залоговое право можетъ быть установлено въ обезпеченіе всякаго денежнаго требованія (ст. 44 Проекта), а слѣдовательно и долга, опредѣленнаго лишь извѣстною капиталною

суммою (какъ напр. при т. п. кредитной ипотеки), болѣе правильно сказать во 2-мъ пунктѣ

сумма, . требованія и размѣръ процентовъ, если таковыя въ актѣ выговорены, а равно сроки платежа капитала и условленныхъ процентовъ.

Статья 52 подлежала бы исключенію по тѣмъ же соображеніямъ, которыя приведены уже выше къ статьѣ 35.

Къ статьѣ 53. Ни въ этой, ни въ какой либо другой статьѣ не выражено положительно правила, что залоговое на морское судно право можетъ быть установлено единственно лицомъ, значащимся собственникомъ судна по судовому списку. Смыслъ статьи 34, конечно, приводитъ къ заключенію о томъ, что указанное правило признается большинствомъ Коммисіи. Необходимо, однако, точное о семъ постановленіе въ законѣ, такъ какъ исключительно этимъ путемъ возможно въ достаточной мѣрѣ оградить интересы залогопринимателя. По Проекту внесеніе отмѣтки о пріобрѣтеніи права собственности на судно всецѣло зависить отъ усмотрѣнія пріобрѣтателя, и редакція статьи 34 не исключаетъ возможности, что собственникомъ можетъ быть признано при извѣстныхъ условіяхъ и лицо, въ судовой списокъ невнесенное. Равнымъ образомъ ст. 53 требуетъ лишь согласія „собственника судна“ и представленія судового свидѣтельства, такъ что какое либо регистраціонное учрежденіе, разъ залогодатель значится собственникомъ по судовому свидѣтельству, пожалуй и внесетъ установленное имъ залоговое право, безъ предварительнаго переписанія судна на его имя въ судовомъ списокѣ. Если же признать, что по отношенію третьихъ лицъ право собственности переходитъ на пріобрѣтателя не въ силу надписи на судовомъ свидѣтельствѣ, но только посредствомъ соотвѣтственной записи въ судовомъ списокѣ, какъ это признается большинствомъ Коммисіи согласно съ большинствомъ современныхъ законодательствъ, то слѣдовательно и залогъ судна пріобрѣтшимъ его лицомъ можетъ быть допущенъ только послѣ учиненія записи о переходѣ права собственности въ судовомъ списокѣ, ибо установленіе залоговаго права предполагаетъ наличность права собственности въ лицѣ залогодателя. Отсюда вытекаетъ, что не записанному еще въ судовомъ списокѣ собственнику въ просьбѣ о внесеніи записи о залогѣ должно быть отказано, не взирая на отмѣтку о пріобрѣтеніи имъ права собственности на судовомъ свидѣтельствѣ. И только при такомъ порядкѣ мыслимо установленіе незыбимаго залоговаго права на морское судно, между тѣмъ какъ одна лишь надпись о переходѣ права собственности на судовомъ свидѣтельствѣ не представляетъ еще достаточной гарантіи, ибо судовое свидѣтельство будетъ находиться въ рукахъ судохозяина и сдѣланная на немъ надпись о пріобрѣтеніи права собственности можетъ быть уничтожена, или

замѣнена другою надписью, нотаріальнымъ порядкомъ, безъ вѣдома согласившагося на выдачу подъ судно ссуды залогопринимателя.

Статья 56 допускаетъ передачу актовъ о закладѣ судна только по имяннымъ надписямъ и предписываетъ притомъ, въ отступление отъ Проекта о закладѣ морскихъ судовъ, даже обязательное внесеніе передачи въ судовой списокъ. По мнѣнію Биржевого Комитета это постановленіе Проекта не можетъ быть признано удачнымъ. Главная цѣль, преслѣдуемая законопроектомъ, заключается въ привлеченіи свободныхъ капиталовъ на постройку судовъ и въ какъ можно болѣе успѣшномъ устройствѣ кредита для поощренія и облегченія судового промысла. Склонить же капиталистовъ къ отдачѣ денегъ подъ залогъ морскихъ судовъ удастся при томъ лишь условіи, если помѣщеніе капитала окажется не только выгоднымъ въ финансовомъ отношеніи, но и удобнымъ. Весьма важную при томъ роль играетъ легкость обращенія выдаваемыхъ по указаннымъ ссудамъ денежныхъ бумагъ. Если обставить передаваемость закладныхъ актовъ на морскія суда такими затрудненіями, какъ это предполагается въ Проектѣ, то легко предсказать, что желательное въ интересахъ нашего торговаго флота привлеченіе свободныхъ капиталовъ на развитіе судопромышленности останется однимъ пожеланіемъ.

Воспроизведенное въ 56 ст. настоящаго Проекта правило ст. 10 Проекта о закладѣ морскихъ судовъ основано на томъ соображеніи, что и уступка простыхъ требованій возможна по дѣйствующимъ законамъ лишь съ указаніемъ цессіонарія и что бланковая уступка залоговыхъ требованій, кромѣ того, недопустима въ виду возможныхъ при ней на практикѣ злоупотребленій, заставившихъ Государственный Совѣтъ высказаться противъ допущенія непосредственнаго внесенія залоговаго требованія на предъявителя, (*au porteur*) между каковымъ внесеніемъ и бланковою уступкою существуетъ полная аналогія. Однако приведенныя соображенія, если даже признать ихъ вѣскими по отношенію залога недвижимыхъ имуществъ въ общегражданскомъ оборотѣ, едва ли подходятъ къ совершенно различнымъ отъ такового условіямъ торговаго быта, успѣшное развитіе котораго обусловливается именно освобожденіемъ отъ лишнихъ формальностей, тормозящихъ свободное обращеніе. Это признается и законодательствомъ, такъ какъ оно для совершаемыхъ по торговлѣ сдѣлокъ вездѣ устанавливаетъ менѣе строгія въ формальномъ отношеніи нормы. На западѣ денежные обязательства торгово-промышленниковъ могутъ быть писаны „приказу“ и хотя эта возможность нашимъ закономъ пока не принята въ видѣ общаго правила, но передача по надписямъ какъ имяннымъ, такъ и бланковымъ допускается и у насъ по отношенію не только векселей (ст. 18 В. У.), но также и выдаваемыхъ товарными складами складочныхъ и закладныхъ свидѣтельствъ (ст. 789 Уст. Торг.). Постановленія Устава о векселяхъ служатъ также нагляднымъ доказа-

тельствомъ того, что выдача денежнаго документа на предъявителя и возможность передачи такового по бланковой надписи по существу своему не тождественны, такъ какъ Уставъ воспрещаетъ выдачу векселей на предъявителя, а тѣмъ не менѣе разрѣшаетъ бланковыя надписи. Сіе постановленіе, конечно, является достояніемъ самаго послѣдняго времени, между тѣмъ какъ вексельный уставъ 1893 г. еще смотрѣлъ на бланковыя надписи, какъ на орудіе опасное и допускалъ ихъ лишь „на собственный страхъ“ участвующихъ; передача же закладныхъ, по буквальному смыслу ст. 1653 и 1678 Зак. гражд. и нынѣ еще возбуждается вообще. Думается, однако, что именно въ виду несомнѣннаго историческаго факта, что свободная передача денежныхъ требованій, какъ обезпеченныхъ, такъ и не обезпеченныхъ залогомъ, постепенно развилась и нынѣ еще развивается все больше и больше, едва ли цѣлесообразно внести въ направленный какъ разъ къ поднятію кредита судохозяевъ и къ облегченію судового промысла новый законъ безусловное запрещеніе бланковыхъ передаточныхъ надписей, изъ опасенія возможныхъ при таковыхъ на практикѣ злоупотребленій. Послѣднія будутъ возможны всегда и при дѣйствіи всякаго закона, какъ бы хитро онъ ни былъ придуманъ, ибо ловкіе проходимцы всегда съумѣютъ провести темныя свои дѣла вопреки запрещенію закона. Отказаться же отъ введенія при нормальномъ порядкѣ вещей полезныхъ для экономическаго благосостоянія правовыхъ институтовъ потому только, что ими подчасъ можно и злоупотреблять для незаконныхъ пріемовъ, и создать тягостныя формальности для добросовѣстнаго оборота ради возможныхъ исключительныхъ случаевъ преступнаго посягательства на чужую собственность, — къ этому по мнѣнію Биржеваго Комитета не представляется достаточнаго основанія. Бланковыя передаточныя надписи на закладныхъ въ Прибалтійскихъ губерніяхъ употребляются искони и никакихъ неблагопріятныхъ послѣдствій такого порядка передачи не замѣтно. Напротивъ того, если ипотечный кредитъ въ этомъ краѣ развитъ въ гораздо большемъ размѣрѣ чѣмъ во внутреннихъ губерніяхъ и если, благодаря этому, деньги подъ залогъ недвижимостей возможно получать въ Прибалтійскомъ краѣ при значительно болѣе низкихъ процентахъ, то такому результату въ немаловажной мѣрѣ способствовала допускаемая мѣстными гражданскими закопеніями передача закладныхъ по бланковымъ надписямъ, посредствомъ которой имъ присвоено безпрепятственное и легкое обращеніе денежныхъ бумагъ. Тѣмъ болѣе выгодно передаваемость по бланковымъ надписямъ должна отразиться на закладныхъ, предметомъ коихъ бываютъ морскія суда. Выдача ссуды подъ залогъ кораблей неизбежно сопряжена съ извѣстнымъ рискомъ, почему на такую скорѣе рѣшаются предприниматели торговыхъ операцій, нежели люди частныя, неопытныя въ дѣлахъ и предпочитающіе помѣщать

свои капиталы въ государственныхъ фондахъ или закладныхъ билетахъ поземельныхъ банковъ. Въ торговомъ же оборотѣ, какъ уже было сказано, больше всего дорожатъ денежными обязательствами, пользующимися легкостью въ обращеніи. Такимъ образомъ закладныя на морскія суда, если всякая передача ихъ можетъ быть совершаема не иначе какъ на имя сдѣланнаго лица и при посредствѣ нотаріуса навѣрное не найдутъ много желающихъ, но будутъ занимать самое послѣднее мѣсто, уступая другимъ денежнымъ обязательствамъ, отличающимся болѣе удобною передаваемою. Тяжкія послѣдствія предполагаемой статьи 56 Прсекта съ особенною рѣзкостью должны отразиться на судовладѣльцахъ именно Прибалтійскихъ губерній, гдѣ передаваемость всякаго долгового обязательства по бланковымъ надписямъ, въ силу 3473 ст. Свода гражд. узак., разумѣется сама собою.

Усматривая въ предполагаемомъ стѣсненіи свободной передаваемости закладныхъ самое существенное препятствіе къ выдачѣ кредита подъ залогъ морскихъ судовъ, препятствіе могущее вполне парализировать плодотворныя послѣдствія ожидаемыхъ законоположеній о закладѣ морскихъ судовъ, и указывая на то, что въ пользу крайней желательности допущенія бланковыхъ надписей высказались и всѣ остальные заинтересованные въ Прибалтійскихъ губерніяхъ, Рижскій Вижевой Комитетъ не можетъ не предложить вторично :

исключить изъ статьи 56 части 2-ую и 3-ью.

Въ такомъ случаѣ вопросъ о допустимости бланковыхъ передаточныхъ надписей не предрѣшался бы новымъ закономъ, но оставался бы открытымъ и подлежалъ бы разрѣшенію на основаніи общихъ законовъ гражданскихъ. Сдѣланное въ № 63 Свода замѣчаній возраженіе, что судовладѣлецъ можетъ не знать, кто состоитъ его кредиторомъ съ допущеніемъ бланковыхъ надписей ни въ какой связи не находится, ибо этого неудобства, не имѣющаго само по себѣ серьезнаго значенія, залогодатель — если онъ это считаетъ полезнымъ — можетъ избѣгнуть, включая въ закладную оговорку о непередаваемости ея безъ его согласія, какъ это и предусматрѣно 1-ю частию статьи 56-ой.

Къ статьѣ 57. Нѣтъ никакого повода, требовать для погашенія залоговаго права надписи залогопринимателя „о полученіи полнаго удовлетворенія по закладной“, но вполне достаточно надпись о согласіи его на погашеніе отмѣтки о закладѣ, такъ какъ на это держатель закладной можетъ изъявить согласіе и помимо полнаго удовлетворенія, какъ то: по мировой сдѣлкѣ, по случаю прекращенія долговаго отношенія, обеспеченнаго залогомъ и т. д.; для регистраціоннаго же учрежденія ничего больше не нужно, какъ согласіе кредитора на погашеніе, безразлично по какой именно причинѣ.

Къ статьѣ 58. Если для внесенія отмѣтки въ судовой списокъ могутъ быть представлены или исполнительный листъ, или копія судебнаго рѣшенія, согласно статьѣ 71-ой, то нѣтъ основанія ставить погашеніе отмѣтки на основаніи судебнаго рѣшенія въ зависимость отъ представленія именно исполнительнаго листа, который можетъ быть нуженъ заявляющему просьбу о погашеніи лицу для взысканія судебныхъ издержекъ и пр. Поэтому надлежитъ согласовать редакцію статьи 58 со статьєю 71.

Къ статьѣ 59. Въ виду того, что проценты по закладной пользуются, по 50-ой статьѣ, преимущественнымъ удовлетвореніемъ предъ личными взысканіями и въ теченіи болѣе чѣмъ двухгодичнаго срока, едва ли справедливо допустить погашеніе залоговаго права по одностороннему ходатайству должника вслѣдствіе внесенія имъ процентовъ лишь за два года.

Къ статьѣ 62. Веденіе регистраціоннымъ учрежденіемъ особыхъ списковъ тѣмъ актамъ о закладѣ, объ утратѣ или уничтоженіи копій сдѣланы публикаціи, не принесетъ, кажется, практической пользы, такъ какъ впредъ до истеченія срока вызова, публикація должна по ст. 60 вывѣшиваться въ пріемной комнатѣ; значить о ней будетъ извѣстно и безъ списка, по истеченіи же срока она вмѣстѣ съ судебнымъ рѣшеніемъ (ст. 60) имѣетъ быть подшита въ заведенное для даннаго морского судна дѣло, гдѣ объ утратѣ и уничтоженіи акта гораздо легче справляться, чѣмъ въ предполагаемомъ статьею 62 спискѣ.

Къ статьѣ 74. Съ постановленіемъ проекта, что вслѣдствіе внесенія отмѣтки объ обезпеченіи иска, судно не можетъ быть ни отчуждаемо, ни закладываемо, нельзя согласиться ни съ бытовой, ни съ юридической точки зрѣнія. По совершенно правильному замѣчанію меньшинства Коммисіи, внесенная въ обезпеченіе незначительной суммы отмѣтка влекла бы за собою невозможность совершенія продажи или залога судна, стоящаго сотни тысячъ и больше, каковое послѣдствіе приведеннаго постановленія уже убѣждаетъ въ его несоотвѣтствіи условіямъ оборота. Независимо отъ этого дѣйствующій въ нашемъ законѣ взглядъ, что наложеніе ареста или запрещенія исключаетъ вообще возможность отчужденія или заклада арестованнаго предмета, уже оставленъ современною юридическою наукою и замѣненъ воззрѣніемъ, что дѣйствіе ареста и запрещенія, допущенныхъ для огражденія опредѣленнаго притязанія опредѣленнаго лица, не можетъ простираться дальше, чѣмъ это обусловливается памѣченною цѣлью; откуда слѣдуетъ, что совершенные вопреки судебному воспрещенію залогъ или отчужденіе недействительны не вообще, но единственно по отношенію того лица, требованіе котораго было обезпечено*).

*) Dernburg, das bürgerliche Recht I, стр. 369. Crome, System des deutschen bürgerlichen Rechts I, стр. 378.

Руководствуясь этимъ положеніемъ, которое несомнѣнно болѣе соотвѣтствуетъ жптейскимъ потребностямъ, между тѣмъ какъ постановленіе статьи 74 напрасно стѣсняетъ судохозяина въ распоряженіи судномъ, статью 74 надлежало бы замѣнить правиломъ:

Внесеніе въ судовой списокъ отмѣтки объ обеспеченіи иска отчужденію и залогу судна не препятствуетъ. Но отчужденіе и залогъ, совершенные послѣ внесенія отмѣтки въ судовой списокъ, недействительны по отношенію того лица, право котораго было обеспечено отмѣткою.

Въ статьѣ 75 равнымъ образомъ слѣдуетъ добавить:

. . . недействительными по отношенію лицъ, обратившихъ на судно взысканіе.

Практическое послѣдствіе предполагаемыхъ постановленій сводится къ тому, что лица, обезпечившія на суднѣ свои притязанія или обратившія на него свои взысканія, выравъ осуществить обезпеченное право или продолжать взысканія, какъ если бы залога или отчужденія не послѣдовало; но отчужденіе и залогъ сохраняютъ полную силу противъ всѣхъ другихъ лицъ, со дня ихъ совершенія въ установленномъ порядкѣ, почему и не можетъ быть препятствій къ такому совершенію и къ внесенію о томъ записи въ судовой списокъ (Ср. Böhm, das materielle und formelle Reichsgrundbuchrecht, стр. 45 и 51. Dernburg, das bürgerliche Recht, III, стр. 708).

Въ статьяхъ 58, 60, 82 и 85 крайне желательнао добавить, что указанныя въ нихъ публикаціи печатаются также и въ мѣстныхъ биржевыхъ вѣдомостяхъ, гдѣ такія существуютъ, и вывѣшиваются на мѣстной биржѣ, именно потому, что подобныя публикаціи затрагиваютъ прежде всего интересы мѣстныхъ торгово-промышленниковъ и судохозяевъ, до свѣдѣнія которыхъ содержаніе публикацій такимъ образомъ будетъ доходить и легче и вѣрнѣе, чѣмъ путемъ простого отпечатанія въ однихъ лишь правительственныхъ органахъ.

Въ статьѣ 120 послѣ словъ „и выписокъ изъ судового списка“ слѣдовало бы добавить:

„а также и за просмотръ этого списка“.

Основанія къ такому добавленію изложены уже выше въ замѣчаніи къ статьѣ 5, гдѣ указано на необходимость предоставлять судовые списки для разсмотрѣнія всѣмъ и каждому безъ ограниченія, съ установленіемъ лишь за такое разсмотрѣніе умѣренной платы, напр. въ 25 копѣекъ“.

г. О регистраціи маломѣрныхъ каботажныхъ судовъ.

Предсѣдатель Высочайше утвержденной Редакціонной Коммисіи для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи сенаторъ

И. Карницкій предложеніемъ отъ 5 Января 1904 г. за № 3 сообщилъ Рижскому Биржевому Комитету, что Государь Императоръ въ 23 день Ноября 1901 года, Высочайше повелѣтъ соизволилъ:

1) Для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи учредить Особое Совѣщаніе, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича изъ членовъ отъ Министерствъ Морского, Юстиціи, Иностранныхъ Дѣлъ и Финансовъ, а равно Высочайше учрежденной Комисіи для составленія проекта гражданскаго уложенія, съ предоставленіемъ Августѣйшему Предсѣдателю приглашать въ засѣданія, съ правомъ совѣщательнаго голоса, всѣхъ тѣхъ лицъ, мнѣнія коихъ будутъ признаны полезными для дѣла.

2) Предоставить сему Совѣщанію, по составленіи общаго плана работъ по проекту уложенія о торговомъ мореплаваніи и основныхъ его положеній, избирать изъ своей среды и представить въ установленномъ порядкѣ на Высочайшее утвержденіе кандидатовъ въ Предсѣдатели и члены Редакціонной Комисіи.

Во исполненіе сего, Совѣщаніе, въ засѣданіи 7 Марта 1902 года, избрало Редакціонную Комиссію подъ предсѣдательствомъ сенатора И. Карницкаго, на которую возложило образованіе подкомисіи для выработки постановленій по отдѣльнымъ частямъ уложенія, и утвердило программу работъ для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи.

Согласно означенной программѣ, надлежитъ, по собраніи законодательнаго матеріала, составить законопроекты по отдѣльнымъ частямъ предполагаемаго уложенія и сообщить эти законопроекты, въ печатныхъ экземплярахъ, на заключеніе тѣхъ учреждений и лицъ, мнѣнія коихъ будутъ признаны полезными для дѣла.

Вслѣдствіе сего сенаторъ Карницкій препровождаетъ при семъ журналъ засѣданія V подкомисіи названной Редакціонной Комисіи, въ коемъ изложены соображенія и окончательная редакція правилъ по вопросу о регистраціи маломѣрныхъ каботажныхъ судовъ.

Въ виду необходимости окончательнаго разсмотрѣнія проекта о регистраціи маломѣрныхъ каботажныхъ судовъ въ теченіе наступающей весны въ Особомъ Совѣщаніи, предварительно впесенія его па уваженіе въ установленномъ порядкѣ, сенаторъ Карницкій просилъ Рижскій Биржевой Комитетъ о доставленіи отзыва по настоящему вопросу не позже 15 Марта сего года въ Главное Управленіе Торговаго Мореплаванія и Портовъ (Адмиралтейская набережная 8) на имя Члена Дѣлопроизводителя Высочайше учрежденнаго Особого Совѣщанія для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи С. П. Веселаго.

Журналъ засѣданія упомянутой выше V подкомисіи отъ 24 Октября 1903 г. имѣетъ слѣдующее содержаніе:

„По открытіи засѣданія Предсѣдатель высказалъ, что согласно постановленію, изложенному въ журналѣ засѣданія 3 Октября 1902 г., на пятую Подкоммисію, между прочимъ, возложено, по полученіи отъ Штаба Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи Свода заключеній начальниковъ округовъ сей Стражи о необходимыхъ измѣненіяхъ дѣйствующихъ постановленій Устава Торговаго, имѣющихъ отношеніе къ каботажному судоходству, подвергнуть самостоятельному обсужденію вопросъ о необходимости составленія законопроекта о правилахъ при каботажныхъ перевозкахъ, собравъ необходимыя по сему предмету заключенія Биржевыхъ Комитетовъ. Нынѣ, въ виду полученія помянутаго Свода мнѣній, представлялось бы своевременнымъ: 1) рассмотреть возбужденный въ немъ вопросъ о регистраціи мелкихъ каботажныхъ судовъ и 2) засимъ перейти къ общимъ предположеніямъ о разработкѣ правилъ относительно каботажныхъ перевозокъ.

Вслѣдствіе сего, Подкоммисія обратилась къ рассмотрѣнію о томъ, насколько представляется необходимымъ, въ интересахъ торговаго мореплаванія, введеніе регистраціи судовъ, поднимающихъ менѣе 10 ластовъ и также беспалубныхъ, каковая регистрація признается желательною начальниками округовъ преимущественно съ точки зрѣнія огражденія фискальныхъ интересовъ. По удостовѣренію начальниковъ округовъ, отсутствіе учета мелкихъ каботажныхъ судовъ служитъ большимъ затрудненіемъ для надлежащаго надзора за названными судами по неводворенію ими контрабанды. Большая часть контрабанды водворяется на берегъ на небольшихъ лодкахъ, которыя принимаютъ ее въ морѣ съ большихъ судовъ или находятъ на днѣ моря въ избранныхъ контрабандистами мѣстахъ. Изъ изложеннаго ясно вытекаетъ потребность регистраціи всѣхъ безъ исключенія мелкихъ судовъ и лодокъ. Устанавливаемая регистрація должна быть санкціонирована закономъ и изложена въ опредѣленныхъ, не стѣсняющихъ мѣстныхъ жителей правилахъ, обязательныхъ для всѣхъ судохозяевъ. Въ настоящее время регистрація всѣхъ безъ исключенія судовъ практикуется только на участкѣ границы между Либавою и Полангономъ на основаніи указа Губернскаго Правленія Курляндской губерніи, отъ 16 Января 1852 года за № 367; между тѣмъ, по мнѣнію начальниковъ округовъ пограничной стражи, такая регистрація представляется желательною и на остальномъ побережьи Балтійскаго моря и на Черномъ морѣ, причемъ всѣ лодки, а равно и палубныя суда, поднимающія менѣе 10 ластовъ (за исключеніемъ судовъ, приписанныхъ къ яхтъ-клубамъ), надлежитъ подчинить регистраціи, возложивъ на мѣстныхъ командировъ отрядовъ пограничной стражи эту обязанность по отношенію маломѣрныхъ судовъ и лодокъ, имѣющихъ постоянную стоянку внѣ района таможенныхъ учрежденій и внѣ территоріи портовъ.

По обсужденіи изложеннаго выше принципиальнаго вопроса, подкоммисія пришла къ заключенію, что регистрація мелкихъ каботажныхъ судовъ желательна не только съ таможенной точки зрѣнія, но и въ цѣляхъ упорядоченія перевозочнаго промысла и мелкаго прибрежнаго плаванія, которыя, имѣя тѣсную связь съ болѣе крупными формами мореходной предпріимчивости, не должны остаться внѣ воздѣйствія узаконеній, имѣющихъ войти въ составъ будущаго уложенія о торговомъ мореплаваніи. Въ этомъ отношеніи было указано, что полное отсутствіе регламентаціи лодочнаго и рыболовнаго промысловъ, въ особенности на Черноморскомъ побережьѣ, нерѣдко ведетъ къ катастрофамъ при свозѣ пассажировъ на берегъ и затрудняетъ всякій контроль за соблюденіемъ этими судами правилъ относительно сигнальныхъ огней и другихъ требованій подлежащихъ властей.

Въ то-же время, однако, подкоммисія находила, что регистрація должна быть установлена въ такой формѣ, которая не влекла бы за собою какихъ-либо стѣсненій для судоходнаго промысла, и съ этой цѣлью признавала цѣлесообразнымъ установить такой порядокъ записи маломѣрныхъ судовъ, при коемъ отъ судохозяевъ не требовалось бы исполненія какихъ-либо формальностей, и обязанность ихъ ограничивалась бы сообщеніемъ необходимыхъ свѣдѣній о суднѣ при опросѣ ихъ лицомъ, ведущимъ регистрацію, на отвѣтственности коего и лежало бы своевременное занесеніе необходимыхъ данныхъ въ соответствующій реестръ. вмѣстѣ съ тѣмъ выяснилось, что регистрація прибрежныхъ судовъ и снабженіе ихъ номерами могли бы повести къ желаемой цѣли облегченія контроля лишь при условіи, чтобы всѣ суда, какъ находящіяся въ вѣдѣніи пограничной стражи, такъ и имѣющія постоянную стоянку въ районѣ таможенныхъ учрежденій и въ предѣлахъ портовыхъ водъ, подлежали записи. Соответственно сему, подкоммисія признала необходимымъ ввести въ проектируемыя правила указаніе о томъ, что регистрація мелкихъ судовъ прибрежнаго плаванія возлагается: въ предѣлахъ портовыхъ территорій — на портовые управленія, въ предѣлахъ же таможенныхъ районовъ въ тѣхъ портахъ, гдѣ не введены портовые управленія, — на мѣстную полицію, а внѣ района таможенныхъ учрежденій и внѣ территорій портовъ, — на пограничную стражу.

Вслѣдъ за изложенными общими предположеніями, коммисія перешла къ постатейному разсмотрѣнію проекта правилъ о регистраціи мелкихъ каботажныхъ судовъ, выработаннаго въ Штабѣ Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи.

По поводу ст. I этихъ правилъ, гласящаго, что: „учетъ торговыхъ судовъ, поднимающихъ болѣе 10 ластовъ, остается на прежнихъ основаніяхъ, по ст. 122—154 Уст. Торг. и ст.ст. 841—850 Уст. Там., и регистрація ихъ ведется таможенными учрежденіями или мѣстными портовыми управленіями, послѣдними, какъ спеціальными

учреждениями, вѣдающими корабельное дѣло“, — подкоммисія признала, что постановленіе это, какъ не заключающее въ себѣ чего-либо новаго, а лишь подтверждающее существующій порядокъ веденія списковъ для судовъ свыше 10 ластовъ чистой вмѣстимости, могло бы быть исключено изъ настоящихъ правилъ регистраціи маломѣрныхъ судовъ.

Засимъ, подкоммисія обратилась къ ст. 2 слѣдующаго содержанія: „Всѣ безъ исключенія лодки, а равно и палубныя суда, поднимающія менѣе 10 ластовъ (за исключеніемъ судовъ, приписанныхъ къ яхт-клубамъ), надлежитъ подчинить регистраціи, возложивъ на мѣстныхъ командировъ отрядовъ пограничной стражи эту обязанность по отношенію маломѣрныхъ судовъ и лодокъ, имѣющихъ постоянную стоянку внѣ района таможенныхъ учреждений и внѣ территорій портовъ“. Въ эту статью подкоммисія признала правильнымъ ввести указаніе о регистраціи судовъ также и въ районѣ портовыхъ водъ и таможенныхъ территорій.

Далѣе, подкоммисія перешла къ обсужденію ст. 3, слѣдующаго содержанія: „Хозяинъ всякаго такого маломѣрнаго судна долженъ обращаться къ командиру мѣстнаго отряда, въ районѣ котораго судно будетъ имѣть постоянное пребываніе, съ словесной просьбой о внесеніи его судна или лодки въ судовую отрядную книгу; при этомъ судовладѣлецъ долженъ представить: а) удостовѣреніе волостного правленія или мѣстной полиціи о принадлежности ему судна или же лодки, а въ отношеніи палубныхъ судовъ — еще удостовѣреніе таможеннаго (или портоваго) учрежденія объ ихъ измѣреніи.

Примѣчаніе. Объ измѣреніи судна на мѣстѣ судохозяинъ имѣетъ право просить ближайшее портовое или таможенное начальство, съ отнесеніемъ вызываемаго симъ расхода на его счетъ“.

Приведенною статьей устанавливались бы, по мнѣнію подкоммисіи, весьма обременительныя формальности, выполненіе коихъ ложилось бы тяжелымъ бременемъ на мелкихъ прибрежныхъ судовладѣльцевъ, большею частью, изъ крестьянъ. Болѣе цѣлесообразнымъ, по мнѣнію подкоммисіи, представлялся бы такой порядокъ регистраціи, при коемъ запись судовъ производилась бы путемъ опроса мѣстныхъ судовладѣльцевъ при объѣздахъ побережья офицеромъ пограничной стражи, или при обходахъ портовой территоріи чинами портоваго управленія или полиціи, причемъ на обязанности и отвѣтственности судовладѣльцевъ лежало бы сообщеніе правильныхъ и точныхъ свѣдѣній о принадлежащихъ имъ судахъ. Въ частности, по поводу предположенія объ измѣреніи маломѣрныхъ палубныхъ судовъ при ихъ регистраціи, подкоммисія находила, что такое требованіе, во-первыхъ, весьма усложнило бы порядокъ регистраціи, во-вторыхъ, возложило бы непосильную работу на таможи и портовые управленія и, наконецъ, едва ли въ достаточной мѣрѣ оправдывается необходимостью.

Определение предельных норм нагрузки и предельного числа принимаемых пассажиров на перевозочных судах весьма важно для обеспечения безопасности пассажиров, но такая нормировка в предѣлах портовых водъ, гдѣ она наиболѣе существенна, и безъ того возможна распоряженіемъ начальника порта, на коего, въ силу положенія 12 іюня 1901 года о мѣстномъ управленіи приморскими торговыми портами, возложено наблюденіе за правильностью перевозочнаго и другихъ промысловъ въ предѣлахъ порта. Засимъ, что касается опасенія, что, при отсутствіи измѣренія, иодъ видомъ маломѣрныхъ судовъ могутъ скрываться суда, въ дѣйствительности поднимающія бодѣ 10 ластовъ, то подкоммисія приняла во вниманіе, что такіе случаи, представляя собою нарушеніе ст. 124 Уст. Торг., возможны и нынѣ, но пресѣченіе такихъ злоупотребленій едва ли требуетъ введенія стѣснительной формальности для всѣхъ маломѣрныхъ судовъ и скорѣе зависитъ отъ бдительности пограничной стражи, которой и могли бы быть преподаны къ руководству упрощенныя правила для опредѣленія въ сомнительныхъ случаяхъ истинной грузоподъемности палубныхъ маломѣрныхъ судовъ.

Засимъ подкоммисія обратилась къ разсмотрѣнію ст. 4, слѣдующаго содержанія: „у палубныхъ маломѣрныхъ судовъ должны быть слѣдующія надписи: на кормѣ, бѣлыми буквами (высотой не менѣе 6 дюймовъ) на темпомъ фонѣ, — названіе судна; а на носу съ обѣихъ сторонъ инициалы отряда, къ которому оно приписано, и номеръ судового билета, замѣняющаго паспортъ. На лодкахъ же только въ носовой части проставляются номера билета и инициалы отряда.“

Признавая въ общемъ цѣлесообразность указанныхъ помѣтокъ, подкоммисія находила, однако, необходимымъ дополнить эту статью указаніемъ, что въ случаѣ стоянки судна въ порту или таможенной территоріи, проставляются соответственные инициалы портоваго управленія или таможни. вмѣстѣ съ тѣмъ, по мнѣнію подкоммисіи надлежало бы постановить, что надписи дѣлаются распоряженіемъ и за счетъ даннаго портоваго или полицейскаго управленія, или пограничной стражи, па отвѣтственности же судовладѣльца лежитъ лишь наблюденіе за сохранностью этихъ надписей.

Далѣе, по поводу статьи 5 проектируемыхъ правилъ, согласно коей „владѣльцы судовъ и лодокъ обязаны о гибели своего судна, продажѣ его или прекращеніи плаванія по ветхости, извѣщать ведущихъ регистрацію чиновъ въ мѣсячный срокъ, съ возвращеніемъ выданныхъ судовыхъ билетовъ“, въ подкоммисіи возникъ вопросъ, не представляется ли подобное требованіе стѣснительнымъ, въ виду возможности продажи или гибели судна на значительномъ разстояніи отъ приписнаго участка. Однако, съ другой стороны принято было во вниманіе, что въ исполненіи указаннаго требованія значительно заинтересованы и сами владѣльцы, такъ какъ лишь своевременнымъ

заявленіємъ о продажѣ судна прежній его владѣлецъ можетъ освободить себя отъ всякихъ подозрѣній и непріятностей, которымъ онъ могъ бы подвергнуться въ случаѣ совершенія злоупотребленій его преемникомъ при помощи проданнаго судна. Находя проектированное правило также желательнымъ въ интересахъ точной регистраціи маломѣрныхъ судовъ, подкомиссія предлагала означенное постановленіе сохранить.

Наконецъ, статьи 6 и 7 правилъ о томъ, что нумерація и наложеніе надписей производится на счетъ судовладѣльцевъ, и что для регистраціи судовъ устанавливаются въ отрядахъ особыя отрядныя судовыя книги, подкомиссія признала цѣлесообразнымъ исключить.

На основаніи всѣхъ приведенныхъ сужденій, подкомиссія остановилась на слѣдующей редакціи правилъ о регистраціи маломѣрныхъ каботажныхъ судовъ :

1) Всѣ безъ исключенія лодки, а равно и палубныя суда, поднимающія менѣе 10 ластовъ (за исключеніемъ судовъ, приписанныхъ къ яхтъ-клубамъ) подлежатъ регистраціи, причемъ по отношенію маломѣрныхъ судовъ и лодокъ, имѣющихъ постоянную стоянку въ предѣлахъ портовыхъ водъ или таможенныхъ территорій обязанность регистраціи возлагается на мѣстное портовое управленіе, а гдѣ его нѣтъ — на общую полицію, въ отношеніи же лодокъ, имѣющихъ постоянную стоянку внѣ указанныхъ выше предѣловъ, обязанность регистраціи лежитъ на офицерахъ мѣстныхъ отрядовъ пограничной стражи.

2) Регистрація маломѣрныхъ судовъ производится путемъ опроса судовладѣльцевъ ведущими регистрацію чинами (ст. 1) при обходѣ побережья и занесенія въ особую судовую книгу названія и рода судна, имени владѣльца и номера судна, который затѣмъ обозначается краскою на суднѣ и прописывается въ судовомъ билетѣ, замѣняющемъ его паспортъ.

3) Ведущіе регистрацію чины (ст. 1) при записи судовъ дѣлаютъ на нихъ слѣдующія надписи: у палубныхъ маломѣрныхъ судовъ на кормѣ — бѣлыми буквами (высотой не менѣе 6 дюймовъ) на темномъ фонѣ — названіе судна, а на носу съ обѣихъ сторонъ инициалы отряда, портового управленія или таможи, къ району коихъ оно приписано, и номеръ судового билета, замѣняющаго паспортъ. На лодкахъ же только въ носовой части проставляются номера билета и инициалы отряда, портоваго управленія или таможи.

4) Судохозяева обязаны поддерживать въ сохранности всѣ помянутыя выше надписи. Названіе же судна можетъ быть перемѣнено только при переходѣ его къ другому владѣльцу, а номеръ только при переходѣ въ другой приписной участокъ.

5) Владѣльцы судовъ и лодокъ обязаны о гибели своего судна, продажѣ его или прекращеніи плаванія по ветхости, извѣщать ведущихъ регистрацію чиновъ въ мѣсячный срокъ, съ возвращеніемъ выданныхъ судовыхъ билетовъ.

Засимъ, подкомисія перешла къ разсмотрѣнiю второго возбужденнаго Штабомъ Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи вопроса, объ измѣненiи правилъ надзора за приходомъ и отходомъ судовъ въ каботажѣ, поскольку этотъ надзоръ лежитъ на обязанности пограничной стражи. По сему предмету подкомисія приняла во вниманiе, что рѣшенiе возбужденнаго вопроса составляетъ лишь часть общей задачи, принятой на себя подкомиссiею въ силу журнальнаго постановленiя 30 октября 1902 г., — и заключающейся въ выработкѣ новыхъ правилъ о перевозкахъ въ каботажѣ, въ виду чего представлялось бы болѣе правильнымъ вернуться къ сему частному вопросу по установленiи общихъ правилъ для каботажныхъ перевозокъ. Въ этомъ отношенiи принято было во вниманiе, что столь важный вопросъ, какъ правила для плаванiя судовъ въ каботажѣ, по существу своему требуетъ уиорядоченiя путемъ изданiя точныхъ правилъ въ законодательномъ порядкѣ. Между тѣмъ, эта сфера мореходнаго промысла до сего времени почти полностью регулировалась утвержденными Министромъ Финансовъ 23 Апрѣля 1865 года правилами съ позднѣйшими къ нимъ добавленiями, изданными въ административномъ порядкѣ. Въ настоящее время представляется настоятельная необходимость восполнить указанный пробѣлъ нашего законодательства, причемъ соотвѣтственный законопроектъ, въ виду тѣсной его связи съ развитiемъ торговаго мореплаванiя, съ одной стороны, и съ дѣятельностью таможеннаго вѣдомства, съ другой, могъ бы получить силу закона единственно путемъ внесенiя его на законодательное утвержденiе по соглашенiю Министерства Финансовъ и Главнаго Управленiя Торговаго Мореплаванiя и Портовъ. Что же касается инициативы разработки первоначальныхъ предположенiй по сему предмету, то, въ виду заинтересованности судоходства въ скорѣйшемъ облегченiи каботажныхъ правилъ, такой починъ относится вполнѣ къ компетенцiи В ы с о ч а й ш е учрежденнаго особаго Совѣщанiя для составленiя проекта уложенiя о торговомъ мореплаванiи. Находя посему желательнымъ приступить нынѣ же къ разработкѣ правилъ касательно каботажныхъ перевозокъ, подкомисія признала необходимымъ имѣть прежде всего въ виду установившуюся практику въ этомъ дѣлѣ, и съ указанной цѣлью получить изъ Министерства Финансовъ полный текстъ дѣйствующихъ нынѣ каботажныхъ правилъ со всѣми послѣдовавшими въ развитiе ихъ циркулярами по таможенному вѣдомству“.

По тщательномъ разсмотрѣнiи предстоящаго журнала делегацiею по общимъ вопросамъ судоходства, Рижскiй Биржевой Комитетъ, согласно заключенiю означенной делегацiи, отношенiемъ отъ 17 Февраля 1904 г. за № 195, сообщилъ Члепу-Дѣлопроизводителю В ы с о ч а й ш е утвержденнаго Особаго Совѣщанiя для составленiя проекта уложенiя о торговомъ мореплаванiи С. П. Веселаго, что препровожденный ему, Биржевому Комитету, проектъ о регистрацiи маломѣрныхъ каботажныхъ судовъ не подастъ повода къ какимъ либо возраженiямъ.

д. Обь учрежденіи Балтійскаго Общества
взаимнаго морского страхованія.

Препровождая при предложеніи отъ 24 Января 1904 г. за № 1015 проектъ устава учреждаемаго Балтійскаго Общества взаимнаго морского страхованія, г-нъ Лифляндскій Губернаторъ просилъ Рижскій Биржевой Комитетъ о доставленіи своего заключенія по настоящему проекту.

Согласно отзыву своей делегации по общимъ вопросамъ судоходства Биржевой Комитетъ представилъ г-ну Лифляндскому Губернатору 24 Февраля 1904 г. за № 229 слѣдующее заключеніе:

„Вслѣдствіе предложенія отъ 24 Января с. г. за № 1015 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить Вашему Превосходительству слѣдующія соображенія по вопросу объ образованіи общества взаимнаго морского страхованія на основаніяхъ изложенныхъ въ проектѣ устава.

Раньше всего слѣдуетъ установить, что владѣльцы деревянныхъ парусныхъ судовъ, состоящихъ по классификаціи въ I классѣ имѣютъ возможность страховать свои суда въ существующемъ уже взаимномъ страхованіи, въ нѣкоторыхъ русскихъ акціонерныхъ страховыхъ компаніяхъ и наконецъ за границу. Довольно значительное число судовъ застраховано нынѣ въ русскомъ обществѣ „Саламандра“; еще болѣе значительное за границу, а извѣстное число также въ вышеупомянутомъ взаимномъ страхованіи (руководитель дѣла шкиперъ Шноре). Не смотря на то, что означенное взаимное страховое предпріятіе существуетъ здѣсь уже лѣтъ 8—9 и что преміи не особенно низкія, предпріятіе однако не процвѣтаетъ. На сколько извѣстно, оно не всегда имѣетъ возможность удовлетворить безспорныя требованія лицъ иотерпѣвшихъ, такъ что часто они долго должны ждать, пока въ кассѣ набирается для этого достаточно денегъ изъ срочныхъ поступленій страхователей.

Обращаясь затѣмъ къ вопросу о желательности или нежелательности возникновенія новаго общества взаимнаго морского страхованія на изложенныхъ въ проектѣ устава основаніяхъ можно замѣтить, что это новое предпріятіе едва ли предоставитъ страхователямъ большую обеспеченность и болѣе выгодныя условія страхованія, чѣмъ существующія общества.

Какъ извѣстно владѣльцами парусныхъ судовъ въ Лифляндской, Курляндской и Эстляндской губерніяхъ состоятъ почти исключительно мѣстные крестьяне-землевладѣльцы, которые въ большинствѣ случаевъ не располагаютъ свободными денежными средствами, а потому должны большія суммы осмотрщикамъ классификаціонныхъ конторъ, канатчикамъ, маклерамъ и другимъ лицамъ, каковыя долги лежатъ на самомъ суднѣ.

Какъ усматривается изъ проекта устава новое предпріятіе какимъ-либо собственнымъ основнымъ капиталомъ не обладаетъ, а этотъ основной капиталъ долженъ образоваться изъ уплачиваемыхъ страховых премій, каковыя преміи къ тому же будутъ вноситься не за годъ, а лишь за четверть года впередъ. Для образованія же оборотныхъ средствъ на первое время дѣйствій и покрытія тѣхъ расходовъ по удовлетворенію страхователей, кои превосходятъ сумму внесенныхъ въ данномъ году премій, правленію общества, какъ усматривается изъ § 4 проекта устава, будетъ предоставлено заключать отъ имени общества займы. Не говоря уже о томъ, что дѣятельность общества необладающаго ни основнымъ ни оборотнымъ капиталомъ, едва ли можетъ вызвать большія надежды, слѣдуетъ полагать, что самое заключеніе займовъ, при отсутствіи обезпеченности этихъ займовъ, будетъ для общества довольно затруднительно. Равнымъ образомъ казалось бы, что предполагаемая раскладка потерь общества отъ страховки и принятыхъ другихъ обязательствъ между всѣми членами общества, на первыхъ же порахъ можетъ повести къ продажѣ судовъ и остального имущества самихъ страхователей. Что годовыхъ взносовъ страхователей не будетъ хватать для покрытія убытковъ и остальныхъ расходовъ по веденію дѣла весьма возможно, ибо не смотря на то, что въ теченіе послѣднихъ 10 лѣтъ наше мѣстное судоходство не испытало особыхъ несчастій, вышеупомянутое взаимное общество страхованія не только не нажило капитала, но не удовлетворило даже законныхъ требованій, предъявленныхъ къ нему страхователями. Результаты страховки деревянныхъ судовъ были и за границей какъ для акціонерныхъ, такъ и для обществъ взаимнаго страхованія по сіе время довольно не утѣшительные, такъ что многія общества прекратили свои дѣла.“

31. Березинская система и верхняя Двина.

а. Березинская система.

На подлежащій запросъ Управленіе Виленскаго Округа Путей Сообщенія сообщило Биржевому Комитету, что по улучшенію верхней части рѣки Двины и Березинской системы въ теченіе 1904 года произведены и предполагаются къ производству въ 1905 году слѣдующія работы, а именно :

І. Произведено въ 1904 году :

1) Укрѣпленіе лѣваго берега р. Уллы въ сел. Коптевичи, на протяженіи 240 п. с. фашиною кладкою съ каменной наброской у подошвы откоса.

2) Перестройка шлюза № V съ откосною камерою и съ удлиненіемъ ея какъ и въ другихъ шлюзахъ Березинской системы до 25 саж.

3) Перестройка въ подводныхъ частяхъ водоспуска, находящагося въ лѣвой дамбѣ Перваго Лепельскаго канала.

4) Перестройка въ надводныхъ частяхъ Ульской водоудержательной плотины.

5) Устройство причальныхъ деревянныхъ столбовъ по берегамъ р. Западной Двины у г. Двинска, взамѣнъ старыхъ столбовъ приходившихъ въ совершенную негодность.

6) Производство землечерпательныхъ работъ на р. р. Западной Двинѣ и Сергучѣ.

7) Производство карчеподъемныхъ работъ на верхней части р. Березины между м. Березино и Сергучевскимъ каналомъ.

Предположено къ производству въ 1905 году:

1) Укрѣпленіе праваго берега рѣки Западной-Двины противъ Богоявленскаго Монастыря въ г. Полоцкѣ.

2) Перестройка подъемнаго моста черезъ Соединительный каналъ.

3) Перестройка береговыхъ устоевъ моста, съ замѣною заново полового настила и перилъ, на I-мъ Лепельскомъ каналѣ.

4) Перестройка верхнихъ полотень воротъ, съ цѣвочными рейками вмѣсто вагъ у плотины № V на Соединительномъ каналѣ.

5) Производство землечерпательныхъ работъ на рѣкахъ Западной Двинѣ и Сергучѣ.

6) Производство карчеподъемныхъ работъ на рѣкѣ Березинѣ.

б. Верхняя Двина.

Согласно сообщенію Управленія Виленскаго Округа Путей Сообщенія въ Вильнѣ назначенъ былъ съ 12 по 19 Января 1904 г. судоходный съѣздъ для обсужденія различныхъ вопросовъ, касавшихся рѣчного судоходства и сплава плотовъ. Биржевой Комитетъ избралъ своими представителями инженера А. Пабстъ и канд. правъ С. Реше, который явился одновременно и представителемъ г. Риги.

На Съѣздѣ была прочтена записка Биржевого Комитета (см. 1904 г. стр. 199 Рижскаго Торговаго Архива) о выправительныхъ работахъ на р. Двинѣ и рѣшено: признать желанія Биржевого Комитета основательными и высказаться за ассигнованіе суммъ, необходимыхъ для улучшенія верхней части Двины.

Докладъ инженера Пабстъ объ обсужденіяхъ на Съѣздѣ, поскольку они касались Двины и ея притоковъ и Курляндской Аа, гласить такъ:

„Въ числѣ предложеній, внесенныхъ въ засѣданіе перваго дня, значеніе для Рижской лѣсной торговли имѣлъ докладъ Начальника 6-ой дистанціи Алексѣева о затрудненіяхъ, которыя сплавъ плотовъ встрѣчаетъ на водныхъ путяхъ Лифляндской и Курляндской губерній. вслѣдствіе плотинъ, устроенныхъ для рыболовства и другихъ запрудъ,

при чемъ особенно указывалось на условія сплава плотовъ на рѣкѣ Евствѣ и на Лубанскомъ озерѣ. Предложеніе распространить законъ отъ 13 Іюня 1890 г. на Прибалтійскія губерніи въ полномъ размѣрѣ и безъ исключеній не было принято, послѣ того какъ инженеръ Шистовскій и бывший Гольдингенскій городской голова Адольфи доказали, что не только можно вполне довольствоваться мѣстнымъ правомъ, но что оно даже идетъ далѣе чѣмъ государственный законъ. За то рѣшено ходатайствовать о томъ, чтобы р. Евствѣ и Лубанское озеро, также какъ важнѣйшіе притоки послѣдняго, были подчинены Министерству Путей Сообщенія.

На второй день Начальникъ 7 дистанціи Ивановъ докладывалъ о затрудненіяхъ для сплава плотовъ и судоходства у плавающихъ мостовъ черезъ р. Аа. Послѣ указанія представителемъ Министерства Путей Сообщенія, Проценко, на то, что Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ уже обсуждается законопроектъ, такъ назыв. дорожный уставъ, каковой законъ создастъ значительныя облегченія для водныхъ сношеній по отношенію къ мостамъ, Совѣщаніе рѣшило прежде всего ходатайствовать о перестройкѣ моста у Бауска, о томъ, чтобы плавающий мостъ въ Митавѣ чаще разводился и объ уменьшеніи таксы за разведеніе моста въ г. Шлокѣ.

Лѣсоторговецъ Вейнбергъ доложилъ о затрудненіяхъ, встречаемыхъ сплавомъ плотовъ у двухъ мельницъ на р. Мемелѣ и у парома на р. Аа, ниже Бауска. Съѣздъ рѣшилъ постараться объ устраненіи обоихъ затрудненій.

Выраженныя лѣсоторговцемъ Гутманомъ желанія относительно улучшенія Курляндской Аа и ея притоковъ признаны основательными. Другіе поднятые относительно этой рѣки вопросы имѣютъ быть рѣшены первоначально на собраніи, созываемомъ на 16 Февраля 1904 года въ Митавѣ.

Интересный докладъ былъ сдѣланъ княземъ А. Ливенъ (Мезотенъ) о выправленіи для судоходства р. Аа между Баускомъ и Митавой и объ условіяхъ судоходства на р. Аа между Митавой и Рижскимъ портомъ, причемъ Съѣзду былъ предложенъ вполне выработанный и уже утвержденный Министромъ проектъ. По поводу этого проекта было сдѣлано нѣкоторыми лѣсоторговцами только то замѣчаніе, что необходимо было бы продолжить рѣчныя сооруженія нѣсколько выше Бауска, то есть на нѣсколько верстъ дальше вверхъ по рѣкѣ, чѣмъ предположено въ проектѣ. Съѣздъ высказался за желательность осуществленія проекта и выразилъ князю свою благодарность за работу взяту имъ на себя въ интересахъ общественнаго воднаго пути.

16 Января мною была прочтена записка Биржевого Комитета относительно улучшенія судоходства и сплава плотовъ на Двинѣ и въ системѣ Березинскаго канала. Г. Реше, въ качествѣ представителя г. Риги, поддержалъ проектъ Биржевого Комитета: приступить къ

выправленію р. Двины, для какового уже болѣе 12 лѣтъ тому назадъ сдѣланы проекты подготовительныхъ работъ, не дожидаясь рѣшенія относительно годнаго для морскихъ судовъ воднаго пути по Двинѣ и Днѣпру, и указалъ на конкуренцію со стороны Америки, которая сдѣлалась столь чувствительной для Россіи, лишь вслѣдствіе необычайнаго развитія путей сообщенія, и въ особенности дешевизны перевоза грузовъ. Представители Министерства Путей Сообщенія, Проценко и инженеръ Левандовскій также высказались за принятіе предложенія Биржевого Комитета. Съѣздъ постановилъ ходатайствовать передъ Министромъ о назначеніи потребныхъ денежныхъ средствъ.

Никакихъ другихъ обсужденій затѣмъ не происходило.“

32. Соединеніе рѣки Лифляндской Аа съ Западной Двиной.

Относительно канала Двина—Аа оказалось возможнымъ получить лишь данныя касательно пользованія имъ. Въ истекшемъ году по каналу сплавлено :

	штукъ
Брусевъ и мурлатъ	25,256
Балокъ	113,235
Ботмачтъ	4,165
Вершинъ	183
Шлиперовъ	235,381
Болгаръ (полукруглыхъ шлиперовъ) . .	4,077
Питпропсовъ	2,455
Досокъ	7,973
Оспновыхъ чурбановъ	6,327
Жердей	373

и 385 пленицъ питпропсовъ.

Сплавъ лѣса начался 10 Апрѣля и кончился 13 Августа; онъ былъ, что касается въ особенности крупнаго лѣса, выдающе оживленнымъ.

III. Страхованіе.

33. Страхованіе состава рабочихъ Рижскаго Биржевого Комитета отъ несчастныхъ случаевъ.

За страхованіе рабочихъ Биржевого Комитета Рижскому обществу взаимнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ были уплачены въ 1904 г. нижеслѣдующія преміи :

за рабочихъ на землечерпательницахъ по ставкѣ въ	20 ⁰ / ₀₀	983 р. 10 к.
” ” ” парходахъ ” ” ”	15 ⁰ / ₀₀	309 ” 91 ”
” ” при ремонтѣ морск. дамбъ ” ” ”	15 ⁰ / ₀₀	74 ” 55 ”
” ” на плавучемъ докѣ ” ” ”	15 ⁰ / ₀₀	75 ” 74 ”
Итого .		1443 р. 30 к.

На приведенныхъ службахъ зарегистрировано въ отчетномъ году всего 6 несчастныхъ случаевъ, изъ коихъ 3 приходятся на землечерпательницы и 3 на пароходы.

По предложенію делегации по завѣдыванію портовыми постройками и землечерпательницами кромѣ сего страховались Биржевымъ Комитетомъ отъ несчастныхъ случаевъ на общихъ съ прочими рабочими его основаніяхъ по ставкѣ въ 20 руб. за тысячу рублей и всѣ рабочіе Комитета, занятые при постройкѣ желѣзнодорожной гавани, а равно и работавшіе тамъ арестанты, послѣдніе по ставкѣ въ 14 руб. за 1000 рублей.

По этому страхованію обществу было уплачено въ 1904 г.:

премій по ставкѣ въ 20 ⁰ / ₀₀ . . .	951 р. 27 коп.
„ „ „ „ 14 ⁰ / ₀₀ . . .	46 „ 91 „
Итого . . .	<u>998 р. 18 коп.</u>

Среди рабочихъ экспортной гавани отмѣчено въ минувшемъ году всего 20 несчастныхъ случаевъ.

34. Страхование пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Комитета отъ огня и взрывовъ паровыхъ котловъ.

На основаніи постановленія общаго собранія Рижскаго биржевого купечества отъ 1 Марта 1902 г. пароходы и землечерпательницы Биржевого Комитета приняты имѣ, по истеченіи срока подлежащихъ страховыхъ полисовъ, на самострахованіе отъ огня и взрыва паровыхъ котловъ.

Въ теченіи отчетнаго года на страхъ Комитета такимъ образомъ находились :

Пароходъ „Симсонъ“	по оцѣнкѣ въ	35,000 руб.
„ „Геркулесъ“	„ „ „	60,000 „
„ „Цандеръ“	„ „ „	37,000 „
„ „Р. Керковіусъ“	„ „ „	37,000 „
„ „Гернмаркъ“	„ „ „	35,000 „
„ „Планета“	„ „ „	10,000 „
„ „Комета“	„ „ „	3,000 „
Землечерпательница „Мюльграбенъ“	„ „ „	78,000 „
„ „Рига“	„ „ „	325,000 „
Рефулеръ I	„ „ „	60,000 „
Рефулеръ II	„ „ „	40,000 „

Всего по оцѣнкѣ въ 720,000 руб.

Запасный капитал самострахованія составлялъ къ	
31 Декабря 1903 г.	8,625 р. 43 коп.
Капиталь этотъ, со включеніемъ процентовъ, въ	
отчетномъ году увеличился на	6,444 „ 99 „
Итого	<u>15,070 р. 42 коп.</u>

Въ измѣненіе постановленія общаго собранія Рижскаго биржевого купечества отъ 1 Марта 1902 г. и во исполненіе предложенія делегации по завѣдыванію землечерпательными, Рефулеръ III, служащій мастерскою, былъ застрахованъ въ одномъ изъ мѣстныхъ агентствъ одного изъ російскихъ страховыхъ обществъ по оцѣнкѣ въ 24,000 руб., за что въ 1904 г. была уплачена премія въ размѣрѣ 183 рублей.

35. Страхование парохода „Геркулеса“ отъ аварій на морѣ.

Съ 1888 г. пароходъ „Геркулесъ“ застрахованъ у частныхъ страхователей въ Копенгагенѣ отъ аварій на морѣ. Стоимость судна опредѣлена въ 100,000 кронъ. Въ 1902 г. за страхование его было уплачено 331 р. 36 коп.

IV. Телеграфная часть.

36 Риги-Больдерааскій телеграфъ.

Станціи Риги-Больдерааскаго телеграфа передали въ отчетномъ году:

I. Безплатныхъ телеграммъ :	
1) О входящихъ судахъ	2,080
2) О выходящихъ „	2,050
3) Различныхъ телеграммъ за счетъ Биржевого	
Комитета	1,909
	<u>6,039</u>
II. Оплаченныхъ телеграммъ	7,195
	<u>Всего 13,234</u>

Если сравнить дѣятельность телеграфа за 1903 и 1904 г. то оказывается :

	Безплатн. деп.	Оплач. деп.	Всего
въ 1903 г.	6,131	7,443	13,574
„ 1904 г.	6,039	7,195	13,233

Какъ уже въ предъидущемъ году указывалось на то, что число частныхъ телеграммъ за послѣдніе годы, вслѣдствіе проведенія телеграфныхъ сообщеній между Ригой и Больдераа значительно уменьшилось, такъ и въ отчетномъ число это продолжало уменьшаться,

что побудило арендатора телеграфа обратиться къ Биржевому Комитету съ просьбой освободить его отъ условленной по контракту платы въ 630 руб.

Принимая во вниманіе, что доходы арендатора Ригго-Больдерааскаго телеграфа сравнительно съ прежними годами дѣйствительно уменьшились почти на треть, Биржевой Комитетъ, согласно предложенію делегаціи по завѣдыванію телеграфной частью, рѣшилъ уменьшить условленную до сихъ поръ плату въ общей сложности въ 630 руб. на 530 руб. и будущее время возложить на арендатора уплату лишь 100 руб. въ годъ за производимый инженеромъ Флейшеромъ контроль; остальные же условія контракта, въ особенности относительно обязанности арендатора содержать въ исправности линію и приборы, оставить въ силѣ.

Сдѣланное затѣмъ 14 Декабря 1904 г. добавленіе II къ арендному контракту гласитъ:

„Между Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ и г. Михаиломъ Трентше въ измѣненіе примѣчанія къ § 2 и § 6 контракта отъ 22 Декабря 1890 г., также какъ въ отмѣну добавленія къ названному контракту отъ 1 Октября 1901 г. относительно дѣятельности Ригго-Больдерааскаго телеграфа, состоялось слѣдующее соглашеніе:

1) Примѣчаніе къ § 2 контракта отъ 22 Декабря 1894 г. и добавленіе отъ 1 Октября 1901 г. считать уничтоженными, такимъ образомъ г. Трентше не имѣетъ, начиная съ 1 Января 1900 г., платить наемной платы за помѣщеніе телеграфнаго бюро ни въ биржевомъ домѣ, ни въ Больдераа.

2) условленная § 6 контракта плата въ 200 руб. за контроль и другіе расходы также уменьшена съ 1 Января 1904 г. на 100 руб.

Остальные условія контракта отъ 22 Декабря 1890 г. остаются безъ измѣненія въ силѣ“.

Въ Декабрѣ 1902 г. Биржевой Комитетъ получилъ отъ своего Петербургскаго агента извѣстіе, что со стороны Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ сдѣланы подготовительные шаги къ закрытію Ригго-Больдерааскаго телеграфа, каковое обстоятельство побудило Биржевой Комитетъ энергически вступить за сохраненіе своего телеграфа, существующаго болѣе 50 лѣтъ на пользу торговли и судоходства.

Благодаря многократнымъ стараніямъ его Петербургскаго агента, Биржевому Комитету наконецъ удалось добиться сохраненія вызваннаго имъ къ жизни помянутаго учрежденія, перваго электро-магнитнаго телеграфа въ Россіи; на подачной по поводу сего запискѣ г. Товарищъ Министра положилъ резолюцію оставить Ригго-Больдерааскій частный телеграфъ въ его прежнемъ устройствѣ на ирѣвнихъ основаніяхъ.

37. Телеграфное Отдѣленіе въ Биржѣ.

На биржевомъ собраніи 30 января 1904 г. разнесся слухъ, что будто-бы предполагается прекратить передачу телеграммъ по аппарату изъ Биржевого Телеграфнаго Отдѣленія въ Центральную Телеграфную Контору.

Встревоженный означеннымъ извѣстіемъ, Рижскій Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 30 января 1904 г. за № 134 обратился къ Начальнику Рижскаго Почтово-Телеграфнаго Округа съ покорнѣйшею просьбою, отмѣнить означенное распоряженіе, если бы дѣйствительно такое послѣдовало, при чемъ Биржевой Комитетъ основывался на слѣдующихъ соображеніяхъ.

„Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ надѣяться, что Ваше Превосходительство признаете основательность просьбы Биржевого Комитета, если имѣть въ виду что телеграфное отдѣленіе на Рижской биржѣ открыто въ интересахъ Рижской торговли, пользуется бесплатнымъ помѣщеніемъ съ отопленіемъ и освѣщеніемъ на счетъ купечества, даетъ весьма значительный, все возрастающій доходъ почтово-телеграфному вѣдомству и стало къ тому-же, съ момента перевода центральной станціи изъ центра города въ сравнительно отдаленную часть (Петербургскій форштадтъ) единственной станціей въ самомъ городѣ. При такихъ обстоятельствахъ лишать единственное телеграфное отдѣленіе, расположенное въ центрѣ города и къ тому же въ биржѣ, своего аппарата, является, по мнѣнію Биржевого Комитета совершенно невозможнымъ.

Къ тому же Биржевой Комитетъ не можетъ не упомянуть, что по поводу представленной Вамъ въ свое время просьбы объ ускореніи доставки депешъ изъ Биржевого Телеграфнаго Отдѣленія, Вашему Превосходительству 7 февраля м. г. за № 4018 угодно было увѣдомить Биржевой Комитетъ, что Вами командированъ второй пріемщикъ на время наибольшаго наплыва корреспонденціи съ 11 до 3 часовъ п увеличено число разсыльныхъ и что „принимая во вниманіе что въ то же время передача телеграммъ по аппарату не будетъ прекращаться“, Ваше Превосходительство полагаете, что упомянутыя мѣры значительнымъ образомъ ускорять доставку депешъ.“

Хотя по сему предмету отвѣта не получено, но всетаки упомянутое выше отношеніе достигло своей цѣли, такъ какъ до заключенія настоящаго отчета способъ передачи депешъ изъ Биржевого Телеграфнаго Отдѣленія въ Центральную Телеграфную Контору оставленъ безъ измѣненія по прежнему.

38. Торгово-Телеграфное агентство (въ настоящее время С.-Петербургское телеграфное агентство).

Контрактное отношеніе къ Торгово-Телеграфному агентству, переименованному осенью 1904 г. въ „С.-Петербургское Телеграфное

агентство“, не подало въ истекшемъ году повода ни къ какимъ переговорамъ. Нѣкоторыя задержки по доставленію поступающаго матеріала произошли вслѣдствіе внезапной серьезной болѣзни Начальника Рижскаго Отдѣленія агентства въ февралѣ мѣсяцѣ, при чемъ въ виду слишкомъ малочисленнаго персонала агентства, дешифрированіе, переводъ и повтореніе телеграммъ въ нѣсколькихъ экземплярахъ задерживались. Для обезпеченія своевременнаго полученія биржей телеграммъ, Биржевой Комитетъ привлекъ временно къ исполненію названныхъ обязанностей какъ имѣющіяся въ его распоряженіи, такъ и ^{не}стороннія силы, пока черезъ 5—6 дней Петербургскій контроль не прислалъ новаго начальника для Рижскаго отдѣленія. Съ тѣхъ поръ персоналъ этого отдѣленія на-столько увеличенъ, что подобныхъ неустойствъ въ будущемъ опасаться нечего. Съ искреннимъ сожалѣніемъ Биржевой Комитетъ отнесся къ оставленію должности прежнимъ начальникомъ отдѣленія, коллежскимъ совѣтникомъ Кокъ, который организовалъ здѣшнее отдѣленіе при трудныхъ обстоятельствахъ.

Доставляемый Рижской Биржѣ матеріалъ коммерческихъ телеграммъ въ теченіи года еще пополненъ и можетъ удовлетворять количествомъ всѣмъ требованіямъ. И по качеству матеріалъ можно въ общемъ назвать удовлетворительнымъ, хотя подъ часъ и являлся поводъ къ жалобамъ и протестамъ, которыя однако сравнительно скоро удовлетворялись. За увеличившееся въ значительной мѣрѣ, вслѣдствіе восточно-азиатской войны, число телеграммъ, Биржевой Комитетъ разрѣшилъ выдавать ежемѣсячную приплату въ 25 рублей на все продолженіе войны.

V. Почтовая часть.

39. Льготы при пересылкѣ почтовыхъ пакетовъ (collis postaux).

По поводу возбужденнаго Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ въ 1902 г. вопроса (см. торговый архивъ 1903 г. стр. 180—182) о льготахъ при пересылкѣ почтовыхъ пакетовъ (collis postaux) состоялось въ Пятницу 20 Февраля 1904 г. подъ предсѣдательствомъ помощника управляющаго Отдѣломъ Торговли, совѣщаніе представителей Биржевыхъ Комитетовъ, на которомъ, вслѣдствіе поступившаго приглашенія, въ качествѣ представителя Рижскаго Биржевого Комитета принималъ участіе г. фонъ-Гюббенетъ. На этомъ совѣщаніи было рѣшено удовлетворить ходатайство Биржевого Комитета, подробно изложенное въ представленіи отъ 15 Марта 1902 г. за № 274. Такса на малоцѣнные почтовые посылки до 7 фунтовъ вѣсомъ оставлена въ прежнемъ размѣрѣ; для посылокъ же вѣсомъ до 12 фунтовъ такса опредѣлена въ 60 и 80 коп. для поясовъ I и II категоріи, для пограничныхъ

поясовъ въ 1 руб. 20 коп., а для раздѣльно лежащихъ поясовъ въ 1 руб. 80 коп., тогда какъ за каждый дальнѣйшій фунтъ опредѣлены соответственные ставки въ 5, 10, 15 и 20 коп.

Названная новая такса для почтовыхъ посылокъ, вступившая въ силу 1 Юля, устранила такимъ образомъ недостатки дѣйствовавшей прежде таксы.

VI. Желѣзнодорожная часть.

40. Желѣзнодорожный Отдѣлъ при Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ.

Въ теченіе отчетнаго года Отдѣломъ произведены какъ для его абонентовъ, такъ и постороннихъ лицъ слѣдующія работы:

	1904	1903
1) Сообщены справки о стоимости провоза	7289	10516
2) Проверены накладныя	15409	14536
3) Составлены заявленія по претензіямъ по накладнымъ	1974	1824
4) Предъявлены Отдѣломъ переданныя ему претензіи со взысканіемъ съ желѣзной дороги денегъ по накладнымъ	1	4
5) Сообщены справки о разныхъ постановленіяхъ Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и т. д.	71	64
6) Составлены прошенія въ мѣстное Управление желѣзной дороги и въ центральныя желѣзнодорожныя учрежденія	4	6

Какъ въ прежнихъ годахъ, такъ и въ 1904 году Отдѣломъ составлены многочисленныя тарифныя справки и статистическія данныя, необходимыя для разсмотрѣнія вопросовъ, обсужденныхъ на различныхъ сѣздахъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Своимъ поддочникамъ Отдѣлъ сообщалъ циркулярами подлежащія разсмотрѣнію на тарифныхъ сѣздахъ вопросы и кромѣ того 189 разныхъ свѣдѣній по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Хотя и желѣзныя дороги въ 1904 г. болѣе не настаивали на совершеніи подробной надписи на накладныхъ, переданныхъ третьимъ лицамъ, Отдѣлу въ отчетномъ году однако передана лишь одна накладная для предъявленія отъ себя претензіи со взысканіемъ съ желѣзной дороги перебора.

По вопросу о передаточныхъ надписяхъ на накладныхъ еще надо упомянуть, что Биржевымъ Комитетомъ получены отъ Отдѣла

Торговли Министерства Финансовъ два сообщенія на его заявленіе на имя Завѣдывающаго Отдѣломъ Торговли и Промышленности (см. отчетъ за 1903 г. стр. 219—223), а именно сообщеніе за № 1368 отъ 19. Февраля 1904 г. такого содержанія, что ХС. Общимъ Съездомъ представителей Русскихъ желѣзныхъ дорогъ постановлено остаться относительно передаточныхъ надписей на накладныхъ при томъ порядкѣ, который дѣйствовалъ до изданія циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 10 Декабря 1902 г., т. е. при порядкѣ передачи накладныхъ третьимъ лицамъ безъ подробнаго указанія существа требованій, и потомъ при отношеніи отъ 4 Мая 1904 г. за № 3434 копія рѣшенія Сената отъ 28 Ноября 1903 г., коимъ постановлено, что накладныя могутъ быть переданы третьимъ лицамъ простыми передаточными надписями.

Подтвержденіе постановленія ХС. Общаго Съѣзда Русскихъ желѣзныхъ дорогъ по этому вопросу, о каковомъ постановленіи упомянуто уже въ отчетѣ за 1903 г., согласно циркулярному сообщенію Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Съѣздовъ за № 533/2172 отъ 9 Декабря 1904 наконецъ послѣдовало тѣмъ, что эксплуатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, отношеніемъ отъ 1 Декабря за № 8623, увѣдомилъ, что дѣло закончено рѣшеніемъ гражданскаго кассаціоннаго департамента Правительствующаго Сената по дѣлу Менделя Маляцкаго и Мордуха Гельмана объ уплатѣ 475 руб. 03 коп., копія какового рѣшенія выслана при циркулярѣ (юридическаго отдѣленія) отъ 20/22 Мая 1904 г. за № 22265/117/11258 какъ начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ такъ и членамъ совѣтовъ Управленій, Правленій обществъ желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающимъ частными желѣзными дорогами и каковымъ рѣшеніемъ постановлено, что желѣзныя дороги обязаны принимать претензіи къ разсмотрѣнію по накладнымъ съ такими передаточными надписями, въ которыхъ не обозначены ни сущность, ни размѣръ требованій, ни сумма, за которую произведена уступка.

Въ качествѣ представителя Виржевого Комитета завѣдывающій отдѣломъ, Ю. Э. Фризендорфъ, принималъ участіе на слѣдующихъ съѣздахъ :

1) въ Департаментѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ на совѣщаніяхъ Комисіи, образованной для обсужденія упрощенія существующей тарифной системы и тарифныхъ изданій, состоявшихся подъ предсѣдательствомъ Директора департамента 1^ч, 20 и 21 Мая;

2) на Общихъ Съѣздахъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ (93 по 101 вкл.) въ С.-Петербургѣ;

3) въ нѣкоторыхъ засѣданіяхъ ХСП и ХCV Общихъ Съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ С.-Петербургѣ;

4) на съѣздахъ Сѣвернаго заморскаго международнаго Сообщенія, а именно: 9 Января, 16 Ноября и 16 Декабря въ С.-Петербургѣ и

3 и 4 Сентября въ Бременѣ, гдѣ состоялся XV очередной Сѣздъ этого Сообщенія ;

5) на XXI и XXIV Сѣздахъ Кавказско-Закаспійскаго Сообщенія въ С.-Петербургѣ и

6) на III очередномъ Сѣздѣ Русско-Китайскаго Сообщенія.

Ст. 41—47.

Статьи отчета 41—47 желѣзнодорожной части въ это изданіе отчета не включены, такъ какъ свѣдѣнія и данныя, сообщенныя въ этихъ статьяхъ, находятся или въ протоколахъ подлежащихъ сѣздовъ и совѣщаній или въ сборникѣ тарифовъ и въ самихъ тарифныхъ изданіяхъ.

48. Перевозка отправокъ по желѣзнымъ дорогамъ въ кружномъ направленіи.

Начальникъ Риги-Орловской желѣзной дороги обратился въ Биржевой Комитетъ съ запросомъ, не извѣстно ли Комитету, что именно побуждаетъ Рижскихъ покупателей требовать направленія получаемыхъ ими отправокъ выжимокъ сѣменныхъ отъ станцій Сызрано-Вяземской желѣзной дороги и отъ самой станціи Вязьма по болѣе дорогому кружному направленію черезъ Ржевъ-Крейцбургъ въ обходъ участка Смоленскъ-Крейцбургъ Риги-Орловской желѣзной дороги, и существуетъ-ли въ Ригѣ контора, выдающая рефакціи получателямъ за перевозку ихъ грузовъ въ обходномъ направленіи. Биржевой Комитетъ, по тщательному обсужденію сего вопроса, отношеніемъ отъ 13 Юля за № 796 отвѣтилъ :

„Вслѣдствіе отношенія отъ 26 Юня с. г. за № 16148 по вопросу объ отвлеченіи перевозокъ жмыхъ отъ болѣе короткаго направленія черезъ Смоленскъ-Крейцбургъ на длиннѣйшій и болѣе дорогой путь черезъ Ржевъ, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь сообщить Вашему Превосходительству, что ему хорошо извѣстно, что отправки жмыховъ, уже начиная съ 1902 года, направляются черезъ помянутый болѣе отдаленный путь, въ которомъ участвуетъ Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога.

Торговля жмыхами отнюдь не настолько прибыльна, чтобы ненужное увеличеніе провозной платы или замедленная доставка товара по болѣе отдаленному пути могли являться допустительными, не говоря уже о томъ, что вообще не можетъ быть рѣчи о подобномъ образѣ дѣйствія, противорѣчащемъ всѣмъ коммерческимъ принципамъ. Поэтому Биржевой Комитетъ въ правѣ предполагать, что заинтересованною стороною, каковою являются, должно быть, участвующія въ перевозкахъ въ кружномъ направленіи желѣзныя дороги, владѣльцамъ

подобныхъ отправокъ не только возмѣщается разница въ провозной платѣ, но и предоставляются другія выгоды, побуждающія къ избранію паправленія съ большимъ числомъ передаточныхъ пунктовъ, чѣмъ на кратчайшемъ пути. Къ сожалѣнію Биржевой Комитетъ не въ состояніи дать свѣдѣнія о лицахъ, участвующихъ въ помянутыхъ манипуляціяхъ, но имѣетъ полное основаніе предполагать, что въ нихъ кромѣ существующихъ официальныхъ коммерческихъ агенствъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, участвуютъ еще частные агенты желѣзныхъ дорогъ, которые получаютъ особое вознагражденіе за свою дѣятельность по привлеченію грузовъ.

Равнымъ образомъ Биржевой Комитетъ не въ состояніи достать доказательствъ въ способахъ выдачи рефакцій и вознагражденій. Но такъ какъ такого рода расходы составляютъ весьма крупныя суммы, то казалось-бы, было-бы не трудно выяснитъ этотъ вопросъ путемъ подробной ревизіи книгъ подлежащей желѣзной дороги. По мнѣнію Биржевого Комитета манипуляціи эти составляютъ зло, которымъ не только сильно уменьшаются доходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, но и создаются фиктивные цѣны въ довольно значительномъ раіонѣ Имперіи, такъ какъ согласно отзывамаъ свѣдующихъ лицъ частными агентами съ цѣлью повышенія провозной дѣятельности дороги закупаются товары во внутреннихъ частяхъ Имперіи по цѣнамъ, превышающимъ даже рыночную цѣну товара; конечно въ послѣдствіи, въ случаѣ не наступленія болѣе выгодныхъ условій товары эти должны быть продаваемы съ убыткомъ, а происшедшую такимъ образомъ разницу въ цѣнахъ желѣзныя дороги вѣроятно заносятъ на тотъ-же счетъ, на которомъ значатся вознагражденія по провозной платѣ.

Для окончательнаго искорененія помянутаго зла, Биржевой Комитетъ совѣтовалъ-бы, подчинить строгому правительственному контролю расходы официальныхъ коммерческихъ агенствъ, если не признается возможнымъ вообще упразднить эти агенства; равнымъ образомъ слѣдовало бы ввести контроль всѣхъ остальныхъ статей расходовъ, который дѣлалъ-бы невозможными манипуляціи частныхъ агентовъ по куплѣ и продажѣ товаровъ и по выдачѣ вознагражденія за уплаченную провозную плату (рефакціи).“

Вышеозначенное направленіе отправокъ по желѣзнымъ дорогамъ въ кружномъ направленіи, совершающееся не при однихъ только отправахъ сѣменныхъ выжимокъ, но и при отправахъ другихъ товаровъ, какъ напр. мануфактурныхъ, дало поводъ Государственному Контролеру возбудитъ вопросъ объ измѣненіи ст. 57 Общаго Устава Росс. желѣзныхъ дорогъ относительно права грузо-отправителя требовать отъ желѣзной дороги перевозки труза по опредѣленному направленію и предложить, чтобы желѣзнымъ

дорогамъ было предоставлено право измѣненія указаннаго от-правителемъ направленія съ тѣмъ однако, чтобы грузохозину не былъ нанесенъ убытокъ относительно стоимости провоза, срока доставки и права распоряженія своимъ грузомъ. При предварительномъ обсужденіи сего вопроса, внесеннаго по предложенію Министра Путей Сообщенія въ программу занятій ХСV Общаго Съѣзда, делегація по желѣзнодорожнымъ дѣламъ Биржевого Комитета высказалась рѣшительно противъ принятія предложенія Государственного Контролера. Равнымъ образомъ участвующіе на ХСV Съѣздѣ представители высказались противъ ограниченія предоставленныхъ Общимъ Уставомъ Росс. желѣзныхъ дорогъ грузоотправителямъ правъ, которое имѣло-бы мѣсто при принятіи предложенія, но пашли вполне желательнымъ, чтобы были приняты самыя энергичныя мѣры противъ перевозки отправокъ, какъ это бываетъ напр. на Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дорогѣ, въ кружномъ направленіи.

Особенно представители Биржевыхъ Комитетовъ на вышеупомянутомъ Съѣздѣ высказались противъ такихъ манипуляцій, при которыхъ безъ сомнѣнія участвуютъ заинтересованныя желѣзныя дороги и которыя очень вредны для торговли.

Такъ какъ на Съѣздѣ, въ программу занятій котораго такой вопросъ не былъ внесенъ, нельзя было подробно обсуждать, какія именно мѣры должны быть приняты противъ перевозки грузовъ, не по кратчайшему, а по кружному направленію, Биржевой Комитетъ считалъ цѣлесообразнымъ дать этому вопросу дальнѣйшій ходъ и обратился, отношеніемъ отъ 2 Декабря за № 1289, въ Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ съ слѣдующей просьбою:

„Въ теченіе послѣднихъ лѣтъ хлѣбные грузы часто перевозились не по ближайшему пути или по пути, предвидѣнному надлежащими тарифными постановленіями, но по кружному направленію, чѣмъ стоимость провоза повысилась.

Хлѣбная торговля, однако, отнюдь не на столько прибыльна, чтобы она могла выдержать ненужное увеличеніе стоимости провоза или замедленіе въ доставкѣ груза, почему при отправленіи хлѣбныхъ грузовъ по дальнѣйшему направленію должны имѣть мѣсто такія обстоятельства, которыя могутъ служить для отправителей поводомъ давать кружному направленію преимущество и которыя по мнѣнію Комитета могутъ состоять какъ въ возвращеніи разницы провозной платы, такъ и въ предоставленіи другихъ льготъ.

Подобный образъ дѣйствій долженъ способствовать созданію фиктивныхъ цѣнъ въ довольно обширномъ районѣ Имперіи во вредъ торговли, почему Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь

покорнѣйше просить Управление желѣзныхъ дорогъ, не признаетъ-ли оно возможнымъ подвергнуть этотъ вопросъ обсужденію и принять мѣры для прекращенія на будущее время таковой перевозки грузовъ по кружнымъ путямъ.“

Ст. ст. 49 и 50.

Статьи отчета 49 и 50 въ это изданіе не включены по тѣмъ-же причинамъ, какъ и ст. ст. 41—47.

51. Риго-Орловская жел. дорога.

а. Разныя сношенія съ Управленіемъ Риго-Орловской дороги и распоряженія послѣдняго, касающіяся грузового сообщенія Рижскихъ станцій.

1) Управление Риго-Орловской жел. дороги, ссылаясь на § 3 Правиль о выдачѣ грузовъ у частныхъ магазиновъ и складовъ, расположенныхъ въ Амбарномъ кварталѣ при бывшей товарной станціи (Красные Амбары) и у навѣсовъ той-же станціи, объявило начальнику станціи Рига-Товарная для руководства, что Министерствомъ Путей Сообщенія разрѣшено, временно допускать измѣненіе товарополучателями показаннаго въ накладныхъ мѣста выгрузки, не требуя предъявленія надлежащаго дубликата накладной.

Этимъ распоряженіемъ, хотя и временно, удовлетворено прошеніе Биржевого Комитета отъ 4 Октября за № 1039, представленное г. Министру Путей Сообщенія.

2) Такъ какъ опубликованныя въ № 47 Собранія узаконеній и распоряженій Правительства правила установленія часовъ, въ теченіе которыхъ желѣзно-дорожныя станціи должны быть открыты не сходятся съ существовавшимъ въ Ригѣ установленіемъ, а именно содержатъ измѣненія, которыя являются вредными для Рижской торговли, Биржевой Комитетъ обратился къ г. Начальнику Риго-Орловской жел. дороги съ ходатайствомъ отъ 9 Апрѣля за № 416 слѣдующаго содержания:

„Въ виду опубликованныхъ въ № 47 Собранія узаконеній и распоряженій Правительства правилъ установленія и объявленія часовъ, въ теченіе которыхъ желѣзнодорожныя станціи должны быть открыты для пріема и выдачи грузовъ, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство, не отказать ходатайствовать передъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ о томъ, чтобы станціи Рижскаго желѣзнодорожнаго узла, кромѣ означенныхъ въ § 3 правилъ дней, совершенно закрывались также, какъ и прежде, въ слѣдующіе дни: 1) въ день покаянія, 2) въ Ивановъ день, 3) въ Страстную Пятницу, 4) въ Духовъ день

и 5) въ первый и второй дни Рождества Христова, такъ какъ въ эти дни ни на судахъ, ни на заводахъ вообще никакой работы не производится.

Кромѣ того Биржевой Комитетъ покорнѣйше проситъ зависящаго распоряженія о томъ, чтобы, въ виду § 2b правилъ, грузы, сдаваемые къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами какъ по багажнымъ квитанціямъ, такъ равно и по накладнымъ, на Рижскихъ станціяхъ выдавались въ теченіе часа послѣ прибытія каждаго пассажирскаго поѣзда.

Наконецъ Биржевой Комитетъ, въ виду того, что по § 4 Вашему Превосходительству предоставлено право увеличенія времени дѣйствія станцій, противъ установленнаго правилами, позволяетъ себѣ повторить высказанную имъ уже 26 Апрѣля 1903 г. за № 446 просьбу о выдачѣ въ лѣтніе мѣсяцы грузовъ изъ станціонныхъ пакгаузовъ уже начиная съ 6 часовъ утра, ибо вслѣдствіе выдачи грузовъ лишь съ 7 часовъ утра число концовъ, совершаемыхъ подводами между кораблемъ и амбаромъ, сокращается ежедневно по крайней мѣрѣ на одинъ конецъ, что конечно наноситъ сильный ущербъ торговлѣ.

Биржевой Комитетъ питаетъ твердую надежду, что Ваше Превосходительство сочтетъ возможнымъ исполнить также эту послѣднюю просьбу, разрѣшая выдачу грузовъ изъ пакгаузовъ Рижскихъ товарныхъ станцій въ теченіе времени съ Апрѣля до Сентября мѣсяца включ. уже съ 6 часовъ утра.“

Отвѣта на вышеозначенное ходатайство Биржевого Комитета отъ Начальника Риги-Орловской желѣзной дороги до сихъ поръ не получено. Съ 1 Октября уже введено въ дѣйствіе новое расписание часовъ, въ теченіе коихъ станціи Риги-Орловской желѣзной дороги открыты, которое отличается отъ прежняго тѣмъ, что станціи Рижскаго желѣзнодорожнаго узла въ Пятницу Страстной Недѣли и въ день сошествія Святого Духа, въ каковыя дни они были совсѣмъ закрыты, нынѣ открыты отъ 8—12 часовъ, между тѣмъ какъ въ 3-ій день Рождества Христова, въ который станціи были открыты до полудня, они остаются теперь открытыми въ теченіе цѣлаго дня.

2) Съ 25 Ноября Управление Риги - Орловской желѣзной дороги съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія сократило срокъ бесплатнаго храненія въ вагонахъ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ, выгружаемыхъ средствами получателей на станціи Рига, до 6 часовъ.

Потомъ съ 3 Декабря сокращенъ срокъ бесплатнаго храненія въ станціонныхъ складахъ повагонныхъ грузовъ на станціяхъ Рига тов., Рига-Александровскія Ворота, Торенсбергъ и Мюльграбенъ до 24 часовъ и срокъ бесплатнаго храненія въ вагонахъ грузовъ, выгружаемыхъ средствами получателей, до 6 часовъ.

Для выгрузки грузовъ средствами получателей изъ вагоновъ, поданныхъ къ частнымъ складамъ въ Амбарномъ Кварталѣ, на территорію береговой станціи и къ элеватору, 6-часовой срокъ сокращенъ до 4 часовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ съ того-же 3-го Декабря плата за храненіе всѣхъ вообще повагонныхъ грузовъ на перечисленныхъ выше станціяхъ какъ въ складахъ, такъ и въ вагонахъ, увеличилась вдвое.

Наконецъ съ 16 Декабря плата за простой вагоновъ, не выгруженныхъ въ установленный срокъ, также увеличилась вдвое.

Вышеприведенныя распоряженія Управленія желѣзной дороги, когорыя оказались весьма стѣснительными для торговли и даже не могли быть объяснены переполненностью желѣзнодорожныхъ складовъ товарами, дали Биржевому Комитету поводъ обратиться, отношеніями отъ 10 Декабря за № 1315 и отъ 11 Декабря за № 1324, къ Начальнику Риго-Орловской желѣзной дороги съ просьбою объ отмѣнѣ распоряженій — 1) относительно сокращенія срока бесплатнаго храненія грузовъ въ желѣзнодорожныхъ складахъ и взысканія удвоенной платы за храненіе и 2) относительно взысканія удвоенной платы за простой вагоновъ, не выгруженныхъ средствами получателей въ установленный срокъ. Означенныя заявленія Биржевого Комитета имѣли послѣдствіемъ, что сокращеніе срока бесплатнаго храненія выгруженныхъ средствами желѣзной дороги въ пакгаузы ст. Рига тов. грузовъ и увеличеніе платы за храненіе таковыхъ уже съ 17 Декабря отмѣнены.

Отмѣнить увеличенную вдвое плату за простой вагоновъ, не выгруженныхъ въ установленный срокъ, начальникъ Риго-Орловской желѣзной дороги не считалъ возможнымъ, потому что, какъ онъ сообщаетъ отношеніемъ отъ 17 Декабря за № 30982, имѣется большой недостатокъ въ вагонахъ.

3) Циркуляромъ отъ 17 Ноября за № 1578 завѣдывающій дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ сообщилъ, что Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ предписано включить въ Общій Тарифъ для перевозки грузовъ постановленіе, что за подачу вагоновъ съ яйцами подъ выгрузку къ Краснымъ Амбарамъ слѣдуетъ взимать плату въ 3 рубля съ вагона.

Такъ какъ отправки яичныхъ грузовъ до сихъ поръ не подавались къ Краснымъ Амбарамъ, назначеннымъ для храненія хлѣба, льна, пеньки и другихъ подобныхъ товаровъ, для которыхъ предвидится временное храненіе въ Фигѣ, но никакъ не для транзитныхъ грузовъ, и что при подачѣ еще и послѣднихъ къ Краснымъ Амбарамъ рельсовыя соединенія были-бы настолько заняты, что манипуляціи съ хлѣбомъ, льномъ и пенькою были-бы очень стѣснены, Рижскій Биржевой Комитетъ обратился, отношеніемъ отъ 7 Декабря за № 1300, съ просьбою къ начальнику Риго-Орловской желѣзной дороги, чтобы отправки яичныхъ

грузовъ не подавались къ Краснымъ Амбарамъ и чтобы для устранения всякаго подобнаго требованія интересентовъ, начальникъ Риги-Орловской жел. дороги содѣйствовалъ-бы неопубликованію вышеупомянутаго дополненія тарифа.

На вышеизложенное ходатайство начальникъ Риги-Орловской жел. дороги, отношеніемъ отъ 30 Декабря за № К. 31711, сообщилъ, что подача яичныхъ грузовъ къ Краснымъ Амбарамъ при уплатѣ 3 руб. за вагонъ разрѣшена вслѣдствіе прошенія Акціонернаго Общества Гергардъ и Гей и что публикація тарифа уже послѣдовала. Въ виду-же отношенія Биржевого Комитета яичные грузы будутъ поданы къ Краснымъ Амбарамъ лишь по заявленію дѣйствительныхъ наемщиковъ подлежащихъ амбаровъ и лишь при условіи, что яйца фактически будутъ выгружены въ амбары.

4) Съ 6 Ноября деревянные пакгаузы Риги-Орловской желѣзной дороги, расположенные на территоріи береговой станціи напротивъ временныхъ пристаней, предоставлены грузополучателямъ для долгосрочнаго храненія всѣхъ вообще грузовъ, кромѣ хлѣбныхъ, за уменьшенную плату по $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда за каждые 15 дней, причемъ максимальный срокъ храненія по уменьшенной таксѣ опредѣленъ въ 3 мѣсяца.

б. Переустройство Рижскаго желѣзнодорожнаго узла.

Въ 1904 году для окончанія проектированнаго устройства Рижскаго желѣзнодорожнаго узла произведены слѣдующія работы.

1) Устройство новой станціи Рига-Товарная хотя и съ нѣкоторымъ ограниченіемъ окончено, но безъ устройства проектированнаго самостоятельнаго водоснабженія, а лишь съ присоединеніемъ къ городской водопроводной сѣти.

Развитіе товарной станціи по полному проекту оставляется на будущее время.

2) На территоріи береговой станціи окончено устройство зданія электрической станціи, снабжающей своей энергіей какъ новую товарную станцію, такъ и часть территоріи береговой станціи. На послѣдней окончены вчернѣ зданіе товарной конторы и два жилыхъ дома и кромѣ того начато устройство фундамента подъ 2-хъ этажный пакгаузъ первой линіи желѣзнодорожной гавани.

3) На сортировочной станціи Дрейлингсбушъ произведены работы въ такомъ размѣрѣ, что часть рельсовыхъ путей временно могла-бы быть открыта для сообщенія. Тамъ-же построены вчернѣ 4 жилыхъ дома и одна путевая казарма.

4) Для Александровскаго путепровода закончена вчернѣ постройка каменныхъ опоръ и подпорныхъ стѣнокъ, весь же путепроводъ будетъ законченъ въ 1905 году.

Прочія работы для устройства Рижскаго желѣзнодорожнаго узла не могли быть произведены, потому что, какъ узналъ Биржевой Комитетъ, изъ ассигнованнаго за 1904 годъ кредита въ 1,270,000 рублей были взяты обратно 800,000 рублей.

Для произведенія работъ въ 1905 г. будто-бы ассигновано около 1 милліона рублей.

VII. Таможенная часть.

52. О клейменіи басоновъ, шнурковъ и лентъ шириною менѣе $\frac{1}{4}$ дюйма.

Въ виду того, что въ послѣднее время замѣтно усилился контрабандный ввозъ вязаныхъ и плетеныхъ издѣлій разной басонной работы, а также лентъ и тесмы, шириною менѣе $\frac{1}{4}$ дюйма, чѣмъ крайне затрудняется правильная торговля этими товарами, а равно принимая съ другой стороны въ соображеніе, что установленіе обязательнаго клейменія упомянутыхъ товаровъ вызоветъ для товарохозяевъ излишній расходъ по клейменію, нѣкоторое замедленіе при выпускѣ товара изъ таможни и даже порчу самаго товара отъ навѣски пломбъ, Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ отношеніемъ отъ 3 Февраля 1904 года за № 3191 просилъ Биржевой Комитетъ о сообщеніи своего заключенія по сему предмету.

На основаніи заключенія своихъ делегацій по привозной торговлѣ и по мѣстной фабричной промышленности Биржевой Комитетъ въ своемъ отвѣтномъ отношеніи отъ 15 Марта 1904 г. за № 304 сообщилъ Департаменту Таможенныхъ Сборовъ заключеніе въ слѣдующемъ смыслѣ.

По тщательному наведеннымъ справкамъ у оптовыхъ и мелочныхъ торговцевъ отнюдь не считается желательнымъ, высказаться въ пользу обязательнаго клейменія вязаныхъ и плетеныхъ издѣлій басонной работы, а также лентъ и тесмы шириною менѣе $\frac{1}{4}$ дюйма, а именно по слѣдующимъ соображеніямъ: 1) клейменіе дешевыхъ узкихъ лентъ и басонныхъ издѣлій имѣло бы послѣдствіемъ существенное вздорожаніе товара (пулька стоитъ въ настоящее время около 1 коп. за штуку), 2) отъ наложенія пломбъ происходила бы значительная задержка въ выдачѣ товара изъ Таможни, 3) ленты и басонныя издѣлія свѣтлаго цвѣта пострадали бы отъ свинцовыхъ пулекъ и потеряли бы хорошій видъ и слѣдовательно труднѣе и съ убыткомъ продавались бы, 4) вообще невозможно было бы производить клейменіе мелкихъ плетеныхъ и басонныхъ издѣлій такимъ образомъ, чтобы торговцы могли предложить эти издѣлія покупателямъ въ томъ видѣ, какъ это условно желательно въ ихъ интересахъ.

Покупатели требуют изящной упаковки или отделики выставленных на продажу товаровъ и какъ фабриканты, такъ и торговцы стараются какъ можно полнѣе удовлетворить это требованіе, вслѣдствіе чего товары укладываются въ изящныя коробки, напр. агранты, обшивки для дамскиххъ платьевъ, плетенныя и басонныя издѣлія по дюжинамъ или полдюжинамъ пашиваются на изящныя карточки не только для приданія товарамъ при выставленіи ихъ въ витринахъ красиваго вида, но и для сохраненія опрятнаго и свѣжаго вида. Нашитыя на карточки плетенныя и басонныя издѣлія и намотанные узкіе бордюры и ленточки лишь съ трудомъ могутъ быть снабжаемы пломбами или же пришлось бы снять ихъ съ карточекъ и укладывать по $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ или цѣлыми дюжинами въ бумажную обертку, обвязывать шнуркомъ и затѣмъ опломбировать.

Упаковка и наложеніе пломбъ между тѣмъ должны производиться въ Таможнѣ, при чемъ торговецъ лишень возможности провѣрять товаръ по выданной отправителемъ фактурѣ относительно правильности исполненія заказа и качества товара. Какъ же торговецъ можетъ производить провѣрку, когда товаръ упакованъ въ бумагу и снабженъ пломбами, какъ же онъ можетъ предложить товаръ покупателю?

Будетъ-ли введеніе обязательнаго клейменія вязаныхъ и плетеныхъ издѣлій басонной работы и лентъ шириною менѣе $\frac{1}{4}$ дюйма имѣть своимъ послѣдствіемъ уменьшеніе случаевъ контрабанды и доставлять защиту правильной торговлѣ этими товарами, является тѣмъ болѣе сомнительнымъ, что Правительствомъ вовсе еще не возбужденъ вопросъ о клейменіи издѣлій русской кустарной промышленности по этой отрасли, такъ какъ напр. выдѣлываемыя въ деревняхъ кружева, плетенныя работы и пр. издѣлія кустарной работы не подлежатъ обязательному клейменію. Какъ же торговецъ, торгующій одновременно и издѣліями заграничными и издѣліями кустарной промышленности, при таможенной ревизіи могъ бы доказать, какіе товары иностраннаго и какіе туземнаго происхожденія.

Какъ бы это желательно ни было, но полнаго уничтоженія контрабанды врядъ-ли какому либо государству удастся достигнуть, хотя всѣ государства облагаютъ таковую высокими взысканіями и производятъ на своихъ границахъ строжайшій надзоръ, но въ интересахъ торговли крайне необходимо не затруднять торговлю введеніемъ новыхъ обременительныхъ мѣръ, каковою является также клейменіе малоцѣнныхъ товаровъ.

На основаніи всего вышеизложеннаго Биржевой Комитетъ долгомъ считаетъ просить, отказаться отъ предполагаемаго введенія обязательнаго клейменія вязаныхъ и плетеныхъ издѣлій басонной работы и лентъ шириною менѣе $\frac{1}{4}$ дюйма.

53. Клейменіе стальныхъ запонокъ, привозимыхъ изъ-за границы.

Нѣкоторыми фабрикантами въ гор. Ченстоховѣ въ Департаментѣ Таможенныхъ Сборовъ возбужденъ вопросъ объ установленіи обязательнаго клейменія въ таможенныхъ стальныхъ запонокъ, привозимыхъ изъ-за границы, чтобы мѣрою этою повліять на уменьшеніе контрабанднаго ввоза этого товара. Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ циркуляромъ отъ 16 Ноября 1904 г. за № 29629 просилъ Биржевой Комитетъ, сообщить ему свое заключеніе по сему вопросу, при чемъ онъ увѣдомилъ, что согласно донесеніямъ таможенъ удовлетвореніе вышеозначеннаго ходатайства представляется весьма желательнымъ въ таможенномъ отношеніи, при чемъ съ технической точки зрѣнія клейменіе стальныхъ запонокъ не можетъ встрѣтить затрудненій, такъ какъ эти запонки привозятся преимущественно въ небольшихъ мѣшочкахъ изъ бумажной ткани (такъ же какъ и подвергаемая уже клейменію кокосовыя пуговицы) и лишь рѣдко высылаются прикрѣпленными на карточкахъ, каковой способъ упаковки въ большинствѣ случаевъ примѣняется къ другимъ разнаго рода металлическимъ запонкамъ (мѣднымъ, позолоченнымъ, бронзовымъ съ украшеніями и т. п.), контрабанднаго ввоза коихъ, какъ товара болѣе цѣннаго, не замѣчается. Засимъ, кромѣ заграничныхъ стальныхъ запонокъ, изъ числа товаровъ, подвергаемыхъ оплатѣ пошлиною по статьѣ 212 таможеннаго тарифа, полагается, согласно заключенію таможенъ, установить обязательное клейменіе также всѣхъ вообще привозимыхъ изъ-за границы пуговицъ тѣмъ же способомъ, какой нынѣ практикуется по отношенію къ пуговицамъ перламутровымъ, кокосовымъ и изъ каменнаго орѣха (§ 18 правилъ 29 Мая 1904 г. о порядкѣ таможеннаго клейменія товаровъ).

Въ своемъ отзывѣ отъ 15 Января 1905 г. за № 46 Биржевой Комитетъ на основаніи заключенія делегаціи по привозной торговлѣ высказался противъ предполагаемаго клейменія, такъ какъ запонки не продаются по дюжинамъ, какъ указано въ § 18 правилъ о таможенномъ клейменіи товаровъ, а большею частью попарно, въ виду чего весьма неудобное и сопряженное съ большою тратою времени клейменіе столь небольшихъ партій должно существенно затруднять торговлю этими предметами. Клейменіе же картонныхъ коробокъ съ запонками неудобно уже потому, что всякій покупатель конечно желаетъ осматривать покупаемый имъ товаръ.

54. Правила объ отпускѣ товаровъ.

Новыя правила объ отпускѣ товаровъ опубликованы въ № 128 Собранія узаконеній и распоряженій Правительства отъ 17 Августа 1904 года.

VIII. 55. О банковыхъ и биржевыхъ дѣлахъ.

Вслѣдствіе предложенія Управляющаго Отдѣломъ Торговли Министерства Финансовъ отъ 11 Декабря 1903 года за № 7943 (ср. Торговый Архивъ изд. 1904 г. стр. 268 и слѣд.) о докладѣ общему собранію биржевого общества препровожденнаго при упомянутомъ предложеніи Свода постановленій Совѣщанія представителей Биржевыхъ Комитетовъ, общее собраніе было созвано на 16 Января 1904 года. Общее собраніе приняло положеніе къ означеннымъ выше постановленіямъ и протоколъ сего собранія представленъ былъ Управляющему Отдѣломъ Торговли 21 Января за № 193, копіи съ коего за тѣмъ препровождены были всѣмъ другимъ Биржевымъ Комитетамъ.

Протоколъ дословно гласитъ :

„Такъ какъ основаніемъ нынѣ дѣйствующаго устава Рижской биржи, какъ и уставовъ многихъ другихъ русскихъ биржъ, служили установившіеся въ теченіи многихъ лѣтъ обычаи и условія мѣстной торговли и уставы эти, отвѣчающіе, въ существенномъ видѣ, всѣмъ потребностямъ торговли, удостоены Высочайшаго утвержденія, то Биржевое Общество, разсматривая постановленія Совѣщанія съ точки зрѣнія своего Высочайше утвержденного устава, признаетъ желательнымъ нѣсколько дополнить п. п. 1 и 2 Свода постановленій совѣщанія и изложить поэтому конецъ п. 1 слѣдующимъ образомъ :

„ . . . совѣщаніе полагало необходимымъ такъ реформировать биржевое устройство, чтобы въ составъ биржевыхъ обществъ обязательно могли входить, согласно постановленіямъ уставовъ отдѣльныхъ биржевыхъ обществъ, представители всѣхъ главнѣйшихъ мѣстныхъ отраслей торговли и промышленности, какъ отдѣльные купцы и промышленники, такъ и юридическія лица, уплачивающія промысловый налогъ не ниже заранѣе установленнаго разряда, при чемъ Биржевымъ Комитетамъ предоставляется право, отклонить баллотировкою пріемъ лицъ, желающихъ вступить въ члены биржевого общества.“

При этомъ Биржевое Общество считаетъ необходимымъ замѣтить, что въ вопросѣ о привлеченіи въ биржевое общество возможно большаго числа лицъ повидимо рѣшающее значеніе имѣло то соображеніе, что лишь такимъ путемъ возможно будетъ добыть потребныя средства. Такъ какъ Рижское Биржевое Общество располагаетъ потребными для его дѣятельности денежными средствами, то въ вопросѣ о составѣ биржевого общества для него имѣеть значеніе лишь установленіе такого порядка, въ силу котораго ему дана будетъ возможность обезпечить принятіе въ Рижское Биржевое Общество лишь такихъ лицъ, которыя въ состояніи удовлетворять требованіямъ, предъявляемымъ къ нимъ какъ государствомъ, такъ и купечествомъ.

Совѣщаніе признало желательнымъ, чтобы органы нашего биржевого устройства являлись учрежденіями совѣщательными и представительными по части торговли и промышленности. Дабы эти органы имѣли возможность стать вышеупомянутыми учрежденіями, биржевыя общества должны состоять изъ лицъ, удовлетворяющихъ не только извѣстному матеріальному цензу, но стоящихъ также на извѣстной нравственной и общественной высотѣ и обладающихъ хотя нѣкоторымъ образованіемъ, дѣлающимъ ихъ способными исполнять возложенныя на нихъ задачи. Поэтому Рижское Биржевое Общество полагаетъ, что въ вопросѣ о составѣ биржевыхъ обществъ это послѣднее соображеніе должно было-бы имѣть руководящее значеніе, при чемъ не можетъ не указать на то, что, насколько ему извѣстно, стремленіемъ къ повышенію общественнаго и образовательнаго ценза дѣятелей на общественной службѣ руководствовались также при послѣдовавшемъ на дняхъ въ столицѣ преобразованіи городского управленія.

Съ постановленіемъ 3-мъ Биржевое Общество соглашается.

Высказаться касательно постановленія 4-го Биржевое Общество не имѣетъ повода, такъ какъ въ Ригѣ не существовало и не существуетъ Купеческой Управы.

Съ постановленіями 5 и 6 Биржевое Общество соглашается.

По постановленіямъ 7 и 8 Биржевое Общество должно заявить, что хотя оно и не усматриваетъ особой надобности въ созданіи особаго типа „биржевыхъ сдѣлокъ“, оно, въ случаѣ признанія таковыхъ необходимыми, возражать противъ установленій таковыхъ не будетъ. Регистрацію же биржевыхъ сдѣлокъ въ особыя регистраціонныя книги оно не можетъ признать цѣлесообразною, такъ какъ вслѣдствіе вызваннаго этимъ требованіемъ увеличенія расходовъ, умноженія формальностей и неудобствъ, большей опасности оглашенія сдѣлокъ, добросовѣстно торгующіе купцы могли-бы быть этими побуждаемы избѣгать биржи и совершать свои сдѣлки внѣ биржи, между тѣмъ какъ именно сомнительные дѣльцы имѣли бы интересъ въ регистраціи своихъ сдѣлокъ.

Въ общемъ Биржевое Общество можетъ согласиться съ постановленіемъ 9-мъ, но должно высказать настоятельное желаніе, чтобы каждой биржѣ предоставлено было право, если она это считаетъ полезнымъ и удобнымъ, установить у себя пожизненный выборъ биржевыхъ маклеровъ. Для маклера требуется много времени, чтобы основательно ознакомиться съ дѣломъ, создать себѣ солидное положеніе и пріобрѣсти довѣріе купечества. Въ случаѣ-же производства выборовъ въ извѣстные періоды возникаетъ опасность, что съ одной стороны купечество нвкогда не будетъ распо-

лагать прочнымъ составомъ опытныхъ и надежныхъ маклеровъ, а съ другой стороны и маклера сами только и будутъ стараться всѣми средствами извлекать изъ предоставленнаго имъ, можетъ быть непродолжительнаго срока служенія возможно большую выгоду. Кромѣ того періодическое повтореніе выборовъ поставило - бы маклеровъ въ непосредственную и весьма вредную зависимость отъ своихъ кліентовъ, которые одновременно и ихъ избиратели.

Съ постановленіями 10, 11 и 12 Биржевое Общество соглашается.

По постановленію 13-му Биржевое Общество позволяетъ себѣ просить исключить послѣднюю часть, начиная со словъ „при чемъ они встунають въ дѣйствіе и т. д.“, такъ какъ эта послѣдняя часть постановленія противорѣчитъ смыслу „торговаго обычая“. Торговые обычаи не могутъ быть создаваемы, а существованіе ихъ въ данной мѣстности можетъ быть только констатировано, констатированные обычаи признаются таковыми, затѣмъ собираются и сообщаются мѣстному купечеству для руководства въ подлежащихъ случаяхъ. Изъ этого вытекаетъ, что извѣстный торговый порядокъ можетъ быть признанъ „торговымъ обычаемъ“ лишь тогда, когда доказано будетъ, что онъ существуетъ уже болѣе продолжительное время, т. е. сдѣлался именно „обычаемъ“. По сему вступленіе обычая въ дѣйствіе не можетъ зависѣть отъ разсмотрѣнія его Министерствомъ.

Съ постановленіями 14, 15, 16, 17 и 18 Биржевое Общество соглашается.

Съ постановленіемъ 19 Биржевое Общество въ общемъ также соглашается, позволяетъ себѣ однако сдѣлать замѣчанія по двумъ пунктамъ, а именно :

§ 8 правилъ о коммисіонерахъ представляется несправедливымъ, такъ какъ право коммисіонера продать товаръ, когда цѣна товара падаетъ, можетъ наносить существенный ущербъ коммитенту и при случаѣ даже побудить коммисіонера къ нечестнымъ дѣйствіямъ въ томъ отношеніи, что онъ, при временномъ паденіи цѣны, приобрѣтетъ товаръ для самого себя, чтобы продать его въ свою пользу при предусматриваемомъ имъ уже повышеніи цѣны. Слѣдовало-бы поэтому коммисіонеру, при паденіи цѣны на товаръ, предоставить право продать этотъ товаръ лишь тогда, когда коммитентъ на это дастъ свое согласіе или же упуститъ возвратить коммисіонеру, по его требованію, соотвѣтствующую положенію рынка часть задатка, если таковой былъ данъ.

Въ § 18 правилъ о биржевомъ судѣ является несправедливымъ, совершенно исключить апелляцію на рѣшеніе суда, такъ какъ биржевой судъ, вслѣдствіе обязательности своей для сторонъ

и своей исполнительной власти, имѣть гораздо большую компетенцію, чѣмъ арбитражная коммисія и третейскій судъ, рѣшенія которыхъ понятно не могутъ подлежать обжалованію. Такъ какъ по проектированнымъ правиламъ для законной силы постановленія суда уже достаточно будетъ присутствіе трехъ судей, то легко могло-бы случиться, что среди нихъ не будетъ ни одного спеціалиста по разсматриваемому дѣлу, представляющему часто большую цѣнность. По сему, по мнѣнію Биржевого Общества, для извѣстныхъ дѣлъ, стоимость которыхъ превышаетъ норму, устанавливаемую въ правилахъ каждымъ Биржевымъ Комитетомъ, слѣдовало-бы допускать апелляцію въ общее собраніе всѣхъ судей, числомъ не менѣе 15, при чемъ и въ этомъ случаѣ слѣдовало-бы примѣнить постановленія § 10.

По постановленію 20 Биржевое Общество присоединяется ко мнѣнію большинства представителей Биржевыхъ Комитетовъ, т. е. высказывается за установленіе трехлѣтняго срока давности для предъявленія исковъ по биржевымъ сдѣлкамъ.

Съ постановленіями 21, 22, 23 и 34 Биржевое Общество соглашается.

По постановленіямъ 25, 26, 27 и 28 Биржевое Общество пока еще не имѣетъ основанія высказаться, такъ какъ эти постановленія подлежатъ еще обсужденію на предположенномъ частномъ совѣщаніи при С.-Петербургскомъ Биржевомъ Комитетѣ.

Съ постановленіями 29, 30 и 31 Биржевое Общество соглашается.

По постановленію 32 Биржевое Общество рѣшительно должно высказаться противъ требованія, чтобы въ торговые регистры для товариществъ полныхъ обязательно заносилась сумма взносовъ всѣхъ товарищей. Занесеніе это съ одной стороны не имѣетъ цѣли, такъ какъ товарищи, независимо отъ занесенной суммы взносовъ своихъ, во всякомъ случаѣ отвѣчаютъ всѣмъ своимъ имуществомъ, съ другой же стороны занесеніе неудобно, такъ какъ этимъ нарушаются принципы коммерческой тайны.

Затѣмъ Биржевое Общество не можетъ не поддержать уже высказанное на сѣзѣ мнѣніе представителей Рижскаго Биржевого Комитета, такъ какъ, по его мнѣнію, Биржевой Комитетъ никогда не будетъ въ состояніи съ достаточною скоростью и точностью располагать всѣми необходимыми для составленія торговаго регистра свѣдѣніями и послѣдовавшими въ теченіе года измѣненіями, а по сему обязанность издавать торговые регистры слѣдовало-бы и впредь возлагать на Городскую Управу.

Съ постановленіями 33, 34, 35, 36, 37 и 38 Биржевое Общество соглашается.“

IX. Дѣла касающіяся амбаровъ и складовъ.

56. Биржевой амбаръ.

Биржевой амбаръ, нанимаемый въ теченіи многихъ лѣтъ фирмою А. Зельмеръ, былъ предоставленъ ей и на 1904 годъ за наемную плату въ 2000 руб. въ годъ.

57. Центральные амбары для складки товаровъ.

Общество центральныхъ амбаровъ для складки товаровъ владѣеть 7 каменными амбарами въ городскомъ амбарномъ кварталѣ и 5 каменными амбарами въ Мюльграбенѣ. Между тѣмъ какъ первые большею частью были наняты, въ Мюльграбенскихъ амбарахъ въ 1904 г. только нѣкоторыя отдѣленія были временно сданы въ наймы.

Къ концу года однако Мюльграбенскіе амбары всѣ были сданы въ наемъ.

Въ акціонерномъ капиталѣ въ размѣрѣ 264,000 руб. Биржевой Комитетъ участвуетъ на сумму 10,000 р., а Биржевой банкъ на сумму 87,500 руб. За 1903 годъ былъ выданъ дивидендъ въ размѣрѣ 6% на акцію.

На общемъ собраніи акціонеровъ 22 февраля 1904 года были выбраны въ директора вице-консулъ Н. Э. Фенгеръ, П. А. Шварцъ, И. Г. ф. Зенгбушъ, старшина В. Гартманъ и К. Дрисгаузъ, въ замѣстители: I. А. Л. Герскиндъ, В. О. ф. Зенгбушъ и Э. Цандеръ. Обязанности директора-распорядителя принялъ на себя, по выбору правленія, г-нъ вице-консулъ Н. Э. Фенгеръ.

58. Рижскій элеваторъ.

Старшій фабричный инспекторъ сообщилъ въ свое время правленію элеватора, что губернское по фабричнымъ дѣламъ присутствіе включило элеваторъ въ списокъ тѣхъ фабричныхъ предпріятій, на которыя распространяется дѣйствіе Высочайше утвержденныхъ 2 Іюня 1903 г. правилъ о вознагражденіи рабочихъ и служащихъ пострадавшихъ отъ несчастныхъ случаевъ.

Съ своей стороны правленіе элеватора, не находя основательнымъ включеніе элеватора въ число фабричныхъ предпріятій, просило Городскую Управу, въ случаѣ, если послѣдняя раздѣляетъ его мнѣніе обжаловать въ Главномъ фабричномъ управленіи постановленіе губернскаго присутствія.

Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ вполне присоединиться къ означенному взгляду правленія элеватора и просилъ съ своей стороны отношеніемъ отъ 13 Августа за № 894 Рижскую Городскую Управу внести въ Главное фабричное управленіе жалобу и отъ имени его,

т. е. Биржевого Комитета; въ отвѣтъ на это Городская Управа сообщила, что не ожидая никакого успѣха отъ жалобы на Лифляндское губернское присутствіе по фабричнымъ дѣламъ за распространіе закона отъ 2 Іюня 1903 г. на элеваторъ относительно вознагражденія рабочихъ и служащихъ пострадавшихъ отъ несчастныхъ случаевъ, она уже 9 Августа 1904 г. рѣшила отказаться отъ подачи жалобы по этому дѣлу.

59. Постройка сараевъ и амбаровъ на участкѣ желѣзнодорожной гавани.

а. Соглашеніе съ желѣзнодорожнымъ управленіемъ.

Вслѣдствіе того, что изъ матеріала, полученнаго отъ сломки сараевъ старой товарной станціи Риги-Орловской жел. дороги построено было въ экспортной гавани не три склада, а еще четвертый, меньшихъ размѣровъ, пришлось къ заключенному съ желѣзнодорожнымъ управленіемъ въ 1903 г. контракту сдѣлать еще добавленіе, въ которомъ упомянуты и нѣкоторыя сосѣднія строенія.

Дополнительный контрактъ былъ подписанъ Биржевымъ Комитетомъ въ Ноябрьскій мѣсяцъ.

б. Чайная.

23 Марта Биржевымъ Комитетомъ была получена слѣдующая бумага:

„Комитетъ Общества для устройства дешевыхъ народныхъ столовыхъ и чайныхъ въ Ригѣ внимательно обсудилъ предложеніе Биржевого Комитета открыть столовую-чайную вблизи новыхъ складовъ на Андреевскомъ полуостровѣ и при этомъ убѣдился, что столовая въ названной мѣстности служила бы раньше всего потребностямъ рабочихъ въ портѣ. Въ виду того, что къ задачамъ общества принадлежитъ давать рабочему населенію нашего города возможность получать хорошую, питательную и дешевую пищу безъ одновременнаго употребленія спиртныхъ напитковъ, Комитетъ Общества охотно готовъ отозваться на предложеніе Биржевого Комитета но только при условіи, что не только расходы по постройкѣ, но и по присоединенію къ городскому водопроводу долженъ нести Биржевой Комитетъ. Присоединеніе это могло бы быть произведено или къ трубѣ Елизаветинской улицы, или къ трубѣ Валкской улицы. Болѣе цѣлесообразнымъ являлось бы присоединеніе къ трубѣ Валкской улицы, такъ какъ послѣдняя ближе къ предполагаемому мѣсту постройки столовой-чайной; разстояніе отъ него составляетъ приблизительно 800 погон. саженей. Стоимость была бы слѣдующая:

1 чугунная труба въ 4" по 1 р. 65 к. за саж. $\times 800 = 1,312$ руб.
 1 " " " 3" " 1 " 35 " " " $\times 800 = 1,080$ „

Слѣдуетъ рекомендовать примѣненіе чугунной трубы въ 4", такъ какъ она дала бы возможность произвести еще и другія присоединенія.

Произвести расходы по присоединенію къ водопроводу изъ собственныхъ средствъ Общество не имѣетъ возможности, такъ какъ съ одной стороны уже самое устройство столовой-чайной потребуетъ значительныхъ расходовъ, а съ другой Общество вообще обладаетъ лишь весьма скромными средствами, не устраивая, какъ это можетъ быть извѣстно Биржевому Комитету, ни баловъ, ни базаровъ, ни лотерей, ни сборовъ, а оставивъ себѣ задачу вести хозяйство такимъ образомъ, чтобы столовые-чайныя сами себя содержали".

Комиссія по постройкѣ складовъ, рассмотрѣвъ вопросъ о постройкѣ чайной, предложила 1 Іюня Биржевому Комитету пока еще къ таковой не приступать, такъ какъ выполненіе ея будетъ зависѣть отъ обстоятельствъ, которыя теперь еще нельзя опредѣлить. Биржевой Комитетъ присоединился къ этому мнѣнію и сообщилъ о томъ руководителю работъ у Рижскаго желѣзнодорожнаго узла, запросившаго 19 Мая должна-ли проектированная чайная и другія, стоящія въ связи со складами, малыя зданія быть также включены въ контрактъ.

в. Рельсовый путь.

20 Апрѣля Биржевой Комитетъ просилъ инженера Верховскаго приступить къ обѣщанному осенью 1903 г. перенесенію путей у построенныхъ Ф. Шеффель и Ко. складовъ и устройству въ интересахъ лучшаго использованія всѣхъ складовъ стрѣлокъ. Биржевому Комитету были вслѣдъ затѣмъ присланы планъ и смѣта на устройство стрѣлокъ при запросѣ, желаетъ-ли онъ взять на себя расходы исчисленные въ 9,000 руб., такъ какъ, по мнѣнію управленія желѣзной дороги, значеніе стрѣлокъ не соответствовало такому большому расходу, и оно поэтому не можетъ взять расходовъ на себя. Управленіе временныхъ складовъ высказалось 19 Мая въ томъ смыслѣ, что оно считаетъ правильное переложеніе рельсовыхъ путей и соединеніе ихъ стрѣлками для отвоза пустыхъ вагоновъ отъ складовъ необходимыми приспособленіями, которыя должны быть произведены желѣзнодорожнымъ управленіемъ.

Если же Управленіе желѣзной дороги обращается къ Биржевому Комитету съ смѣтой въ 9000 рублей на означенныя работы, съ своей же стороны отклоняетъ принятіе на себя названнаго расхода, то въ виду кратковременности права Биржевого Комитета на владѣніе амбарами, расходъ этотъ представляется слишкомъ крупнымъ, чтобъ высказаться въ его пользу, склады въ употребленіи еще слишкомъ мало времени, чтобы можно было установить степень ущерба происходящаго отъ отсутствія стрѣлокъ, а потому слѣдуетъ предложить вопросъ этотъ оставить пока открытымъ.

Комиссія убѣдительно просила побудить управление желѣзной дороги перенести на свой счетъ рельсы передъ складами Шеффеля такимъ образомъ, чтобы при подачѣ вагона послѣдній не мѣшалъ совершенному открытію дверей амбара открывающихся наружу.

Желаемое перепесеніе рельсовъ было произведено. Въ Сентябрѣ снова былъ поднятъ вопросъ о стрѣлкахъ; Биржевой Комитетъ рѣшилъ поручить разсмотрѣніе его делегаціи по завѣдыванію амбарами съ тѣмъ, чтобы послѣдняя въ свое время вошла въ Биржевой Комитетъ съ опредѣленными предложеніями и съ указаніемъ предполагаемаго размѣра расходовъ.

Вслѣдствіе этого Биржевымъ Комитетомъ была отправлена 22 Сентября за № 1033 слѣдующая бумага Начальнику Риги-Орловской желѣзной дороги :

„При эксплуатаціи товарныхъ складовъ на Андреевскомъ полуостровѣ дало себя чувствовать неудобство, заключающееся въ томъ, что обмѣнъ выгруженныхъ вагоновъ и вагоновъ нагруженныхъ долженъ производиться на одномъ и томъ же пути. Вслѣдствіе сего происходитъ существенное замедленіе въ обслуживаніи складовъ, такъ какъ въ общемъ въ теченіе дня возможенъ только одинъ обмѣнъ вагоновъ.

Между тѣмъ если-бы удалось добиться такого расположенія путей, благодаря которому удаленіе разгруженныхъ въ складъ вагоновъ происходило бы по другому пути, такъ что доставка вагоновъ къ складамъ была бы совершенно независимой отъ удаленія пустыхъ вагоновъ, то было бы достигнуто значительное упрощеніе и увеличеніе движенія товаровъ къ складамъ и въ обратномъ направленіи.

Подобное расположеніе проектировано г. инженеромъ А. В. Верховскимъ и состоитъ въ устройствѣ извѣстной системы поворотныхъ круговъ, соединенныхъ какъ между собою такъ и съ двумя путями рельсовъ для отвоза, лежащими внѣ складовъ.

Стремясь, по мѣрѣ возможности, улучшить условія Рижской торговли и всѣхъ устройствъ, служащихъ этой торговлѣ, Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ запросить Ваше Превосходительство, не будетъ-ли признано возможнымъ приступить къ осуществленію вышеупомянутаго устройства на счетъ желѣзной дороги. При этомъ Биржевой Комитетъ считаетъ нужнымъ замѣтить, что въ томъ случаѣ, если желѣзная дорога не располагала бы необходимыми для того средствами, Биржевой Комитетъ нашелъ бы возможнымъ нести расходъ, вызванный означеннымъ устройствомъ до максимальной суммы въ 10,000 руб., но съ тѣмъ условіемъ, чтобы безвозмездное пользованіе складами, построенными Биржевымъ Комитетомъ было ему предоставлено въ отмѣну существующаго условія, еще на одинъ лишній годъ, то есть на шесть лѣтъ, считая со дня заключенія существующаго контракта.“

г. Чрезмѣрное обремененіе складовъ.

Измѣненія происшедшія въ амбарѣ № 4 послѣ нагрузки его зерновымъ хлѣбомъ и уклоненіе фронтонной части стѣны въ амбарѣ № 2 побудили завѣдывавшаго работами инженера Верховскаго произвести подробный осмотръ складовъ, при чемъ пмъ найдено :

- 1) что пакгаузы внутри нагружены не на высоту до 10 футовъ, а до самой крыши ;
- 2) что грузъ внутри лежитъ опираясь на стѣну по всей ея высотѣ и загружая даже стропила ;
- 3) что владѣльцы груза пользуются стропилами какъ балками для подъема канатами на столь серьезную высоту.

Въ своемъ отношеніи отъ 28 Апрѣля за № 3925 инженеръ Верховскій обращалъ вниманіе Биржевого Комитета на то, что при такой нагрузкѣ не выдержать не только стѣны и стропила, но даже и поковыя балки и что не только неизбежны частныя поврежденія, но возможно нарушеніе системы всего строенія. Послѣ обсужденія этого отношенія делегаціей по постройкѣ амбаровъ, Биржевой Комитетъ отвѣтилъ слѣдующее :

„На отношеніе отъ 28 Апрѣля с. г. за № 3925 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь увѣдомить Ваше Высочородіе, что нагрузка пакгаузовъ внутри лишь на высоту 10 футовъ основывается на частномъ соглашеніи съ нанимателями и относится лишь до всякаго зерна, но что кладка товаровъ выше стропиль и пользование стропилами какъ балками для подъема канатами груза понятно недопустимо и поэтому нынѣ строго запрещено нанимателямъ складовъ циркулярнымъ предложеніемъ Биржевого Комитета. Но вмѣстѣ съ симъ Биржевой Комитетъ считаетъ нужнымъ замѣтить, что, при условіи, что нанимателями впредь не будутъ произведены выше упомянутыя недопустительныя дѣйствія, имъ не можетъ быть возбранена кладка товаровъ, какъ льна, пеньки, шерсти, шкуръ и кожъ, яицъ, выжимокъ до стропиль, такъ какъ всякій раціонально построенный пакгаузъ долженъ выдержать такую кладку, безъ поврежденія отъ того стѣнъ, стропиль и поковыхъ балокъ.“

7 Мая Биржевымъ Комитетомъ была послана нанимателямъ амбаровъ слѣдующая бумага :

„Произошли случаи, что построенные Биржевымъ Комитетомъ въ экспортной гавани амбары использовались такимъ образомъ, что товары нагружались выше стропиль, при чемъ послѣднія отягощались ими и даже употреблялись для прикрѣпленія приспособленій для поднятія товаровъ. Подобное использование деревянныхъ амбаровъ совершенно недопустительно, и Биржевой Комитетъ видитъ себя вынужденнымъ обратить вниманіе нанимателей на то, что послѣдніе при поврежденіи амбаровъ не только не могутъ предъявлять никакихъ претензій къ

Биржевому Комитету, но что послѣдній будетъ вынужденъ возложить на нѣхъ отвѣтственность за поврежденіе амбаровъ.

Указывая на это, Биржевой Комитетъ одновременно съ симъ доводитъ до Вашего свѣдѣнія, что онъ считаетъ себя вынужденнымъ въ будущемъ при возобновленіи контрактовъ включить еще правило, чтобы товары, за исключеніемъ хлѣба и зерна, при складкѣ не при-сволялись къ стѣнамъ амбара.“

21 Августа делегація по постройкѣ амбаровъ послала еще слѣдующую бумагу нанимателямъ амбаровъ 4, 6 и 8:

„Такъ какъ оказалось, что отданный вамъ въ наемъ на Андреевскомъ полуостровѣ амбаръ построенъ не достаточно прочно, то мы должны просить васъ не принимать въ него сыпучихъ товаровъ. Если вы, при такомъ условіи, не желаете оставить за собой амбара, то мы, само собой понятно, готовы, взять его отъ васъ обратно.“

Всѣ наниматели означенныхъ амбаровъ заявили свою готовность не складывать въ амбарахъ товара въ сыпную.

д. Мѣста у складовъ.

Мѣста между амбарами 4, 6 и 8 и ведущей къ экспортной гавани Новой улицей, оставшіяся не укрѣпленными, въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ были замощены. 10 Мая инженеръ Верховской сообщилъ Биржевому Комитету, что у амбара № 2 находится большой штабель клепокъ. Совершенно независимо отъ того, что наличность подобнаго склада внѣ амбара незаконна и представляетъ большую опасность въ пожарномъ отношеніи, названный складъ, сложенный у самой стѣны вплоть до крыши, мѣшаетъ произвести окраску стѣны и въ виду частыхъ дождей, вредитъ и самой стѣнѣ.

Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 15 Мая за № 57 отвѣтилъ, что онъ не причастенъ къ установкѣ штабеля клепокъ мѣшающаго окраскѣ зданія, и просилъ инженера Верховскаго обратиться къ кому надлежитъ для удаленія штабеля.

Въ отношеніи отъ 3 Юня за № 4170 инженеръ Верховской возразилъ, что клепки сложенные у пакгауза № 2 принадлежать арендаторамъ послѣдняго, Гергардъ и Гей и что, по его мнѣнію, Биржевой Комитетъ, какъ хозяинъ временныхъ складовъ и площади ими занятой не можетъ считать себя совершенно непричастнымъ. Мнѣніе Начальника дороги въ этомъ вопросѣ ему неизвѣстно. Онъ полагаетъ далѣе неудобнымъ вмѣшиваться въ дѣло эксплуатаціи площади складовъ третье лицо и самъ лично позволилъ себѣ обратить вниманіе Биржевого Комитета лишь потому, что упомянутый складъ клепокъ мѣшалъ окраскѣ. Если Биржевой Комитетъ находитъ болѣе удобнымъ считать себя совершенно непричастнымъ къ наблюденію за сданною

въ распоряженіе Комитета площадью, то онъ просилъ бы Комитетъ озаботиться выясненіемъ сего вопроса съ Начальникомъ дороги, такъ какъ лично онъ не хотѣлъ бы слѣдовать совѣту Комитета „обратиться къ кому надлежитъ за содѣйствіемъ“, рискуя остаться въ неопредѣленномъ положеніи.

Въ письмѣ отъ 5 Іюня за № 564 Биржевой Комитетъ просилъ г-дъ Гергардъ и Гей немедленно отодвинуть клепки отъ амбара на такое разстояніе, чтобы покраска послѣдняго могла быть безпрепятственно произведена и заявилъ при этомъ, что онъ не можетъ допустить въ принципѣ склада товаровъ внѣ заарендованныхъ амбаровъ, на прилегающемъ къ нимъ грунтѣ, и что наниматели имѣютъ нести отвѣтственность за каждый ущербъ, могущій произойти для амбара отъ подобной складки товаровъ.

Что касается постройки при амбарахъ маленькихъ деревянныхъ домпковъ, необходимыхъ для работающихъ тамъ служащихъ у нанимателей, то Биржевой Комитетъ сталъ на ту точку зрѣнія, что согласіе на постройку подобныхъ строеній зависитъ отъ управленія желѣзной дороги и отвѣтилъ въ этомъ смыслѣ 22 Октябри Россійскому транспортному и страховому обществу, просившему разрѣшенія Биржевого Комитета.

е. Пріемъ амбаровъ отъ строившихъ ихъ подрядчиковъ.

Въ амбарахъ 1, 2, 3 и 5, построенныхъ подрядчикомъ И. С. Фриде кровли изъ папки оказались лѣтомъ не достаточно плотными. Пришлось ихъ исправить помощью промежуточныхъ полосъ и починить. Передъ полученіемъ обратно внесеннаго залога, подрядчикъ Фриде передалъ Биржевому Комитету свои права на гарантію, которую фирма Карль Неверманъ и Ко. обязалась уплатить за означенную кровлю.

У амбаровъ 4, 6 и 8, построенныхъ подрядчикомъ Шеффель пришлось исправить двери, сильно усохшія. Насыпка зерна въ одной части амбара № 4 имѣла послѣдствіемъ сильное пониженіе пола и искривленіе стѣнъ, такъ что пришлось отказаться отъ употребленія этого амбара для сыпучихъ товаровъ.

Построенный подрядчикомъ Гопфе маленькой домигъ у южнаго конца амбарнаго ряда былъ оконченъ своевременно и снабженъ телефономъ. Въ немъ помѣщается экспедиторская контора, квартира сторожа и жандарма.

ж. Разсчетъ съ желѣзнодорожнымъ управленіемъ.

Подрядчикъ Фриде принялъ на себя расходы по перевозкѣ по желѣзной дорогѣ матеріала, получившагося отъ сломки сараевъ на

прежней товарной станціи Рига-Динабургъ до Рижской прибрежной станціи для постройки амбаровъ 1, 2, 3 и 5. Расходы эти составляли 5 коп. съ вагона и съ версты. Желѣзнодорожное управленіе потребовало отъ Биржевого Комитета еще уплаты дополнительныхъ сборовъ. Въ виду того, что собственно провозъ матеріала стоилъ всего 167 р. 75 коп., то дополнительная плата, исчисленная въ 1203 руб. 75 коп. представлялась чрезвычайно высокой.

Биржевой Комитетъ обратился поэтому отношеніемъ отъ 18 Мая за № 579 къ Начальнику Риги-Орловской желѣзной дороги съ вопросомъ, не произошла ли при расчетѣ ошибка. На это Начальникъ дороги отвѣтилъ въ отношеніи отъ 6 Юля за № 16787, что расчетъ вполнѣ вѣренъ. Нормы дополнительныхъ сборовъ устанавливаются независимо отъ размѣра провозной платы, поэтому сумма дополнительныхъ сборовъ при провозѣ на короткихъ разстояніяхъ — въ особенности при исчисленіи провозной платы по такому низкому тарифу какъ служебный тарифъ ($\frac{1}{50}$ коп. съ пуда и версты) — несомнѣнно въ значительной мѣрѣ превыситъ сумму провозныхъ денегъ.

Послѣ того, какъ 11 Ноября Биржевой Комитетъ еще разъ былъ приглашенъ уплатить 1203 руб. 75 коп., означенная сумма переслана желѣзнодорожному управленію.

з. П о ж а р ы .

28 Октября сгорѣла сѣверная половина амбара № 2. Послѣдній былъ застрахованъ въ I Россійскомъ обществѣ страхованія 1827 г. и убытки были исчислены въ 9720 руб. Такъ какъ Биржевой Комитетъ обязался по прошествіи 5 лѣтъ передать амбары желѣзной дорогѣ, то онъ рѣшилъ возобновить сгорѣвшую часть и просилъ 4 Ноября управленіе складами, по соглашенію съ желѣзнодорожнымъ управленіемъ, произвести эту постройку возможно скорѣе. Управленіе приняло изъ поступившихъ предложеній на постройку, предложеніе г. Гопфе, который обязался, за сумму 6927 руб. 83 коп. въ теченіи 2 мѣсяцевъ вновь выстроить сгорѣвшую часть и при этомъ замѣнить деревянныя стѣны каменными стѣнами съ особыми столбами для ихъ укрѣпленія.

и. В о д о п р о в о д ъ .

Послѣ произошедшаго пожара, Биржевой Комитетъ просилъ 28 Октября Управленіе складами подвергнуть ближайшему обсужденію и вопросъ о снабженіи амбаровъ водою для предупрежденія опасности отъ огня. Начатые по этому поводу переговоры съ городскимъ управленіемъ о продолженіи городского водопровода до амбаровъ и устройство гидрантовъ имѣли результатомъ, что городскія водопроводныя

трубы продолжены въ этомъ году вдоль коллектора до электрической станціи на Андреевскомъ полуостровѣ и къ амбарамъ проведена боковая линія.

і. Устройство амбаровъ на набережной въ
железнодорожной гавани.

Консуль Фенгеръ доложилъ Биржевому Комитету 12 Апрѣля, какъ результатъ своего разговора съ Начальникомъ Риго-Орловской желѣзной дороги, о намѣреніяхъ железнодорожнаго управления касательно устройства амбаровъ и складовъ на набережной въ новой экспортной гавани. Управление временными амбарами подробно обсудило этотъ вопросъ и побудило Биржевой Комитетъ обратиться 27 Апрѣля къ Начальнику Риго-Орловской желѣзной дороги съ слѣдующимъ отношеніемъ :

„Вашему Превосходительству хорошо извѣстно, что вопросъ объ оборудованіи экспортной гавани складами для товаровъ долгосрочнаго храненія занимаетъ Рижское купечество уже въ теченіе многихъ лѣтъ. Сооруженіе складовъ на территоріи желѣзной дороги, каковое сооруженіе явилось возможнымъ лишь благодаря готовности управленія Риго-Орловской желѣзной дороги идти на встрѣчу нуждамъ купечества, не рѣшило однако общаго вопроса о сооруженіи квартала товарныхъ складовъ. Постройка 7 складовъ Биржевымъ Комитетомъ на вышеупомянутой территоріи должна считаться лишь временнымъ разрѣшеніемъ дѣла, какъ въ силу того обстоятельства, что означенные лежащіе въ довольно далекомъ разстояніи отъ воды склады построены изъ дерева и рельсовъ, то есть носятъ совершенно временной характеръ, такъ и въ виду того, что число этихъ складовъ далеко не соответствуетъ все возрастающимъ требованіямъ вывоза. Занимаемые по сіе время вывозомъ красные амбары и другія складочныя мѣста внутренняго города, находятся послѣ открытія новой товарной станціи и при подвигающемся ходѣ работъ по устройству желѣзно-дорожной гавани, въ столь далекомъ разстояніи отъ мѣста прихода грузовъ и мѣста будущаго отправления моремъ, что оборудованіе экспортной гавани необходимыми складами, является почти съ каждымъ днемъ, все болѣе настоятельнымъ требованіемъ.

Изъ доклада предсѣдателя управленія временными складами консула Фенгера, Биржевой Комитетъ усмотрѣлъ, что согласно сдѣланному ему Вашимъ Превосходительствомъ сообщенію, управленіемъ желѣзной дороги предполагается постройка на сѣверной сторонѣ экспортной гавани шести желѣзно-дорожныхъ пакгаузовъ. Эти пакгаузы будутъ расположены у берега. Позади этихъ пакгаузовъ предполагается кладка четырехъ путей, а затѣмъ, уже въ будущемъ, имѣютъ быть возведены, во второй линіи, считая съ рѣки, товарные склады.

Эта система соотвѣтствовала бы существующей въ Штеттинѣ. Не касаясь частныхъ проекта, Биржевой Комитетъ не можетъ однако не обратить вниманіе Вашего Превосходительства на то обстоятельство, что положеніе вещей въ Штеттинѣ и въ Ригѣ не тождественное и поэтому и требованія, которыя должны быть предъявлены къ расположенію и размѣщенію товарныхъ складовъ различны. Въ то время какъ Штеттинъ является прежде всего торговымъ городомъ по ввозу, получающимъ преимущественно свои товары судномъ и отправляющимъ ихъ затѣмъ по желѣзной дорогѣ, товарные склады, имѣющіе быть построенными въ Ригѣ въ предѣлахъ экспортной гавани должны служить для пріема и храненія товаровъ, привезенныхъ желѣзнодорожною и подлежащихъ вывозу за границу на суднѣ. Поэтому, по мнѣнію купечества необходимо, чтобы товарные склады были расположены въ возможно близкомъ разстояніи отъ воды, а желѣзно-дорожные пакгаузы во второй линіи, ближе къ желѣзной дорогѣ. Однимъ словомъ Штеттинская система имѣла бы быть примѣнена, такъ сказать, въ обратномъ порядкѣ расположенія складовъ и желѣзно-дорожныхъ пакгаузовъ. Послѣдствіемъ расположенія желѣзно-дорожныхъ пакгаузовъ для товаровъ кратко-срочнаго храненія въ первой линіи и постройка товарныхъ складовъ для товаровъ долгаго храненія во второй линіи — было бы, что существующій нынѣ въ Ригѣ порядокъ перевозки товаровъ гужемъ отъ станціи желѣзной дороги къ складамъ и отъ складовъ къ судну остался бы и въ будущемъ безъ измѣненія. На сколько перевозка товаровъ гужемъ вредно отражается на всей торговлѣ увеличивая размѣръ накладныхъ расходовъ и вызывая непроизводительную трату времени не требуетъ какихъ либо доказательствъ, Биржевому Комитету остается только замѣтить, что на этотъ несовершенный порядокъ передвиженія товаровъ въ Рижскомъ портѣ, самымъ Вашимъ Превосходительствомъ неоднократно и совершенно справедливо было указано.

Комбинація соединенія желѣзно-дорожнаго пакгауза и товарнаго склада, т. е. постройка зданія такого типа, нижній этажъ котораго служилъ бы для проходящихъ товаровъ и эксплуатировался бы самой желѣзнодорожною, а верхній этажъ отдавался бы въ наемъ для храненія товаровъ на болѣе продолжительное время — купечествомъ не встрѣчена сочувственно, такъ какъ 1) желѣзная дорога нуждалась бы въ теченіе значительной части всего дня, а можетъ быть и цѣлый день въ путяхъ проходящихъ мимо зданія, то есть желѣзнодорожнаго пакгауза и такимъ образомъ наниматели верхнихъ этажей были бы въ высшей степени стѣснены въ извлеченій всевозможной пользы отъ найма сданныхъ имъ помѣщеній для храненія товаровъ; 2) страховыя общества взидали бы, въ виду характера эксплуатации нижнихъ помѣщеній, съ товаровъ складываемыхъ въ верхнихъ этажахъ наивысшую плату и 3) утвержденіе Правительствомъ проекта устройства

складовъ-пакгаузовъ въ силу котораго на складъ товаровъ въ нижнемъ этажѣ существовалъ бы одинъ срокъ и взималась бы одна плата, а для склада товаровъ въ верхнихъ этажахъ того же зданія существовали бы другіе сроки и другіе низшіе размѣры платы — встрѣтить большія затрудненія, такъ какъ желѣзная дорога по сіе время признаетъ только кратко-срочный складъ товаровъ.

Но такъ какъ должно быть признано, что желѣзная дорога нуждается въ предѣлахъ экспортной гавани въ пакгаузахъ для кратко-срочныхъ товаровъ, не будучи однако при этомъ стѣснена въ выборѣ мѣста между тѣмъ какъ товарные склады для долгосрочнаго храненія вывозной торговли должны безусловно стоять у воды; имѣя затѣмъ въ виду, что желѣзная дорога располагаетъ въ данное время лишь ограниченными средствами для постройки пакгаузовъ и товарныхъ складовъ; что желательна до постройки всѣхъ складовъ пріобрѣсти свѣдѣнія основанныя на опытѣ, независимо отъ того, будутъ ли товарные склады построены желѣзной дорогою или купечествомъ или акціонернымъ обществомъ товарныхъ складовъ, дабы избѣгать ошибки въ расположеніи и конструкціи таковыхъ; что также весьма желательно еще до постройки всѣхъ складовъ ознакомиться съ производительной способностью электрической станціи и т. д. Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь обратиться къ Вашему Превосходительству съ покорнѣйшею просьбою предполагаемые къ постройкѣ желѣзнодорожные пакгаузы построить во второй линіи, но вмѣстѣ съ тѣмъ приступить одновременно къ постройкѣ товарнаго склада для долгосрочнаго храненія, съ однимъ нижнимъ помещеніемъ, съ двумя верхними складочными помещеніями и съ двумя подъемными машинами.

Биржевой Комитетъ вполне сознаетъ, что при томъ положеніи въ которомъ находится нынѣ вопросъ о постройкѣ пакгаузовъ, Ваше Превосходительство встрѣтите большія пренятствія при осуществленіи ходатайства Биржевого Комитета, но тѣмъ не менѣе Биржевой Комитетъ надѣется, что въ томъ случаѣ, если бы ему удалось убѣдить Ваше Превосходительство въ основательности высказанныхъ соображеній Вы найдете возможнымъ, не отказать Комитету въ Вашей поддержкѣ его ходатайства, представленнаго Вамъ Биржевымъ Комитетомъ въ интересахъ торговли, послѣ тщательнаго обсужденія всего вопроса. Биржевой Комитетъ тѣмъ болѣе имѣетъ основаніе надѣяться на Вашу поддержку, что по сіе время онъ у Вашего Превосходительства встрѣтилъ во всѣхъ важныхъ вопросахъ относящихся къ торговлѣ и къ путямъ сообщеній внимательное отношеніе и безпристрастную оцѣнку положенія вещей.“

На это полученъ былъ отъ Начальника Риги-Орловской желѣзной дороги слѣдующій отвѣтъ отъ 12 Мая за № 3609 :

„Считаю долгомъ принести благодарность за тѣ лестныя для меня выраженія, коими распорядительное Присутствіе заканчиваетъ свое отношеніе ко мнѣ 27 Апрѣля с. г. за № 472.

Къ величайшему моему сожалѣнію вся симпатія къ дѣлу благоустройства Рижскаго порта какъ моя, такъ и моихъ сотрудниковъ, о коихъ говорится въ началѣ указаишаго отношенія, не могутъ помочь дѣлу, такъ какъ Управленіе дороги можетъ лишь выполнять извѣстныя работы и администрировать учрежденіе, для созиданія которыхъ ему отпущены нужныя денежныя средства.

Такія средства для развитія и улучшенія Рижскаго Порта могутъ поступать изъ: Государственнаго Казначейства, Городскаго Управленія, Биржевого Комитета, или частныхъ лицъ и фирмъ.

Правительство по настоящее время затратило значительныя суммы, соорудивъ бассейнъ съ набережной протяженіемъ до 400 саж. и съ большою вокругъ повышеною территоріею надъ бывшимъ Меллерсгофскимъ полуостровомъ и заливомъ рѣки, а также построивъ большую товарную станцію вблизи Нортовой территоріи.

Правительство предвидитъ и дальнѣйшія затраты на это дѣло, такъ какъ подлежащими органами утверждены проектъ и смѣта устройства береговой станціи съ различнаго рода потребными приспособленіями.

Но очевидно Правительство не можетъ сдѣлать все что нужно для полнаго благоустройства Рижскаго Порта, вѣдь для этого нужно, какъ я полагаю, перенести на портовую территорію и ея окрестности всѣ частныя склады, имѣющіеся въ городѣ и особенно въ отдаленныхъ отъ Порта Московскомъ и Петербургскомъ форштатдахъ. Такихъ складовъ имѣется по нѣкоторымъ свѣдѣніямъ на 30,000 вагоновъ, т. е. не менѣе 100,000 кв. саж.; очевидно такого количества складовъ Правительство не можетъ да и не должно строить; они принадлежатъ теперь частнымъ лицамъ и учрежденіямъ, слѣдовательно эти лица и учрежденія и должны для собственной пользы перенести ихъ ближе къ порту. Въ случаѣ несоотвѣтствія ихъ средствъ такой задачѣ. — постройка складовъ вблизи порта должна быть сдѣлана общественными учрежденіями — каковы: Городское Управленіе и Биржевой Комитетъ, или Акціонерными Обществами и Товариществами.

Не останавливаясь на вопросѣ о постройкѣ складовъ Городскимъ Управленіемъ и отдѣльными фирмами, я позволю себѣ сказать нѣсколько словъ по поводу изложеннаго въ отношеніи Распорядительнаго Присутствія отъ 27 Апрѣля за № 472:

1) Распорядительное Присутствіе не ожидаетъ, повидимому, со стороны Биржевого Комитета намѣренія строить склады въ портовой территоріи, по возбуждаетъ вопросъ о томъ: ставить ли амбары долгосрочнаго храненія въ первой, или второй линіи вдоль сѣверной набережной желѣзнодорожной гавани.

Этимъ поднимается вновь вопросъ, о которомъ говорили въ теченіи двухъ или болѣе лѣтъ. Въ пользу размѣщенія зданій въ порядкѣ, нынѣ отвергаемомъ Распорядительнымъ Присутствіемъ, высказывались до сихъ поръ не только Управленіе Риго-Орловской желѣзной дороги, Начальникъ работъ по устройству порта, Главный городской инженеръ, но и представитель Биржевого Комитета инженеръ Г. Пабстъ доставившій Управленію жел. дороги эскизъ расположенія зданій въ Рижской гавани по примѣру Штетина (копія прилагается).

Не желая полемизировать по этому вопросу съ Распорядительнымъ Присутствіемъ, я позволю себѣ только замѣтить, что полное превосходство системы, предлагаемой Присутствіемъ, было бы достигнуто въ томъ случаѣ, если бы стоящій на берегу амбаръ былъ бы наполняемъ грузомъ различнаго рода и разныхъ фирмъ предназначаемыхъ для погрузки на одинъ пароходъ; по такъ какъ ожидать этого пока нельзя и всегда пароходъ будетъ грузиться: зерномъ, кожами, жмыхомъ, и тому подобными въ трюмъ; яйцами и масломъ въ палубахъ и лѣсомъ на верхней палубѣ, то нѣтъ сомнѣнія, что на пароходъ придется доставлять грузы изъ различныхъ складовъ, какъ первой линіи, такъ и второй линіи и даже изъ городскихъ складовъ и товарной станціи безъ различія того — предназначены ли перечисленные склады для долгаго или короткаго храненія, напримѣръ на тотъ-же пароходъ погружаютъ пеньку и ленъ, пролежавшіе въ Ригѣ годъ, и масло, прибывшее въ день погрузки; такая погрузка исключаетъ вопросъ о томъ, гдѣ стоять тѣ или другіе склады. . . .

2) Распорядительное присутствіе критикуетъ идею помѣщенія въ одномъ зданіи складовъ общественнаго пользованія, находящихся въ распоряженіи желѣзной дороги, и помѣщеній, отдаваемыхъ въ аренду, т. е. для долгосрочнаго храненія. По сему поводу долженъ замѣтить, что таковымъ было мнѣніе Биржевого Комитета въ отзывѣ отъ 24 Іюля 1902 года за № 921, но что такого проекта нѣтъ, и что я въ бесѣдѣ съ г. консуломъ Фенгеръ повторилъ мысль Биржевого Комитета о постройкѣ такихъ складовъ въ томъ случаѣ, если бы строители складовъ настаивали на сооружеиіи ихъ въ первой линіи, на берегу бассейна; тогда какъ правительственные органы требуютъ устройства на берегу непремѣнно складовъ общественнаго пользованія, находящихся въ распоряженіи желѣзной дороги. Такия зданія дали бы возможность компромиса между двумя требованіями. Что касается опасенія будто выгрузка изъ вагоновъ въ нижній этажъ помѣшаетъ выгрузкѣ въ верхніе этажи, то оно легко устраняется такимъ расположеніемъ частей зданія и подъемныхъ механизмовъ, чтобы выгрузка производилась одновременно съ двухъ путей. Обсуждать пункты 2 и 3 возраженій считаю теперъ преждевременнымъ.

3) Далѣе, Присутствіе высказываетъ пожеланіе о производствѣ опыта эксплуатаціи предполагаемыхъ складовъ и вмѣстѣ съ указаніемъ

на ограниченность средствъ, которыми располагаетъ желѣзная дорога, просить о постройкѣ Управленіемъ дороги одновременно двухъ зданій: пакгауза для краткосрочнаго храненія и много-этажнаго зданія для долгосрочнаго храненія.

Попутно Присутствіе полагаетъ познакомиться на практикѣ съ производительною способностью электрической станціи — изъ всякихъ опытовъ этотъ послѣдній наименѣе чужепъ, такъ какъ Управление желѣзной дороги знаетъ, что построенная электрическая станція можетъ дать энергію, кромѣ освѣщенія станцій товарной и береговой, еще 100 силъ для моторовъ и въ ней имѣется мѣсто для установки 4-й машины въ произвольное количество силъ.

Что касается предлагаемаго опыта, то съ грустью долженъ замѣтить, что вопросъ этотъ продолжаетъ только тѣ обсужденія дѣла, съ которыми я знакомъ съ момента приступа къ работамъ по устройству гавани и Товарной станціи.

При современномъ положеніи дѣла невозможно и думать о полученіи изъ Государственнаго Казначейства средствъ на одновременную постройку двухъ зданій не только въ 1904 году, но и въ послѣдующіе года; весьма возможно даже, что миѣ откажутъ и въ кредитѣ на постройку одного склада (для кратковременнаго храненія). Но если такой кредитъ миѣ будетъ данъ, то надо будетъ строить, конечно, по проекту, который разсматривался и одобрялся до сихъ поръ. Если Биржевому Комитету угодно будетъ возбудить вопросъ о помѣщеніи складовъ въ порядкѣ обратномъ тому, о которомъ говорилось такъ долго, то это отдалить еще на неопредѣленное время возможность начать постройку хотя бы одного пакгауза; мало того, оно затормозитъ разрѣшеніе построекъ складовъ отдѣльныхъ фирмъ, о чемъ теперь возбуждается вопросъ, и Рижскій портъ останется долго еще въ своемъ теперешнемъ неустроенномъ состояніи; а тѣмъ временемъ Виава разрастется и окрѣпнетъ такъ, что конкуренція съ нею затруднительна.

Хочу надѣяться, что Рижскій Биржевой Комитетъ и Городское Управленіе предвидятъ эту опасность и примутъ мѣры къ приведенію складочныхъ помѣщеній своего порта въ состояніе, дающее возможность удержать за Ригою прежнее ея значеніе.

Прилагаю для свѣдѣнія Биржевого Комитета чертежи, находящіяся въ данное время для утвержденія въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ: общаго плана расположенія амбаровъ вдоль набережной, проекта каменнаго амбара краткосрочнаго храненія и проекта расположенія полупортального крана на берегу“.

Представленный желѣзнодорожнымъ управленіемъ проектъ устройства амбаровъ въ желѣзнодорожной гавани разсматривался уже въ Іюль въ Техническомъ Отдѣлѣ Министерства Путей Сообщенія. Въ

засѣданіи 16 Іюля принимали также участіе Начальникъ Риго-Орловской желѣзной дороги, Начальникъ работъ въ Рижскомъ портѣ и портовой инженеръ Пабстъ. Согласно рѣшеніямъ принятымъ въ этомъ засѣданіи и въ другомъ, состоявшемся раньше, амбары въ первомъ ряду на берегу рѣки должны имѣть въ длину 45 саж., въ ширину 16 саж. и отстоять другъ отъ друга на 8 саж. Между берегомъ и амбарами имѣеть быть проложена улица, шириною въ 10 саж. съ двумя рядами вдѣланныхъ въ мостовую рельсовъ. Позади амбаровъ рѣшено проложить 3 ряда рельсовъ съ скрещиваніями въ промежуткахъ между каждымъ двумя амбарами. Затѣмъ должна быть устроена вторая проѣзжая улица, у которой проектируется второй рядъ амбаровъ. Эти амбары должны имѣть тѣ-же размѣры, какъ и амбары первого ряда. Вышина 2 и верхняго этажа установлена въ 1, 6 сажени.

Въ Ноябрьѣ пристуилопо было къ набивкѣ свай для фундамента амбара.

Х. Вывозная торговля.

60. Лѣсная торговля.

Сплавъ лѣса по Двинѣ.

Въ отчетномъ году были пересмотрѣны составленныя 28 марта и 2 октября 1898 г. обязательныя постановленія по организациі благоустройства лѣсной гавани Рижскаго порта. Касающіяся спеціально сплава лѣса по Двинѣ обязательныя постановленія составлены Рижскимъ по портовымъ дѣламъ Присутствіемъ и опубликованы Лифляндскимъ Губернаторомъ въ декабрь отчетнаго года въ Губернскихъ Вѣдомостяхъ. Обязательныя постановленія эти входятъ въ видѣ особаго приложенія въ настоящій отчетъ.

На составленіе этихъ важныхъ для торговли лѣсомъ и гонки плотовъ постановленій ушло много труда, и спеціально выработка ихъ стоила большихъ трудовъ представителямъ Биржевого Комитета и купечества въ Присутствіи по портовымъ дѣламъ, а также делегациі по лѣсному торгу. Пренія въ Рижскомъ по портовымъ дѣламъ Присутствіи по дѣламъ, касающимся означенныхъ Постановленій потребовали 9 засѣданій. Почти столько же разъ собирались члены делегациі по лѣсному торгу для совмѣстнаго съ нѣкоторыми лѣсоторговцами обсужденія означенныхъ вопросовъ.

Первоначальныя, идущія въ разрѣзъ съ интересами лѣсной торговли, постановленія Рижскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія отъ 20 и 24 марта, побудили группу лѣсоторговцевъ обратиться съ различными прошеніями и жалобами къ Биржевому Комитету, къ Рижскому Портовому Управленію и даже непосредственно къ Главному управляющему Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами Его Импе-

раторскому Высочеству Великому Князю Александру Михайловичу. Вслѣдствіе означенныхъ прошеній и жалобъ былъ откомандированъ въ Ригу Управляющій Административной Частью Отдѣла Торговыхъ Портовъ Н. И. Хвостовъ. Подъ его предсѣдательствомъ происходило особое совѣщаніе для опредѣленія нуждъ лѣсной торговли въ отношеніи сплава лѣса въ предѣлахъ Рижскаго порта. Въ этомъ совѣщаніи принимали участіе, кромѣ чиновниковъ Портоваго Управленія, представителей Биржевого Комитета, Городской Управы, также и лѣсоторговцы изъ числа лицъ, подававшихъ жалобы. Дальнѣйшимъ послѣдствіемъ было то, что 28 мая въ Комитетѣ по портовымъ дѣламъ въ Петербургѣ состоялось совѣщаніе, въ которомъ разсматривались жалобы лѣсоторговцевъ на образъ дѣйствія Рижскаго Портоваго Управленія и Рижскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія въ вопросѣ о передачѣ сплавногo промысла прежнимъ якорщикамъ - подрядчикамъ, безъ предварительныхъ торговъ и въ вопросѣ пересмотра обязательныхъ постановленій. Въ этомъ совѣщаніи принималъ, по особому приглашенію, участіе и представитель Биржевого Комитета, въ качествѣ какового былъ выбранъ г-нъ С. Реше. Комитетъ не нашелъ однако возможнымъ въ данномъ совѣщаніи разсматривать по существу жалобы лѣсоторговцевъ, такъ какъ на основаніи ст. 653 Торговаго Устава, изданіе 1903 года, жалобы на постановленія мѣстныхъ по портовымъ дѣламъ Присутствій, направляемыя въ Комитетъ, должны быть поданы черезъ мѣстнаго губернатора. Это требованіе не было исполнено въ данномъ случаѣ.

Прежде чѣмъ до свѣдѣнія жалобщиковъ и Биржевого Комитета дошло объ этомъ постановленіи Комитета по портовымъ дѣламъ, Биржевой Комитетъ рѣшилъ и съ своей стороны выступить съ жалобой и соотвѣтственно этому подалъ 4 іюня 1904 года Лифляндскому Губернатору жалобу на имя Комитета по портовымъ дѣламъ, съ просьбой поддержать эту жалобу.

Жалоба Биржевого Комитета увѣнчалась полнымъ успѣхомъ. Въ засѣданіи 9-го Іюля Комитетъ по портовымъ дѣламъ, признавая полную основательность жалобъ Рижскихъ лѣсоторговцевъ и Рижскаго Биржевого Комитета, постановилъ: 1) постановленія Рижскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія отъ 20 и 24 Марта 1904 года касательно передачи сплавногo промысла Шмидту, Виленкину и Сапотницкому и измѣненія обязательныхъ постановленій 1898 года со всѣми ихъ послѣдствіями, какъ противорѣчащія правамъ и выгодамъ Рижскихъ лѣсоторговцевъ, отмѣнить, и 2) препоручить Рижскому по портовымъ дѣламъ Присутствію вновь обсудить всесторонне вышеозначенные вопросы объ обязательныхъ постановленіяхъ 1898 года и условіяхъ сдачи сплавногo промысла съ 1 Января 1905 года подъ условіемъ, чтобы эти вопросы обсуждались при участіи лицъ, избранныхъ

для этой цѣли Биржевымъ Комитетомъ и лѣсоторговцами изъ своей среды. Далѣе Комитетъ постановилъ, чтобы при этомъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ были приняты во вниманіе всѣ претензіи, которыя выставлены въ представленныхъ Комитету по портовымъ дѣламъ жалобахъ, равно и желанія Биржевого Комитета и лѣсоторговцевъ, чтобы а) сплавъ плотовъ была сдана не иначе, какъ черезъ вызовъ контрагентовъ, т. е. съ торговъ, и б) чтобы до сдачи съ торговъ этого предпріятія, Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ были пересмотрѣны во всемъ объемѣ обязательныя постановленія 1898 года. Утвержденіе означеннаго постановленія Комитета по портовымъ дѣламъ Главнуправляющимъ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Александромъ Михайловичемъ послѣдовало 2 Сентября; 20 Сентября Биржевой Комитетъ получилъ официальное увѣдомленіе объ этомъ черезъ Отдѣлъ Торговыхъ портовъ, при чемъ ему была также препровождена копія съ протокола засѣданія отъ 9 Іюля.

Въ виду этого Биржевой Комитетъ нашель цѣлесообразнымъ обратиться непосредственно къ Начальнику Рижскаго порта и представить ему 22 Сентября проектъ желаемыхъ измѣненій и дополненій къ дѣйствующимъ обязательнымъ постановленіямъ о сплавѣ лѣса съ просьбой передать ихъ при предполагаемомъ пересмотрѣ обязательныхъ постановленій для обсужденія въ Присутствіе по портовымъ дѣламъ. Означенный проектъ явился результатомъ подробныхъ и многократныхъ обсужденій делегации по лѣсному торгу и разныхъ компетентныхъ лицъ изъ числа мѣстныхъ лѣсоторговцевъ и бывшихъ якорщиковъ.

18 Октября Биржевой Комитетъ получилъ копію съ донесенія Начальника Рижскаго порта, которое онъ намѣревался подать Присутствію по портовымъ дѣламъ. Въ этомъ докладѣ въ видѣ вступленія содержалась резолюція Комитета по портовымъ дѣламъ касательно жалобъ Биржевого Комитета и лѣсоторговцевъ, затѣмъ слѣдовали основные пункты поданныхъ въ свое время Комитету въ Петербургѣ жалобъ, далѣе — имена избранныхъ Биржевымъ Комитетомъ представителей лѣсной торговли, равно и мнѣніе Начальника работъ по устройству Рижскаго порта касательно отдѣльныхъ содержащихся въ проектѣ Биржевого Комитета, предложеній. Въ концѣ доклада были приведены сопоставленные рядомъ постановленія нынѣ дѣйствующихъ обязательныхъ постановленій и предложенныя Начальникомъ порта измѣненія, добавленія и сокращенія, а также и значительное число совершенно новыхъ постановленій. О чемъ однако въ проектѣ не было рѣчи или, чтобы выразиться точнѣе, почти не было рѣчи, это — предложеніе Биржевого Комитета; если и было принято въ этотъ проектъ какое-либо изъ предложенныхъ Биржевымъ Комитетомъ новыхъ постановленій, то все-таки и въ этомъ

случаѣ, благодаря незначительному измѣненію въ его текстѣ, предложеніе принимало совершенно другую форму.

При такихъ обстоятельствахъ пренія въ Присутствіи по портовымъ дѣламъ, продолжавшіяся по три, четыре часа, носили большею частью довольно оживленный и бурный характеръ и требовалось постоянно продолжительнаго времени, прежде чѣмъ приходили къ соглашенію. Начатыя 20 октября совѣщанія продолжались 28 Октября, 9, 17, 23 и 29 Ноября и закончились только 9 Декабря.

Ниже приведенъ весь богатый матеріалъ, касающійся вопроса о сплавлѣ плотовъ и состоящій изъ текста жалобъ, журнальнаго постановленія Комитета по портовымъ дѣламъ, не безинтересной переписки между Биржевымъ Комитетомъ и Начальникомъ порта, проекта Биржевого Комитета поданнаго имъ особаго мнѣнія къ §§ 4, 5 и 6 проекта и т. д. Здѣсь же замѣтимъ вкратцѣ, что содержащіяся въ проектѣ Начальника порта предложенія: 1) о томъ, чтобы устанавливавшіеся ранѣе за счетъ портовыхъ сборовъ три ряда свай противъ заломовъ, были устроены за счетъ якорщиковъ-подрядчиковъ, т. е. обязать ихъ договоромъ, чтобы они покрывали издержки по этимъ сооруженіямъ изъ своихъ доходовъ по сплаву плотовъ, 2) организовать вторую артель якорщиковъ, которой предоставить исключительное право на сплавъ плотовъ ниже желѣзно-дорожнаго моста, 3) обязать владѣльцевъ огородовъ, расположенныхъ ниже моста передъ вывозомъ лѣса къ пароходу испрашивать каждый разъ особое разрѣшеніе и 4) назначеніе порядка сдачи сплавнаго промысла предоставить Начальнику порта — не были одобрены большинствомъ, вслѣдствіе чего и не вошли въ обязательныя постановленія. Отрицательное отношеніе большинства въ Присутствіи по портовымъ дѣламъ къ проекту Начальника порта организовать вторую артель для сплава вѣдъ предѣловъ лѣсной гавани, мѣропріятіе, которое Начальникъ порта считаетъ въ интересахъ порядка крайне желательнымъ, побудило его въ приложенномъ къ одному изъ протоколовъ особомъ мнѣніи еще разъ очень энергично отстаивать свой проектъ.

Кромѣ вышеизложенныхъ четырехъ важнѣйшихъ пунктовъ проекта Начальника порта отвергнуто или измѣнено еще нѣсколько не столь важныхъ пунктовъ.

Съ другой стороны, Биржевому Комитету удалось: 1) установить предѣлы лѣсной гавани, и такимъ образомъ отдѣлить поле дѣятельности якорщиковъ-подрядчиковъ и дѣйствующихъ въ предѣлахъ лѣсной гавани строгихъ правилъ отъ поля дѣйствія вольныхъ якорщиковъ въ нижней гавани, гдѣ сплавъ носить совсѣмъ другой характеръ; 2) точно установить порядокъ отдачи съ торговъ подряда на сплавъ лѣса Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ, при чемъ постановлено, что отдача подряда зависитъ не исключительно отъ размѣра затребованнаго вознагражденія за сплавъ, а имѣютъ быть приняты въ

соображеніе и познанія и другія пригодныя качества подрядчика или подрядчиковъ ; 3) понизить плату за пользование причальными сваями для всѣхъ сортовъ малоцѣннаго лѣса и дополнить существующую таксу за сплавъ въ томъ смыслѣ, чтобы съ малоцѣннаго лѣса плата взималась по пленицѣ ; 4) установить, что подъ „постановкой“ плота слѣдуетъ разумѣть прикрѣпленіе его въ предѣлахъ лѣсной гавани виѣ фарватера, и что за это прикрѣпленіе его къ причальнымъ сваямъ въ лѣсной гавани не должна быть взыскиваема особая плата, такъ какъ эта манипуляція, равно какъ и приѣмъ и проводъ плотовъ относится къ сплавному промыслу ; что напротивъ, „установка“ плотовъ на причаль можетъ быть произведена людьми лѣсопромышленниковъ, вслѣдствіе чего при „установкѣ“ плотовъ на причаль средствами якорщика-подрядчика при торгахъ должна быть предусмотрѣна особая на это такса ; 5) установить, чтобы якорщики-подрядчики имѣли всѣ надлежащія средства для ежедневнаго приѣма и размѣщенія на мѣста не менѣе 800 плотовъ ; 6) увеличить размѣръ залога съ 30,000 руб. до 60,000 рублей ; 7) установить, что заломъ, независимо отъ того, произошелъ ли онъ по винѣ якорщика-подрядчика или по чужой винѣ или же отъ силъ природы, долженъ быть разобранъ средствами якорщиковъ-подрядчиковъ за ихъ собственный счетъ ; 8) подрядчикъ-якорщикъ обязанъ по мѣрѣ возможности собрать всѣ плоты каждаго лѣсопромышленника отдѣльно въ одномъ мѣстѣ, а не разбрасывать ихъ въ разныхъ мѣстахъ и т. д., и т. д.

Къ сожалѣнію не удалось воспрепятствовать внесенію нѣкоторыхъ пунктовъ, которые могутъ повести послѣдствіи къ недоразумѣніямъ и проволочкамъ ; такъ, напримѣръ, Начальникъ порта имѣетъ право помѣстить чужой лѣсъ въ частные огороды, лежащіе ниже желѣзнодорожнаго моста, въ случаѣ переполненія лѣсной гавани.

Взглядъ Присутствія по портовымъ дѣламъ на право Начальника порта разрѣшать устройство причальныхъ свай третьимъ лицамъ, обойдя собственниковъ или арендаторовъ береговыхъ участковъ, можетъ привести къ серьезнымъ столкновеніямъ. Хотя и лѣсная торговля непосредственно не страдаетъ отъ этого, тѣмъ не менѣе городъ Рига, какъ главный земельный собственникъ въ лѣсной гавани, можетъ потерпѣть при этомъ большіе убытки. Это то обстоятельство и побудило представителей города и купечества представить мотивированное особое мнѣніе, при чемъ заявленіе это и было занесено въ протоколъ засѣданія.

20 Марта 1904 г. состоялось засѣданіе въ Присутствіи по портовымъ дѣламъ, во время котораго Начальникъ порта князь Ухтомскій прочелъ слѣдующее представленіе :

„Артель якорщиковъ обратилась въ Главное Управление Торговаго Мореплаванія и Портовъ съ просьбой выяснитъ ихъ положеніе

на будущее время въ виду того, что артель эта должна теперь же увеличить свои сплавыя средства или начать ихъ ликвидацію.

Я своей стороны представлялъ на благоусмотрѣніе Главнаго Управленія необходимость оборудованія этого дѣла на болѣе прочныхъ основаніяхъ, чѣмъ оно стояло до сихъ поръ, что вызоветъ надобность въ измѣненіи нѣкоторыхъ параграфовъ нынѣ дѣйствующихъ обязательныхъ постановленій, касающихся сплава лѣса, такъ какъ таковыя постановленія, на мой взглядъ ставили артели якорщиковъ требованія не достаточныя по части инвентаря, и хотя дѣло за истегаемый срокъ контракта, какъ мнѣ лично извѣстно, и по заявленію заинтересованныхъ лицъ велось успѣшно, все-таки необходимо увеличить сплавыя средства, дабы гарантировать такое же веденіе дѣла и на будущее время.

На этихъ основаніяхъ Главное Управленіе предложило мнѣ пересмотрѣть обязательныхъ постановленій.

Въ виду безотлагательной необходимости пересмотрѣть теперь же тѣ параграфы обязательныхъ постановленій, которые касаются сплава, я полагаю бы въ слѣдующихъ параграфахъ обязательныхъ постановленій объ организаціи благоустройства лѣсной гавани и о сплавѣ лѣсныхъ матеріаловъ въ предѣлахъ Рижскаго порта, изданныхъ 28 Марта 1898 года, сдѣлать слѣдующія измѣненія.

Коренной же пересмотрѣ другихъ параграфовъ означенныхъ обязательныхъ постановленій предполагается въ ближайшемъ будущемъ, равно какъ и пересмотрѣ положенія о сооруженіи понеречныхъ свайныхъ загражденій, въ которыхъ особенно заинтересовано Главное Управленіе.

§ 19. Поставить вмѣсто 40 плотовъ — 500.

Въ зависимости отъ этого и въ § 12 перемѣнить 400 на 500. Примѣчаніе 1-ое къ § 19 желательно, чтобы было изложено такъ: „Общество якорщиковъ обязано имѣть не менѣе 250 исправныхъ лодокъ съ полнымъ вооруженіемъ и запасными принадлежностями и по 2 гребца на каждой, 25 бухтъ, 6 и 8-ми дюймовые тросы, 5 береговыхъ шпелей, 50 лебедокъ, плавуція казармы для 400 рабочихъ, береговя казармы для 400 рабочихъ, 10 сторожевыхъ плавучихъ маекъ (сторожекъ) для дежурныхъ, не менѣе 3-хъ 20-ти сильныхъ и 2-хъ 8-ми сильныхъ пароходовъ. При недостаточности указанныхъ средствъ для пріема 500 плотовъ въ сутки Начальникъ порта даетъ нарядъ обществу объ увеличеніи средствъ, и, по истеченіи назначеннаго срока и при неисполненіи наряда, дѣлаетъ распоряженіе о наймѣ рабочихъ и пароходовъ за счетъ залога Общества якорщиковъ.

Примѣчаніе 2-ое къ § 19. Въ случаѣ замѣтнаго уменьшенія прибытія плотовъ, Общество имѣетъ право уменьшить число рабочихъ силъ съ разрѣшенія Начальника порта.

Далѣ слѣдуетъ примѣчаніе вмѣсто 2-го 3-е.

§ 21. Размѣръ залога опредѣляется въ суммѣ 30,000 рублей, которые вносятся въ депозитъ Начальника порта въ Рижское Губернское Казначейство, наличными деньгами или процентными бумагами Государственнаго банка на предъявителя.

Примѣчаніе къ § 31, къ буквѣ Г. — „Снасти и дригалки должны оставаться до окончательнаго вывода плотовъ“.

Къ § 36 прибавить „на постоянные причалы“.

Вышеозначенное предложеніе было полной неожиданностью для присутствовавшихъ въ засѣданіи представителей купечества, такъ какъ изъ порядка дѣлъ, который былъ обозначенъ на пригласительныхъ карточкахъ, не видно было, что долженъ обсуждаться столь важный вопросъ, какъ отдача сплавнаго промысла на дальнѣйшее шестилѣтіе. Вслѣдствіе этого представители Биржевого Комитета и купечества и не были въ состояніи еще до засѣданія узнать отношеніе къ этому вопросу лѣсопромышленниковъ.

Что-же касалось измѣненій въ существующихъ обязательныхъ постановленіяхъ, то представителями купечества было предложено отсрочить постановленіе по этому вопросу, чтобы дать возможность представителямъ купечества въ Присутствіи по портовымъ дѣламъ ознакомиться съ заключеніемъ по этому вопросу делегаціи по лѣсному торгу. Предложеніе это было принято большинствомъ 5 голосовъ противъ 4.

Предложенія Начальника порта были препровождены Предсѣдателемъ Биржевого Комитета на заключеніе делегаціи по лѣсному торгу. Делегация предложила сдѣлать нѣсколько незначительныхъ измѣненій, согласилась съ остальными предположеніями Начальника порта, но выразила свое сожалѣніе по поводу заключенія договора съ прежними якорщиками-подрядчиками на основаніи прежней таксы. Такъ какъ представители Биржевого Комитета и купечества въ Присутствіи по портовымъ дѣламъ были уже связаны своимъ согласіемъ на постановленіе объ отдачѣ сплавнаго промысла, то ни делегація по лѣсному торгу, къ которой принадлежали означенные представителя, ни Биржевой Комитетъ не могли въ данное время принять какихъ либо мѣръ къ отмѣнѣ состоявшагося постановленія. Послѣднія могли быть приняты только лицами, интересы которыхъ затронуты постановленіемъ, въ данномъ случаѣ лѣсопромышленниками.

6-го апрѣля 1904 г. Биржевому Комитету было подано за подписью 17 лѣсопромышленниковъ прошеніе, къ которому была приложена копія прошенія, поданнаго Рижскому Портовому Управленію. Содержаніе прошенія слѣдующее:

„Сего числа мы обратились въ Рижское Портовое Управленіе съ ходатайствомъ объ измѣненіи и дополненіи существовавшихъ до сихъ поръ условій относительно проводки и установки плотовъ въ предѣлахъ Рижской лѣсной гавани, необходимыхъ для огражденія насущнѣйшихъ интересовъ лѣсопромышленниковъ-сплаводателей, съ указаніемъ, что если торги на отдачу подряда для проводки и установки плотовъ въ предѣлахъ Рижской лѣсной гавани на указанныхъ въ нашемъ ходатайствѣ условіяхъ по чему либо не состоится, то мы сами готовы взять подрядъ этотъ на этихъ условіяхъ по болѣе низкой цѣнѣ и съ двойнымъ залогомъ.“

Представляя при семъ копію означеннаго ходатайства, честь имѣемъ покорнѣйше просить Биржевой Комитетъ обратить свое благосклонное вниманіе на важность этихъ условій для интересовъ мѣстной лѣсопромышленности и содѣйствовать съ своей стороны къ принятію ихъ при сдачѣ подряда по проводкѣ и установкѣ плотовъ въ предѣлахъ Рижской лѣсной гавани.“

Вышеозначенное представленіе Рижскихъ лѣсоторговцевъ Рижскому портовому Управленію гласить :

„Въ интересахъ лѣсопромышленниковъ-сплаводателей мы находимъ необходимымъ измѣнить и дополнить существовавшія до сихъ поръ условія, касающіяся проводки и установки плотовъ въ предѣлахъ Рижской лѣсной гавани, въ слѣдующемъ :

1) Подрядчикъ долженъ располагать достаточными средствами для ежедневнаго приѣма и установки не менѣе 800 плотовъ, располагая длѣ этого не менѣе какъ 8 пароходами и 400 лодокъ.

2) При наличности свободныхъ мѣстъ для стоянки плотовъ въ Сухой Двинѣ, независимо отъ свободности пути черезъ главный рукавъ рѣки Двины, подрядчикъ, по желанію лѣсовладѣльца, обязанъ безъ особой приплаты проводить плоты сверху въ Сухую Двину и установить ихъ на мѣста по указанію лѣсовладѣльца ; равнымъ образомъ, если проходъ черезъ главный рукавъ рѣки Двины будетъ загражденъ, то подрядчикъ обязанъ безъ особой приплаты проводить плоты черезъ Сухую Двину для установки ихъ на мѣста, ниже лежащія.

3) Въ случаѣ заломы, срокъ для разборки такового можетъ быть установленъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ и Особымъ по Портовымъ дѣламъ Присутствіемъ.

4) Лѣсовладѣльцы освобождаются отъ обязанности содержать рабочихъ на такихъ плотахъ, которые попадаютъ въ заломъ, а проводку и также установку таковыхъ подрядчикъ долженъ производить безъ участія рабочихъ лѣсовладѣльцевъ.

5) Длину снастей установить отъ 12—15 сажени при толщинѣ въ окружности 3 дюйма.

6) Подрядчикъ обязанъ по мѣрѣ возможности сгруппировать плоты каждаго лѣсовладѣльца въ однихъ мѣстахъ не разбрасывая ихъ въ разныхъ пунктахъ, и

7) подрядчикъ обязуется имѣть бараки для своихъ рабочихъ.

Къ изложенному честь имѣемъ присовокупить, что если торги на отдачу подряда на указанныхъ условіяхъ по чему либо не состоятся, то мы симъ выражаемъ свое согласіе на принятіе на себя этого подряда на указанныхъ условіяхъ со внесеніемъ залога въ 60,000 р. и по цѣнѣ: за бревна, брусья, балки и 3 шпигера по 4 коп., за ботсмачты по 2¹/₂ коп., за столбики или полосы по 1 руб. 25 коп. съ пленицы и за жерди, макушки, сухолье и дровяные плоты съ подошвой или безъ подошвы по 1 руб. 50 коп. съ пленицы; полосы или столбики въ накатѣ балочныхъ или шпигерныхъ гонокъ считаются по 8 штукъ за одно бревно.“

12 Апрѣля Биржевому Комитету было подано слѣдующее прошеніе, подписанное 13 лѣсопромышленниками, не принимавшими участія въ дѣйствіяхъ ранѣе упомянутыхъ лицъ:

„Послѣдняго числа Декабря мѣсяца текущаго года истекаетъ срокъ договора, на основаніи котораго г. г. Сапотницкій и Виленкинъ приняли на себя проводку лѣсныхъ плотовъ въ предѣлахъ Рижской лѣсной гавани, каковая проводка обязательно должна быть исполняема артелью якорщиковъ на пространствѣ отъ порога Гладкій до желѣзно-дорожнаго моста.

Какъ дошло до свѣдѣнія нижеподписавшихся лѣсопромышленниковъ, мѣстное по портовымъ дѣламъ Присутствіе нѣсколько недѣль тому назадъ отдало сплавъ лѣсныхъ плотовъ вышеозначеннымъ подрядчикамъ, къ которымъ, какъ слышно, присоединился также лейтенантъ военнаго флота г. Шмидтъ, по прежней цѣнѣ и на прежнихъ, немного лишь измѣненныхъ условіяхъ. При этомъ операція сплава сдапа на дальнѣйшіе 6 лѣтъ, считая съ 1 Января 1905 года, безъ предварительнаго назначенія публичной конкуренціи, какъ это сдѣлано было прежнимъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ при первоначальномъ контрактованіи работъ по проводкѣ лѣсныхъ плотовъ и какъ это г. Начальникомъ порта лично обѣщано было вслѣдствіе запроса нѣкоторыхъ заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ лицъ, сдѣланнаго ими уже нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ.

Въ виду сего и принимая во вниманіе, что постановленіе мѣстнаго по портовымъ дѣламъ Присутствія о дальнѣйшемъ оставленіи г. г. Сапотницкому и Виленкину проводки лѣсныхъ плотовъ подлежитъ еще утвержденію Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, и что нѣкоторые параграфы обязательныхъ постановленій о сплавѣ лѣсныхъ матеріаловъ должны безусловно быть измѣнены и дополнены, при чемъ таковое измѣненіе и дополненіе должно быть совершено до

заключенія подлежащаго контракта, дабы имѣть возможность распространить дѣйствіе этихъ постановленій на права и обязанности контрагентовъ, принимающихъ на себя проводку лѣсныхъ плотовъ съ 1 Января будущаго года, мы имѣемъ честь обратиться въ Рижскій Биржевой Комитетъ съ покорнѣйшею просьбою, въ интересахъ обремененной уже налогами и сборами лѣсной торговли не отказать принять съ своей стороны соотвѣтствующіи мѣры къ тому:

1) чтобы пока было приостановлено Главнымъ Управленіемъ утвержденіе контракта съ г. г. Сапотницкимъ и Виленкиномъ, чрезмѣрно обременяющаго лѣсную торговлю;

2) чтобы мѣстнымъ по портовымъ дѣламъ Присутствіемъ былъ произведенъ вызовъ на свободную конкуренцію для полученія подряда по проводкѣ лѣсныхъ плотовъ въ предѣлахъ лѣсной гавани, какъ единственно вѣрный, удовлетворяющій интересамъ лѣсной торговли способъ законтрактованія означенныхъ работъ и

3) чтобы мѣстнымъ по портовымъ дѣламъ Присутствіемъ немедленно было приступлено къ разсмотрѣнію обязательныхъ постановленій на предметъ измѣненія и дополненія таковыхъ еще до заключенія новаго контракта въ особенности въ виду необходимости измѣненія тѣхъ параграфовъ, которые относятся къ правамъ и обязанностямъ предпринимателей по проводкѣ лѣсныхъ плотовъ.“

15 Апрѣля прибыли въ Ригу по приказанію Его Импера горскаго Высочества Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ, Начальникъ Административной Части Н. І. Хвостовъ и дѣлопроизводитель Строительнаго Отдѣла Торговыхъ Портовъ Алабышевъ. Откомандированіе этихъ лицъ было вызвано разными поданными Главноуправляющему жалобами и прошеніями, касающимися сдачи сплаваго промысла прежнимъ подрядчикамъ. Немедленно по прибытіи въ Ригу Н. І. Хвостовъ велъ переговоры съ представителями Биржевого Комитета. 14 апрѣля подъ предсѣдательствомъ Н. І. Хвостова состоялось особое совѣщаніе въ помѣщеніи Портового Управленія.

Журналъ этого совѣщанія гласитъ:

„По открытіи засѣданія Предсѣдательствующій сообщилъ собранію что вслѣдствіе просьбъ отдѣльныхъ группъ Рижскихъ лѣсопромышленниковъ и якорщиковъ, обращенныхъ къ Главноуправляющему Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами объ отдачѣ имъ якорнаго промысла и претензій по поводу состоявшагося 30 Марта сего года опредѣленія мѣстнаго Портоваго Присутствія о порядкѣ и способѣ отдачи названнаго промысла впредь на шесть лѣтъ, считая съ 1 Января 1905 года, Его Императорское Высочество, въ виду важности экономическихъ интересовъ настоящаго дѣла, изволилъ приказать выяснитъ на мѣстѣ, насколько отдѣльныя ходатайства

просителей отвѣчаютъ общимъ интересамъ Рижскихъ лѣсопромышленниковъ.

Засимъ Предсѣдательствующій предложилъ Предсѣдателю Биржевого Комитета и представителямъ мѣстныхъ лѣсопромышленниковъ высказаться по настоящему дѣлу, вслѣдствіе чего, Правитель Дѣлъ Биржевого Комитета г. Крамеръ, отъ имени Предсѣдателя онаго, заявилъ, что въ Биржевой Комитетъ независимо отъ представленныхъ ему заявленій одновременно съ повергнутыми передъ Его Императорскимъ Высочествомъ, поступили по тому же предмету коллективныя заявленія и другихъ лѣсопромышленниковъ Рижскаго порта, въ силу чего Биржевой Комитетъ, отъ имени всего заинтересованнаго купечества выражаетъ ходатайства о томъ, чтобы

1) Приоставлено было постановленіе Присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 20 Марта касательно утвержденія контракта съ Сапотницкимъ и Виленкинымъ.

2) Чтобы мѣстнымъ по портовымъ дѣламъ Присутствіемъ былъ произведенъ, по примѣру первой отдачи сплава плотовъ, вызовъ лицъ, желающихъ взять на себя сплавъ лѣса въ лѣсной гавани.

3) Чтобы мѣстнымъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ предварительно сдачи сплава были рассмотрѣны обязательныя постановленія по отношенію правъ и обязательствъ сплавщиковъ-подрядчиковъ.

По выслушаніи означеннаго ходатайства, со стороны участвовавшихъ въ засѣданіи представителей Главнаго Управленія было обращено вниманіе на то, что въ засѣданіи Присутствія по портовымъ дѣламъ, состоявшемся 20 марта сего года, на коемъ рѣшенъ былъ единогласно вопросъ объ отдачѣ съ 1 Января 1905 года якорнаго промысла прежнимъ контрагентамъ и по прежней таксѣ, защитники интересовъ лѣсопромышленниковъ, представители отъ мѣстнаго купечества, не протестовали на постановленіе Присутствія, а слѣдовательно признавали интересы лѣсопромышленниковъ удовлетворенными. На это присутствовавшіе въ настоящемъ совѣщаніи представители лѣсопромышленниковъ возразили, что представители купечества, участвовавшіе въ засѣданіи Портоваго Присутствія 20-го Марта не были уполномочены рѣшать вопросъ объ отдачѣ якорнаго промысла на новый срокъ съ 1-го Января 1905 года, такъ какъ лѣсопромышленники не были поставлены заблаговременно въ извѣстность о постановкѣ указаннаго вопроса на очередь рассмотрѣнія 20 Марта и не приступали къ его обсужденію предварительно въ Биржевомъ Комитетѣ, руководствуясь съ одной стороны тѣмъ, что до истеченія срока контракта работающей въ настоящее время якорной артели осталось еще девять мѣсяцевъ, а съ другой тѣмъ, что при частныхъ совѣщаніяхъ, происходившихъ при портовомъ управленіи еще 10 и 18 Ноября минушаго 1903 года по поводу предполагавшихся Началь-

никомъ порта измѣненій въ существующихъ обязательныхъ постановленіяхъ лѣсной торговли Рижскаго порта, нѣкоторые изъ присутствовавшихъ на упомянутыхъ совѣщаніяхъ лѣсопромышленниковъ изъ личныхъ объясненій получили увѣренность въ томъ, что новая сдача якорнаго промысла будетъ происходить не иначе, какъ по вызову желающихъ предпринимателей.

Далѣе, былъ предложенъ вопросъ, почему представители купечества, участвовавшіе въ засѣданіи Портового Присутствія 20 Марта согласившись на отдачу якорнаго промысла Сапотницкому, Шмидту и Виленкину по прежней таксѣ и на условіяхъ, имѣемыхъ быть выработанными въ слѣдующемъ засѣданіи Присутствія не нашли нужнымъ, на состоявшемся затѣмъ 24 Марта новомъ засѣданіи протестовать отъ имени всѣхъ лѣсопромышленниковъ на постановление 20 Марта, которое стало извѣстно послѣднимъ уже 21 Марта. На это со стороны представителей купечества было заявлено, что хотя на биржѣ и сдѣлалось извѣстнымъ 21 Марта постановление Портового Присутствія состоявшееся 20 Марта, но въ виду краткости срока между засѣданіями 20 и 24 Марта, на то, чтобы выяснить общее мнѣніе лѣсопромышленниковъ по столь спѣшному и важному вопросу, не представлялось достаточно времени и, кромѣ того, указанные представители, подписавъ постановление Портового Присутствія 20 Марта, считали себя лично связанными по отношенію къ выраженію протеста, полагая, что отмѣна постановленія можетъ состояться не иначе, какъ распоряженіемъ высшей инстанціи. Поэтому купечество и рѣшило обратиться непосредственно къ Его Императорскому Высочеству и въ Биржевой Комитетъ уже послѣ 24 Марта.

На основаніи изложеннаго, мѣстное купечество въ лицѣ Биржевого Комитета поддерживаетъ вышеприведенное формулированное Правителемъ Дѣлъ сего Комитета, свое ходатайство.“

15 Апрѣля Биржевой Комитетъ обсуждалъ вышеупомянутое прошеніе лѣсопромышленниковъ отъ 12 Апрѣля о желательной отмѣнѣ постановленія мѣстнаго по портовымъ дѣламъ Присутствія касательно сдачи сплаваго промысла. Биржевой Комитетъ постановилъ просить делегацію по лѣсному торгу приступить къ обсужденію существующихъ обязательныхъ постановленій о сплавѣ лѣса и представить Биржевому Комитету свои заключенія о желательныхъ измѣненіяхъ въ означенныхъ постановленіяхъ для представленія ихъ въ мѣстное по портовымъ дѣламъ Присутствіе.

Вслѣдствіе означеннаго постановленія Биржевого Комитета делегація по лѣсному торгу при участіи Правителя дѣлъ ф. Крамера приступила къ тщательному обсужденію всѣхъ ранѣе существовавшихъ постановленій о сплавѣ плотовъ. Выработка докладной записки, содержащей признанныя необходимыя измѣненія въ обязательныхъ

постановленіяхъ отъ 28 Марта и 2 Октября 1898 года, равно и мотивированныя основанія заключенія Биржевого Комитета, была окончена въ концѣ Мая.

21 Мая Биржевой Комитетъ получилъ отъ Управляющаго Административной частью Отдѣла Торговыхъ Портовъ Хвостова телеграфное приглашеніе назначить представителя въ назначенное на 28 Мая въ Комитетъ по портовымъ дѣламъ засѣданіе по дѣлу о сдачѣ сплавного промысла.

Биржевой Комитетъ выбралъ представителемъ С. С. Реше.

Какъ уже вышло упомянуто, Комитетъ однако не нашелъ возможнымъ обсудить дѣло по существу, такъ какъ, на основаніи ст. 658 Торговаго Устава, жалоба на постановленія Присутствій по портовымъ дѣламъ должны быть подаваемы черезъ губернатора.

Официальное сообщеніе объ этомъ постановленіи, выраженное въ отношеніи Отдѣла Торговыхъ Портовъ отъ 1 Іюня 1904 г., было получено Биржевымъ Комитетомъ 7 Іюня. Однако еще до полученія означеннаго сообщенія, а именно 4 Іюня, Биржевой Комитетъ нашелъ необходимымъ подать нижеслѣдующую жалобу Комитету по портовымъ дѣламъ. Жалоба была, какъ требуется закономъ, подана для дальнѣйшаго представленія Лифляндскому Губернатору съ просьбой поддержать прошеніе Биржевого Комитета.

Текстъ жалобы слѣдующій :

„20 Марта с. г. Рижское Присутствіе по портовымъ тѣламъ постановило передать обществу якорщиковъ Шмидтъ, Сапотницкому и Виленкину работы по сплаву лѣса на слѣдующіе шесть лѣтъ по прежней таксѣ, а въ засѣданіи отъ 24 Марта с. г. названное Присутствіе постановило утвердить выработанныя г. Начальникомъ порта измѣненія существующихъ обязательныхъ постановленій по сплаву.

Означенными двумя постановленіями нарушены въ серьезной степени интересы мѣстной торговли г. Риги, такъ какъ первымъ изъ нихъ сдать сплавъ лѣса прежнимъ предпринимателямъ по очень высокой таксѣ и безъ вызова конкурентовъ, а вторымъ постановленіемъ измѣнены лишь нѣкоторыя §§ существующихъ обязательныхъ постановленій, неудовлетворительность которыхъ уже доказана практикой, между тѣмъ какъ положеніе дѣла требовало кореннаго измѣненія этихъ постановленій.

Уже до первой сдачи сплава плотовъ въ 1898 г. теперешнимъ предпринимателямъ Сапотницкому и Виленкину, Биржевымъ Комитетомъ заявлено было въ представленіи на имя г. Лифляндскаго Губернатора отъ 13 Іюня 1898 г. № 480, что составленная такса вознагражденія слишкомъ высока. Это заявленіе было въ свое время подтверждено цифровыми данными и можетъ быть подтверждено и нынѣ. Условія лѣсной торговли съ тѣхъ поръ не улучшились, а напротивъ

ухудшились, а потому вышеупомянутая такса ложится на лѣсную торговлю тяжелымъ бременемъ. Въ настоящій моментъ нашлась группа лѣсопромышленниковъ, готовая произвести сплавъ лѣса по болѣе низкой цѣнѣ. Приглашенные на засѣданіе 20 Марта с. г. представители Биржевого Комитета и купечества въ Портовомъ Присутствіи не были увѣдомлены о томъ, что на означенномъ засѣданіи предстоитъ рѣшеніе вопроса объ отдачѣ права сплава предпринимателямъ Шмидту, Сапотницкому и Виленкину, какъ это можетъ быть усмотрѣно изъ приложенной къ сему повѣстки съ приглашеніемъ на засѣданіе. Этимъ обстоятельствомъ у представителей купечества была отнята возможность заранѣе войти въ сношеніе съ кѣмъ слѣдуетъ съ цѣлью оріентироваться въ данномъ вопросѣ, что чрезвычайно важно, если имѣть въ виду, что представители купечества въ мѣстномъ портовомъ Присутствіи не могутъ быть знакомы со всѣми вопросами и требованіями торговли и судоходства и что разсылка перечня предметовъ, подлежащихъ обсужденію, имѣетъ въ виду дать членамъ подлежащаго учрежденія возможность заранѣе до засѣданія ознакомиться съ обстоятельствами данпаго дѣла.

Постановленіе объ отдачѣ операцій по сплаву Шмидту, Сапотницкому и Виленкину послѣдовало до разсмотрѣнія обязательныхъ постановленій по сплаву, между тѣмъ, какъ казалось бы безъ сомнѣнія болѣе правильнымъ, опредѣлить въ точности права и обязанности предпринимателей-сплавщиковъ до отдачи предпріятія. Необходимость кореннаго просмотра существующихъ обязательныхъ постановленій признана самимъ Начальникомъ порта; между тѣмъ Присутствіе по портовымъ дѣламъ ограничилось лишь требованіемъ нѣкотораго увеличенія сплавныхъ средствъ и размѣра залога. Отказаться отъ вызова конкурентовъ и отступить отъ существовавшего по сіе время порядка отдачи сплава нѣтъ основанія, въ особенности въ виду наличности новой группы предпринимателей съ меньшими требованіями и высокаго обложенія лѣсной торговли, что неоднократно признано и Начальникомъ работъ въ портѣ.

Въ виду сего Рижскій Биржевой Комитетъ, въ огражденіе интересовъ лѣсной торговли въ Ригѣ, имѣетъ честь почтительнѣйше ходатайствовать передъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ :

1) объ отмѣнѣ постановленій Рижскаго Присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 20 Марта и 24 Марта 1904 г. касательно отдачи операцій по сплаву предпринимателямъ-подрядчикамъ Шмидту, Сапотницкому и Виленкину ;

2) о производствѣ, но примѣру первой отдачи сплава плотовъ, вызова лицъ, готовыхъ взять на себя сплавъ лѣса и

3) о предварительномъ, до сдачи предпріятія, разсмотрѣніи въ мѣстномъ Присутствіи по портовымъ дѣламъ, всѣхъ §§ существующихъ обязательныхъ постановленій по сплаву лѣса“.

17-го Сентября Биржевой Комитетъ получилъ утвержденный 2 Сентября Его Императорскимъ Высочествомъ Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ журналъ Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 9 Іюля. Въ виду значенія, которое нужно придать сужденіямъ Комитета журналъ этотъ, не смотря на его обширность, ниже приведенъ полностью:

По жалобѣ Рижскихъ лѣсопромышленниковъ и Рижскаго Биржевого Комитета на постановленіе Рижскаго Присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 20 и 24 Марта сего года объ отдачѣ сплава лѣса въ лѣсной гавани Рижскаго порта Обществу якорщиковъ „Шмидтъ, Виленкинъ и Сапотницкій“.

Комитетъ по портовымъ дѣламъ выслушалъ докладъ Отдѣла торговыхъ портовъ, по жалобамъ Рижскихъ лѣсопромышленниковъ и Рижскаго Биржевого Комитета на постановленія Рижскаго Присутствія по портовымъ дѣламъ, отъ 20 и 24 Марта сего года, объ отдачѣ якорнаго промысла „Обществу якорщиковъ Шмидтъ, Виленкинъ и Сапотницкій“, съ 1 Января 1905 г. на 6 лѣтъ и объ измѣненіи обязательныхъ постановленій 1898 г. объ „организации благоустройства лѣсной гавани и о сплавѣ лѣсныхъ матеріаловъ въ предѣлахъ Рижскаго порта“, въ коихъ лѣсопромышленники и Биржевой Комитетъ, находя постановленія эти не отвѣчающими нуждамъ лѣсной торговли и нарушающими права и интересы ихъ, ходатайствовали какъ объ отмѣнѣ сихъ постановленій со всѣми ихъ послѣдствіями, такъ и о томъ, чтобы сплавъ лѣса въ лѣсной гавани Рижскаго порта былъ сданъ не иначе, какъ съ торговъ. Въмѣстѣ съ симъ лѣсопромышленники высказали пожеланіе, чтобы, предварительно сдачи сплава, были разсмотрѣны и переработаны мѣстнымъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ вышеуказанныя обязательныя постановленія по сплаву лѣса въ предѣлахъ Рижскаго порта. По настоящему дѣлу Комитетъ по портовымъ дѣламъ принялъ во вниманіе, что Рижскіе лѣсопромышленники и Биржевой Комитетъ находятъ вышеозначенныя постановленія неправильными и подлежащими отмѣнѣ по слѣдующимъ соображеніямъ:

1) Представители купечества, участвовавшіе въ засѣданіи Присутствія 20 Марта сего года, не были уполномочены рѣшать вопросъ объ отдачѣ якорнаго промысла на новый срокъ, съ 1 Января 1905 г., такъ какъ лѣсопромышленники не были поставлены въ извѣстность о постановкѣ означеннаго вопроса на очередь разсмотрѣнія Присутствія въ засѣданіи 20 Марта и не обсуждали его предварительне въ Биржевомъ Комитетѣ.

2) Единоголасное рѣшеніе 20 Марта Присутствіемъ вопроса объ отдачѣ якорнаго промысла прежнимъ предиринпателямъ и по прежней таксѣ объясняется только тѣмъ, что этотъ вопросъ былъ поставленъ внѣ очереди и неожиданно для членовъ Присутствія, почему послѣдніе, вслѣдствіе своей неподготовленности, лишены были возможности представить свои возраженія по существу; въ засѣданіи же Присутствія 24 Марта не протестовали, такъ какъ полагали, что по такому важному вопросу необходимо было предварительно узнать общее мнѣніе Биржевого Комитета, что невозможно было сдѣлать за кратковременностью срока между засѣданіями 20 и 24 Марта; кромѣ того считали себя уже лично связанными къ выраженію протеста своей подписью означеннаго постановленія и полагали въ то же время, что отмѣна постановленія можетъ состояться во всякомъ случаѣ не иначе, какъ съ разрѣшенія высшей инстанціи.

3) Отдача якорнаго промысла безъ торговъ, по прежней таксѣ и на незначительно измѣненныхъ въ засѣданіи 24 Марта обязательныхъ постановленіяхъ, утвержденныхъ въ 1898 г., является весьма обременительной въ матеріальномъ отношеніи для мѣстнаго купечества и мало отвѣчающей цѣлямъ лѣсной торговли, на томъ основаніи, что вознагражденіе якорщиковъ за работу могло быть значительно понижено, противъ нынѣ уплачиваемаго, а самыя условія отдачи промысла могутъ быть измѣнены на иныя, болѣе отвѣчающія, какъ интересамъ лѣсопромышленниковъ, такъ и вообще всей лѣсной торговли Рижскаго порта, что могло быть достигнуто только лишь при отдачѣ мѣстнымъ Присутствіемъ силава лѣса не иначе, какъ по вызову контрагентовъ для выбора предиринпателя, соглашающагося взять на себя это дѣло съ наименьшей платой и съ наибольшими гарантіями, отвѣчающими нуждамъ лѣсопромышленниковъ.

4) Пересмотръ обязательныхъ постановленій 1898 г. по якорному промыслу, сдѣланный въ Присутствіи 24 Марта, является совершенно неполнымъ и неотвѣчающимъ нуждамъ лѣсной торговли, требующимъ всесторонняго и кореннаго пересмотра указанныхъ постановленій, а въ особенности по выясненію правъ и обязанностей предиринпателей по проводкѣ и установкѣ плотовъ, въ виду того, что существовавшій до сихъ поръ порядокъ и условія проводки и установки плотовъ были стѣснительны, убыточны для лѣсопромышленниковъ и далеко не обезпечивали безопасности сплаваемаго лѣса.

5) Договоръ, заключенный Начальникомъ порта объ отдачѣ якорнаго промысла Шмидту, Виленкину и Сапотницкому, являясь существеннымъ нарушеніемъ постановленія Присутствія отъ 20 Марта и актомъ единоличныхъ дѣйствій Начальника порта, не можетъ пользоваться охраною закона, а слѣдовательно и не имѣетъ обязательнаго юридическаго значенія для Портоваго Уиравленія.

6) Являясь нарушеніемъ юридическаго положенія вещей, вышеозначенный договоръ въ тоже время не можетъ быть оправданъ и фактическимъ положеніемъ таковыхъ, во первыхъ потому, что срокъ прежнему договору истекалъ лишь въ 1905 г., а во вторыхъ, въ виду наличности многихъ желающихъ изъ среды мѣстныхъ крупныхъ фирмъ взять этотъ подрядъ на условіяхъ, выработанныхъ Портовымъ Управленіемъ совмѣстно съ представителями Биржевого Комитета и мѣстныхъ лѣсопромышленниковъ.

Обращаясь къ разсмотрѣнію сихъ жалобъ, Комитетъ по портовымъ дѣламъ нашель, что какъ жалоба Рижскихъ лѣсопромышленниковъ, такъ равно и жалоба Биржевого Комитета касаются одного и того же предмета и по содержанію своему вполне тождественны, т. е. имѣютъ въ виду одну и ту же цѣль и задачу. Поэтому, въ интересахъ дѣла, по мнѣнію Комитета, надлежитъ жалобы сіи разсмотрѣть одновременно и совмѣстно одна съ другой.

Что же касается существа сихъ жалобъ, то Комитетъ, вполне раздѣляя вышеизложенныя соображенія Рижскихъ лѣсопромышленниковъ и Биржевого Комитета, съ своей стороны, считаетъ необходимымъ остановиться на нижеслѣдующихъ соображеніяхъ.

Принявъ во вниманіе выдающееся значеніе, которое занимаетъ лѣсная торговля въ Рижскомъ портѣ, какъ по обширности вывоза лѣснаго матеріала, составляющаго 75% общаго вывоза всѣхъ товаровъ изъ порта, такъ и по тѣмъ огромнымъ затратамъ капитала, которыя несутъ для этой цѣли лѣсопромышленники г. Гиги, вопросъ о проводкѣ и установкѣ лѣснаго матеріала, какъ поступающаго, такъ и отправляемаго изъ порта, является вопросомъ первой важности для Рижскаго порта и правильная постановка этого дѣла, или такъ называемаго якорнаго промысла, безусловно тѣсно связана не только съ матеріальнымъ благосостояніемъ лицъ, занимающихся лѣсной торговлей въ портѣ, но и также съ благосостояніемъ самаго порта. Вслѣдствіе сего, при разрѣшеніи вопроса объ отдачѣ якорнаго промысла на будущій шестилѣтній срокъ, въ связи выяснившимися уже недочетами этого дѣла во время функціонированія его въ рукахъ Виленкина и Сапотницкаго, а также и тѣхъ заявленій лѣсопромышленниковъ, которыя были сдѣланы 3 Декабря 1903 г. Начальнику порта, Присутствіе по портовымъ дѣламъ должно было отнестись съ крайней осторожностью и свое постановленіе по этому вопросу выразить только при полномъ и всестороннемъ освѣщеніи этого дѣла, что могло быть достигнуто лишь при условіи разъясненія сего дѣла лицами, близко стоящими къ нему, каковыми прежде всего, безспорно, являются мѣстные лѣсопромышленники.

Присутствіе представителей лѣсопромышленниковъ въ засѣданіяхъ при разрѣшеніи вопроса объ отдачѣ якорнаго промысла и вы-

работкѣ новыхъ условій его дальнѣйшаго функціонированія, вполнѣ отвѣчающихъ разнороднымъ нуждамъ лѣсной торговли, требовалось не только существомъ самаго дѣла, но и справедливостью, такъ какъ лѣсопромышленники, обложенные за проводку и установку своихъ лѣсныхъ матеріаловъ значительной платой, составляющей единственный источникъ средствъ къ содержанию якорной артели, имѣли право рассчитывать, что при разрѣшеніи вышеозначенныхъ вопросовъ въ Присутствіи будутъ приняты въ соображеніе ихъ насущные интересы, тѣмъ болѣе, что таковые вполнѣ солидарны съ интересами портового управленія. Между тѣмъ, никто изъ лѣсопромышленниковъ, кромѣ обычныхъ членовъ Присутствія, въ засѣданіи 20 и 24 Марта въ качествѣ совѣщательныхъ членовъ приглашенъ не былъ. Это обстоятельство, являясь важнымъ нарушеніемъ ст. 645 Уст. Торг., изд. 1903 г., въ силу которой надлежало Начальнику порта воспользоваться въ широкихъ размѣрахъ правомъ, предоставленнымъ ему вышеозначенной статьей и пригласить въ засѣданіе Присутствія всѣхъ тѣхъ лицъ изъ лѣсопромышленниковъ, отъ которыхъ можно было по свойству дѣла ожидать полезныхъ свѣдѣній и объясненій, лишило возможности лѣсопромышленниковъ заявить въ засѣданіи Присутствія о нуждахъ лѣсной торговли, а Присутствію получить необходимый и цѣнный матеріалъ для правильнаго разрѣшенія сихъ сложныхъ вопросовъ.

Равнымъ образомъ нельзя не согласиться съ вполнѣ справедливымъ заявленіемъ лѣсопромышленниковъ о томъ, что рѣшеніе Присутствіемъ 20 Марта вопроса объ отдачѣ якорнаго промысла по прежней таксѣ было вызвано единственно неожиданной для членовъ Присутствія постановкой этого вопроса, при коемъ члены Присутствія, вслѣдствіе своей неподготовленности, не могли представить возраженія по существу. Такая постановка дѣла несомнѣнно невыгодно отразилась на рѣшеніи этого вопроса и связана съ нарушеніемъ интересовъ лѣсопромышленниковъ.

Заявленіе Начальника порта, изложенное въ представленіи Губернатору по вышеуказаннымъ жалобамъ, относительно того, что такса, по которой работы по сплаву лѣса остались вновь за прежнимъ предпринимателемъ, вовсе не высока, такъ какъ предприниматели эти обязались еще, помимо другихъ условій, указанныхъ въ договорѣ, ежегодно за свой счетъ устраивать свайныя загражденія, стояція около 12.000 р. въ годъ, по мнѣнію Комитета по портовымъ дѣламъ, не можетъ имѣть рѣшающаго значенія въ этомъ отношеніи, наглядно указывая при этомъ, что такса эта достаточно велика, если предприниматели, уже послѣ подписанія договора, рѣшились принять на себя такое обстоятельство, которое въ теченіи 6 лѣтъ уменьшитъ ихъ заработокъ на 72.000 руб.

Что-же касается указанія лѣсопромышленниковъ о томъ, что отдача якорнаго промысла безъ торговъ не только связана съ нарушеніемъ ихъ интересовъ, но въ тоже время является и нецѣлесообразной въ виду того, что только выборъ контрагентовъ посредствомъ торговъ при значительной конкуренціи лицъ, желающихъ взять на себя это дѣло, далъ бы возможность понизить вознагражденіе, а также предъявить контрагенту условія, болѣе отвѣчающія нуждамъ какъ лѣсопромышленниковъ, такъ и вообще лѣсной торговли порта, то Комитетъ по портовымъ дѣламъ не считаетъ соотвѣтственнымъ нынѣ взять на себя разрѣшеніе сего дѣла. Не касаясь существа означеннаго вопроса, Комитетъ по портовымъ дѣламъ не можетъ не замѣтить, что отдача якорнаго промысла съ торговъ имѣетъ также невыгодныя стороны, такъ какъ весьма легко можетъ случиться, что якорный промыселъ перейдетъ къ лицамъ, не только специально неподготовленнымъ къ этому дѣлу, но и вообще къ такимъ, которыя по разнымъ другимъ обстоятельствамъ, при всей своей добросовѣстности, лишены будутъ возможности справиться съ трудными задачами этого сложнаго дѣла.

Въ виду изложеннаго Комитетъ находитъ, что вопросъ объ избраніи способа сдачи якорнаго промысла, при данныхъ условіяхъ, болѣе цѣлесообразно было-бы предоставить на разрѣшеніе мѣстнаго Присутствія по портовымъ дѣламъ, при участіи, въ качествѣ совѣщательныхъ членовъ Присутствія, представителей отъ Биржевого Комитета.

Что-же касается договора, заключеннаго Начальникомъ порта объ отдачѣ якорнаго промысла „Обществу якорщиковъ Шмидтъ, Виленкинъ и Салотницкій“, то таковой, согласно постановленію Присутствія отъ 20 марта, могъ быть заключенъ лишь при условіяхъ, выработанныхъ въ засѣданіи 24 Марта, но такъ какъ въ этомъ засѣданіи, какъ уже было выше указано, эти условія выработаны не были, а были измѣнены нѣкоторые §§ обязательныхъ постановленій 1898 г. объ организаціи благоустройства лѣсной гавани и о сплавѣ лѣсныхъ матеріаловъ въ предѣлахъ Рижскаго порта, на основаніи которыхъ должны быть и выработаны условія сдачи промысла вышеупомянутымъ лицамъ, то означенный договоръ заключенъ преждевременно и, являясь нарушеніемъ постановленія 20 марта, какъ актъ, вышедшій изъ предѣловъ сего постановленія, не можетъ пользоваться охраной закона, а слѣдовательно и имѣть обязательное юридическое значеніе для Портоваго Управленія.

Къ такому-же заключенію надлежитъ придти и въ томъ случаѣ, если признать, что сдѣланныя въ засѣданіи 24 марта измѣненія §§ 19, 21, 31 и 36 вышеприведенныхъ обязательныхъ постановленій

и есть ничто иное, какъ выработка тѣхъ самыхъ условій, о которыхъ упоминалось въ постановленіи 20 Марта и которыя при заключеніи договора надлежало предъявить Шмидту, Виленкину и Сапотницкому, въ виду того, что измѣненія эти, какъ относящіяся къ обязательнымъ постановленіямъ 1898 г., согласно ст. ст. 649 и 650 Уст. Торг. изд. 1903 г., не могли имѣть юридическаго значенія и служить основаніемъ для договора до вступленія ихъ въ законную силу, т. е. до истеченія двухнедѣльнаго срока со дня опубликованія порядкомъ, указаннымъ въ ст. 424 Общ. Учр. Губ., изд. 1892 г., и въ то-же время не могли быть внесены въ означенный договоръ. Въ данномъ случаѣ исполненіе сего представлялось фактически невозможнымъ, въ виду того, что въ моментъ заключенія сего договора выработанныя Присутствіемъ 24 Марта условія осуществленія этого подряда Обществомъ якорщиковъ не были окончательно установлены и въ дальнѣйшемъ своемъ движеніи могли быть не только измѣнены, но даже отмѣнены, а потому и договоръ, заключенный Начальникомъ порта 24 марта при такихъ условіяхъ, является нарушеніемъ ст. 1742 Св. Зак. т. X ч. I и не можетъ имѣть правового обязательнаго значенія для Портоваго Управленія.

Независимо отъ сего, слѣдуетъ имѣть въ виду, что, помимо вышеозначенныхъ условій, этотъ договоръ для Портоваго Управленія утрачиваетъ свое значеніе и при отмѣнѣ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ постановленій отъ 20 и 24 Марта.

Вслѣдствіе сего и находя жалобы, принесенныя Рижскими лѣсопромышленниками и Биржевымъ Комитетомъ, вполне основательными, а ходатайство, изложенное въ нихъ, подлежащимъ удовлетворенію, Комитетъ по портовымъ дѣламъ постановилъ: 1) постановленія Рижскаго Присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 20 и 24 марта сего года объ отдачѣ якорнаго промысла „Обществу якорщиковъ Шмидтъ, Виленкинъ и Сапотницкій“ съ 1 января 1905 г. на 6 лѣтъ и объ измѣненіи обязательныхъ постановленій 1898 г. „объ организаціи благоустройства лѣсной гавани и о сплавѣ лѣсныхъ матеріаловъ въ предѣлахъ Рижскаго порта“ отмѣнить со всѣми ихъ послѣдствіями, какъ не отвѣчающія нуждамъ лѣсной торговли и нарушающія права и интересы Рижскихъ лѣсопромышленниковъ; 2) предоставить Рижскому Присутствію по портовымъ дѣламъ войти въ новое и всестороннее обсужденіе вышеупомянутыхъ вопросовъ объ обязательныхъ постановленіяхъ 1898 г. и условіяхъ отдачи якорнаго промысла съ 1 января 1905 г., съ тѣмъ, чтобы означенные вопросы были разрѣшены при участіи, въ качествѣ совѣщательныхъ членовъ Присутствія, лицъ, избранныхъ Биржевымъ Комитетомъ изъ мѣстныхъ лѣсопромышленниковъ и самого Биржевого Комитета, и съ тѣмъ, чтобы при этомъ Присутствіемъ были приняты во вниманіе и всѣ претензіи, изложенныя

въ жалобахъ представленныхъ въ Комитетъ по портовымъ дѣламъ, а также и ходатайство сихъ лицъ о томъ: 1) чтобы сплавъ лѣса въ лѣсной гавани мѣстнымъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ былъ сданъ не иначе, какъ чрезъ вызовъ лицъ, желающихъ взять на себя это дѣло, т. е. посредствомъ торговъ, и 2) чтобы Присутствіемъ, предварительно сдачи сплава, были пересмотрѣны обязательныя постановленія 1898 г. во всемъ ихъ объемѣ.

Какъ только Биржевому Комитету стало извѣстно объ изложенномъ постановленіи Комитета по портовымъ дѣламъ онъ нашелъ необходимымъ отправить Начальнику порта нижеслѣдующее отношеніе отъ 22-го Сентября за № 1034:

„Отдѣлъ торговыхъ портовъ препроводилъ Рижскому Биржевому Комитету для свѣдѣнія копію утвержденного Его Императорскимъ Высочествомъ журнала засѣданія Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 9 Юля с. г. по жалобѣ Рижскаго Биржевого Комитета на постановленіе мѣстнаго Присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 20 и 24 Марта с. г. объ отдачѣ сплава лѣса въ лѣсной гавани обществу якорщиковъ „Шмидтъ, Виленкинъ и Сапотницкій.“ Изъ постановленія Комитета по портовымъ дѣламъ по сему дѣлу Биржевымъ Комитетомъ усмотрѣно, что постановленія Присутствія отъ 20 и 24 Марта с. г. отмѣнены со всѣми послѣдствіями и что Рижскому Присутствію по портовымъ дѣламъ предоставлено войти въ новое и всестороннее обсужденіе вопросовъ объ обязательныхъ постановленіяхъ 1898 г. и условіяхъ отдачи якорнаго промысла съ 1 Января 1905 г. и съ тѣмъ, чтобы при этомъ были приняты во вниманіе и всѣ претензіи изложенныя въ жалобахъ, представленныхъ въ Комитетъ, чтобы Присутствіемъ предварительно сдачи сплава, были пересмотрѣны обязательныя постановленія 1898 г. во всемъ ихъ объемѣ.

Въ виду изложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить на благоусмотрѣніе Вашего Сіятельства свои заключенія и ходатайства по вопросу пересмотра существующихъ обязательныхъ постановленій о сплавѣ лѣсныхъ матеріаловъ; покорнѣйше прося приложенный къ сему проектъ измѣненій и дополненій внести на разсмотрѣніе Присутствія по портовымъ дѣламъ. Къ сему Биржевой Комитетъ считаетъ долгомъ присовокупить, что этотъ проектъ составляетъ результатъ неоднократныхъ совѣщаній делегаціи по лѣсному торгу при участіи компетентныхъ лицъ изъ среды мѣстныхъ лѣсопромышленниковъ и бывшихъ якорщиковъ.“

Текстъ выработаннаго Биржевымъ Комитетомъ заключенія слѣдующій:

Представленные Рижским Биржевымъ Комитетомъ на благоусмотрѣніе Рижскаго Присутствія по портовымъ дѣламъ измѣненія составленныхъ 28 Марта 1898 г. обязательныхъ постановленій по организаціи благоустройства лѣсной гавани Рижскаго порта.

§ 8 устанавливаетъ, что лица, желающія воспользоваться правомъ устройства для общаго пользованія временныхъ причальныхъ приспособленій, должны подавать заявленія въ портовое управленіе ежегодно, не позже 1 февраля.

Такъ какъ въ интересахъ сплава необходимо, чтобы забивка свай производилась по возможности скоро послѣ прохода льда, и имѣя въ виду, что хожденіе подлежащаго ходатайства по разнымъ инстанціямъ безъ того невыгодно отражается на времени начала работъ по забивкѣ свай, признано желательнымъ, чтобы срокъ подачи заявленій былъ назначенъ болѣе ранній, т. е. установлено, что заявленія должны быть подаваемы въ портовое управленіе ежегодно, не позже 15 Января.

§ 12 устанавливаетъ, что работы по забивкѣ причальныхъ свай должны вестись съ такимъ расчетомъ, чтобы было возможнымъ принимать въ среднемъ не менѣе 400 плотовъ въ сутки. По мнѣнію Биржевого Комитета должна быть возможность принимать въ сутки 800 плотовъ. Требованіе это обосновано въ мотивахъ къ § 19 (см. ниже).

§ 15. Такъ какъ „артель якорщиковъ“ вовсе не существуетъ, а въ дѣйствительности сплавъ лѣса поручается двумъ предпринимателямъ, то вездѣ слова „артель якорщиковъ“ должны быть замѣнены словами „якорщики-подрядчики“.

§ 16 устанавливаетъ, что за пользованіе причальными сваями съ лѣсопромышленниковъ взимается плата: а) за бревна, брусья и мурлаты по одной съ четвертью копѣйки со штуки и б) за шпилера по полкопѣйкѣ со штуки.

Въ виду неоднократныхъ ходатайствъ владѣльцевъ и арендаторовъ береговыхъ участковъ объ увеличеніи существующей платы за причаль плотовъ и принимая во вниманіе, что Рижскій Биржевой Комитетъ на основаніи заключенія своей делегаціи по лѣсному торгу и соотвѣтственно постановленію городского управленія, уже въ 1901 г. и въ 1902 г. согласился на возвышеніе этой платы, Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ высказаться въ пользу увеличенія платы за причаль плотовъ на $\frac{3}{8}$ коп. за балки, мурлаты и брусья и на $\frac{1}{8}$ коп. за шпилеръ, но при условіи, что бесплатный временный причаль для плотовъ, мѣсто назначенія коихъ было своевременно указано, будетъ установленъ въ 48 часовъ вмѣсто теперешнихъ 6 часовъ.

Мотивы, побуждающіе Биржевой Комитетъ высказаться за удовлетвореніе ходатайства владѣльцевъ и арендаторовъ береговыхъ участковъ — слѣдующіе: а) работы по вбивкѣ свай стали труднѣе, а

число требуемыхъ свай гораздо больше; б) водная площадь, пригодная для вбивки свай, стала между тѣмъ меньше и в) цѣна на необходимый для вбивки свай матеріалъ, а также рабочая плата возросли вдвое.

Основанія, по которымъ необходимо одновременно съ увеличеніемъ платы за причаль требовать и увеличенія срока бесплатнаго причала, слѣдующія: а) временный причаль вызывается бурной погодой, между тѣмъ бурная погода продолжается обыкновенно болѣе 6 часовъ, а потому установленіемъ срока бесплатнаго причала лишь въ 6 часовъ наносится прямой вредъ лѣсопромышленникамъ, которые при нормальныхъ условіяхъ сплавляютъ свои плоты прямо къ мѣсту назначенія или чрезъ мосты ниже лѣсной гавани; б) счетъ числа балогъ и т. д. въ плотахъ, приходящихъ цѣлыми партіями, для производства необходимаго расчета съ якорщиками-подрядчиками и всѣ подготовительныя работы для прохода плотовъ черезъ мосты занимаютъ гораздо больше времени, чѣмъ 6 часовъ; достаточно продолжительный срокъ для временнаго причала дѣйствовалъ бы поощрительно на наивозможно быстрый сплавъ, между тѣмъ какъ короткій срокъ бесплатнаго временнаго причала будетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ, что плоты будутъ оставлены владѣльцами болѣе и менѣе продолжительное время на случайно избранныхъ, неподходящихъ мѣстахъ, лежащихъ на дорогѣ другимъ плотамъ, дабы избѣгать вторичной уплаты за причаль на продолжительный срокъ.

Въ заключеніе Виржевой Комитетъ считаетъ нужнымъ замѣтить, что было бы желательно по отношенію лѣсныхъ матеріаловъ малоцѣнныхъ и небольшихъ размѣровъ, какъ напр. столбиковъ, польсовъ, штепцелей, жердей и всякаго рода дровъ установить уплату за причаль не поштучно, а по пленицѣ — въ размѣрѣ 50 коп. за пленицу. Въ тѣхъ случаяхъ, когда вышеупомянутые лѣсные сорта являются накатомъ на плотахъ и потому исчисленіе платы должно производиться поштучно, плата имѣла бы быть взимаема, считая 8 штукъ за 1 бревно (балка).

§ 17. Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ сдѣланы въ послѣднее время при выдачѣ разрѣшеній на устройство частныхъ огородовъ различныя оговорки. Такъ напр. въ разрѣшеніяхъ сказано, что всѣ предполагающіеся къ устройству лѣсные огороды состоятъ въ общемъ пользованіи, т. е. въ огородахъ можетъ лежать лѣсъ не только арендаторовъ огородовъ, но также и другихъ владѣльцевъ лѣса, причемъ лѣсопильные заводы въ собственныхъ огородахъ пользуются преимуществомъ лишь на ширину завода.

Виржевой Комитетъ не можетъ согласиться съ подобной редакціею разрѣшенія.

Какъ для лѣсопильныхъ, такъ и для экспортныхъ фирмъ, торгующихъ отбесаннымъ лѣсомъ (шлиперами, брусьями и мурлатами), наличность лѣсныхъ огородовъ, находящихся въ полномъ распоряженіи владѣльца

и предназначенныхъ исключительно для собственнаго пользованія, при томъ такой величины, которая соотвѣтствуетъ объему подлежащихъ торговыхъ операций — является вопросомъ существованія. Такіе частные лѣсные огороды имѣютъ прежде всего значеніе складочныхъ мѣстъ и должны быть столь обширны, чтобы въ виду прибытія лѣсныхъ товаровъ лишь въ теченіе извѣстнаго сезона, въ означенныхъ огородахъ могло быть помѣщено все количество лѣсныхъ матеріаловъ подлежащаго торговаго дома для храненія до слѣдующаго сезона, т. е. въ теченіе почти круглаго года; въ огородахъ лѣсопиленъ должны напр. помѣщаться всѣ бревна, предназначенныя для распилки въ теченіе всего зимняго времени. Далѣе слѣдуетъ имѣть въ виду, что въ частныхъ огородахъ лѣсные матеріалы подлежатъ браковкѣ, сортировкѣ, распиловкѣ въ куски опредѣленной длины и размѣщенію въ штабели, а въ огородахъ тесаннаго товара экспортными фирмами кромѣ того составляются партіи, подлежащія доставкѣ къ судамъ для погрузки, — каковыя манипуляціи всегда имѣютъ предположеніемъ существованіе свободнаго, ничѣмъ не занятаго воднаго пространства. Такое водное пространство всегда должно быть свободнымъ въ виду того, что въ большинствѣ случаевъ опредѣленіе срока, къ которому такое можетъ понадобится, не зависитъ отъ владѣльца огорода. Такъ напр. приходъ пароходовъ, предназначенныхъ для перевозки шлиперовъ, обьявляется обыкновенно не раньше 3—5 дней до момента готовности ихъ приему къ грузу, между тѣмъ какъ покупателю предоставлено большею частью право потребовать доставку товара въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ любой моментъ. Если, напр., кто либо продаетъ грузъ шлиперовъ въ количествѣ 30—40,000 штукъ, то онъ въ теченіе нѣсколько мѣсяцевъ каждый день долженъ ожидать поступленія извѣщенія, что такой то пароходъ въ теченіе 3—5 дней будетъ готовъ къ приему груза. Тогда въ теченіе этого срока все большое количество должно быть распредѣлено на партіи и завязано надлежащимъ образомъ для доставки къ судну, для каковой цѣли необходимо весьма значительное свободное водное пространство. Но если въ то же время свободное водное пространство его огорода случайно будетъ занято лѣснымъ матеріаломъ чужого владѣльца, то экспортеръ лишится возможности произвести нагрузку судна своимъ лѣсомъ и вслѣдствіе сего потерпитъ большіе убытки. Равнымъ образомъ купецъ обязанъ принять купленные имъ лѣсные матеріалы и произвести браковку ихъ, для чего также необходимо имѣть свободное водное пространство, такъ какъ пельзя впередъ точно опредѣлить срокъ прибытія плотовъ, находящагося въ зависимости отъ вѣтра и состоянія погоды.

Далѣе частные лѣсные огороды отличаются отъ предназначенныхъ для общаго пользованія еще и тѣмъ, что тогда какъ въ послѣднихъ хранятся лишь цѣлые плоты въ неразобранномъ видѣ, въ частныхъ огородахъ плоты разбираются именно для того, чтобы имѣть возмож-

ность предпринять известныя манипуляціи съ отдѣльными сортами лѣса. Если уже безъ того очень трудно охранять надлежащимъ образомъ въ собственномъ своемъ огородѣ отдѣльныя свободно лежащія бревна, шпипера и проч., то таковое охраненіе при допущеніи чужихъ лѣсныхъ матеріаловъ въ тотъ же огородъ, въ которомъ находятся свободно лежащіе лѣсные товары владѣльца огорода, дѣлается просто невозможнымъ.

Въ виду этихъ соображеній желаніе предоставленія лѣсоторговцамъ лѣсныхъ огородовъ исключительно для собственнаго пользованія является желаніемъ совершенно справедливымъ, вслѣдствіе чего надлежало бы замѣнить вышеупомянутое условіе при разрѣшеніи устройства частныхъ лѣсныхъ огородовъ прибавленіемъ нижеслѣдующаго примѣчанія къ § 17:

„Владѣльцы частныхъ лѣсныхъ огородовъ обязаны, по распоряженію Начальника порта, въ исключительныхъ случаяхъ, вызванныхъ крайнею необходимостью, допустить въ свои частныя лѣсныя огороды также лѣсныя плоты постороннихъ владѣльцевъ для временной установки на короткое время.“

Согласно § 18 имѣлось въ виду учредить въ Ригѣ Артель якорщиковъ для пріема и проводки плотовъ до мѣста назначенія въ предѣлахъ Рижскаго порта и подлежащей пхъ установки въ этой гавани. Но тотчасъ же по введеніи въ дѣйствіе правилъ 1898 года оказалось, что такой способъ упорядоченія лѣснаго сплава въ предѣлахъ Рижскаго порта на практикѣ является не удобоисполнимымъ, вслѣдствіе чего преждее Управление Рижскаго порта рѣшилось отдать производство этихъ работъ отдѣльнымъ предпринимателямъ путемъ назначенія конкуренціи.

Этотъ послѣдній способъ оказался вполне практичнымъ и такъ какъ онъ является единственнымъ способомъ, при которомъ всѣ интересы могутъ считаться достаточно принятыми во вниманіе и обеспеченными, то сохраненіе его и на будущее время можетъ быть лишь рекомендовано.

Цѣль, достиженіе коей имѣется въ виду при упорядоченіи лѣснаго сплава въ предѣлахъ Рижскаго порта, заключается въ томъ, чтобы при возможной безопасности и соблюденіи порядка принимать ежедневно наибольшее по возможности число прибывающихъ плотовъ, съ проводкою ихъ къ подлежащимъ мѣстамъ причала и установкою (при наилучшемъ использованіи имѣющагося для сего воднаго пространства), за плату, по возможности мало обременяющую лѣсную торговлю.

Только путемъ конкуренціи всѣ эти требованія могутъ быть удовлетворены въ полной мѣрѣ, ибо опытъ доказываетъ, что самыхъ выгодныхъ условій и самыхъ низшихъ цѣнъ можно добиться лишь путемъ конкуренціи. Вслѣдствіе сего этотъ способъ принять вообще

и казною. Если принять затѣмъ въ соображеніе, что въ данномъ случаѣ дѣло касается платежей, производимыхъ не разрѣшившимъ предпріятіе присутствешимъ мѣстомъ или казною, а лѣсною торгавлею, безъ того уже сильно обремененною сборами, то желаніе лѣсо-торговцевъ сохраненія общепринятаго и испытаннаго уже на мѣстѣ принципа конкуренціи является вполне справедливымъ.

Наконецъ нужно указать и на то, что изъ-за отдачи сплаваго промысла подрядчикамъ путемъ конкуренціи не можетъ вытекать никакихъ послѣдствій, могущихъ отразиться на безопасности и порядкѣ сплава или вредно вліять на это дѣло, такъ какъ за Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ сохраняется право, не отдавать подряда безусловно подрядчикамъ, предъявившимъ наименьшія требованія, а, соображаясь съ личностью, опытностью и благонадежностью даннаго предпринимателя, дать предпочтеніе больше требующему конкурренту или наконецъ вовсе не отдавать подряда на основаніи сдѣланныхъ предпринимателями заявленій, а назначить новый вызовъ. Такимъ образомъ явится полная возможность, поручить дѣло лѣснаго сплава лишь дѣйствительно подходящимъ лицамъ.

Въ интересахъ лѣснаго сплава и лѣсной торговли § 18 обязательныхъ постановленій надлежало бы дать слѣдующую редакцію:

§ 18. Пріемъ, проводка и установка плотовъ въ лѣсной гавани Рижскаго порта, на участкѣ между желѣзнодорожнымъ мостомъ и порогомъ „Гладкій“ (включая и оба рукава вправо и влѣво отъ острова Далена) сдается Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ одному предпринимателю или цѣлой группѣ предпринимателей путемъ конкуренціи причѣмъ отдача подряда предпринимателю или препринимателямъ зависитъ не исключительно отъ размѣра затребованнаго вознагражденія за славъ, а имѣютъ быть приняты въ соображеніе и познанія и другія пригодныя качества подрядчика или подрядчиковъ.

§ 19. На основаніи сего § „артель“ или „общество якорщиковъ“ должно имѣть всѣ надлежащія средства и быть составлено въ количествѣ, потребномъ для ежедневнаго пріема и постановки на мѣста не менѣе 400 плотовъ.

По мнѣнію Биржевого Комитета подрядчикъ-якорщикъ или подрядчики-якорщики должны располагать всѣми необходимыми средствами для ежедневнаго пріема по крайней мѣрѣ 800 плотовъ и установки этихъ плотовъ на мѣстахъ назначенія.

При этомъ требованіи Биржевой Комитетъ руководствовался слѣдующими соображеніями.

Въ интересахъ правильнаго сплава и въ видахъ предупрежденія заломовъ безусловно необходимо, чтобы все количество ежедневно прибивающихся плотовъ было также дѣйствительно принято, проведено и установлено на мѣста. Статистика о числѣ ежедневно прибивающихся плотовъ указываетъ, что ежегодно, въ продолженіе извѣстнаго періода

времени бываютъ дни, гдѣ число прибывающихъ плотовъ значительно больше 400, даже часто вдвое больше. Такъ напр. 3, 4, 11, 12 и 19 Мая 1898 г. прибыло больше чѣмъ 500 плотовъ, 5 Мая того же года 682 и 6 Мая 943 плота. Въ 1900 г. прибывало 25 Апрѣля, 5, 9, 13, 15 и 23 Мая отъ 400 до 500 плотовъ ежедневно; 11, 12 и 14 Мая отъ 500—600 плотовъ ежедневно; 2 Мая — 678; 4 Мая — 716; 3 Мая — 862; 6 Мая — 923, а 7 Мая даже 1034 плота. Въ 1901 г. 6 разъ, а именно 20 Апрѣля, 29 Апрѣля, 3, 5, 7 и 15 Мая прибыло отъ 400—500 плотовъ ежедневно; 5 разъ, а именно 25 Апрѣля, 28 Апрѣля и 1, 2 и 4 Мая отъ 500—600 плотовъ ежедневно, а 27 Апрѣля — 661 плотъ. Равнымъ образомъ и въ 1903 г. прибыло 5 разъ отъ 400—500 плотовъ ежедневно; 17 Апрѣля 642 плота, а 16 Апрѣля 740 плотовъ.

Эти цифры указываютъ съ одной стороны, что число ежедневно прибывающихъ плотовъ, а слѣдовательно число плотовъ, которое должно быть принято, часто достигаетъ цифры 800, 900 и даже въ исключительныхъ случаяхъ 1000 плотовъ въ день, а съ другой стороны, что плоты прибываютъ въ теченіе всего періода сплава не равномерно, но что главный сплавъ совершается въ нѣсколько дней. Изъ этого опять вытекаетъ, что съ одной стороны якорщики должны располагать всѣми необходимыми средствами и надлежащими рабочими силами, чтобы во временахъ, а именно ко времени наибольшаго прихода плотовъ, весной, принимать, проводить и надлежащимъ образомъ установить ежедневно по крайней мѣрѣ 800 плотовъ, а съ другой стороны, что нѣтъ основанія требовать, чтобы якорщики располагали этими средствами въ теченіе всего сплава, и что поэтому казалось бы излишнимъ требованіе, чтобы якорщики состояли собственниками всего рабочаго аппарата, потребнаго лишь на короткое время. Это требованіе явилось бы для якорщиковъ-подрядчиковъ очень тяжкимъ требованіемъ и повліяло бы безъ сомнѣнія и на размѣръ платы за проводъ плотовъ, а слѣдовательно отзывалось бы на всей лѣсной торговлѣ. При обычныхъ условіяхъ было бы совершенно достаточно имѣть 3 парохода и 250 лодокъ. Биржевой Комитетъ предлагаетъ поэтому дать § 19 и прим. 1, въ виду изложенныхъ выше обстоятельствъ и также въ виду послѣдовавшаго уже постановленіемъ Присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 24 Марта с. г. измѣненія означеннаго параграфа слѣдующую редакцію :

§ 19. Якорщикъ-подрядчикъ или якорщики-подрядчики должны имѣть всѣ надлежащія средства для ежедневнаго приѣма и установки на мѣста не менѣе 800 плотовъ.

Примѣчаніе 1. Якорщикъ-подрядчикъ или якорщики-подрядчики должны для этой цѣли имѣть въ своемъ распоряженіи не менѣе 5 пароходовъ и 400 лодокъ. Изъ этого числа должны находиться въ полной собственности якорщиковъ

не менѣе 3 пароходовъ 15-ти НР. и 250 лодокъ. Лодки должны находиться въ хорошемъ состояніи, быть снабжены всѣми запасными принадлежностями и имѣть по 2 гребца на каждой лодкѣ. Далѣе якорщики подрядчики должны имѣть 25 бухтъ, 6-и и 8-и дюймовые троссы, 5 береговыхъ шпилей и 50 лебедокъ. Далѣе относится къ обязанностямъ подрядчиковъ заботиться о существованіи плавучихъ и береговыхъ бараконъ для помѣщенія всѣхъ рабочихъ. При недостаткѣ указанныхъ средствъ и т. д., и т. д. согласно существующему тексту.

Касательно предположеннаго увеличенія числа плотовъ, пмѣющихся быть ежедневно принятыми съ 400 до 800, слѣдуетъ замѣтить, что группа лѣсопромышленниковъ въ поданномъ Рижскому Биржевому Комитету прошеніи заявила, что въ случаѣ передачи сплава плотовъ означенной группѣ, она обязуется ежедневно принимать, проводить и устанавливать не менѣе 800 плотовъ. Затѣмъ слѣдуетъ замѣтить, что и практика уже указала, что вышеупомянутое число вовсе не увеличено. Какъ статистика указываетъ, якорщики уже справлялись съ пріемомъ болѣе 1000 плотовъ въ сутки — это при сравнительно ограниченныхъ вспомогательныхъ средствахъ, правда при помощи большаго числа пароходовъ и рабочихъ, чѣмъ это предусматривается обязательными постановленіями. Въ интересахъ самого якорщика-подрядчика справляться по возможности съ пріемомъ въ сутки плотовъ, прибывшихъ въ теченіе дня, такъ какъ 1) этимъ предупреждаются заломы, приносящіе всегда большіе убытки самимъ якорщикамъ-подрядчикамъ, во 2) исполняется работа, которая во всякомъ случаѣ должна быть сдѣлана въ болѣе короткій срокъ и можетъ быть исполнена безъ особыхъ расходовъ, такъ какъ въ Рижскомъ портѣ всегда имѣется большое предложеніе на свободные буксирные пароходы и лодки и въ 3) якорщики-подрядчики этимъ быстрымъ пріемомъ плотовъ пріобрѣтутъ благоволеніе портового начальства и тѣмъ обезпечутъ себѣ полученіе подряда на будущее время по окончаніи срока подлежащаго контракта.

§§ 20 и 21. Размѣръ залога долженъ быть увеличенъ съ 30,000 руб. на 60,000 руб., такъ какъ при большой цѣнности сплавляемыхъ лѣсныхъ товаровъ и значительности потери лѣсопромышленниковъ въ случаѣ заломовъ, происходящихъ по винѣ якорщиковъ-подрядчиковъ, залогъ въ размѣрѣ 30,000 руб. является слишкомъ незначительнымъ.

Въ виду сего принимая во вниманіе состоявшееся постановленіе Присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 24 Марта с. г., означенные § 20 и 21 должны быть замѣнены однимъ § съ слѣдующей редакціей:

„Въ обезпеченіе исправнаго исполненія своихъ обязанностей по пріему и проводкѣ плотовъ къ мѣстамъ назначенія и за причиненные по винѣ якорщиковъ-подрядчиковъ убытки лѣсо-

промышленникамъ подрядчикъ - якорщикъ или подрядчики-якорщики отвѣчаютъ залогомъ и всѣмъ инвентаремъ. Размѣръ залога опредѣляется въ суммѣ 60,000 руб.; залогъ вносится наличными деньгами или процентными бумагами въ Рижское губернское казначейство въ депозитъ Начальника Рижскаго порта.“

И тутъ слѣдуетъ замѣтить, что упомянутая выше группа лѣсныхъ промышленниковъ заявила готовность внести залогъ въ размѣрѣ 60,000 руб.

§ 22 имѣлъ бы быть исключенъ, такъ какъ доказательства знанія рабочими по сплаву своего дѣла и ихъ образцоваго поведенія до сплава, не могутъ быть представляемы и вообще и за этимъ § могло быть признано извѣстное значеніе только въ то время, когда имѣлось еще въ виду образованіе артели якорщиковъ. Теперь въ интересахъ самого предпринимателя заботиться о томъ, чтобы рабочіе знали свои обязанности по сплаву лѣса. Требованіе „безупречнаго поведенія“ вообще врядъ ли можетъ быть предъявлено къ большинству рабочихъ якорщиковъ.

§ 24. По точному смыслу § 24 подрядчики-якорщики должны поставлять на каждый отдѣльный плотъ, проведенный плотовщиками черезъ порогъ „Гладкій“, своихъ людей и производить дальнѣйшій сплавъ плотовъ; на практикѣ однако постановленіе это понынѣ никогда не исполнялось.

Въ дѣйствительности находится у порога „Гладкій“ лишь постъ якорщиковъ приблизительно въ составѣ 20 до 40 человекъ съ числомъ лодокъ отъ 10 до 20 во время наиболѣе значительнаго прибытія плотовъ весною. Вышеупомянутое число якорщиковъ и лодокъ сокращается затѣмъ еще въ зависимости отъ уменьшающагося ежедневно числа плотовъ.

Дѣятельность размѣщенныхъ у порога „Гладкій“ якорщиковъ состояла въ направленіи прибывающихъ плотовъ, смотря по надобности или черезъ главный рукавъ Двины восточнѣе острова Далень или же черезъ такъ называемую „Сухую Двину“, а также въ оказаніи нѣкотораго содѣйствія плотовщикамъ при соблюденіи надлежащаго фарватера частью путемъ сопровожденія партіи плотовъ на лодкѣ на извѣстномъ протяженіи пути, частью посредствомъ провода плотовъ черезъ представляющія затрудненія мѣстности въ случаѣ неблагопріятнаго состоянія воды.

Принятіе плотовъ якорщиками въ полное свое вѣдѣніе, т. е. постановка на плоты людей якорщиковъ послѣдовало обыкновенно лишь въ мѣстности нижней (сѣверо-западной) части острова Далень.

Опытами послѣднихъ лѣтъ доказано, что вышеописанная практика въ общемъ отвѣчаетъ требованіямъ безопасности и порядка сплава на помянутомъ участкѣ и поэтому въ принципѣ пѣтъ возраженій

противъ такой практики, такъ какъ сплавъ плотовъ черезъ оба рукава Двины правѣе и лѣвѣе острова Даленъ самъ по себѣ не представляетъ особыхъ трудностей, могущихъ вызывать безпорядки или заломы. Лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда при недостаточности водяной площади между нижнимъ концомъ острова Даленъ и желѣзнодорожнымъ мостомъ приступлено будетъ къ установкѣ плотовъ выше Юнгфернгофа, вслѣдствіе чего съюзится свободный для плотовъ фарватеръ и явится необходимость въ болѣе умѣломъ управленіи плотами, тогда надлежало бы заставить якорщиковъ принимать на себя управленіе плотами уже выше занятаго плотами участка рѣки и обязать ихъ поставлять па плоты своихъ людей. Также въ томъ случаѣ, когда сплавъ плотовъ черезъ оба рукава Двины правѣе и лѣвѣе острова Далена сдѣлается затруднительнымъ вслѣдствіе появившихся при низкомъ уровнѣ воды пороговъ и камней, слѣдовало-бы обязать якорщиковъ оказывать содѣйствіе плотовщикамъ черезъ постановку на плоты подлежащаго числа людей, дабы владѣльцы плотовъ не были вынуждены, какъ это бывало до сихъ поръ, нанимать на свой счетъ корниковъ или вспомогательныхъ рабочихъ.

Если затѣмъ принимать во вниманіе, что уже по существовавшей до сихъ поръ практикѣ, при которой подрядчики содержали у порога „Гладкій“ лишь немногихъ рабочихъ, было крайне трудно принимать по возможности всѣ прибывающіе ежедневно плоты даже только въ одной мѣстности у нпжняго конца острова Далепъ, а равно, что въ будущемъ якорщики будутъ вынуждены обращать гораздо болѣе вниманія и посвящать труды па рациональное размѣщеніе плотовъ въ лѣсной гавани и на лучшую установку въ мѣстахъ назначенія, чѣмъ до сихъ поръ — то нельзя не прійти къ тому заключенію, что строгое соблюденіе настоящей редакціи § 24-го не только не принесетъ надлежащей пользы, но даже повредитъ дѣлу существеннымъ образомъ, такъ какъ послѣдствіемъ его будетъ уменьшеніе числа ежедневно принимаемыхъ плотовъ — быть можетъ даже на 50%!

Наконецъ слѣдуетъ указать на то, что установленная въ § 26 отвѣтственность подрядчиковъ за происходящіе между порогомъ „Гладкій“ и желѣзнодорожнымъ мостомъ заломы нисколько не измѣняется признаемъ вышеописанной практики и что слѣдовательно въ собственныхъ интересахъ подрядчиковъ, оказывать надлежащее содѣйствіе плотовщикамъ, начиная съ порога „Гладкій“ наиболѣе соответствующимъ образомъ и подходящими мѣрами.

Въ виду всего вышеизложеннаго Рижскій Виржевой Комитетъ предлагаетъ слѣдующее дополненіе къ § 24-му:

„Якорщикамъ - подрядчикамъ предоставляется подъ ихъ отвѣтственность (см. § 26) и при отсутствіи особыхъ обстоятельствъ (какъ то: суженіе фарватера вслѣдствіе разстав-

ленныхъ по берегамъ плотовъ, низкій уровеньъ воды, препятствующій сплаву плотовъ, заломы и т. д.) поставить на плоты или караваны на участкѣ между порогомъ „Гладкій“ съ одной стороны и порогомъ „Черепъ“ на большой Двинѣ и корчмою Вимбе на сухой Двинѣ съ другой стороны только проводниковъ или корниковъ.

Къ § 26 слѣдовало бы прибавить примѣчаніе, въ которомъ говорится, что заломъ, образовавшійся выше желѣзнодорожнаго моста, но простирающійся до понтоннаго моста, долженъ быть разобранъ также на основаніи § 26.

§ 28 нормируетъ плату за сплавъ лѣса, при чемъ эта плата вносится отдѣльно: а) за пріемъ и проводъ плотовъ по лѣсной гавани къ мѣсту назначенія выше желѣзнодорожнаго моста и б) за установку плотовъ на причаль въ лѣсной гавани. Раздѣленіе этихъ двухъ дѣйствій и вмѣстѣ съ тѣмъ и взиманіе отдѣльной по нимъ платы, должно быть признано безусловно вѣрнымъ, такъ какъ: 1) установка плотовъ на причаль требуетъ много работы и труда и 2) многіе плоты устанавливаются на причаль самими лѣсопромышленниками, или же вовсе не требуютъ такой установки, какъ напр. всѣ плоты, слѣдующіе прямо внизъ черезъ мосты. Согласно изданному въ октябрѣ мѣсяцѣ 1898 года бывшимъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ, на основаніи § 26, дополненію къ этому §, плата за пріемъ, проводъ и установку плотовъ, въ разрѣзъ съ вышеупомянутымъ постановленіемъ, нормирована не отдѣльно, а за всѣ означенныя дѣйствія вмѣстѣ, при чемъ допущена еще редакціонная ошибка, употребленіемъ выраженія „постановка плотовъ“ вмѣсто „установка плотовъ“. Эта ошибка послужила поводомъ къ толкованію, будто бы артель якорщиковъ не обязывалась къ „установкѣ“ плотовъ вообще, но лишь къ прикрѣпленію плотовъ въ мѣстахъ причала, между тѣмъ какъ § 24-мъ обязательныхъ постановленій на обязанность якорщиковъ прямо возлагается проводъ плотовъ „на мѣсто назначенія“ въ лѣсной гавани и надлежащая тамъ установка на причаль.

Такая нормировка, которая въ противорѣчіе основному правилу, облагаетъ всѣ плоты одинаковою платою, независимо отъ того, подлежатъ ли плоты только проведенію по гавани или также установкѣ на причаль, а также установлены ли плоты на мѣстѣ ихъ назначенія выше желѣзнодорожнаго моста, или они вовсе не подлежали установкѣ на причаль, какъ слѣдовавшее внизъ по рѣкѣ, создала прямо несправедливый способъ платы, не говоря уже о томъ, что установка плотовъ самими лѣсопромышленниками, или ихъ рабочими, не специалистами, можетъ привести лишь къ беспорядкамъ въ лѣсной гавани и даже можетъ вызвать заломы, устраняя во всякомъ случаѣ возможность рационально использовать имѣющуюся для установки плотовъ весьма ограниченную водяную площадь Рижской лѣсной гавани. Наконецъ слѣдуетъ еще

замѣтить, что такое уклоненіе отъ основного положенія обязательныхъ постановленій, заключающагося въ томъ, что движеніе плотовъ въ предѣлахъ лѣсной гавани можетъ быть произведено только уполномоченными на то лицами, крайне затрудняло бы задачу портового управленія; имѣя въ первомъ случаѣ дѣло съ болѣе или менѣе дисциплинированными подрядчиками-якорщиками, которые уже по своему положенію находятся въ зависимости отъ надзирающаго учрежденія, портовое управленіе въ ипротивномъ случаѣ, при допущеніи безчисленныхъ лѣсопромышленниковъ къ „установкамъ“ своихъ плотовъ, имѣло бы дѣло съ большимъ числомъ людей, большинство которыхъ лишено какъ дисциплины, такъ и понятія объ этомъ дѣлѣ, и которыхъ даже трудно будетъ найти, такъ какъ они часто сами не живутъ въ Ригѣ. Наконецъ слѣдуетъ замѣтить, что установленная въ 1898 году плата является слишкомъ высокою, на что, съ указаніемъ числовыхъ данныхъ, было обращено вниманіе еще въ 1898 году (представленіе Биржевого Комитета Лифляндскому Губернатору отъ 18 Іюня 1898 г. за № 480), и что нашлись группы лѣсопромышленниковъ, желающихъ принять на себя сплавъ лѣса по 4 или 3^{1/2} коп. Большое обремененіе лѣсной торговли разными сборами признано всѣми, и на это обстоятельство указано было неоднократно также Начальникомъ работъ въ Рижскомъ портѣ.

Поэтому слѣдовало бы вообще понизить плату за работы по сплаву лѣса, а также установить особую плату съ одной стороны за пріемъ и проводъ плотовъ къ мѣсту назначенія, а съ другой стороны за установку ихъ.

§ 28 слѣдуетъ поэтому изложить слѣдующимъ образомъ:

„§ 28. Плата за пріемъ, проводъ плотовъ по лѣсной гавани къ мѣсту назначенія и установку въ лѣсной гавани объявляется каждый разъ при отдачѣ предпріятія, а именно: а) особо за пріемъ и проводъ плотовъ и б) особо за установку.“

Далѣе является настоятельно необходимымъ дополнить существующую таксу указаніемъ, что за лѣсъ, не подходящій подъ упомянутыя въ таксѣ категоріи (бревна, мурлаты, брусья и шпалы), сборъ нормируется и взимается съ пленицы. Основаніемъ для этого требованія служитъ малоцѣнность прочаго лѣса, его разнообразіе и невозможность установить въ плотѣ число отдѣльныхъ штукъ, напр. при дровахъ для топлива. Затѣмъ подобный лѣсъ, какъ полсы, столбики и стенцели, если онъ служитъ накатомъ на плотяхъ изъ бревенъ, брусевъ и шпалъ, долженъ считаться по 8 штукъ за одно бревно.

Къ примѣчанію I къ § 28 должно быть сдѣлано слѣдующее добавленіе:

„Лѣсовладѣльцы не обязаны имѣть своихъ рабочихъ на такихъ плотяхъ, которые попали въ заломъ, напротивъ того

подрядчикъ-якорщикъ обязагь совершить проводъ плотовъ по лѣсной гавани и установку такихъ плотовъ, по разбору ихъ залама безъ участія рабочихъ лѣсовладѣльца.“

Примѣчаніе II къ этому § должно быть исключено и замѣнено слѣдующимъ :

Примѣчаніе II. Подрядчикъ - якорщикъ обязагь по мѣрѣ возможности собрать всея плоты каждаго лѣсопромышленника отдѣльно въ одномъ мѣстѣ, а не разбрасывать ихъ въ разныхъ мѣстахъ.

Биржевой Комитетъ долгомъ считаетъ замѣтить при этомъ, что по мнѣнію якорщиковъ имѣется полная возможность исполнить это требованіе.

Къ § 29-му слѣдуетъ сдѣлать добавленіе: „ увѣдомленіе о прибытіи плотовъ должно послѣдовать также въ томъ случаѣ, если плоты доставляются на мѣста ниже мостовъ.“

При этомъ Биржевой Комитетъ можетъ выразить только желаніе, чтобы за неисполненіе сего требованія былъ установленъ довольно высокій штрафъ. Затѣмъ Биржевой Комитетъ полагалъ бы весьма желательнымъ, чтобы о такой обязанности увѣдомленія была сдѣлана надлежащая публикація въ Губернскихъ вѣдомостяхъ Лифляндской, Курляндской, Смоленской, Витебской и Псковской губерній.

Къ § 31-му слѣдуетъ замѣтить, что длину снасти слѣдовало бы установить въ 12—15 сажень, при толщинѣ 3-хъ дюймовъ. Требуемые въ настоящее время размѣры не цѣлесообразны, такъ какъ снасть въ 25 саж. длиною и 4 дюйма толщиною имѣетъ вѣсъ болѣе 2¹/₂ пудовъ и одинъ человекъ лишень возможности дѣйствовать ею при такомъ вѣсѣ.

§ 32. Постановленіе, въ силу котораго число потребныхъ на плотахъ караульныхъ опредѣляется капитаномъ надъ портомъ или начальникомъ порта, лишено всякаго основанія и не вопиетъ понятію, такъ какъ каждому лѣсовладѣльцу должно быть предоставлено принимать нужныя мѣры противъ кражи по своему усмотрѣнію. Непринятіе этихъ мѣръ причинило бы ему ущербъ.

§ 33. Редакція этого § должна быть измѣнена, такъ какъ существовавшіе до сего времени документы о количествѣ лѣса и его принадлежности, которые нѣкоторымъ родомъ служили паспортомъ сплаваемого лѣса (сплавной билетъ), отмѣнены, и установленная теперь такъ называемая „накладная“ имѣетъ лишь статистическое значеніе.

Въ § 34 вмѣсто „тафлевка“ слѣдуетъ написать „снятіе коры.“

§ 35 слѣдуетъ изложить слѣдующимъ образомъ: Плоты или партіи при сплавѣ въ предѣлахъ Рижскаго порта выше желѣзнодорожнаго моста обязаны слѣдовать одинъ за другимъ и т. д.

При существующемъ на Двинѣ ниже понтоннаго моста большомъ движеніи судовъ, является желательнымъ, въ видахъ безопасности и порядка движенія, ограничить до крайности сплавъ лѣсныхъ матеріаловъ въ видѣ отдѣльныхъ плотовъ безъ помощи буксирныхъ пароходовъ. Устранять однако совершенно отдѣльный сплавъ незначительныхъ партій лѣса въ видѣ одного плота или еще меньшей части, для которыхъ не по силамъ производство расхода на наемъ буксирнаго парохода, не возможно, такъ какъ часто бываютъ случаи такой необходимости, какъ напр., если у владѣльца нѣтъ больше товара чѣмъ сплавляемый, если лишь незначительная партія лѣса должна быть доставлена къ пароходу и т. д.

По отношенію къ всему количеству сплавляемаго лѣса ниже понтоннаго моста вышеупомянутыя маленькія партіи составляютъ весьма незначительное количество лѣса и поэтому отъ ихъ движенія нельзя ожидать вреда.

Поэтому было бы необходимо установить обязательное требованіе буксировки лишь для большихъ партій, а также надлежало бы опредѣлить максимальные размѣры этихъ партій.

По сіе время производилась буксировка партій приб. въ 100—120 ф. ширины и 100—120 саж. длины, и такъ какъ эти размѣры не послужили поводомъ къ какимъ либо поврежденіямъ, уменьшеніе же размѣровъ вызвало бы увеличеніе расходовъ на буксировку, а слѣдовательно отяготило бы лишь и безъ того уже не помѣрно обложенную торговлю лѣсомъ, то казалось бы правильнымъ оставить безъ измѣненія существующіе размѣры.

Въ заключеніе Биржевой Комитетъ въ интересахъ судоходства считаетъ желательнымъ, чтобы сплавщикамъ предложено было избѣгать по возможности обозначенный знаками фарватеръ и держаться болѣе береговъ.

Въ виду изложеннаго Биржевой Комитетъ предлагаетъ къ § 35 сдѣлать слѣдующее добавленіе:

„На рѣкѣ Двинѣ, ниже понтоннаго моста, сплавъ плотовъ партіями, имѣющими въ ширину болѣе 50 ф. и въ длину болѣе 35 саж., безъ помощи буксирнаго парохода — запрещается. Буксируемая пароходомъ партія не могутъ имѣть въ ширину болѣе 110 ф. и въ длину болѣе 100 саж. Исключая случаи особой необходимости, партіи лѣса, сплавляемыя ниже понтоннаго моста, не должны быть проводимы въ отмѣченномъ фарватерѣ рѣки, а должны слѣдовать „возлѣ него“.

Редакція § 36, соотвѣтственно желательному измѣненію примѣчанія II къ § 28, также должна быть измѣнена и должна гласить: Рабочіе на плотамъ и рядчикъ отъ лѣсо-

владѣльца не имѣютъ права сходить съ плотовъ до прикрѣпленія плотовъ на причаль рабочими якорщика-подрядчика, за исключеніемъ случаевъ, когда плоты попали въ заломъ. (Прим. II къ § 28.)

§ 38 примѣчаніе. По изложеннымъ уже выше при § 16 причинамъ, бесплатный срокъ временнаго причала плотовъ слѣдуетъ продлить отъ 6 до 48 часовъ.

Редакція § 44 подлежитъ измѣненію и должна быть изложена слѣдующимъ образомъ:

Въ случаѣ большаго напыла плотовъ и предвидящейся опасности отъ ихъ скопленія, впускъ плотовъ можетъ быть, по распоряженію портового управленія, приостановленъ.

Примѣчаніе. О такомъ распоряженіи сплавщики должны быть извѣщены своевременно и во всякомъ случаѣ въ такомъ разстояніи отъ предѣловъ Рижской лѣсной гавани, чтобы они имѣли возможность остановить свои плоты выше границъ лѣсной гавани. Ни въ какомъ случаѣ одноко плоты не могутъ быть задержаны выше Фридрихштадта.

Извѣстно, что плотъ не можетъ быть остановленъ немедленно, но долженъ быть задержанъ постепенно посредствомъ вспахиванія берега сохою; для этого необходимо найти соотвѣтствующую незанятую еще плотами береговою полосу, такъ что, при наличности большаго числа плотовъ, требуется разстояніе въ нѣсколько верстъ для того, чтобы привалить и задержать плоты. Требованіе не задерживать плотовъ выше Фридрихштадта объясняется имѣющимися въ той мѣстности порогами, требующими конечно возможно ранняго пропуска плотовъ.

Далѣе для устраненія недоразумѣній въ текстѣ обязательныхъ постановленій, вездѣ, гдѣ говорится объ „установкѣ“ плотовъ, должно быть употреблено именно это выраженіе вмѣсто слова „постановка“. Слово артель должно быть замѣнено выраженіемъ „подрядчикъ-якорщикъ“, а названіе „Капитанъ надъ портомъ“ выраженіемъ „Начальникъ порта“.

29 Сентября Начальникъ порта сообщилъ Биржевому Комитету, что намѣренъ въ скоромъ времени назначить засѣданіе Присутствія по портовымъ дѣламъ по вопросу о пересмотрѣ обязательныхъ постановленій о сплавѣ лѣса, равно и для выработки условій сдачи сплавнаго промысла. Въ виду того онъ проситъ Биржевой Комитетъ сообщить ему поименно тѣхъ лицъ изъ числа лѣсопромышленниковъ и Биржевого Комитета, которые, по мнѣнію Комитета, могутъ быть призваны въ качествѣ совѣщательныхъ членовъ. По предложенію делегаціи по лѣсному торгу Начальнику порта предложены были слѣдующія лица: въ качествѣ представителей отъ Бир-

жевого Комитета — гг. Г. Керганъ и Р. Лира, въ качествѣ представителей лѣсопромышленниковъ — гг. Гурвицъ, Гутманъ, Рабиновичъ и Берлинъ. Кромѣ означенныхъ лицъ въ засѣданіяхъ Присутствія по портовымъ дѣламъ принимали участіе постоянные представители Биржевого Комитета и купечества Генеральный Консулъ Любекъ, Старшина Р. Браунъ и И. Зирингъ или В. О. фонъ Зенгбушъ и В. Г. Меслинъ, равно и Правитель дѣлъ Биржевого Комитета Н. Э. фонъ Крамеръ, который, по желанію Биржевого Комитета и Начальника порта, участвуетъ въ качествѣ совѣщательнаго члена во всѣхъ засѣданіяхъ Присутствія по портовымъ дѣламъ.

Какъ уже выше сообщено, первое засѣданіе происходило 28 Октября. За этимъ первымъ, довольно бурнымъ засѣданіемъ послѣдовали засѣданія 9, 17, 23 и 29 Ноября и 9 Декабря, которыя прошли также оживленно. Въ послѣднемъ, заключительномъ засѣданіи принималъ участіе откомандированный въ Ригу Управляющій Административной Частью Отдѣла Торговыхъ Портовъ Хвостовъ.

Съ перваго же засѣданія было ясно, что взглядъ большинства въ Присутствіи по портовымъ дѣламъ, а въ особенности Начальника порта, на права владѣльцевъ или арендаторовъ береговыхъ участковъ и на ограниченіе этихъ правъ расходится со взглядомъ Городского Головы и представителей купечества.

Эти обстоятельства побудили Городского Голову предложить запросить по этому поводу мнѣніе юристовъ. Для этой цѣли произошло въ помѣщеніи Биржевого Комитета совѣщаніе юрисконсульта Биржевого Комитета А. Кельбрандта и гг. Бюнгнера и Н. фонъ Клота. Въ совѣщаніи принимали участіе Рижскій Городской Голова Г. Армистедъ, Правитель Дѣлъ Биржевого Комитета Н. фонъ Крамеръ, Секретарь Городской Управы Е. фонъ Беттихеръ и г. присяжный повѣренный фонъ Рюдигеръ. Результатомъ этого совѣщанія явилось особое юридическое заключеніе составленное гг. Кельбрандтомъ, Бюнгнеромъ и фонъ Клотомъ.

На основаніи сего заключенія Городской Голова, представитель Биржевого Комитета и представители купечества предложили записать въ протоколъ засѣданія Присутствія по портовымъ дѣламъ ихъ особое мнѣніе въ томъ смыслѣ,

1) что согласно ст. ст. 1012 и 1013 Части III. Св. Мѣстн. Узакон. стоячія и текуція воды, находящіяся во владѣніяхъ поземельнаго собственника, принадлежать ему исключительно съ правомъ пользованія ими по своему усмотрѣнію;

2) что это общее законоположеніе подвергается касательно общественныхъ рѣкъ, къ каковымъ рѣкамъ принадлежитъ согласно ст. 1014 Св. Мѣстн. Узакон. и Западная Двина, ограниченію лишь въ томъ

отношеніи, что поземельные собственники должны, согласно ст. 1016 тѣхъ же Узакоеній безпрепятственно допустить судоходство и сплавъ въ омывающихъ ихъ владѣнія водахъ рѣки Двины;

3) что Начальнику порта, какъ подлежащему органу Правительства присвоено право установить правила и сдѣлать постановленія, касательно безпрепятственного судоходства и сплава въ р. Двинѣ, и что по этому несомнѣнно къ кругу вѣдомства Начальника порта относится сдѣлать распоряженіе, въ силу котораго принадлежащее граничнымъ поземельнымъ собственникамъ на основаніи закона право пользованія водой будетъ ограничено, т. е. Начальникомъ порта могутъ быть даны указанія, когда, на какихъ мѣстахъ и какимъ образомъ должны быть устроены причальные приспособленія для плотовъ;

4) что это принадлежащее Начальнику порта право является по свойству своему однако лишь правомъ надзора и потому не можетъ распространяться до предѣловъ присваиванія себѣ принадлежащаго поземельному собственнику права пользованія;

5) что подобное присваиваніе себѣ права пользованія поземельнаго собственника Правительствомъ или его органомъ, въ данномъ случаѣ Начальникомъ порта, можетъ послѣдовать лишь въ порядкѣ законнаго отчужденія, но не въ силу постановленія Присутствія по портовымъ дѣламъ;

6) что по содержанію ст. ст. 4, 5 и 6 проектированныхъ обязательныхъ постановленій для лѣсной гавани сформированныхъ въ засѣданіи Присутствія отъ 28 октября с. г. такъ въ особенности въ виду имѣвшихъ мѣсто разъясненій Начальника порта, упомянутыя статьи очевидно имѣютъ цѣлью предоставить Начальнику порта право, разрѣшать постороннимъ лицамъ, не соображаясь съ правомъ пользованія поземельныхъ собственниковъ, устройство причальныхъ приспособленій въ принадлежащихъ симъ послѣднимъ водахъ;

7) что предоставленіе сего власти Начальника порта заключаетъ въ себѣ явное нарушеніе закономъ предоставленнаго поземельнымъ собственникамъ права пользованія.

Въ силу означенныхъ соображеній Рижскій Городской Голова, Представитель Рижскаго Биржевого Комитета и представители купечества нашли себя вынужденными заявить, что они съ принятой большинствомъ 5 противъ 4 голосовъ редакціею ст. ст. 4, 5 и 6 обязательныхъ постановленій для Рижской лѣсной гавани согласиться не могутъ, находя, что постановленіе этихъ статей, заключаетъ въ себѣ нарушеніе мѣстнаго права. Представители Биржевого Комитета и купечества и Городской Голова полагали, что путемъ новой редакціи означенныхъ статей должно быть ясно выражено, что собственникамъ прилегающихъ къ Двинѣ земельныхъ участковъ, равно лицамъ вступающимъ въ ихъ права (арендаторамъ) закономъ

предоставлено въ дѣлѣ устройства причальныхъ приспособленій преимущественное право, и что разрѣшеніе на устройство означенныхъ приспособленій постороннимъ лицамъ можетъ быть дано только въ томъ случаѣ, если собственники земельныхъ участковъ или ихъ арендаторы не захотятъ воспользоваться этимъ правомъ.

Что касается окончательнаго результата засѣданій, то должно быть признано, что въ общемъ желанія и требованія представителей купечества и лѣсопромышленниковъ нашли должную оцѣнку, и выработанныя обязательныя постановленія носятъ совершенно иной характеръ, чѣмъ внесенный вначалѣ Начальникомъ порта проектъ, по которому отдача сплавногo промысла имѣла зависѣть отъ Начальника порта, прекращалось существованіе вольныхъ якорщиковъ, въ замѣнъ чего предположено было устройство второй монополіи для сплава плотовъ по нижней Двинѣ, расходы по устройству трехъ рядовъ предохранительныхъ свай долженъ былъ нести подрядчикъ сплава, а слѣдовательно лѣсной торгъ, и, наконецъ, забивку свай предположено передать въ вѣдѣніе Портоваго Управленія. Отъ многихъ другихъ обременительныхъ правилъ, которыя имѣлись въ виду въ первомъ проектѣ, Начальникъ порта самъ отказался, или же они не нашли поддержки большинства.

Выработанныя Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ и изданныя Губернаторомъ обязательныя постановленія о сплавлѣ лѣса находятся въ приложеніи къ настоящему отчету. Выработанныя Присутствіемъ условія отдачи сплавногo промысла слѣдующія :

У с л о в і я

на сдачу эксплуатаціи приѣма, проводки и постановки плотовъ на причаль и установки ихъ въ лѣсной гавани Рижскаго порта съ 1 Января 1905 года на шесть лѣтъ.

§ 1.

Обзаведеніе предпринимателей-якорщиковъ должно состоять изъ слѣдующихъ предметовъ, которые должны обязательно составлять ихъ полную собственность :

- 1) 3 парохода, изъ нихъ 2 не менѣе по 15 и 1 не менѣе 8 парпцательныхъ силъ ;
- 2) 250 лодокъ, снабженныхъ всѣми запасными принадлежностями ;
- 3) 25 бухтъ 6-ти и 8-ми дюйм. троссовъ ;
- 4) 5 береговыхъ шпилей ;
- 5) 50 лебедокъ ;
- 6) плавучія и береговыя помѣщенія для содержанія рабочихъ ;
- 7) 10 сторожевыхъ плавучихъ маекъ.

При каждой лодкѣ должны имѣться по 2 гребца.

Гребцами принимаются люди непорочнаго поведенія, здороваго тѣлосложенія, знающіе хорошо обязанности якорщиковъ.

При недостаточности означенныхъ средствъ для пріема 800 плотовъ въ сутки предприниматели-якорщики должны сами озаботиться своевременнымъ пополненіемъ какъ недостающихъ предметовъ, такъ и рабочей силы. Въ этомъ случаѣ недостающіе предметы должны быть пріобрѣтены предпринимателями-якорщиками или въ полную собственность, или же временно до минованія въ нихъ надобности.

§ 2.

Безъ разрѣшенія Начальника порта предприниматели-якорщики не имѣютъ права принимать участіе въ другихъ работахъ, кромѣ сплава лѣса, какъ личнымъ составомъ, такъ и инвентаремъ.

§ 3.

Пріемъ, проводка и постановка плотовъ на причаль (см. примѣчаніе къ § 15 обязательныхъ постановленій) въ лѣсной гавани должны производиться предпринимателями-якорщиками ежедневно, не исключая воскресныхъ и праздничныхъ дней, а равно и ночью.

Примѣчаніе. Установка же плотовъ производится предпринимателями-якорщиками лишь по обоюдному соглашенію съ лѣсопромышленниками.

§ 4.

Въ вознагражденіе предпринимателямъ-якорщикамъ по принятому на себя обязательству лѣсопромышленники уплачиваютъ: за пріемъ, проводку плотовъ по лѣсной гавани и постановку на причаль: за бревна, мурлаты, шлипера и брусья по коп. за штуку при чемъ 3 шлипера, 6 шпаль или лафетокъ считаются за одно бревно. Полсы, столбики и стенцели, если они служатъ накатомъ на плотахъ изъ бревенъ, брусевъ и шпаль, должны считаться по 8 штукъ за одно бревно. Если этотъ лѣсъ, а равно и дрова идутъ отдѣльными плотами, то плата взимается съ пленицы: за пріемъ, проводъ и постановку на причаль по коп.

Дрова на сухолетѣ или макушки должны считаться, вмѣстѣ съ сухолетомъ, съ пленицы.

Установка же плотовъ по распоряженію Начальника порта производится предпринимателями-якорщиками за особое вознагражденіе съ лѣсопромышленниковъ.

§ 5.

Въ обезпеченіе исправности въ исполненій принятыхъ на себя обязательствъ, а также въ обезпеченіе исковъ за причиненные по винѣ якорщиковъ убытки, предприниматели-якорщики вносятъ въ Рижское Губернское Казначейство, въ депозитъ Начальника порта, залогъ въ суммѣ 60,000 руб. наличными деньгами, или государственными процентными бумагами. Принадлежащій предпринимателямъ-якорщикамъ

инвентарь, наравнѣ съ залогомъ, служатъ обезпеченіемъ выполненія ими принятыхъ на себя обязательствъ (смотри § 17 обязательныхъ постановленій).

§ 6.

Часть залога, обращенная на покрытіе убытковъ, причиненныхъ лѣсопромышленникамъ якорщиками, равно на произведенныя работы, согласно § 16, 17, 21 обязательныхъ постановленій, должна быть каждый разъ полняема до суммы 60,000 руб. въ теченіе двухъ недѣль по полученіи о томъ увѣдомленія отъ Портоваго Управленія. Если въ назначенный срокъ залогъ не будетъ пополненъ, то настоящее условіе считается нарушеннымъ и предприниматели-якорщики лишаются права на обратное полученіе залога, который поступаетъ въ распоряженіе Рижскаго Портоваго Присутствія для удовлетворенія вытекающихъ изъ означенныхъ условій претензій и обращенія остатка залога въ пользу казны.

§ 7.

Предприниматели-якорщики не имѣютъ права до истеченія срока условія отказаться отъ исполненія принятыхъ на себя обязательствъ по сплаву лѣса, равно какъ и передать ихъ другому лицу безъ особаго разрѣшенія Присутствія по портовымъ дѣламъ, подъ опасеніемъ потери залога. Независимо отъ сего они отвѣчаютъ за причиненные ихъ отказомъ убытки всѣмъ своимъ залогомъ и инвентаремъ.

§ 8.

По истеченіи срока обязательства залогъ остается въ распоряженіи Рижскаго Присутствія по портовымъ дѣламъ въ теченіе шести мѣсяцевъ, т. е. по 1-ое Юля 1911 года на случай предъявленія исковъ по данному обязательству.

§ 9.

Всякій заломъ плотовъ, образовавшійся хотя бы и не по винѣ предпринимателей-якорщиковъ, обязанъ быть разобранъ ими безъ особаго за то вознагражденія.

Въ случаѣ, если образовавшійся заломъ или скопленіе плотовъ не будутъ разобраны въ назначенный для того Начальникомъ порта срокъ или явится необходимость въ производствѣ за счетъ предпринимателей-якорщиковъ какихъ либо работъ, то таковыя производятся распоряженіемъ Портоваго Управленія изъ залоговой суммы и предприниматели-якорщики лишаются права оспаривать размѣръ произведенныхъ расходовъ.

§ 10.

Всѣ указанныя въ § 1 сего условія средства для производства сплава, а также документы о принадлежности таковыхъ, должны быть предпринимателями-якорщиками предъявлены къ освидѣтельствованію Портовому Управленію не позже 1-го Февраля каждого года. Въ

случаѣ, если Портовое Управленіе найдетъ среди сплавныхъ средствъ негодныя, то предприниматели - якорщики обязуются въ мѣсячный срокъ привести ихъ въ исправность или же замѣнить ихъ другими, годными; при неисполненіи же сего Портовое Управленіе имѣетъ право замѣнить ихъ другими за счетъ залога предпринимателей-якорщиковъ.

§ 11.

Необходимые по роду операціи торговые документы должны быть предпринимателями-якорщиками предъявлены Портовому Управленію къ 15-го Января каждаго года.

§ 12.

Предприниматели-якорщики обязаны застраховать свое имущество отъ несчастныхъ случаевъ.

§ 13.

Во всемъ, касающемся сплава лѣса, предприниматели-якорщики обязаны строго придерживаться правилъ, изложенныхъ въ обязательныхъ постановленіяхъ.

§ 14.

Всѣ расходы по заключенію настоящаго условія предприниматели-якорщики производятъ за свой счетъ.

§ 15.

Во всѣхъ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ въ этихъ условіяхъ, обѣ стороны поступаютъ на основаніи существующихъ гражданскихъ законовъ.

Объявленіе о торгахъ

Рижское Присутствіе по портовымъ дѣламъ объявляетъ, что 12 Января въ г. Рпгѣ по Бременской ул. въ домѣ № 5 будутъ произведены рѣшительные безъ переторжки торги на сдачу якорнаго промысла по сплаву лѣса въ лѣсной гавани Рижскаго порта съ 1 Января 1905 г. на шесть лѣтъ черезъ подачу только однихъ заявленій въ запечатанныхъ конвертахъ.

Запечатанные конверты должны быть адресованы на имя Рижскаго Присутствія по портовымъ дѣламъ и поступить въ Присутствіе до часа назначеннаго дня для торговъ съ приложеніемъ квитанціи Рижскаго губернскаго казначейства во внесеніи въ депозитъ Начальника Рижскаго порта денежнаго залога въ 15,000 руб. съ соблюденіемъ ст. 144, 145 и 148 положенія о казенныхъ подрядахъ (изд. 1900 г.) т. е. чтобы въ заявленіи было сказано, что условія предпринимателю извѣстны и чтобы на конвертѣ была надпись „объявленіе къ торгамъ на сплавъ лѣса“ и при этомъ должно быть заявлено о томъ, что

которой предприниматель желаетъ взять якорный промыселъ, при чемъ должна быть заявлена особо такса за пріемъ, проводъ и постановку плотовъ на причаль и особо за установку плотовъ въ огороды.

Тотъ, кому будетъ предоставленъ сплавъ, обязанъ въ недѣльный срокъ дополнить залогъ внесеніемъ въ Рижское губернскае казначейство 15,000 руб. наличными деньгами или процентными бумагами, принимаемыми въ залогъ по казеннымъ подрядамъ.

Въ случаѣ неисполненія сего первоначально внесенные 15,000 руб. поступаютъ въ доходъ казны и въ этомъ случаѣ Присутствіе или передаетъ подрядъ другому лицу изъ числа бывшихъ конкурентовъ или назначаетъ новый срокъ для вызова.

Обязательныя постановленія по сплаву лѣса, вступаютъ въ силу не ранѣе 1 Января 1905 года и условія на отдачу якорнаго промысла и другія справки можно видѣть въ присутственные часы въ Рижскомъ Портовомъ Управленіи.

При этомъ Присутствіе по портовымъ дѣламъ присовокупляетъ, что отдача подряда предпринимателю или предпринимателямъ зависитъ не исключительно отъ размѣра затребованнаго вознагражденія, а имѣютъ быть при этомъ приняты Присутствіемъ въ соображеніе также познанія, опытность и другія качества предпринимателя или предпринимателей.

61. Торговля хлѣбомъ, сѣменами и выжимками.

а. Совѣщаніе для выработки единообразныхъ формуляровъ для коносаментовъ, договоровъ и контрактовъ, касающихся экспортной хлѣбной торговли.

Отношеніемъ отъ 28 Февраля 1904 года за № 194 С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ поставилъ въ извѣстность Рижскій Биржевой Комитетъ, что съ согласія Министерства Финансовъ будетъ созвано совѣщаніе представителей Биржевыхъ Комитетовъ портовыхъ городовъ Россіи; задача этого совѣщанія будетъ состоять въ обсужденіи вопросовъ какъ о времени, мѣстѣ и порядкѣ созванія международной конференціи для выработки формуляровъ коносаментовъ, фрахтовыхъ договоровъ и контрактовъ по экспорту хлѣбныхъ продуктовъ, такъ и предложеній, имѣющихъ быть внесенными со стороны Россіи на обсужденіе означенной конференціи. Въ виду изложеннаго С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ просилъ приготовить для этого имѣющійся матеріалъ и препроводить ему таковой для предварительной разработки и свода, а также сообщить, какое время Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ наиболѣе удобнымъ для созыва предположеннаго совѣщанія.

Рижскій Биржевой Комитетъ, согласно заключенія своей делегации по торговлѣ хлѣбомъ и сѣменами, отвѣтилъ отношеніемъ отъ 27 марта за № 384 слѣдующее :

„Предполагая, что изложенныя въ пунктѣ 27 протокола сѣзда представителей Биржевыхъ Комитетовъ постановленія на первомъ ряду будутъ служить матеріаломъ для назначаемаго при С.-Петербургскомъ Комитетѣ совѣщанія, Рижскій Биржевой Комитетъ, вслѣдствіе отношенія отъ 23 Февраля с. г. за № 194 имѣетъ честь сообщить въ нижеслѣдующемъ свои соображенія по помянутымъ постановленіямъ :

Съ постановленіями по А и Б пункта 27 относительно англійскаго коносаментъ формы 1902 г. и Лондонскаго контракта формы 1903 г. Рижскій Биржевой Комитетъ въ общемъ согласенъ, а въ настоящее время считаетъ лишнимъ войти въ подробное разсмотрѣніе этихъ постановленій, пока еще не имѣющихъ силы для балтійскихъ портовъ и спеціально для Риги.

Что касается до слѣдующихъ постановленій, то Биржевой Комитетъ не можетъ не высказать, что, по его мнѣнію, какъ бы желательно ни было проведеніе ихъ въ дѣйствіе, они могли бы быть проведены какъ разъ въ наиболѣе существенныхъ своихъ частяхъ на всемірномъ рынкѣ лишь тогда, когда иностранный покупатель былъ бы вынужденъ имъ подчиняться т. е., когда русскій продавецъ могъ бы заявить, что онъ не будетъ отдавать своего хлѣба, если иностранный покупатель не будетъ принимать его условій. Но такъ какъ экономическая жизнь нашей Имперіи основывается на вывозѣ произведеній ея почвы и наша Имперія не имѣетъ иного способа использованія большей части своихъ сельско-хозяйственныхъ произведеній какъ сбытъ ихъ заграничнымъ странамъ, которыя однако въ состояніи покрывать свои потребности изъ другихъ странъ производства, то въ концѣ концовъ русскій продавецъ всегда будетъ вынужденъ подчиняться условіямъ заграничнаго покупателя.

Въ отдѣльности Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ замѣтить по В „способъ и порядокъ вынутія пробъ,“ нельзя сдѣлать обязательнымъ присутствіе контролера при выборкѣ пробъ, но контролеръ безусловно долженъ быть допущенъ къ участию въ случаѣ своевременной явки.

Биржевой Комитетъ считаетъ весьма непрактичнымъ производить вынутіе пробъ черезъ каждые полчаса или вообще временемъ нормировать производство этой операціи : гораздо цѣлесообразнѣе было бы установить вынутіе пробъ съ извѣстнаго количества хлѣба напр. съ каждыхъ 50 кварталовъ или 100 мѣшковъ ; главнымъ условіемъ при этомъ представляется, чтобы вынутыя пробы хорошо перемѣшивались и составлялась одна средняя проба на основаніи которой въ послѣдствіи производится арбитражъ ; этого въ Лондонѣ до сихъ поръ не дѣлалось.

Требованіе, чтобы арбитражъ былъ свободнымъ т. е. чтобы всякое назначаемое сторонами лицо могло быть арбитромъ, представляется Биржевому Комитету нецѣлесообразнымъ и неисполнимымъ, такъ какъ нельзя требовать отъ арбитра, чтобы онъ вообще вошелъ въ обсужденіе спорнаго вопроса съ избраннымъ можетъ быть въ арбитры лицомъ, не принадлежащимъ къ хлѣбной торговлѣ и поему совершенно не опытнымъ въ семъ дѣлѣ.

Кромѣ того Биржевой Комитетъ не можетъ согласиться съ постановленіемъ, чтобы арбитры не получали никакого вознагражденія, такъ какъ едва ли найдутся соотвѣтствующія лица, готовые принять на себя отнюдь не легкія обязанности безъ всякаго вознагражденія.

Наконецъ является неосновательнымъ требованіе совершеннаго упраздненія арбитража Гуль—Ливерпуль по сдѣлкамъ, заключеннымъ съ другими портами, такъ какъ нельзя лишить хлѣботорговца права сдѣлать условіе о совершеніи арбитража въ Гуллѣ по выгруженному напр. въ Ньюкастлѣ товару, если онъ того пожелаетъ.

Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ нужнымъ указать на то, что для хлѣбной торговли балтійскихъ портовъ безусловно необходимо опредѣлить отношеніе хлѣбныхъ экспортеровъ балтійскихъ портовъ къ контрактамъ London Corn Trade Association и Hull Corn Trade Association. Контракты эти имѣютъ тенденцію превратить сдѣлки съ условіемъ „сif“ въ сдѣлки „delivered“, а таковой тенденціи слѣдуетъ всячески противодѣйствовать. Кромѣ того нельзя предоставить безъ всякаго ограниченія усмотрѣнію арбитража, постановить, чтобы выгруженный товаръ совершенно былъ отклоненъ покупателемъ. Наконецъ покупатель, если того пожелаетъ долженъ имѣть право перенести арбитражные вопросы въ официальные арбитражи въ Лондонѣ или Гуллѣ, такъ какъ въ многихъ случаяхъ лишь официальный арбитражъ можетъ явиться достаточно безпристрастнымъ.

Рижскій Биржевой Комитетъ покорнѣйше проситъ включить вышеприведенные вопросы въ программу предстоящаго совѣщанія представителей портовыхъ Биржевыхъ Комитетовъ.

Заключающемуся въ „Г“ постановленію, чтобы хлѣбные стандарты составлялись русскими Биржевыми Комитетами, Биржевой Комитетъ вполне сочувствуетъ, считая проведеніе сего постановленія весьма важнымъ, но слѣдовало бы, по его мнѣнію, для начала составленія стандартовъ новаго сезона устанавить извѣстный срокъ, а именно для южныхъ портовъ не позже 1 Сентября, для балтійскихъ портовъ не позже 1 Октября.

Что касается до предлагаемыхъ въ „D“ измѣненій нѣмецкаго контракта формы 1902 г. составленнаго Берлинскимъ обществомъ хлѣботорговцевъ, то Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ

рекомендовать составленный имъ проектъ контракта, экземпляръ котораго при семъ прилагается, при чемъ имѣеть честь объяснить, что относительно сего проекта уже состоялось соглашеніе съ Биржевыми Комитетами Либавскимъ и Ревельскимъ, которое расторгнулось лишь вслѣдствіе несущественнаго разногласія съ Либавскимъ Биржевымъ Комитетомъ по одному пункту.

По отношенію къ заключающемуся въ „Е“ вопросу о замѣнѣ Лондонскаго арбитража по сдѣлкамъ съ Германіею нѣмецкимъ контрактомъ, Биржевой Комитетъ полагаетъ, что подобное ограниченіе не соотвѣтствуетъ здѣшнимъ интересамъ, тѣмъ болѣе, что по нынѣшній выборъ мѣста арбитража обыкновенно предоставлялся продавцу.

Что же касается наконецъ вопроса о наиболѣе удобномъ времени созыва совѣщанія, то Рижскій Биржевой Комитетъ имѣеть честь заявить, что ему былъ бы наиболѣе удобенъ Іюнь мѣсяцъ сего года.“

Означенное совѣщаніе было созвано на 12 Апрѣля 1904 года : въ качествѣ представителей отъ Рижскаго Биржевого Комитета были откомандированы г. г. Вильгельмъ Бейерманъ и секретарь М. фонъ Рейбницъ.

О ходѣ совѣщанія означенные представители дали слѣдующій отчетъ :

„Совѣщаніе, въ которомъ принимали участіе приблизительно 16 представителей Биржевыхъ Комитетовъ С.-Петербургскаго, Ревельскаго, Рижскаго, Либавскаго, Одесскаго, Николаевскаго и Ростова на Дону, было открыто въ понедѣльникъ 12 Апрѣля въ три часа пополудни привѣтственной рѣчью предсѣдателя С.-Петербургскаго Биржевого Комитета дѣйствительнаго статскаго совѣтника Прозорова, послѣ чего Управляющій Отдѣломъ Торговли Министерства Финансовъ дѣйствительный статскій совѣтникъ М. М. Федоровъ изложилъ въ пространной рѣчи свой взглядъ на существующее отношеніе между русскими и иностранными хлѣботорговцами, а также далъ указанія для дальнѣйшаго порядка совѣщанія.

Слѣдующимъ указаніемъ, совѣщаніе, отъ имени представляемыхъ имъ биржъ, единогласно постановило впредь, до регулированія вопроса о контрактахъ, не заключать никакихъ сдѣлокъ съ заграницей на основаніи новыхъ контрактовъ и немедленно телеграммой сообщить объ этомъ рѣшеніи заинтересованнымъ въ томъ заграничнымъ биржамъ, съ просьбой заявить о своемъ согласіи на обсужденіе вопроса о контрактахъ въ скорѣйшемъ времени на международномъ конгрессѣ и назначить время и мѣсто для него. Означенное телеграфное сообщеніе было отправлено биржамъ Берлина, Гамбурга, Дюссельдорфа, Бремена, Кельна, Мангейма, Роттердама, Амстердама и Браицы ; подтвержденіе этой телеграммы было дано въ послѣдовавшемъ подробномъ письмѣ. Въ случаѣ согласія на предполагаемый

конгрессъ со стороны Россіи должны принимать въ немъ участіе всѣ биржевые Комитеты, представленныя на настоящемъ совѣщаніи, и, по мѣрѣ возможности, черезъ делегатовъ, участвующихъ въ настоящемъ совѣщаніи; при этомъ исходили изъ того соображенія, что, если на обсужденіе предполагаемаго конгресса будутъ внесены новыя предложенія и заявленія, необходимо, чтобы представители русскихъ Биржевыхъ Комитетовъ имѣли возможность въ отдѣльныхъ совѣщаніяхъ выяснитъ свое отношеніе къ затронутымъ вопросамъ и выработать общія окончательныя заключенія.

Затѣмъ было постановлено разсматривать на нынѣшнемъ совѣщаніи только германско-нидерландскій контрактъ, постановленія о Роттердамскомъ третейскомъ судѣ и балтійскій контрактъ, первый пока только для частныхъ грузовъ, вывозимыхъ изъ южной Россіи, причѣмъ слѣдуетъ сейчасъ же установить тѣ отступленія, которыя должны быть сдѣланы при примѣненіи этого контракта къ грузамъ, экспортируемымъ черезъ порты Балтійскаго моря. Наконецъ, было рѣшено точно опредѣлить максимумъ и минимумъ русскихъ требованій, до обсужденія же ихъ на конгрессѣ держать это въ тайнѣ. Обсужденіе новаго англійскаго контракта пока отложено, мотивомъ къ чему послужило слѣдующее соображеніе: достигнуть соглашенія съ германскими хлѣботорговцами легче, чѣмъ съ англійскими; достигнутой же здѣсь успѣхъ долженъ имѣть не малое значеніе при переговорахъ съ англичанами. Англійскій контрактъ имѣетъ быть обсуждаемъ на второмъ позднѣйшемъ международномъ конгрессѣ.

Послѣ этого совѣщанія постановило для концентраціи всѣхъ переговоровъ о германско-нидерландскомъ контрактѣ и т. д. образовать при С.-Петербургской Биржѣ особое бюро, расходы по содержанію каковаго должны быть распределены между всѣми Биржевыми Комитетами Россійской Имперіи. Такъ какъ предложеніе Министерства Финансовъ объ образованіи въ Россіи Торговой Палаты и бюро при ней должно быть внесено въ Государственный Совѣтъ и до сихъ поръ еще не получило законодательной санкціи, рѣшено ходатайствовать передъ Министромъ Финансовъ о разрѣшеніи открыть временное бюро. Просимое разрѣшеніе было дапо на аудіенціи, въ которой были приняты члены совѣщанія.

На отдѣльныхъ засѣданіяхъ совѣщанія, происходившихъ подъ предѣлательствомъ биржевого старшины С.-Петербургской Биржи Блессига, были детально по пунктамъ рассмотрѣны германско-нидерландскій контрактъ, постановленія Роттердамскаго третейскаго суда и достигнуто полное соглашеніе между южными и сѣверными портами.

Въ пятницу 16 Апрѣля совѣщаніе было закрыто; въ тотъ же день въ 6 часовъ вечера члены совѣщанія были приняты Министромъ Финансовъ тайнымъ совѣтникомъ Коковцевымъ; послѣдній въ пространной рѣчи выразилъ свое особенное удовольствіе по поводу того,

что въ первый разъ достигнуто соглашеніе между русскими биржами для единодушнаго отстаиванія своихъ интересовъ отъ притязаній заграничныхъ биржъ и побуждалъ къ уступчивости и предупредительности.

Вышеупомянутый циркуляръ заграничнымъ биржамъ гласилъ:

„Представители Биржевыхъ Комитетовъ всѣхъ русскихъ портовыхъ городовъ собрались, согласно постановленія происходившаго въ Ноябрь 1803 года конгресса Биржевого купечества всей Россійской Имперіи, на совѣщаніе, на которомъ и были подвергнуты тщательному и всестороннему разсмотрѣнію предложенныя къ введенію съ 1 Апрѣля текущаго года контракты по сдѣлкамъ съ хлѣбомъ, вывозимымъ черезъ порты Чернаго и Азовскаго морей, равно и Дуная. Однако прежде чѣмъ приступить къ обсужденію отдѣльныхъ пунктовъ этого контракта, совѣщаніе считаетъ необходимымъ высказать неоспоримый принципъ, что всякій договоръ можетъ быть результатомъ исключительно добровольнаго соглашенія обѣихъ заинтересованныхъ сторонъ. Такому соглашенію предшествуютъ обыкновенно болѣе или менѣе продолжительныя переговоры, на которыхъ какъ одна, такъ и другая сторона высказываютъ свои желанія и ставятъ условія, которыя выслушиваются противной стороной и принимаются или отвергаются. Соглашеніе достигается обоюдными уступками, вытекающими изъ призванія законныхъ пожеланій каждой стороны; это соглашеніе должно лежать въ основѣ каждаго контракта.

Совершенно иное происхожденіе настоящаго контракта.

Хотя выработанные Германской Торговой Палатой проекты контрактовъ и были сообщены русскимъ биржамъ, однако представители русскихъ экспортеровъ не принимали никакого участія въ составленіи означенныхъ проектовъ; ихъ голосъ не былъ ни разу выслушанъ представителями германской хлѣбной торговли. Между тѣмъ биржи русскихъ портовыхъ городовъ не могутъ достаточно высоко оцѣнить значеніе, которое пріобрѣла себѣ германская хлѣбная торговля на міровомъ рынкѣ, и считаютъ стремленіе германскихъ торговыхъ учрежденій создать самостоятельную форму контракта для русскаго хлѣба, вывозимаго въ Германію и Голландію, вполне основательнымъ. Мы вполне согласны сдѣлать все, что отъ насъ зависитъ, чтобы пойти на встрѣчу этому желанію, насколько это не противорѣчитъ нашему достоинству и интересамъ нашей торговли: однако мы твердо убѣждены въ томъ, что вѣрнѣйшій способъ достигнуть цѣли состоитъ не въ томъ, чтобы заставить русскихъ экспортеровъ принять выработанный Вами контрактъ, принятіе какового они уже успѣли отклонить, но въ мирномъ соглашеніи, при которомъ благодаря обоюднымъ уступкамъ были бы приняты въ расчетъ интересы обѣихъ сторонъ.

Вступая на означенный путь и желая пойти Вамъ на встрѣчу, имѣемъ честь, на основаніи принятаго нами и изложеннаго въ нашей

телеграммъ отъ 12 (25) числа сего мѣсяца постановленія, покорнѣйше Васъ просить назначить время и мѣсто для конференціи представителей германскихъ и нидерландскихъ импортныхъ хлѣбныхъ биржъ и биржъ русскихъ портовыхъ городовъ. Представители русскихъ биржъ будутъ избраны совѣщаніемъ биржевого купечества всей Россіи.

О Вашемъ рѣшеніи имѣемъ честь просить въ возможно скорѣйшемъ времени сообщить С.-Петербургскому Биржевому Комитету.

Предсѣдатель Совѣщанія и С.-Петербургской Биржи.“

С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ препроводилъ Рижскому Биржевому Комитету копию полученнаго имъ отношенія Германской Торговой Палаты отъ 2 Мая (19 Апрѣля), въ которомъ Торговая Палата сообщаетъ, что германско-нидерландскій контрактъ былъ предназначенъ только для торговли съ югомъ Россіи, въ виду чего приглашенія на международный конгрессъ были отправлены только С.-Петербургскому, Николаевскому, Одесскому, Ростовскому и Таганрогскому Биржевымъ Комитетамъ: теперь же пзъ отношенія С.-Петербургскаго Биржевого Комитета явствуетъ, что представители русскихъ биржъ избраны совѣщаніемъ всего русскаго биржевого купечества, что Торговой Палатой принято съ свѣдѣнію.

При этомъ Предсѣдатель С.-Петербургскаго Биржевого Комитета сообщилъ отношеніемъ отъ 26 Апрѣля за № 368 Рижскому Биржевому Комитету, что, хотя Рижскій Биржевой Комитетъ и не получилъ приглашенія отъ Торговой Палаты участвовать на предстоящемъ совѣщаніи, тѣмъ не менѣе, въ виду того, что въ рѣшеніи предложенныхъ къ обсужденію вопросовъ заинтересована вся русская вывозная торговля и принимая во вниманіе, что на предстоящемъ совѣщаніи могутъ быть затронуты вопросы, касающіеся специально прибалтійскихъ портовъ, защита интересовъ которыхъ лучше всего можетъ вестись представителями прибалтійскихъ Биржевыхъ Комитетовъ, присутствіе представителей Рижскаго Биржевого Комитета на предстоящемъ совѣщаніи должно быть признако необходимымъ.

Кромѣ того надо полагать, что на совѣщанія будутъ также обсуждаться постановленія Роттердамскаго Биржевого Суда объ улаживаніи недоразумѣній съ нидерландскими и рейнскими покупателями; постановленія эти касаются какъ экспортеровъ южныхъ такъ и экспортеровъ прибалтійскихъ портовъ.

На Конгрессѣ, происходившемъ въ Берлиѣ 4 (17) мая, принималъ участіе въ качествѣ представителя отъ Рижскаго Биржевого Комитета г. Вильгельмъ Бейерманъ; послѣдній доложилъ Биржевому Комитету о ходѣ конгресса слѣдующее:

Засѣданія проходили подъ предсѣдательствомъ постояннаго генеральнаго секретаря Торговой Палаты Д-ра Зѣтбера. Руководство защитой германскихъ интересовъ принялъ на себя г. Н. Бадтъ, подъ

фирмой Х. Якоби-Берлинъ, защита русскихъ и румынскихъ интересовъ находилась въ рукахъ г. Фельдмана изъ Ростова при дѣйтельной поддержкѣ со стороны г. г. Е. Штемпеля и Е. Вольберга изъ Одессы. Въ общемъ слѣдуетъ признать, что защита германскихъ интересовъ была организована образцово; защита же интересовъ противной стороны, т. е. экспорта, не велась достаточно рѣшительно и цѣлесообразно, извиненіемъ чему можетъ служить отчасти то обстоятельство, что, въ виду огромнаго разстоянія между раіонами дѣятельности отдѣльныхъ представителей экспорта, интересы ихъ были очень различны, отчасти и то, что благодаря различнымъ плутовскимъ манипуляціямъ нѣкоторыхъ южныхъ экспортеровъ, импортной торговлѣ былъ нанесенъ значительный ущербъ, вслѣдствіе чего настроеніе всѣхъ заинтересованныхъ въ этомъ лицъ (агентовъ, импортеровъ и мукомоловъ) въ Германіи и Голландіи было таково, что съ самаго начала они стали на ту точку зрѣнія, что выставленныя требованія должны быть поддержаны всѣми находящимися въ ихъ распоряженіи средствами; это обстоятельство не было въ достаточной мѣрѣ оцѣнено въ свое время въ Петербургѣ; этимъ и объясняется ошибка, которая состояла въ томъ, что взвѣшивалось и оспаривалось каждое слово поваго контракта, благодаря чему часто затушевывались именно самыя важныя требованія. Слѣдуетъ принять во вниманіе еще то обстоятельство, что югъ желалъ и крайне нуждался въ готовой формѣ контракта; кромѣ того, благодаря продолжительнымъ и требующимъ постоянного напряженія засѣданіямъ, представители находящейся въ меньшинствѣ засчиты утомлялись гораздо болѣе, чѣмъ представители противной партіи, такъ что въ общемъ достигнуто гораздо меньше того, что желали.

Что касается самаго контракта, то постановлено называть его дословно: „Германско-Нидерландскій Договоръ для частичныхъ грузовъ, вывозимыхъ черезъ порты Чернаго и Азовскаго морей и Дуная“; установлено также, что условія этого контракта не распространяются на сѣверъ Россіи и что не имѣется въ виду распространить его въ нынѣшней формѣ на грузы, вывозимые черезъ порты Балтійскаго моря. Для Балтійскаго моря будетъ примѣненъ Берлинскій контрактъ, для Сѣвернаго моря „прежній старый“ съ новыми арбитражными условіями; при этомъ представители сѣверно-русскихъ портовъ избѣгали затрагивать вопросъ о томъ, что слѣдуетъ подразумѣвать подъ „прежнимъ старымъ“ контрактомъ, такъ какъ до сихъ поръ въ употребленіи большей частью еще частныя контракты, условія которыхъ старались не затрагивать.

Со стороны импорта достигнуты слѣдующія льготы:

- а. Срокъ заявленія о нагрузкѣ увеличенъ на двое сутокъ;
- б. на полисъ исключается отмѣтка объ уплатѣ преміи;

в. пріёмка образчиковъ и проч. регулируется особыми подробными постановленіями:

г. натуральный вѣсъ устанавливается посредствомъ подлежащихъ введенію новыхъ 20 литровыхъ вѣсовъ;

д. возмѣщеніе за неполный натуральный вѣсъ уменьшается для ржи до 1⁰/₁₀ съ перваго килограмма, 2⁰/₁₀ со второго и 2¹/₂⁰/₁₀ съ третьяго;

е. условіе о правѣ третейскаго суда объявлять отказъ отъ пріема товара уничтожается, при чемъ въ общихъ постановленіяхъ о третейскомъ судѣ опредѣляется норма въ 10⁰/₁₀;

ж. третейскій судъ можетъ быть, смотря по соглашенію, добровольнымъ или офиціальнымъ.

Въ остальныхъ пунктахъ остается, за нѣсколькими незначительными измѣненіями, въ силѣ германскій проектъ, въ особенности что касается пунктовъ о „хорошемъ“ среднемъ качествѣ, „первоклассныхъ“ пароходахъ, заявленіяхъ о нагрузкѣ, высылкѣ образчиковъ и аварій за счетъ продавца; постановленіе о стачкахъ и стандартахъ, которое имѣетъ гораздо большее значеніе для юга, не прошло, не смотря на длившіяся часами пренія по этимъ пунктамъ.

Общія постановленія объ арбитражѣ въ Роттердамѣ подверглись только очень незначительнымъ измѣненіямъ и въ общемъ сходны съ выработанными обществомъ торговцевъ хлѣбомъ и естественными продуктами въ Берлинѣ постановленіями объ арбитражѣ, только издержки понижены незначительно.

Офиціальныи протоколъ конгресса былъ препровожденъ Биржевому Комитету при отношеніи Германской Торговой Палаты отъ 20 (9) іюля с. г.

22 (9) октября общество рейнско-вестфальскихъ хлѣбныхъ импортеровъ сообщило Рижскому Биржевому Комитету, что, согласно постановленія Дюйсбургской хлѣбной биржи, желающей установленія единообразнаго контракта для товаровъ, получаемыхъ черезъ порты Балтійскаго моря, Дюйсбургская Торговая Палата обратилась по этому поводу 10-го іюня къ Петербургской хлѣбной биржѣ, но отвѣта отъ послѣдней до сихъ поръ еще не послѣдовало. Общество по этому поводу ставитъ на видъ, что справедливость требуетъ того, чтобы въ отношеніи торговаго контракта рейнскіе покупатели были поставлены не хуже другихъ, и что крайне необходимо установленіе натурального вѣса, запечатанія образцовъ, а также арбитражныхъ условій. При этомъ означенное общество просило Рижскій Биржевой Комитетъ сообщить ему до 1-го Декабря желаетъ ли онъ вступить съ нимъ въ сношеніи по затронутому вопросу; въ противномъ случаѣ оно увидитъ себя вынужденнымъ и безъ согласія со стороны Рижскаго Биржевого Комитета взять дѣло въ свои руки.

Рижскій Биржевой Комитетъ отправилъ С.-Петербургскому Биржевому Комитету 3-го Ноября слѣдующее отношеніе за № 1172:

„Присылая копію адресованнаго въ С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ отношенія Дюйсбургской торговой палаты отъ 10 Іюня 1904 г. общество рейнско-вестфальскихъ хлѣбныхъ импортеровъ отношеніемъ отъ 22 (9.) Октября с. г. обратилось въ Рижскій Биржевой Комитетъ съ приглашеніемъ войти съ нимъ въ сношенія по установленію однообразнаго общаго купчаго контракта на хлѣбные товары изъ портовъ Балтійскаго моря.

Такъ какъ съ одной стороны изъ двухъ означенныхъ отношеній усматривается, что иностранные покупатели твердо будутъ настаивать на установленіи однообразнаго формуляра контрактовъ и балтійскіе порты раньше или позже все таки должны будутъ согласиться на таковой формуляръ, а съ другой стороны настоящій моментъ представляется наибывгоднѣйшимъ для соответствующихъ сношеній, то Рижскій Биржевой Комитетъ согласенъ, войти въ сношенія съ иностранными интересентами.

А такъ какъ на состоявшемся въ Апрѣлѣ с. г. създѣ русскихъ хлѣбныхъ биржъ въ портовыхъ городахъ постановлено было, чтобы по подобнымъ вопросамъ биржи не дѣйствовали отдѣльно, но только сообща въ полномъ между собою согласіи, то Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ покорнѣе просить С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ, избранный тогда центральнымъ мѣстомъ, дать возбужденному нынѣ вопросу дальнѣйшее направленіе съ возможною скоростью и войти въ сношенія съ Биржевыми Комитетами русскихъ балтійскихъ портовъ съ цѣлью или собранія ихъ для предварительнаго обсужденія возбужденнаго вопроса или же для непосредственныхъ сношеній съ иностранными интересентами. Рижскій Биржевой Комитетъ долженъ уже нынѣ заявить, что онъ ни подъ какими условіями не можетъ принять германско-нидерландскаго хлѣбнаго контракта основаніемъ переговоровъ, какъ это предлагается Дюйсбургскою торговою палатою, такъ какъ контрактъ этотъ примѣненъ къ особенностямъ южнорусской хлѣбной торговли и совершенно не отвѣчаетъ условіямъ торговли въ балтійскихъ портахъ.”

Одновременно съ этимъ Рижскій Биржевой Комитетъ сообщилъ о вышеизложенномъ обществу рейнско-вестфальскихъ хлѣбныхъ импортеровъ отношеніемъ отъ 3 Ноября за № 1173.

Отношеніемъ отъ 15 Ноября за № 921 С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ сообщилъ, что для обсужденія предложенія общества рейнско-вестфальскихъ хлѣбныхъ импортеровъ и для выясненія желаній и нуждъ русскихъ экспортеровъ, которыя должны быть приняты къ свѣдѣнію при переговорахъ съ германскими импортерами, назначено на 25 Ноября совѣщаніе представителей Балтійскихъ Биржевыхъ Комитетовъ.

О ходѣ этого совѣщанія представитель Рижскаго Биржевого Комитета вице-консулъ А. Ларссонъ сообщилъ слѣдующее :

Цѣлью совѣщанія было :

1) пересмотрѣть выработанный весной 1901 года Биржевыми Комитетами проектъ Балтійскаго контракта и, по пересмотрѣ его, представить въ окончательномъ видѣ германскимъ импортерамъ, какъ основу для будущаго Балтійскаго контракта ;

2) рассмотреть германско-нидерландскій контрактъ для частичныхъ грузовъ изъ портовъ Чернаго моря и установить при этомъ, какія отдѣльныя статьи его могутъ быть приняты, въ случаѣ необходимости, сѣверно-россійскими портами для достиженія соглашенія съ германскими импортерами.

Послѣ рѣшенія этихъ вопросовъ совѣщаніе сдѣлало слѣдующія постановленія :

1) Биржевые Комитеты совершенно отказываются отъ переговоровъ о новомъ контрактѣ для грузовъ, вывозимыхъ черезъ порты Балтійскаго моря, если германскіе импортеры будутъ требовать, чтобы основаніемъ для новаго контракта служили постановленія германско-нидерландскаго контракта для частныхъ грузовъ, вывозимыхъ черезъ порты Чернаго моря, будь то въ цѣломъ его видѣ или въ главныхъ его основахъ.

2) Биржевые Комитеты отказываются отъ переговоровъ относительно созванія конференціи непосредственно съ рейнскими импортерами.

3) Просить С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ, въ качествѣ центральнаго учрежденія, препроводить выработанный совѣщаніемъ проектъ Балтійскаго контракта Торговой Палатѣ въ Берлинѣ и сдѣлать ей при этомъ сообщенія, что

а. рейнскіе импортеры возбудили вопросъ о томъ, чтобы было заключено условіе о введеніи новаго контракта для Балтійскаго моря,

б. сѣверно-россійскіе Биржевые Комитеты согласились начать переговоры относительно введенія единообразнаго контракта для Балтійскаго моря на основаніи приложеннаго выработаннаго ими проекта,

в. на этомъ основаніи Германская Торговая Палата приглашается созвать совѣщаніе заинтересованныхъ въ этомъ лицъ въ Петербургѣ или Берлинѣ, при чемъ было бы справедливо, чтобы на сей разъ мѣстомъ для совѣщанія былъ избранъ Петербургъ, такъ какъ предыдущій конгрессъ происходилъ въ Берлинѣ, и,

г. наконецъ, Биржевые Комитеты уже теперь заранѣе объявляютъ, что они отказываются отъ всякихъ переговоровъ, если

рейнскія фирмы въ основу предполагаемаго контракта намѣрены положить условія германско-нидерландскаго контракта для частныхъ грузовъ, вывозимыхъ черезъ порты Чернаго моря“.

Согласно сообщенію С.-Петербургскаго Биржевого Комитета совѣщаніе предположено созвать на 15-ое (28-ое) Февраля 1905 года.

б. Залежи хлѣбныхъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

30-го Сентября Биржевой Комитетъ обратился къ г. Министру Путей Сообщенія съ слѣдующей, относящейся къ залежамъ хлѣбныхъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ, телеграммой :

„Вслѣдствіе появившихся опять залежей хлѣбныхъ грузовъ, постоянно возрастающихъ особенно на линіяхъ Самара-Златоустъ, Рязань-Уральскъ и на участкахъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, лежащихъ за Грязями, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь почтительнѣйше просить Ваше Сіятельство не отказать въ распоряженіи объ устраненіи по возможности таковыхъ неудобствъ и благосклонно предоставить преимущество назначеннымъ для Риги хлѣбнымъ грузамъ, чтобы отправляемые въ этотъ портъ грузы могли прибыть во-время для исполненія заключенныхъ экспортерами для осеннихъ мѣсяцевъ контрактовъ. Независимо отъ происходящихъ вслѣдствіе нарушеній контрактовъ большихъ потерь, являлась бы также опасность, что при рано наступающемъ закрытіи Рижской навигаціи грузы должны были бы перезимовать въ Ригѣ, чѣмъ опять были бы вызваны большія потери и убытки для Рижскихъ хлѣбныхъ торговцевъ.“

Въ отвѣтъ на вышеприведенную телеграмму Рижскій Биржевой Комитетъ получилъ слѣдующее отношеніе Главнаго Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 9-го Октября 1904 года за № 42,571 :

„Вслѣдствіе телеграммы Вашей отъ 30 Сентября с. г. на имя Господина Министра П. С., Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Его Сіятельства, имѣетъ честь увѣдомить, что въ настоящее время, вслѣдствіе отправки значительнаго количества подвижного состава на Дальній Востокъ и занятія такового воинскими перевозками въ предѣлахъ Европейской Россіи, дороги не въ состояніи развитъ свою погрузную способность въ полной мѣрѣ, соотвѣтствующей наличнымъ перевозочнымъ средствамъ.“

Тѣмъ не менѣ въ видахъ установленія возможно равномернаго прибытія груза къ портамъ, на главнѣйшихъ дорогахъ отправительницахъ хлѣба установлены особыя книги очередей для грузовъ адресованныхъ въ главнѣйшіе пункты прибытія на Балтійскомъ побе-

режи и будутъ приняты мѣры къ возможно равномѣрному направленію грузовъ во всѣ означенные пункты, а въ томъ числѣ и въ Ригу.“

Делегация по хлѣбной торговлѣ доложила Биржевому Комитету, что Правленіе Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ вошло въ соглашеніе съ Правленіемъ Владикавказской желѣзной дороги, чтобы для грузовъ, которые сданы до 1-го Ноября на станціяхъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ для отправленія въ Ростовъ-на-Дону и Нахичевань, но еще не отправлены, въ случаѣ, если они будутъ переадресованы отправителями въ Новороссійскъ, провозная плата была уменьшена на 2 копейки съ пуда; далѣе, что вслѣдствіе накопленія и несвоевременной отправки хлѣбныхъ грузовъ со станцій отправленія, слѣдуетъ опасаться, какъ бы адресованные въ Ригу грузы не прибыли сюда уже по закрытіи навигаціи и не пришлось бы ихъ тогда переправлять въ Либаву или въ Виндаву. Вслѣдствіе изложеннаго доклада Рижскій Биржевой Комитетъ обратился 1-го Ноября къ Департаменту желѣзно-дорожныхъ дѣлъ со слѣдующимъ представленіемъ за № 1153.

„Въ виду образовавшихся на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, отправляющихъ хлѣбные грузы, залежей, Рижскій Биржевой Комитетъ долженъ опасаться, что назначенные для вывоза черезъ Ригу хлѣбные грузы частью прибудутъ въ Ригу уже послѣ закрытія навигаціи, вслѣдствіе чего Рижскіе экспортеры для доставленія проданныхъ ими за границу количествъ принуждены будутъ переправлять прибывающіе въ Ригу послѣ закрытія навигаціи грузы изъ Риги въ Либаву или Виндаву для вывоза ихъ черезъ эти порты.

Въ виду вышензложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ о разрѣшеніи, чтобы

1) расчетъ провозной платы по отправкамъ хлѣбныхъ грузовъ всѣхъ четырехъ категорій, прибывшихъ въ Ригу послѣ закрытія навигаціи и переправляемыхъ затѣмъ въ Либаву или Виндаву на основаніи своевременныхъ о томъ заявленій, поданныхъ на ст. Ригатоварная до прибытія или выгрузки груза, былъ произведенъ по тарифу за все протяженіе перевозки отъ станціи отправленія до окончательной станціи назначенія безъ вниманія особыхъ дополнительныхъ сборовъ въ Ригѣ и

2) при переправкѣ хлѣбныхъ грузовъ, уже выгруженныхъ въ Ригѣ, въ Либаву или Виндаву, нагрузку такихъ грузовъ въ Ригѣ и выгрузку на станціи назначенія предоставлялось производить средствами грузохозяевъ безъ вниманія дополнительныхъ сборовъ.

Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ присовокупить, что согласно извѣщенію № 9315, опубликованному въ Сборникѣ

Тарифовъ, известная льгота предоставлена уже для хлѣбныхъ грузовъ, назначенныхъ для вывоза черезъ порты Ростовъ н/Д. и Нахичевань и переадресованныхъ затѣмъ въ Новороссійскъ.“

Копія изложеннаго представленія была препровождена Биржевымъ Комитетомъ Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ при отношеніи отъ 1 Ноября за № 1154, въ которомъ была изложена просьба о поддержкѣ ходатайства.

Департаментъ желѣзно-дорожныхъ дѣлъ отношеніемъ отъ 17 ноябля за № 11235/2110 отвѣтилъ, что тарифный комитетъ въ засѣданіи отъ 8 ноябля постановилъ удовлетворить ходатайство о способѣ расчета провозныхъ платъ за хлѣбные грузы, которые прибываютъ въ Ригу и подлежатъ переотправленію въ Виндаву или Либаву, о чемъ и было опубликовано въ Сборникѣ Тарифовъ отъ 13 Ноября; срокъ примѣненія этого способа расчета ограниченъ однако временемъ отъ 13 Ноября по 31 декабря. Что же касается вопроса о нагрузкѣ средствами грузохозяевъ хлѣбныхъ грузовъ, уже выгруженныхъ въ Ригѣ и подлежащихъ дальнѣйшей переотправкѣ въ Либаву или Виндаву, то рѣшеніе этого вопроса передано по принадлежности Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Относительно этого послѣдняго вопроса Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ сообщило 24 ноябля за № 50052 Рижскому Биржевому Комитету, что въ виду послѣдовавшаго удовлетворенія ходатайства о порядкѣ исчисленія фрахта, вопросъ о разрѣшеніи нагрузки средствами товаровладѣльцевъ выгруженныхъ хлѣбныхъ грузовъ можетъ считаться исчерпаннымъ; такъ какъ равнымъ образомъ нѣтъ основанія допустить въ видѣ исключенія просимаго порядка выгрузки въ Либавѣ или Виндавѣ переотправленныхъ грузовъ, то соответствующее ходатайство Биржевого Комитета должно быть признано неподлежащимъ удовлетворенію.

7 Декабря отношеніемъ за № 1402 Биржевой Комитетъ просилъ департаментъ желѣзно-дорожныхъ дѣлъ продлить срокъ дѣйствія изложеннаго въ извѣщеніи за № 9408 въ Сборникѣ Тарифовъ за № 626 распоряженія не до 31 Декабря, какъ то было объявлено, а дольше, если возможно до 31 марта, такъ какъ скопленіе хлѣбныхъ грузовъ на станціяхъ отправленія не только продолжается, но даже еще увеличивается, вслѣдствіе чего большая часть грузовъ, адресованныхъ въ Ригу, прибываетъ въ этотъ портъ лишь послѣ 31 декабря и, можетъ быть, въ такое время, когда навигація въ Рижскомъ порту будетъ уже закрыта.

До конца года отвѣта на вышеизложенное ходатайство не послѣдовало.

в. Учрежденіе коммерческихъ агентствъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги.

Отношеніемъ отъ 19 Августа за № 8076/302 департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ предложилъ Рижскому Биржевому Комитету откомандировать своихъ представителей на засѣданіе особаго Совѣщанія по ссудо-складочно-коммисіоннымъ операціямъ желѣзныхъ дорогъ, назначенное на 3 Сентября для разсмотрѣнія ходатайства Правленія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги о разрѣшеніи означенному Обществу открыть въ Симбирскѣ, Самарѣ, Бузулукѣ, Уфѣ и Челябинскѣ коммерческія агентства для производства ссудо-складочно-коммисіонныхъ операцій съ хлѣбными грузами, подлежащими отправленію кратчайшимъ путемъ въ порты Рижскій, Либавскій и Виндавскій.

Вскорѣ послѣ вышеизложеннаго Ревельскій Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 27 Августа за № 315, къ которому была приложена копія поданнаго Министерству Финансовъ прошенія, сообщилъ Рижскому Биржевому Комитету, что въ виду большого уцѣрба, который можетъ быть нанесенъ удовлетвореніемъ ходатайства Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, предсѣдатель Ревельскаго Биржевого Комитета намѣренъ на предположенномъ засѣданіи лично протестовать противъ удовлетворенія ходатайства означеннаго общества. Далѣе Ревельскій Биржевой Комитетъ обратилъ вниманіе Рижскаго Биржевого Комитета на двѣ статьи, помѣщенныя въ № 193 „Правительственнаго Вѣстника“ отъ 24 Августа и въ № 193 „Торгово-Промышленной газеты“ отъ 22 Августа, въ которыхъ для подъема экспорта хлѣба черезъ Архангельскъ предлагается введеніе пониженныхъ тарифовъ для хлѣбныхъ грузовъ со станцій Тюмень, Филкина и Таборинской въ Котласъ. Рѣшеніе этого вопроса предоставлено Министерствомъ Путей Сообщенія Правленію Сибирской желѣзной дороги. Такъ какъ введеніемъ подобныхъ льготныхъ тарифовъ исключительное положеніе Архангельска, основанное на существующемъ уже льготномъ тарифѣ для грузовъ, отправляемыхъ изъ Челябинска въ Котласъ, будетъ еще болѣе усилено за счетъ экспорта хлѣба изъ балтійскихъ портовъ, Ревельскій Биржевой Комитетъ намѣренъ ходатайствовать передъ департаментомъ желѣзно-дорожныхъ дѣлъ объ отмѣнѣ подобныхъ льготныхъ тарифовъ и приглашаетъ Рижскій Биржевой Комитетъ присоединиться къ означенному ходатайству.

Биржевой Комитетъ подалъ Министерству Финансовъ 2 Сентября 1904 года слѣдующее прошеніе за № 973:

„Въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ поступило ходатайство Правленія общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги о разрѣшеніи ему открыть коммерческія агентства въ Самарѣ, Симбирскѣ, Бузулукѣ, Уфѣ и Челябинскѣ

для производства комисіонно-судныхъ операцій, а равно операцій по храненію хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ Ригу, Либаву и Виндаву. Ходатайство это предполагено разсматривать 3 Сентября с. г. въ особомъ совѣщаніи при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.

Такъ какъ разрѣшеніемъ сего ходатайства весьма близко затрогиваются интересы балтійскихъ вывозныхъ портовъ, то Ревельскій Биржевой Комитетъ счелъ своею обязанностью представить въ обширномъ докладѣ на благоусмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства свои соображенія по сему дѣлу съ выясненіемъ торговыхъ интересовъ Ревеля, при чемъ сообщилъ Рижскому Биржевому Комитету содержаніе помянутаго доклада. Въ виду сего, присоединяясь вполнѣ къ соображеніямъ Ревельскаго Биржевого Комитета, Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ съ своей стороны поддержать вышеозначенную просьбу объ отклоненіи ходатайства Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги.

Съ цѣлью однако всесторонняго освѣщенія настоящаго весьма важнаго дѣла Рижскій Биржевой Комитетъ находитъ необходимымъ, указать еще на нѣкоторыя другія обстоятельства, имѣющія значеніе какъ для Риги, такъ и для Виндавы.

Для перевозки грузовъ въ Ригу и Виндаву отъ станцій Симбирскъ, Самара, Бузулукъ, Уфа и Челябинскъ, въ каковыхъ городахъ Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога предполагаетъ открыть агентства, направление Москва-Крейцбургъ является кратчайшимъ и самымъ дешевымъ изъ всѣхъ имѣющихся направлений. Слѣдовательно грузы съ Сызрано-Вяземской, Самаро-Златоустовской и Самаро-Оренбургской желѣзныхъ дорогъ должны естественно и согласно уставу направляться въ Ригу и Виндаву по линіи Москва-Крейцбургъ. Такимъ образомъ для достиженія означенной цѣли не требуется никакихъ усилій со стороны Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги путемъ устройства агентствъ. Если же цѣль агентствъ должна заключаться въ искусственномъ и насильственномъ привлеченіи грузовъ въ возможно большемъ количествѣ въ Ригу и Виндаву, то дѣятельность агентствъ послужитъ лишь къ искусственному повышенію цѣны, нарушающему нормальный ходъ торговыхъ дѣлъ въ подлежащихъ районахъ.

Выдача ссудъ на выгодныхъ условіяхъ и облегченіе вывоза, которая Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога обѣщаетъ и безъ сомнѣнія и будетъ предоставлять своимъ коммитентамъ, является именно кореннымъ зломъ въ хлѣбной торговлѣ. Этими облегченіями создается пролетаріатъ въ хлѣбной экспортной торговлѣ, образъ дѣйствія котораго подрываетъ довѣріе къ южнымъ портамъ и вызываетъ громкія жалобы иностранныхъ покупателей: безпрестанно поступаютъ къ Правительству просьбы о мѣрахъ къ прекращенію неблагоприятныхъ поступковъ известной группы торговцевъ. Не обладая

надлежащими средствами и безъ намѣренія вести солидно дѣла, эти торговцы пользуются случаемъ закупать при содѣйствіи и на рискъ желѣзной дороги огромное количество хлѣба и хранить таковой въ надеждѣ на легкую наживу.

Насильственно привлекая такимъ образомъ грузы и принимая таковыя па храненіе въ Виндавскій элеваторъ, Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога сама лишаетъ добросовѣстную торговлю возможности воспользоваться Виндавскимъ портомъ, такъ какъ въ Виндавѣ другихъ хлѣбныхъ амбаровъ или зернохранилищъ, кромѣ желѣзнодорожныхъ, не имѣется и, въ случаѣ заполнения сихъ послѣднихъ спекулятивнымъ товаромъ, серьезные хлѣботорговцы для своего экспорта Виндавскимъ портомъ пользоваться не могутъ.

Виндавскій портъ прежде всего имѣлся въ виду какъ зимній экспортный портъ, который долженъ былъ развивать свою экспортную дѣятельность во время закрытія навигаціи въ Рижскомъ портѣ. При изложенныхъ же выше условіяхъ Виндавскій портъ никогда не будетъ въ состояніи раціональнымъ образомъ выполнять свою задачу относительно вывоза хлѣба, какъ бы онъ ни былъ оборудованъ полезными сооруженіями для храненія, переработки, сушки хлѣба и т. д., такъ какъ Рижскіе экспортеры не будутъ имѣть возможности разсчитывать съ полною увѣренностью на то, что они въ данное время найдутъ помѣщеніе для своихъ товаровъ, и потому и не будутъ помышлять о перенесеніи на зиму своей дѣятельности въ Виндаву.

Что же касается приемо- и пропускоспособности Риги, то условія здѣсь, благодаря попеченію Правительства, нынѣ существенно улучшились сооруженіемъ новой просторной товарной станціи и предстоящимъ въ недалекомъ будущемъ окончаніемъ постройки новой желѣзнодорожной гавани.

По убѣжденію Рижскаго Биржевого Комитета удовлетвореніе ходатайства Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги существенно повредило бы интересамъ хлѣбной торговли вообще, а Риги въ частности, вслѣдствіе чего Комитетъ почтительнѣйше проситъ Ваше Высокопревосходительство отклонить ходатайство Правленія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги.

Въ качествѣ представителей отъ Рижскаго Биржевого Комитета на засѣданіи принимали участіе г. вице-консулъ А. Ларсонъ и постоянный представитель Рижскаго Биржевого Комитета въ Петербургѣ г. К. ф. Гюббенетъ; какъ видно изъ доклада вышеназванныхъ представителей, совѣщаніе было безрезультатнымъ: представители Министерства Путей Сообщенія, Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, Государственнаго Контроля, Отдѣла Торговли Министерства Финансовъ и Биржевыхъ Комитетовъ высказались противъ удовлетворенія ходатайства, представители же Министерства Земледѣлія и Московско-Казанской желѣзной дороги, а также предсѣдатель

Совѣщанія высказались за него, такъ что рѣшеніе вопроса представлено на усмотрѣніе Министра Финансовъ. Послѣдній однако, какъ сообщилъ С.-Петербургскій представитель Биржевого Комитета, не сдѣлалъ соотвѣтствующаго постановленія, но рѣшилъ, чтобы вопросъ былъ вторично рассмотрѣнъ комиссіей въ большемъ чѣмъ прежде, составѣ подъ предсѣдательствомъ г. Товарища Министра Финансовъ дѣйствительнаго статскаго совѣтника Тимирязева; задача ея будетъ состоять въ разработкѣ общихъ вопросовъ, касающихся коммерческихъ агентствъ желѣзныхъ дорогъ.

О созваніи означенной комиссіи до конца отчетнаго года Биржевому Комитету не было сообщено.

г. Регулированіе привоза хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ Ригу.

Отношеніемъ отъ 12 Августа за № 6040 Правленіе Риги-Орловской желѣзной дороги предложило Рижскому Биржевому Комитету назначить представителей въ назначенное на 14 Августа при означенномъ Правленіи совѣщаніе для обсужденія и выясненія, согласно предложенія Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, слѣдующихъ вопросовъ:

1) Въ какомъ размѣрѣ можно ожидать прибытія хлѣбныхъ грузовъ урожая 1904 года въ наступающую осень и зиму.

2) Изъ какихъ раіоновъ, а по возможности и станцій можно ожидать наибольшаго отправления этихъ грузовъ для даннаго порта.

3) Въ виду ослабленія перевозочныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ вслѣдствіе войны съ Японіею неминуемы задержки при отправленіи грузовъ (залежи), а потому желательно принять мѣры со стороны отправителей хлѣбныхъ грузовъ и экспортеровъ, чтобы грузъ подвозился къ станціямъ отправления не сразу въ огромномъ количествѣ, но постепенно. Могутъ ли господа экспортеры и вообще Рижскіе получатели груза оказать въ этомъ отношеніи свое содѣйствіе.

4) Не найдутъ ли нужнымъ Господа Члены совѣщанія рекомендовать другія средства и мѣропріятія для урегулированія перевозки хлѣбныхъ грузовъ къ порту.

Въ качествѣ представителей Биржевого Комитета и хлѣботорговцевъ на совѣщаніи принимали участіе г. г. вице-консулъ А. Ларсонъ, Х. Дризгаусъ (подъ фирмой Гольдшмидтъ и Комп.) и Завѣдывающій желѣзно-дорожнымъ отдѣломъ Биржевого Комитета И. Фризендорфъ.

Изъ протокола этого совѣщанія видно, что означенные представители дали слѣдующія объясненія:

Къ вопросу первому: въ виду хорошаго урожая въ Поволжьи слѣдуетъ къ осени и зимѣ ожидать большого подвоза хлѣба къ Рижскому порту; опредѣлить однако въ данное время количество его

невозможно, такъ какъ спросъ на хлѣбъ на заграничныхъ рынкахъ не можетъ быть еще установленъ.

При этомъ названные представители изъявили готовность представить Правленію желѣзной дороги свои соображенія, какъ только для нихъ станутъ ясными объемъ и характеръ предстоящей хлѣбной кампаніи.

Къ вопросу второму: во время хлѣбной кампаніи 1904 года главный подвозъ слѣдуетъ ожидать изъ раіоновъ Рязска, Самары, Златоуста и Оренбурга, Козлово-Уральской вѣтви, Рязанско-Уральской желѣзной дороги и раіоновъ, обслуживаемыхъ Орловско-Царицынской, Козлово-Воронежской и Балашевской линіями, Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ и Московско - Казанской желѣзной дороги.

Къ вопросамъ третьему и четвертому: подвозъ хлѣба зависитъ какъ отъ урожая, такъ и отъ многихъ другихъ причинъ, которыя въ состояніи побудить продавцевъ и мѣстныхъ комиссіонеровъ поторопиться передачей хлѣба на желѣзную дорогу; особенно большую роль въ этомъ дѣлѣ играетъ необходимость для большинства раздобыть деньги, что и происходитъ посредствомъ выдачи ссудъ подъ дубликаты накладныхъ на сданные желѣзной дорогѣ грузы. Рижскіе купцы и экспортеры не имѣютъ возможности вліять на регулированіе подвоза хлѣба въ смыслѣ постепеннаго его подвоза къ станціямъ, такъ какъ операція съ хлѣбными грузами большею частью въ рукахъ многихъ мелкихъ отправителей, которые не имѣютъ непосредственныхъ сношеній съ Рижскими экспортерами, но по свойству Рижской торговли, продаютъ экспортерамъ свои товары черезъ посредство комиссіонеровъ. Рижскіе экспортеры могутъ постоянно за мѣсяць впередъ сообщать свѣдѣнія о количествѣ хлѣба, купленнаго ими черезъ посредство комиссіонеровъ изъ раіоновъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ для отправленія въ Ригу. Подобныя свѣдѣнія, доставляемыя постоянно всѣми портовыми городами, дали бы возможность центральному учрежденію при Министерствѣ, сообразно съ мѣстомъ главныхъ отправленій хлѣбныхъ грузовъ, позаботиться о томъ, чтобы въ данномъ мѣстѣ было наготовѣ необходимое число вагоновъ.

Наконецъ, представители выразили желаніе, чтобы доставлялись свѣдѣнія объ очереди отправленій какъ по отдѣльнымъ дорогамъ, такъ и по ихъ частямъ и если возможно, и по важнѣйшимъ станціямъ. Распространеніе подобныхъ сообщеній черезъ посредство Рижскаго Биржевого Комитета во многихъ случаяхъ могло бы побудить торговцевъ дѣлать свои закупки не на болѣе обремененныхъ дорогахъ, но на такихъ, которыя могутъ доставить грузы въ кратчайшій срокъ; благодаря подобной мѣрѣ было бы до нѣкоторой степени регулировано движеніе хлѣбныхъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Послѣднее желаніе представителей Рижскаго Биржевого Комитета было вскорѣ удовлетворено, такъ какъ Биржевому Комитету стали правильно доставляться свѣдѣнія объ очереди отправленій па различныхъ желѣзныхъ дорогахъ, каковыя свѣдѣнія и публиковались въ „Вѣстникъ Рижской Биржи“.

д. Перенесеніе помѣщенія контролера по вывозу хлѣба и сѣмянъ.

Въ отиѣтъ на послѣдовавшее 9 Декабря 1903 года за № 1346 (сравни Рижскій Торговый Архивъ за 1904 годъ стр. 308) со стороны Биржевого Комитета согласіе па перенесеніе помѣщенія контролера по вывозу хлѣба и сѣмянъ, Рижская Городская Хозяйственная Коммиссія отношеніемъ отъ 16 Января 1904 года за № 198 сообщила слѣдующее :

1) Хозяйственная Коммиссія согласна уступить на неопредѣленное время Биржевому Комитету подъ помѣщеніе для присяжнаго контролера по вывозу хлѣба и сѣмянъ домикъ у желѣзнодорожнаго моста, въ которомъ въ настоящее время помѣщается цехъ мѣрильщиковъ, за пользованіе каковымъ Хозяйственная Коммиссія назначила арендную плату по 1 рублю въ годъ ;

2) Хозяйственная Коммиссія согласна уступить также на неопредѣленное время Биржевому Комитету участокъ на Андреевскомъ полуостровѣ вблизи элеватора для перенесенія туда принадлежащаго ей домика подъ помѣщеніе контролера по вывозу хлѣба и сѣмянъ ; при чемъ Биржевому Комитету предоставляется на выборъ одинъ изъ двухъ участковъ, обозначенныхъ на приложенномъ планѣ буквами а и б. За пользованіе этимъ участкомъ Хозяйственная Коммиссія назначила арендную плату въ 1 рубль въ годъ. Кромѣ этого на возведеніе деревяннаго домика Биржевой Комитетъ долженъ еще испросить разрѣшеніе Администраціи Элеватора.

Отъ Администраціи элеватора было получено просимое разрѣшеніе на возведеніе деревяннаго домика на разстояніи не менѣе 28 футовъ отъ элеватора, послѣ чего лѣтомъ и совершилось перенесеніе помѣщенія контролера па новое мѣсто.

62. Торговля льномъ и пенькою.

Отдѣлъ Торговли Министерства Финансовъ 3 Ноября за № 7135 сообщилъ Биржевому Комитету о разрѣшеніи Министромъ Финансовъ по ходатайству торговцевъ льномъ и пенькою, созыва съѣзда льно- и пенькоторговцевъ на 29 Ноября, при чемъ просилъ Биржевой Комитетъ, назначить отъ себя представителя и предложить мѣстнымъ льно- и пенькоторговцамъ избрать и съ своей стороны представителя.

Присланная при этомъ программа содержала слѣдующіе вопросы:

1) Представляются ли Вы сочашше утвержденныя 12 Апрѣля 1899 года правила относительно торговли льномъ и Вы сочашше утвержденныя 8 Апрѣля 1902 года правила относительно торговли пенькою соотвѣтствующими современнымъ условіямъ и потребностямъ сей торговли, или же въ нихъ требуется внести измѣненія и дополненія и, въ послѣднемъ случаѣ, какія именно.

2) Какъ организовать наиболѣе дѣйствительный и цѣлесообразный торговый надзоръ, средствами и распоряженіемъ самого купечества, за качествомъ льяныхъ и пеньковыхъ товаровъ въ портахъ и на внутреннихъ рынкахъ: а) въ мѣстностяхъ, гдѣ имѣются биржевые комитеты, и б) въ мѣстностяхъ, гдѣ ихъ нѣтъ.

3) Не слѣдуетъ ли въ мѣстностяхъ, гдѣ имѣются биржевые комитеты, возложить этотъ надзоръ на эти комитеты и учредить при нихъ особыя арбитражныя комисіи для посредничества при спорахъ по льноторговымъ и пенькоторговымъ сдѣлкамъ.

4) Не слѣдуетъ ли въ мѣстностяхъ, гдѣ биржевыхъ комитетовъ нѣтъ, мѣстнымъ льноторговцамъ и пенькоторговцамъ войти въ соглашеніе между собою объ организаціи для указанной цѣли особыхъ наблюдательныхъ комисій, аналогичныхъ арбитражнымъ комисіямъ при биржахъ.

Биржевой Комитетъ назначилъ на 10 Ноября для обсужденія означенной программы собраніе мѣстныхъ льно- и пенькоторговцевъ, которое постановило вопросы программы разсматривать отдѣльно по отношенію къ торговлѣ льномъ и пенькою и по отдѣльнымъ вопросамъ высказалось слѣдующимъ образомъ:

Въ общемъ собраніе нашло, что оба закона, какъ законъ для упорядоченія льяной торговли отъ 12 Апрѣля 1899 года, такъ и законъ для упорядоченія пеньковой торговли отъ 8 Апрѣля 1902 г., въ первое время дѣйствовали весьма успѣшно, но затѣмъ мало по малу оставлялись безъ вниманія. Въ виду сего надлежитъ настаивать на сохраненіи и строгомъ и послѣдовательномъ примѣненіи этихъ законовъ съ измѣненіемъ ихъ согласно вытекающимъ изъ практики требованіямъ и съ дополненіемъ перваго закона спеціально постановленіями о льнѣ-моченцѣ.

Торговля льномъ.

Пунктъ 1 программы. Пунктъ 3 закона отъ 12 апрѣля 1899 г., опредѣляющій для связокъ льна максимальный вѣсъ приблизительно въ 20 фунтовъ, не всегда соблюдается, такъ какъ связки часто значительно большаго вѣса. Слѣдовало бы по этому постановленію сему придать особое значеніе.

Пунктъ 4 того-же закона, требующій обвязки связокъ лишь однимъ крутцомъ, при моченцѣ оказывается неудобнымъ, такъ какъ

моченець, обв'язаний лиш однимъ крутцомъ, слишкомъ спутывается; иностранные прядильщики также предпочитаютъ, чтобы связки обв'язывались двумя крутцами. Въ виду сего рекомендовалось-бы, разрѣшить обв'язку связокъ двумя крутцами или однимъ крутцомъ на первой трети связки и вторымъ крутцомъ на другомъ концѣ, чтобы связки при перевозкѣ не спутывались.

Карательныя постановленія закона отъ 12 апрѣля 1899 года должны быть на первомъ ряду направлены противъ производителей, которые, при пастоящемъ смыслѣ закона, говорящаго только о „виновныхъ торговцахъ“, остаются совершенно безъ наказанія, хотя фальсификаціи и искусственное увеличеніе вѣса часто совершается именно производителями.

Въ отдѣлѣ II закона посему слѣдовало-бы сказать: „подвергаются виновные производители и торговцы“ и т. д.

Кромѣ того слѣдовало-бы существенно повысить наказанія, а именно, по мнѣнію собранія, пропорціонально количеству до 3 рублей за каждый обнаруженный фальсифицированный берковецъ, при чемъ кромѣ того виновный имѣлъ-бы отвѣчать за всѣ вызванные его манипуляціями убытки и расходы какъ то по переработкѣ связокъ, за потерю времени, задержку и т. д.

Пунктъ II программы. Контроль надъ упакованнымъ уже для вывоза за границу льномъ въ вывозныхъ портахъ, а равно на сухопутной границѣ по практическимъ причинамъ является неисполнимымъ, потому что ленъ большею частью внутри страны принимается, сортируется, упаковывается, а кромѣ того строжайшій контролеръ экспортера есть прядильщикъ, которому онъ отвѣчаетъ за всѣ могушіе оказаться недостатки и фальсификаціи.

Пунктъ III программы. Учрежденіе арбитражныхъ коммисій, избираемыхъ Биржевымъ Комитетомъ, весьма желательно. Дѣятельность ихъ имѣла бы состоять преимущественно въ посредничествѣ, а затѣмъ, въ случаѣ согласія обѣихъ сторонъ, въ рѣшеніи споровъ: рѣшенія эти должны быть окончательными и обязательными т. е. имѣть значеніе третейскихъ судовъ.

Пунктъ IV программы. Контроль привозимаго несвязанымъ на рынокъ льна былъ бы исполнимъ и желателенъ. Контроль этотъ какъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ существуютъ биржи, такъ и въ мѣстахъ, гдѣ таковыхъ нѣтъ, слѣдовало-бы поручить мѣстнымъ общественнымъ управленіямъ, которыя имѣли бы производить контроль чрезъ особо назначенныхъ рыночныхъ смотрителей, какъ это въ настоящее время уже производится во многихъ мѣстахъ, напр. въ г. Ригѣ надъ жизненными припасами. Къ участию въ организаціи контроля слѣдовало-бы привлекать также мѣстныхъ льноторговцевъ.

Торговля пенькою.

Въ торговлѣ пенькою слѣдуетъ совершенно отдѣлить обработанную, такъ называемую чистую пеньку отъ необработанной и относительно вопросовъ программы разсматривать каждую отдѣльно.

А. Необработанная пенька (сырецъ).

Пунктъ I программы. Слѣдовало-бы точно указать на то, что постановленія закона отъ 8 Апрѣля 1902 г. съ предлагаемыми измѣненіями относятся также къ пенькѣ-сырцу.

Пунктъ 4 закона отъ 8 Апрѣля 1902 г. слѣдовало-бы изложить такъ: „связки пеньки-сырца могутъ быть обвязаны однимъ или двумя крутцами.“

Къ пункту 5 слѣдовало-бы присовокупить, что крутець, которымъ обвязана связка, долженъ состоять изъ пеньки-сырца. Въ карательныхъ постановленіяхъ слѣдовало-бы замѣнить слова „виновныхъ торговцевъ“ — словами „виновныхъ крестьянъ“ и взысканіе опредѣлить въ 10 рублей.

Пунктъ II программы. Такъ какъ пенька-сырецъ для продажи готовится исключительно только крестьянами въ деревнѣ и селеніяхъ, то контроль необработанной пеньки чрезъ Биржевой Комитетъ или Городское Общественное Управленіе немислимъ. Надзоръ за соблюденіемъ постановленій закона слѣдовало-бы поручить земскимъ начальникамъ, которые съ своей стороны могутъ передать этотъ надзоръ волостнымъ и сельскимъ старшинамъ.

До приступленія къ работамъ по приготовленію пеньки-сырца каждый волостной и сельскій старшина имѣлъ бы поручить одному крестьянину данной волости, вытрепать извѣстное количество пеньки и составить связку вѣсомъ не менѣе одного пуда. Связка эта немедленно должна быть осмотрѣна земскимъ начальникомъ и, въ случаѣ признанія ея вѣрною, передана волостному или сельскому старшинѣ на храненіе. По приглашенію волостного или сельскаго старшины всѣ крестьяне данной волости имѣли-бы затѣмъ осматривать связку и по ней обрабатывать сырецъ, волостной же или сельскій старшина обязанъ наблюдать за правильнымъ производствомъ обработки.

Б. Обработанная (чистая) пенька.

Пунктъ I программы. По отношенію къ обработанной пенькѣ настоящій законъ отъ 8 Апрѣля 1902 г. оказался весьма цѣлесообразнымъ и могъ бы быть оставленъ безъ измѣненія, съ тѣмъ только, чтобы точно указано было, что онъ относится къ чистой пенькѣ, кромѣ того слѣдовало бы усилить карательныя постановленія слѣдующимъ образомъ:

„За продажу, приготовленіе и храненіе пеньки, не обработанной согласно постановленіямъ закона, виновные торговцы подвергаются:

въ первый разъ денежному взысканію въ 3 рубля за каждый обнаруженный у нихъ берковецъ пеньки, не соотвѣтствующій требованіямъ закона, а въ случаѣ повторенія, аресту отъ 2 до 4 недѣль или денежному взысканію въ 5 рублей за каждый обнаруженный берковецъ пеньки, не соотвѣтствующій требованіямъ закона; кромѣ того виновные имѣютъ отвѣчать за всѣ происшедшіе чрезъ ихъ манипуляціи убытки и расходы.“

Пунктъ II программы. Во всякомъ городѣ, въ которомъ производится обработка пеньки и существуетъ Биржевой Комитетъ, послѣдній долженъ былъ бы назначить свѣдущихъ лицъ въ качествѣ контролеровъ надъ обработкою пеньки, которые по временамъ посѣщали-бы торговыя заведенія для осмотра пеньки. Кромѣ того контролеры эти были-бы обязаны, по заявленіи третьихъ лицъ о нахожденіи у торговца пеньки, не обработанной по постановленіямъ закона, лично убѣдиться на мѣстѣ о вѣрности сего заявленія, такъ какъ большая часть всего пеньковаго сбора изъ внутреннихъ губерній непосредственно направляется за границу и такимъ образомъ ускользаетъ отъ дальнѣйшаго контроля. Объ осмотрѣ на самомъ мѣстѣ долженъ быть составленъ протоколъ. Такъ какъ рѣшеніе контролера должно быть признано окончательнымъ, то на эту должность могутъ быть назначены лишь лица, опытность и репутація которыхъ вѣдъ всякаго сомнѣнія. Въ случаѣ неподтвержденія заявленія торговца рѣшеніемъ контролера, всѣ вызванные заявленіемъ расходы, какъ то за поѣздку и потерю времени контролера, за развязку и новую обвязку пеньки и т. д. должны быть возложены на доносчика, который кромѣ того былъ бы обязанъ заплатить обвиняемому вознагражденіе до 100 рублей, смотря по количеству пеньки.

Пунктъ III программы. Относительно арбитражныхъ комиссій къ торговцѣ пенькою слѣдовало бы примѣнить предложенныя для торговли льномъ постановленія.

Пунктъ IV программы. Въ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ Биржевыхъ Комитетовъ сами торговцы имѣли бы избирать вышеупомянутыхъ контролеровъ, но въ случаѣ сомнѣній въ правильности рѣшенія контролера, доносчикъ долженъ имѣть право, привлечь къ осмотру товара контролера ближайшаго Биржевого Комитета, рѣшеніе котораго признается окончательнымъ.

Затѣмъ собраніе избрало своимъ представителемъ Рижскаго I гильдіи купца В. Меслина и просило Биржевой Комитетъ назначить своимъ представителемъ своего секретаря М. фонъ Рейбницъ.

Оба названныя лица участвовали въ сѣздѣ, состоявшемся 29 и 30 ноября въ помѣщеніи С. Петербургскаго Биржевого Комитета. Официальный протоколъ сѣзда слѣдующаго содержанія:

Секція по льняной торговлѣ

По обсужденіи предложенной программы, Съездъ постановилъ ходатайствовать передъ Господиномъ Министромъ Финансовъ:

I. Объ измѣненіи закона 12 Апрѣля 1899 года и объ изложеніи его въ слѣдующей редакціи:

1) Относительно обрабаемаго въ продажу внутри Имперіи и за границу льна, кудели и пакли соблюдаются слѣдующія правила.

2) Связки (куклы, пудки) льна должны вѣсить не болѣе 20 фунтовъ каждая.

3) Связки льна не должны быть для искусственнаго увеличенія вѣса подмочены, равно не должны содержать примѣси добавленныхъ для той-же цѣли отбросовъ или иныхъ постороннихъ веществъ.

4) Связки составляются по длинѣ волокна безъ головокъ и обвязываются --- сланецъ только однимъ крутцомъ, на первой трети связки, такъ чтобы концы волокна впеѣли свободно по обѣ стороны крутца и чтобы самое волокно могло быть осмотрѣно безъ развязыванія связокъ; для льна моченца допускается два крутца, изъ которыхъ при пріемѣ льна одинъ разрѣзывается.

5) Крутецъ, которымъ обвязываются связки льна, долженъ быть льняной.

Примѣчаніе. Министру Финансовъ предоставляется, по ходатайствамъ Биржевыхъ Комитетовъ портовыхъ городовъ, издавать, согласно требованіямъ экспортной торговли, особыя правила вязки вывозимаго за границу льна.

6) Обрабаемая въ продажу льняная кудель и пакля не должны быть подмочены для искусственнаго увеличенія вѣса, а равно не должны содержать примѣси добавленныхъ для той-же цѣли отбросовъ или иныхъ постороннихъ веществъ.

7) За продажу или за предложеніе въ продажу льна, кудели и пакли подмоченныхъ для искусственнаго увеличенія вѣса, а равно содержащихъ примѣсь добавленныхъ для той-же цѣли отбросовъ или иныхъ постороннихъ веществъ, виновные въ томъ подвергаются: аресту не свыше одного мѣсяца или денежному взысканію въ размѣрѣ не свыше 100 рублей.

За несоблюденіе прочихъ установленныхъ въ п. 2, 4 и 5 правилъ, виновные въ томъ подвергаются денежному взысканію въ размѣрѣ не свыше 100 рублей.

II. Въ цѣляхъ упрядоченія въ Россіи торговли льномъ организовать Союзъ льняныхъ торговцевъ и фабрикантовъ, съ центральнымъ органомъ въ С.-Петербургѣ, предоставивъ Союзу открывать въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ окажется нужнымъ, отдѣленія. Въ виду же недостатка нынѣ времени для выработки устава Союза образовать для сей цѣли особый Комитетъ изъ льно-торговцевъ и фабрикантовъ, на каковой возложить выработку устава. (Въ означенномъ Комитетѣ просить

принять участие гг. Ивана Михайловича Новожилова, Егора Егоровича Классена, Макса Губина, Давида Романовича Сандерса, Фридриха Фридриховича Рамбахъ, Максимилиана Эмильевича фонъ-Рейбницъ, Леопольда Петровича Котновскаго, Николая Константиновича Кашина и представителя отъ Товарищества „В. О. Демидова въ Вязникахъ“).

III. Созвать Съѣздъ въ концѣ Апрѣля мѣсяца будущаго 1905 г. для разсмотрѣнія проекта устава Союза, каковой, по разсмотрѣніи Съѣздомъ, представить на благоумотрѣніе Г. Министра Финансовъ.

IV. Временно, впредь до организациіи Союза, предоставить торговцамъ и фабрикантамъ образовывать, гдѣ окажется нужнымъ, мѣстные Комитеты для наблюденія надъ мѣстною торговлею льномъ, предоставивъ этимъ Комитетамъ право выбирать особыхъ наблюдателей за торговлей изъ своей среды или изъ постороннихъ лицъ. Избраннымъ Комитетами наблюдателямъ желательно предоставить право составленія протоколовъ объ обнаруженныхъ ими нарушеніяхъ съ передачею затѣмъ этихъ протоколовъ полиціи для дальнѣйшаго направленія. Средства на нужды Комитетовъ и наблюденіе за торговлею предоставить изыскать самимъ Комитетамъ.

Секція по пеньковой торговлѣ.

Засѣданія происходили 29-го и 30-го Ноября 1904 года въ составѣ пенько-торговцевъ: И. В. Басса, М. П. Боева, В. П. Дракица, А. В. Иванова, Г. И. Каульсона (представитель канатной фабрики: „И. Готъ“), Г. Я. Курындина (представитель товарищества „Братья Курындины“), В. Г. Меслина (отъ Рижскаго Биржевого Комитета), I. Сегалья, А. В. Симониса (представитель Общества Ченстоховской пеньковой мануфактуры), П. И. Тисова и В. П. Щелокова.

Предсѣдательствовалъ въ секціи М. П. Боевъ.

I.

По пункту 1-му программы, предложенной Министерствомъ Финансовъ на обсужденіе Съѣзда пенько- и льноторговцевъ. Совѣщаніе пенько-торговцевъ въ отношеніи закона 8 Апрѣля 1902 года высказало слѣдующее.

Обращаемый на продажу внутри Россіи и за границу пеньковый товаръ состоитъ изъ двухъ родовъ; пеньки-сырца и пеньки „чистой“ — обработанной. „Правила 8 Апрѣля 1902 г. относятся безраздѣльно къ тому и другому роду этого товара, между тѣмъ характеръ и способъ приготовленія и торговля пеньки-сырца и обработанной — различны; поэтому необходимо регламентировать отдѣльными правилами какъ торговлю пенькою - сырцемъ, такъ и чистою - обработанною. Существующія правила, какъ наиболѣе касающіяся до пеньки „чистой“ возможно было бы сохранить, но съ нижеслѣдующими измѣненіями:

Въ ст. 1-й передъ словомъ „пеньки“ добавить „обработанной“.

Въ ст. 3-й вмѣсто „должны вѣсить не болѣе пуда“ сказать: „не болѣе 20 фунтовъ“, что болѣе удобно для контроля, такъ какъ вѣсъ одной связки повсемѣстно въ Россіи принятъ обычно отъ 12 до 20 фунт.

Въ ст. 4-й вмѣсто словъ: „составляются по длинѣ волокна . . .“ слѣдуетъ сказать: „составляются одноцвѣтныя и по длинѣ волокна, уравненной подрѣзкой“. Таковая редакція болѣе опредѣленная, чѣмъ существующая, устраняетъ возможность, напримѣръ, вставлять въ середину связки болѣе короткія волокна и т. п. Далѣе вмѣсто словъ: „на первой ихъ трети“ сказать: „на первой четверти“, такъ какъ на практикѣ обычно принято обвязывать связки на первой четверти, а не на трети.

Въ ст. 5-й вмѣсто словъ: „долженъ быть пеньковый (крутець)“ слѣдуетъ сказать: „долженъ быть изъ обработанной пеньки и одноцвѣтный со связкою“.

Въ отношеніи пеньки-сырца Совѣщаніе выработало нижеслѣдующія правила:

1. Пенька-сырецъ не должна содержать примѣси постороннихъ веществъ и не должна быть подмочена для искусственнаго увеличенія ея вѣса.

2. Тюки пеньки-сырца должны вѣсить не болѣе пуда.

3. Тюки пеньки-сырца должны быть связаны однимъ крутцомъ, пополамъ такъ, чтобы концы волокна висѣли свободно по обѣ стороны крутца и чтобы самое волокно могло быть осмотрѣно безъ развязыванія связокъ.

4. Крутець, которымъ обвязывается связка, долженъ быть изъ пеньковаго сырца.

Въ отношеніи карательныхъ статей, установленныхъ за нарушеніе правилъ о торговлѣ пенькою, Совѣщаніе признало желательнымъ сохранить существующую редакцію правилъ, но съ нижеслѣдующими измѣненіями:

„За продажу пеньки, обработанной, содержащей примѣси отбросовъ или иныхъ постороннихъ веществъ или-же подмоченной для искусственнаго увеличенія вѣса волокна виновные въ томъ торговцы подвергаются: аресту не свыше одного мѣсяца или денежному взысканію въ размѣрѣ не свыше ста рублей.“

За несоблюденіе прчихъ, установленныхъ относительно обрабащаемой въ продажу внутри Имперіи и за границу обработанной пеньки, правилъ виновные въ томъ торговцы подвергаются: денежному взысканію въ размѣрѣ не свыше ста рублей“.

Имѣя въ виду, что пенька-сырецъ производится преимущественно крестьянами и въ цѣляхъ огражденія торговли пенькою-сырцемъ отъ злоупотребленій со стороны этихъ производителей, надлежало-бы примѣнить, въ видѣ карательной мѣры, тѣ-же постановленія, кои проектированы по отношенію къ пенькѣ обработанной, но установивъ штрафъ не свыше 10 рублей.

По п. III правль 8 Апрелья 1902 года Совѣщаніе высказало пожеланіе, чтобы со стороны подлежащихъ Министерствъ были приняты всѣ зависящія мѣры къ возможно большому ознакомленію въ средѣ особенно крестьянскаго населенія настоящихъ проектируемыхъ правилъ, такъ какъ существующее узаконеніе, насколько извѣстно Совѣщанію, недостаточно извѣстно среди крестьянъ-производителей.

II.

По пункту II программы Совѣщаніе высказалось въ томъ смыслѣ, что въ цѣляхъ объединенія пеньковой торговли и наиболѣе цѣлесообразной борьбы съ фальсификаціей пеньковыхъ товаровъ является желательнымъ устройство особаго (Союза пенькоторговцевъ, экспортеровъ и фабрикантовъ пеньки. Означенному Союзу необходимо было бы предоставить право открытія филиальныхъ отдѣленій въ мѣстностяхъ, гдѣ это будетъ признано нужнымъ. Центральное управленіе слѣдуетъ учредить въ г. Ригѣ, какъ главномъ экспортномъ пунктѣ пеньковыхъ товаровъ. Предварительно выработки и утвержденія устава этого Союза слѣдуетъ образовать временные комитеты или комиссіи, которые въ правѣ избирать лицъ для наблюденія за приготовленіемъ пеньки и привлеченія виновныхъ, черезъ нихъ лицъ, къ отвѣтственности.

III.

По пункту III и IV программы Совѣщаніе признало желательнымъ учрежденіе арбитражныхъ комиссій какъ въ мѣстахъ, гдѣ пмѣются Биржевые Комитеты, такъ и тамъ, гдѣ таковыхъ нѣтъ, изъ числа мѣстныхъ пенько-торговцевъ.

Секція дополнительнымъ журналомъ отъ 30 Ноября постановила — возбудить соотвѣтственное ходатайство по заявленію карачевскихъ пенькоторговцевъ (поданное въ Орловскій Биржевой Комитетъ) о принятіи мѣръ къ огражденію вывоза за границу пеньки-сырца, въ необработанномъ видѣ.

Упомянутый выше дополнительный протоколъ не былъ подписанъ Рижскими представителями, которые сочли себя вынужденными, заявить С. Петербургскому Биржевому Комитету свое возраженіе противъ сего протокола.

Что касается собственно торговли пенькою, то надлежитъ еще упомянуть о пребываніи въ Ригѣ дѣйств. ст. сов. Н. В. Пономарева, который былъ командированъ Министеромъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ въ разныя мѣста Россіи, и между прочимъ, въ Ригу для обсужденія нѣкоторыхъ вопросовъ, касающихся до торговли пенькою. Подъ предсѣдательствомъ дѣйствит. ст. сов. Пономаревымъ состоялось засѣданіе комиссіи Биржевого Комитета по торговлѣ пенькою, къ участию въ которомъ приглашенъ былъ также дѣлопроизводитель желѣзнодорожнаго отдѣла Биржевого Комитета Ю. Фризендорфъ.

XI. Привозная торговля.

63. О торговлѣ сельдями.

а. Способъ исчисленія и уплаты таможенныхъ пошлинъ за сельдей.

На запросъ Городской Управы, послѣдовавшій вслѣдствіе сношеній оной Управы съ Рижскою Таможнею по дѣлу о допущеніи уплаты таможенной пошлины за сельдей не за всю партію сразу, а постепенно, по мѣрѣ произведенной браковки, Рижскій Биржевой Комитетъ, согласно отзыву своей делегации по дѣламъ торговли сельдями, 5-го Января 1904 г. сообщилъ Городской Управѣ, что Биржевой Комитетъ, признавая предложенный Таможнею порядокъ исчисленія и уплаты таможенныхъ пошлинъ за сельдей цѣлесообразнымъ, противъ введенія означеннаго порядка никакихъ возраженій не имѣетъ и что заинтересованное въ торговлѣ купечество соглашается представлять требуемыя Таможнею обязательства.

б. Причиненіе убытка Рижской торговлѣ сельдями беспошлиннымъ привозомъ иностранныхъ сельдей чрезъ Архангельскъ.

Въ дополненіе своихъ сообщеній по дѣлу о ввозѣ сельдей черезъ Архангельскъ, делегация по торговлѣ сельдями 1 марта 1904 г. сообщила Рижскому Биржевому Комитету, что по полученнымъ свѣдѣніямъ недавно заключены сдѣлки на доставку изъ одного только Гаугезунда 40,000 бочекъ (около 400,000 пудовъ) сельдей свѣжей ловли съ открытіемъ навигаціи черезъ Архангельскъ во внутреннія губерніи Россіи, причемъ, вслѣдствіе освобожденія отъ платежа пошлинъ для Архангельска, казна терпитъ убытокъ по таможенной пошлинѣ въ размѣрѣ около 240,000 руб.

По наведеннымъ справкамъ делегация кромѣ того сообщила, что ввозъ черезъ Архангельскъ въ предстоящемъ періодѣ навигаціи предполагается въ особенно значительныхъ размѣрахъ, такъ что, если правительствомъ не будутъ приняты соотвѣтствующія мѣры, убытки казны по таможенной пошлинѣ могутъ быть оцѣнены въ 500,000 руб. или больше, а Рига совсѣмъ лишится значительной части ввоза, который при другихъ обстоятельствахъ естественнымъ образомъ направился бы черезъ Ригу.

Если, какъ делегация узнала, со стороны Архангельска утверждаютъ, что ввозимыя изъ Норвегіи сельди потребляются бѣдными фабричными рабочими, то по поводу сего, делегация считаетъ нужнымъ замѣтить, что число фабричныхъ рабочихъ во всякомъ случаѣ весьма незначительно и во всякомъ случаѣ не находится въ какомъ либо

соотношеніи къ громадному количеству ввоза и что затѣмъ большая часть жителей Архангельской губерніи живетъ въ тундрахъ и не имѣетъ никакой возможности получать сельди изъ городовъ, а другая значительная часть живетъ у береговъ и питается собственнымъ рыболовствомъ.

Относительно остального населенія само собою разумѣется, можно предположить, что оно снабжается нужнымъ количествомъ рыбы отъ обильной ловли свѣжей рыбы у тамошнихъ береговъ и только для разнообразія покупаетъ ввозимыя соленыя сельди, такъ что делегация считаетъ себя въ правѣ съ достовѣрностью опредѣлить максимальное потребное количество для Архангельской губерніи въ 10,000 бочекъ или приблизительно 100,000 пудовъ.

Ежегодный и быстро возрастающій излишекъ противъ этой цифры, который ввозится черезъ Архангельскъ, идетъ такимъ образомъ какъ транзитный товаръ во внутреннія губерніи въ ущербъ казнѣ и Балтійскимъ портамъ, и частью по желѣзной дорогѣ, а частью по воднымъ путямъ доставляется въ мѣста назначенія. Далѣе со стороны Архангельска ссылались на то, что ввозъ сельдей изъ Норвегіи необходимъ для развитія мѣстнаго судоходства. На счетъ этого делегация полагаетъ, что всѣмъ ввозомъ сельдей заняты только отъ 3—4 маленькихъ пароходовъ, общая стоимость которыхъ едва ли превышаетъ 150,000 руб., и для поддержанія такого незначительнаго судоходства и для выгодной эксплуатаціи его владельцами и званыхъ пароходовъ. казна ежегодно теряетъ теперь 500,000 руб. или больше пошлины.

Такимъ образомъ и послѣдняя причина для сохраненія освобожденія ввозимыхъ сельдей отъ платежа пошлинъ для Архангельска также неосновательна какъ и другія.

Цѣна на Норвежскія сельди весенней ловли, каковыя здѣсь главнымъ образомъ имѣются въ виду, въ данное время совершенно одинакова для доставки франко Рига или франко Архангельскъ и равна 8 руб. за бочку или приблизительно 10 пудовъ.

При ввозѣ же непосредственно изъ Норвегіи эти сельди въ Ригѣ стоятъ 8.00 руб.
а съ добавкою пошлины и расходовъ по браковкѣ 6.50 „
всего 14.50 руб.

и между тѣмъ какъ тѣ же сельди, ввезенныя въ Ригу черезъ Архангельскъ стоили бы только 8.00 руб.
а плата за провозъ по желѣзной дорогѣ Архангельскъ-Рига
35.97 коп. за пудъ или считая 10 пудовъ 3.60 „
всего 11.60 руб.

Еще болѣе бросается въ глаза эта несообразность, если сравнить цѣны на доставку тѣхъ же сельдей въ главные Рижскіе сбыточные рынки во внутреннихъ губерніяхъ черезъ Ригу и черезъ Архангельскъ.

На основаніи вышеназванныхъ цѣнъ въ 14.50 руб. для Риги включая пошлину и 8 руб. для Архангельска безъ пошлины, сельди стоятъ за бочку приблизительно въ 10 пудовъ.

Франко Ржевъ.

черезъ Ригу 14.50 руб.
плата за провозъ по желѣзной дорогѣ Рига-Ржевъ 30.36 к.
за пудъ 3.04 „
всего . . . 17.54 руб.

черезъ Архангельскъ 8.00 руб.
плата за провозъ по желѣзной дорогѣ Архангельскъ-Ржевъ
31.95 коп. за пудъ 3.20 „
всего . . . 11.20 руб.

т. е. черезъ Ригу дороже на **6.34 руб.** за бочку въ приблизительно 10 пудовъ.

Франко Смоленскъ.

Черезъ Ригу 14.50 руб.
плата за провозъ по желѣзной дорогѣ Рига-Смоленскъ 28.56 к.
за пудъ 2.86 „
всего . . . 17.36 руб.

черезъ Архангельскъ 8.00 руб.
плата за провозъ по желѣзной дорогѣ Архангельскъ-
Смоленскъ 33.40 коп за пудъ 3.34 руб.
всего . . . 11.34 руб.

т. е. черезъ Ригу дороже на **6.02 руб.**

Франко Москва.

Черезъ Ригу 14.50 руб.
плата за провозъ по желѣзной дорогѣ Рига-Москва 34.78 к.
за пудъ 3.79 „
всего . . . 18.29 руб.

черезъ Архангельскъ 8.00 руб.
плата за провозъ по желѣзной дорогѣ Архангельскъ -
Москва 27.92 коп. за пудъ 2.79 руб.
всего . . . 10.79 руб.

т. е. черезъ Ригу дороже на **7.50 руб.**

Франко Псковъ.

Черезъ Ригу 14.50 руб.
плата за провозъ по желѣзной дорогѣ Рига-Псковъ 15.63 к.
за пудъ 1.56 „
всего . . . 16.06 руб.

черезъ Архангельскъ	8.00 руб.
плата за провозъ по желѣзной дорогѣ Архангельскъ -	
Исковъ 33.63 коп. за пудъ	3.36
	<hr/>
всего	11.36 руб.

т. е. черезъ Ригу дороже на 4.70 руб.

Законъ правда предусматриваетъ особый тарифъ отъ Архангельска для заграничныхъ сельдей, который въ среднемъ для вышепоименованныхъ мѣстъ на 10 кон. за пудъ выше, но этотъ тарифъ по наведеннымъ нами справкамъ никогда не примѣняется, а сельди всегда показываются какъ Архангельскія сельди и какъ таковыя перевозятся по желѣзной дорогѣ по болѣе низкой, выше показанной провозной платѣ, такъ что и въ этомъ отношеніи замѣчается въ Архангельскѣ обходъ закона.

При такихъ обстоятельствахъ вполне ясно, что ввозъ сельдей черезъ Ригу постепенно долженъ уменьшиться, причемъ для казны получится значительное уменьшеніе дохода по таможенной пошлинѣ, а поэтому въ интересахъ Рижской торговли сельдями, делегация по означенной торговлѣ считаетъ необходимымъ повторить свою просьбу, чтобы Рижскій Биржевой Комитетъ всѣми средствами содѣйствовалъ устраненію указанныхъ несообразностей и притомъ какъ можно скорѣе, до открытія навигаціи въ Архангельскѣ.

Присоединяясь вполне къ вышеизложеннымъ доводамъ своей делегации по торговлѣ сельдями, Биржевой Комитетъ представилъ таковыя, отношеніемъ отъ 5 Марта 1904 г. за № 260, на благоусмотрѣніе Отдѣла Торговли Министерства Финансовъ, въ дополненіе къ представленіямъ отъ 30 Октября и 31 Декабря минувшаго 1903 года за №№ 1162 и 1437, покорнѣйше прося Отдѣлъ Торговли, не отказать въ принятіи надлежащихъ мѣръ для возстановленія нормальныхъ условій торговли сельдями, такъ какъ въ противномъ случаѣ Рижской торговлѣ сельдями грозитъ совершенный упадокъ.

Такъ какъ, несмотря на неоднократныя личныя старанія со стороны представителя Рижскаго Биржевого Комитета въ С.-Петербургѣ, по сему дѣлу въ теченіе лѣта никакого результата добиться не удалось, Биржевой Комитетъ счелъ необходимымъ обратиться 11-го Сентября 1904 г. за № 1002 въ Отдѣлъ Торговли Министерства Финансовъ съ слѣдующимъ представленіемъ:

.. Въ дополненіе къ своимъ представленіямъ отъ 30 октября и 31 декабря 1903 г. за №№ 1162 и 1437 и 5 марта с. г. за № 260 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить, что изъ полученныхъ здѣсь телеграммъ изъ Бергена и Абердеена и сообщенія норвежской газеты „Karmsundsposten“ усмотрѣно, что въ текущемъ году изъ Норвегіи черезъ Архангельскъ прошло около 110,000 бочекъ, т. е. около 1,000,000 пудовъ сельдей. Помимо сего ожидаются еще

большія партіи шотландскихъ сельдей черезъ Норвегію и Архангельскъ. Казалось бы, что эти цифры достаточно убѣдительно и краснорѣчиво говорятъ, что отъ безошлиннаго ввоза иностранныхъ сельдей черезъ Архангельскій портъ, терпѣть большіе убытки не только торговля сельдями въ портахъ Балтійскаго моря, но и государственная казна.

Въ виду необходимости принятія чрезвычайныхъ мѣръ противъ этого громаднаго безошлиннаго ввоза иностранныхъ сельдей, грозящаго раззореніемъ мѣстной торговли сельдями и приносящаго большой вредъ казнѣ, Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ долгомъ ходатайствовать о принятіи слѣдующихъ чрезвычайныхъ мѣръ :

1) всѣ прибывающія въ Архангельскъ бочки сельдей должны быть снабжены казеннымъ штемпелемъ ;

2) на границѣ Архангельской губерніи должны быть учреждены контрольныя учрежденія таможеннаго вѣдомства, которыя имѣли бы взискать таможенную пошлину со всѣхъ сельдей, переходящихъ границу Архангельской губерніи и снабдить каждую бочку казенными пломбами на обоихъ концахъ ;

3) со всѣми бочками съ сельдями, снабженными Архангельскимъ штемпелемъ и найденными виѣ предѣловъ Архангельской губерніи безъ казенныхъ пломбъ должно быть поступлено какъ съ контрабанднымъ товаромъ ;

или же долженъ быть установленъ высшій допустимый размѣръ безошлиннаго ввоза сельдей въ Архангельскій портъ. Эта норма не должна бы превышать 10.000 бочекъ (по 10 пудовъ каждая), что приблизительно равнялось бы прежде существовавшей нормѣ ввоза и отвѣчало бы дѣйствительнымъ потребностямъ Архангельской губерніи.“

Съ цѣлью способствовать успѣшному разрѣшенію настоящаго дѣла Биржевой Комитетъ, на основаніи надлежащихъ указаній своего уполномоченнаго въ С.-Петербургѣ, признавъ цѣлесообразнымъ, обратиться также и къ г. Товарищу Министра Финансовъ, завѣдующему дѣлами торговли и промышленности, съ представленіемъ отъ 17 Сентября 1904 г. за № 1015 слѣдующаго содержанія :

„До свѣдѣнія Рижскаго Биржевого Комитета дошло, что предложено образовать при Министерствѣ Финансовъ особую комиссію для обсужденія мѣръ, принятіе коихъ необходимо въ видахъ защиты торговли сельдями въ Прибалтійскихъ портахъ, страдающей отъ безошлиннаго ввоза иностранныхъ сельдей на русскій рынокъ, на основаніи существующаго льготнаго закона о допустимости безошлиннаго ввоза сельдей чрезъ Архангельскій портъ для потребности Архангельской губерніи.

Въ видахъ необходимости всесторонняго освѣщенія возбужденнаго вопроса и принимая во вниманіе, что установленіе цѣлесообразныхъ мѣръ для предупрежденія обхода вышеупомянутаго льготнаго закона требуетъ спеціальнаго знакомства съ условіями торговли сельдями,

казалось бы весьма желательнымъ въ интересахъ дѣла выслушать мнѣніе лицъ практически знакомыхъ съ характеромъ торговли сельдями.

Вслѣдствіе сего Рижскій Биржевой Комитетъ беретъ смѣлость обратиться къ Вашему Превосходительству съ покорнѣйшею просьбою, не будетъ ли признано возможнымъ и цѣлесообразнымъ пригласить въ засѣданіе комисіи и представителей торгующаго сельдями купечества городовъ Петербурга, Москвы, Риги, Ливавы и Ревеля, дабы эти лица личными разъясненіями о положеніи дѣла и практическими указаніями могли облегчить работу вышеупомянутой комисіи.“

Доводя содержаніе вышеприведеннаго представленія своего до свѣдѣнія Биржевыхъ Комитетовъ С.-Петербургга, Москвы, Ревеля и Ливавы, Рижскій Биржевой Комитетъ счелъ необходимымъ, вмѣстѣ съ тѣмъ и указать на то обстоятельство, что по его мнѣнію представленіе тождественнаго ходатайства со стороны означенныхъ Биржевыхъ Комитетовъ въ значительной степени содѣйствовало-бы успѣху настоящаго дѣла.

По приказанію Его Превосходительства г-на Министра Финансовъ при Отдѣлѣ Промышленности было образовано подъ предсѣдательствомъ господина Товарища Министра Финансовъ, Тайнаго Совѣтника Тимирязева, особое совѣщаніе для обсужденія вопроса объ условіяхъ допуска изъ-за границы рыбы въ Архангельскую губернію, засѣданіе какового совѣщанія состоялось 8 Октября въ залѣ Совѣта Министерства Финансовъ. Представителями Рижскаго Биржевого Комитета въ означенное совѣщаніе были избраны, вслѣдствіе полученнаго на то приглашенія, г. г. А. Петерсонъ и К. фонъ Гюббенетъ.

Журналъ засѣданія упомянутой комисіи, согласно увѣдомленію С.-Петербургскаго представителя Комитета, имѣетъ быть изготвленъ въ самомъ непродолжительномъ времени и представленъ на усмотрѣніе г-на Министра Финансовъ въ томъ именно смыслѣ, чтобы законодательнымъ порядкомъ была введена для сельдей, привозимыхъ черезъ Архангельскій портъ, такая-же пошлина, каковая взимается въ настоящее время во всѣхъ другихъ портахъ Имперіи.

в. Перемѣщеніе сельдяного буяна на другое мѣсто.

Относительно перемѣщенія сельдяного буяна на другое мѣсто въ отчетномъ году никакихъ переписокъ не послѣдовало.

64. Подъемные краны.

а. Отдача крановъ въ арендное содержаніе Таможенной Артели.

Находящіеся на таможенной набережной подъемные краны и въ 1904 году были отданы въ арендное содержаніе Таможенной Артели на основаніи прежнихъ условій.

Въ 1903 году поднято было большимъ краномъ 77,908 пуд.

„ 1904 „ „ „ „ „ 35,218 „

Въ 1904 г. доходъ составлялъ 352 руб. 19 коп., а расходъ 185 руб.

б. Электрическій кранъ.

Электрическій кранъ въ 1904 году работалъ безпрепятственно. Поднято было имъ: въ 1902 году 111,522 пуд., въ 1903 году 265,587 пуд. и въ 1904 году 216,504 пуд. Въ 1904 году доходъ составлялъ 2,165 руб. 4 коп., а расходъ 8 руб. 20 коп., такъ что излишекъ доходовъ надъ расходами равняется 2,156 руб. 84 коп.

в. Мюльграбенскій кранъ.

Мюльграбенскій кранъ въ 1904 году былъ лишь въ трехъ случаяхъ въ употребленіи. Доходъ составлялъ 60 руб., а расходъ 150 руб.

г. Плавуцій кранъ.

Построенный Краматорскимъ Металлургическимъ Обществомъ на корабельной верфи „Ланге и Сынъ“ плавуцій кранъ, подлежавшій поставкѣ по договору въ Іюнь 1903 г., законченъ былъ лишь въ отчетномъ году. Въ Февралѣ мѣсяцѣ состоялось освидѣтельствованіе крана со стороны комисіи, въ которой принимали участіе также и инженеры Биржевого Комитета. По приѣмъ отъ поставщика, кранъ 4 Марта переданъ былъ Биржевому Комитету на храненіе. Приѣмочный актъ гласитъ:

Марта 4 дня 1904 года Начальникъ работъ Рижскаго порта инженеръ А. Константиновъ передалъ на храненіе Рижскому Биржевому Комитету плавуцій паровой самоперемѣщающійся кранъ, подъемною силою въ 66 тоннъ, построенный для Рижскаго порта Краматорскимъ Металлургическимъ Обществомъ и принятый въ казну по акту отъ 14, 16, 17 и 19 Февраля сего года Коммисіей при участіи представителей отъ Рижскаго Биржевого Комитета. На кранѣ имѣются всѣ инвентарные предметы и запасныя части, принятые отъ завода согласно приѣмочному акту и приложеннымъ къ нему описи и инвентарю. Рижскій Биржевой Комитетъ обязуется принимать всѣ зависящія отъ него мѣры къ сохраненію принятаго имъ крана отъ порчи или поломки впредь до дальнѣйшаго распоряженія по поводу крана со стороны Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ. Кранъ сдается Комитету въ томъ видѣ, въ какомъ онъ былъ принятъ отъ завода по вышеуказанному приѣмочному акту и въ такомъ же видѣ кранъ долженъ быть Комитетомъ сданъ обратно Начальнику

работъ или другому лицу — по указанію Главнаго Управленія. Рижскій Биржевой Комитетъ не отвѣчаетъ за порчу, поврежденіе или гибель принятаго имъ на храненіе парового крана лишь въ томъ случаѣ, если онъ докажетъ, что таковыя произойдутъ не по винѣ Комитета, его служащихъ и рабочихъ, а по причинѣ, предусмотрѣнной ст. 216 Положенія о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ (св. Законъ Гражд. т. X ч. I изд. 1887 г.).

На передаваемомъ Биржевому Комитету плавучемъ кранѣ состоитъ гарантійный механикъ отъ Краматорскаго Metallургическаго Общества, каковой, на основаніи контракта на постройку крана, имѣетъ получать въ теченіи 12 мѣсяцевъ со дня пріема крана въ казну, т. е. съ 19 Февраля 1904 г. жалованье въ зимніе мѣсяцы по 80 руб., а въ навигаціонное время по 150 руб. въ мѣсяць. Означенное жалованье, впредь до дальнѣйшаго указанія со стороны Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, Рижскій Биржевой Комитетъ будетъ уплачивать гарантійному механику за счетъ названнаго Главнаго Управленія.

7 Апрѣля Начальникомъ работъ Рижскаго порта препровождена была Биржевому Комитету инструкція для машиниста крана.

Дѣятельность Рижскаго Плавучаго крана, нѣсколько ограниченная благодаря отсутствію публикацій о его существованіи, составляла 431¹/₂ рабочихъ часовъ на 53 рабочихъ дня, и началась съ 14 апрѣля 1904 года.

О характерѣ его дѣятельности можно судить по нижеслѣдующей таблицѣ :

Нагрузка судовъ	27	час.
Выгрузка „	174 ¹ / ₂	„
Содѣйствіе при снаряженіи землечерпатель- ницъ, копровъ и т. д.	31 ¹ / ₂	„
Удаленіе свай	11 ³ / ₄	„
Содѣйствіе, оказанное понтонному мосту	25 ³ / ₄	„
Введеніе въ докъ небольшихъ буксирныхъ пароходовъ	47 ³ / ₄	„
Перевозка парового котла	5	„
Содѣйствіе при сломѣ парохода	35	„
Подъемъ затонувшихъ судовъ	73 ¹ / ₄	„
	431 ¹ / ₂	час.

изъ которыхъ 51¹/₄ часовъ падаютъ на передвиженіе крана къ мѣсту и отъ мѣста производства работъ.

За пользованіе краномъ взималась плата не выше 5 рублей за часъ, считая время отъ отхода крана съ мѣста стоянки до возвращенія его туда.

По этому разсчету	
приходъ равняется	1922 р. 10 к.
расходъ „	3346 „ 13 „

Такимъ образомъ дефицитъ равнялся 1424 р. 03 к.

Изъ этой суммы слѣдуетъ вычесть жалованье гарантійному механику за гарантійный годъ, уплачиваемое Главнымъ Управленіемъ Торговаго Мореплаванія и Портовъ, въ размѣрѣ 1445 р. 96 к.

Такимъ образомъ въ отчетномъ году остается въ пользу крана небольшой излишекъ въ 21 р. 93 к.

Въ теченіе лѣта малый кранъ былъ снабженъ строителями тормозомъ у ворота и была придѣлана новая пружина для смычки рычага.

Послѣ этого въ теченіе всего лѣта кранъ работалъ удовлетворительно и не подавалъ повода къ какимъ-либо жалобамъ. Скорость, съ которой передвигается кранъ, составляетъ среднимъ числомъ всего 4,1 узла въ часъ, въ виду чего при пользованіи имъ для большей быстроты движенія занимали за счетъ пользующагося краномъ буксирный пароходъ.

Предложенное комиссіей по освидѣтельствуванію крана устройство трехъ автоматическихъ пружинныхъ вѣсовъ и электрическаго освѣщенія до настоящаго времени еще не одобрено Главнымъ Управленіемъ Торговаго Мореплаванія и Портовъ.

ХII. Фабричная часть.

65. О замѣнѣ иностраннаго каменнаго угля русскимъ.

Предсѣдатель Высочайше утвержденнаго особаго совѣщанія для выясненія вопроса о замѣнѣ иностраннаго угля русскимъ, отношеніемъ своимъ отъ 31 Августа 1904 года за № 3752 просилъ Биржевой Комитетъ, оказать означенному особому совѣщанію содѣйствіе какъ при обсужденіи различныхъ правительственныхъ мѣропріятій, направленныхъ къ широкому распространенію отечественнаго и вытѣсненію иностраннаго угля, такъ равно и при всѣхъ подготовительныхъ работахъ, подлежащихъ исполненію еще до открытія засѣданій особаго совѣщанія, а именно представить свое заключеніе по сему вопросу.

Съ подобной же просьбой обратился къ Биржевому Комитету и Совѣтъ Съѣзда Металлозаводчиковъ сѣвернаго и Балтійскаго раіоновъ въ своемъ отношеніи отъ 18 Октября 1904 года за № 1043.

Биржевой Комитетъ поручилъ своей делегаціи по мѣстной фабричной промышленности представить затребованное заключеніе, каковое порученіе делегація исполнила съ большимъ раченіемъ и, послѣ значительныхъ подготовительныхъ работъ произведенныхъ назначенной делегаціею подкоммисіею, представила въ концѣ Декабря Биржевому Комитету слѣдующее заключеніе, препровожденное затѣмъ въ первыхъ числахъ Января предсѣдателю упомянутаго выше особаго совѣщанія :

„Во исполненіе предложенія Вашего Превосходительства отъ 31 Августа 1904 г. за № 3752 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить свои соображенія по вопросу о замѣнѣ иностраннаго каменнаго угля русскимъ.

Если съ одной стороны одна изъ главнѣйшихъ хозяйственныхъ задачъ государства, по возможности эксплуатировать произведенія и богатства собственной почвы, способствовать этой эксплуатаціи и развивать ее всѣми силами, то съ другой стороны собственные интересы понуждаютъ промышленность и торговлю способствовать государству въ его стремленіяхъ и оказывать ему съ своей стороны всякое содѣйствіе. Въ интересахъ обоихъ, какъ государтва, такъ и промышленности и торговли, сохранять въ странѣ деньги для пріобрѣтенія необходимаго для промышленности сырья и нужныхъ для торговли предметовъ обмѣна и улучшить такимъ образомъ активный торговый балансъ; въ интересахъ обоихъ открывать добываніемъ произведеній собственной почвы рабочему населенію новые источники заработка и повышать тѣмъ податную и покупную способность его; въ интересахъ обоихъ наконецъ, при пріобрѣтеніи безусловно необходимыхъ продуктовъ сдѣлаться независимыми отъ коммерческихъ и политическихъ комбинацій и случайностей въ иностранныхъ государствахъ.

Съ этихъ точекъ зрѣнія Рижскій Биржевой Комитетъ не можетъ не привѣтствовать съ полнымъ сочувствіемъ обнаруживающіяся нынѣ стремленія Правительства, способствовать развитію добычи каменнаго угля въ собственной странѣ и содѣйствовать расширенію употребленія отечественнаго угля съ постепеннымъ вытѣсненіемъ иностраннаго угля съ русскаго рышка.

Но вытѣсненіе иностраннаго угля русскимъ неизбѣжно должно повлечь за собою существенный переворотъ въ области промышленности и торговли. Переворотъ этотъ, произведенный насильственно или даже лишь поощрительными мѣрами безъ соблюденія крайней осторожности, можетъ имѣть совершенно непредвидѣныя послѣдствія и губительное вліяніе, тѣмъ болѣе что это измѣненіе продуктивныхъ силъ касается обширныхъ группъ народонаселенія Имперіи.

Рижскій Биржевой Комитетъ не можетъ не признать, что именно при вытѣсненіи иностраннаго угля русскимъ опасность такого переворота весьма велика для промышленности въ раіонѣ балтійскихъ портовъ и что трудности, стоящія на пути подобнаго переворота,

преодолимы лишь въ теченіе многихъ десятковъ лѣтъ осторожной работы и обширной подготовки.

Въ нижеслѣдующемъ Биржевой Комитетъ постарается точнѣ изложить помянутыя затрудненія.

Прежде всего надлежитъ опредѣлить количество потребности Риги въ каменномъ углѣ.

Согласно статическимъ изданіямъ Комитета ввозъ каменнаго угля въ Ригу изъ-за границы составлялъ :

	въ 1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.
	31,009,401 п.	31,826,204 п.	22,920,250 п.	24,364,967 п.	26,994,149 п.
стоимостью	4,651,410 р.	6,683,503 р.	3,380,737 р.	3,532,920 р.	3,779,181 р.

Изъ сего количества пришло

изъ Англій . .	30,073,595 п.	31,146,414 п.	22,622,187 п.	23,546,766 п.	26,116,944 п.
„ Голландіи					
или Германіи .	937,806 п.	658,720 п.	298,063 п.	730,658 п.	877,205 п.
изъ Бельгіи .	—	12,820 п.	—	87,543 п.	—

Кромѣ того по желѣзнымъ дорогамъ доставлялось въ Ригу каменнаго угля, антрацита и кокса :

	281,675 п.	453,699 п.	492,216 п.	2,451,279 п.	3,090,743 п.
--	------------	------------	------------	--------------	--------------

Изъ сего количества происходило изъ Донецкаго бассейна :

	138,190 п.	423,632 п.	473,104 п.	2,394,893 п.	2,990,974 п.
--	------------	------------	------------	--------------	--------------

при чемъ слѣдуетъ указать на то, что количество это шло исключительно только на потребности мѣстныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Слѣдовательно все поступившее въ Ригу количество каменнаго угля составляло :

	31,291,076 п.	32,279,303 п.	23,412,466 п.	26,816,246 п.	30,084,892 п.
--	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

По желѣзной дорогѣ отвозилось изъ Риги :

	5,711,310 п.	3,378,816 п.	1,460,190 п.	1,432,301 п.	1,727,429 п.
--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

такъ что дѣйствительное потребленіе Риги составляло :

	25,579,766 п.	28,900,487 п.	22,952,276 п.	25,383,945 п.	28,357,463 п.
--	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

Слѣдовательно средній привозъ въ Ригу каменнаго угля составляетъ 28,776,796 пудовъ въ годъ, средній привозъ же морскимъ путемъ 27,415,344 пудовъ, а среднее потребленіе Риги 26,234,787 пуд. въ годъ.

Средняя цѣна англійскаго угля, занимающаго по количеству первое мѣсто среди привезеннаго иностраннаго угля, была въ послѣдніе годы 14 коп. за пудъ франко съ корабля въ Ригѣ по очисткѣ пошлиною.

Цѣна эта за просѣянный уголь слагается слѣдующимъ образомъ :

покупная цѣна угля . . .	9 ¹ / ₄ коп.
морской фрахтъ	3 „
таможенная пошлина . . .	1 ¹ / ₂ „
портовые сборы	1/4 „

Средняя же цѣна русскаго угля въ послѣдніе 5 лѣтъ составляла въ копяхъ за просѣянный домбровскій уголь 7,50 коп., за непро- сѣянный домбровскій уголь 7,50 коп.

Въ настоящее время провозная плата безъ накладныхъ расхо- довъ съ главнѣйшихъ станцій каменугольныхъ бассейновъ составляетъ до Риги: со станціи

Садки Екатерининской ж. д. на разстояніи.....	1633	версть	13,06	коп. за пудъ.
Рученково " " " "	1637	"	13,10	" " "
Гласная " " " "	1634	"	13,07	" " "
Сосновицы Варшаво-Вѣнской ж. д. на разстояніи.....	1067	"	9,08	" " "
Граница " " " "	1064	"	9,08	" " "
Домброво " " " "	1059	"	9,06	" " "

Если прибавить еще накладные расходы въ 0,40 коп. за пудъ донецкаго угля и 0,75 коп. за пудъ польскаго угля, то получимъ для русскаго угля франко Рига-Товарная слѣдующую цѣну:

20,73 коп. за пудъ донецкаго угля
17,72 " " " польскаго угля.

Слѣдовательно въ Ригѣ иностранный уголь обходится на $3\frac{3}{4}$ коп. за пудъ дешевле чѣмъ польскій и на 6,73 коп. за пудъ дешевле чѣмъ донецкій уголь.

Но принимая еще въ расчетъ теплопроизводительную способность угля, составляющую при англійскомъ углѣ около 7000 калорій, при донецкомъ столько же, а при домбровскомъ углѣ только около 5000 калорій, мы найдемъ, что разница въ цѣнѣ еще значительно больше въ ущербъ русскаго, въ особенности польскаго угля. Ибо чтобы опредѣлить полезность угля для потребителя, сравнивая цѣну англійскаго съ цѣною польскаго угля необходимо дѣлать къ цѣнѣ послѣдняго еще надбавку прибл. въ 6 коп., такъ что для достиженія одинаковаго результата тонны польскій уголь будетъ обходиться въ $22\frac{2}{5}$ коп. за пудъ.

Такимъ образомъ, дабы русскій уголь въ Ригѣ могъ конкури- ровать съ англійскимъ и имѣя въ виду, что продажная цѣна едва ли можетъ быть еще значительно понижена, необходимо соотвѣтственно понизить провозную плату по крайней мѣрѣ до 6—8 коп. какъ на польскій, такъ и на донецкій уголь. Но въ такомъ случаѣ пришлось бы понизить тарифную ставку до $1/272$ — $1/238$ коп. съ пудо-версты для польскаго и до $1/178$ — $1/152$ коп. съ пудо-версты для донец- скаго угля.

Биржевой Комитетъ не можетъ однако не считать столь низкой тарифной ставки почти невозможною, такъ какъ уже нынѣ дѣйстви- тельная ставка въ $1/117$ коп. съ пудо-версты принадлежитъ къ самымъ низкимъ ставкамъ, примѣняемымъ на русской желѣзнодорожной сѣти, и почти равняется собственнымъ расходамъ желѣзной дороги.

Также неосуществимымъ еще въ теченіе долгаго времени Биржевой Комитетъ долженъ считать предположеніе перевозки донецкаго угля въ Ригу морскимъ путемъ черезъ Николаевъ или Маріуполь вокругъ всей Европы, такъ какъ уже одинъ фрахтъ составлялъ бы не менѣе 11—12 коп. за пудъ (наименьшій фрахтъ за соль изъ портовъ чернаго или азовскаго морей до Риги въ послѣдніе годы составлялъ 11 коп. съ пуда); къ этому фрахту надо однако еще прибавить провозную плату отъ 2 до 3 коп. за пудъ отъ копей до порта отправленія, расходы по перегрузкѣ угля изъ вагона въ корабль въ порту отправленія и портовые сборы въ Ригѣ, такъ что перевозимый морскимъ путемъ донецкій уголь обходился бы въ Ригѣ существенно дороже чѣмъ 20,73 коп. за пудъ.

При морской перевозкѣ угля нельзя при томъ упустить изъ вида того обстоятельства, что, по объясненіямъ свѣдущихъ лицъ, донецкій уголь настолько легко воспламеняется, что онъ безъ искусственной вентиляціи не долженъ быть складываемъ выше 4 футовъ; въ трюмѣ корабля между тѣмъ уголь долженъ лежать въ продолженіи приблизительно 3 недѣль сложеннымъ до высоты 25 футовъ, при чемъ объ искусственномъ провѣтриваніи конечно не можетъ быть и рѣчи. Кромѣ того въ больномъ каботажномъ плаваніи между чернымъ и балтійскимъ морями могутъ быть съ выгодой примѣнены только пароходы вмѣстимостью не менѣе 5000 тоннъ, между тѣмъ какъ Рижскій портъ еще на долгое время не будетъ приспособленъ для столь большихъ пароходовъ.

Но если бы мы даже по какимъ либо пока еще не предвидимымъ причинамъ могли примириться съ громадною разницею въ цѣнахъ, вызываемою высшею провозною платою, то еще другія, не менѣе важныя затрудненія препятствуютъ снабженію Риги русскимъ углемъ. Затрудненія эти заключаются въ способахъ самой доставки русскаго угля въ Ригу.

Для удовлетворенія годового потребленія каменнаго угля въ Ригѣ, необходимо, какъ выше исчислено, ежегодно доставлять въ Ригу среднимъ числомъ 26,234,787 пудовъ, на каковое количество потребуется 36,313 вагоновъ подъемной силы въ 750 пудовъ или среднимъ числомъ около 100 вагоновъ въ сутки. Но если принять въ расчетъ праздничные дни, потерю времени вслѣдствіе неизбѣжныхъ остановокъ движенія и т. п., а также то обстоятельство, что послѣ продолжительнаго застоя въ дѣлахъ промышленности, а въ особенности по окончаніи нынѣшней войны должно наступить чрезвычайное оживленіе и развитіе промышленности, то смѣло можно разсчитывать на ежедневное прибытіе въ Ригу двойнаго количества угольныхъ вагоновъ т. е. около 200 вагоновъ въ сутки.

Биржевой Комитетъ однако сильно сомнѣвается въ томъ, чтобы желѣзнодорожныя станціи Риги, даже послѣ, ожидаемаго лишь

черезъ много лѣтъ, окончанія переустройства были въ состояннн принимать количество вагоновъ, увеличенное еще до 200 вагоновъ, исключительно нагруженныхъ углемъ.

Дальнѣйшимъ послѣдствіемъ чрезвычайно повышенной вслѣдствіе каменугольныхъ транспортовъ въ Ригу дѣятельности желѣзныхъ дорогъ явится необходимость значительнаго усиленія подвижнаго состава. Ибо если предположить, что ежедневно прибывающіе въ Ригу 200 вагоновъ съ каменнымъ углемъ находятся на пути въ Ригу по крайней мѣрѣ 12 дней и столько же на обратномъ пути т. е. всего 24 дня, то подвижной составъ долженъ быть увеличенъ приблизительно на 5000 вагоновъ и соотвѣтствующее число паровозовъ. Вполнѣ естественно возникаетъ вопросъ, будутъ ли наши желѣзныя дороги имѣть возможность и независимо отъ нормальнаго увеличенія числа вагоновъ — мы, какъ извѣстно, страдаемъ постояннымъ недостаткомъ вагоновъ — и помимо удовлетворенія потребностей Сибирской желѣзной дороги, которая вѣроятно возрастутъ въ громадномъ размѣрѣ послѣ окончанія войны, заготовлять еще большее количество вагоновъ и паровозовъ спеціально для каменугольныхъ транспортовъ въ Ригу.

Но если бы даже оказалось возможнымъ доставлять русскій уголь въ Ригу по доступной цѣнѣ и съ соблюденіемъ сроковъ, то возникаетъ второй вопросъ, будутъ ли вообще русскія копи въ состояннн удовлетворять сильно увеличившимся требованіямъ, при чемъ мы имѣемъ въ виду преимущественно донецкій уголь, такъ какъ Домбровскій уголь, какъ мы ниже укажемъ, по качествамъ своимъ не отвѣчаетъ потребностямъ и нуждамъ промышленности. Отнюдь не успокоительный отвѣтъ на этотъ вопросъ мы находимъ въ „Вѣстникѣ Финансовъ, Промышленности и Торговли“.

По этимъ свѣдѣніямъ :

	добыто пуд.	израсходовано пуд.	Запасы къ концу года пуд.
въ 1901 г.	694,420,000	675,030,000	48,560,000
„ 1902 г.	642,140,000	650,840,000	39,860,000
„ 1903 г.	728,090,000	737,940,000	33,010,000

Слѣдовательно добыча была существенно меньше чѣмъ потребленіе, которое въ значительной мѣрѣ должно было покрываться изъ запасовъ, уменьшающихся съ каждымъ годомъ. Покрытіе же части потребленія изъ запасовъ очевидно не соотвѣтствуетъ предположеніямъ и расчетамъ владѣльцевъ копей, ибо изъ слѣдующей таблицы усматривается, что съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, согласно публикаціямъ его, предполагалъ значительно большую добычу угля, чѣмъ достигалось на самомъ дѣлѣ.

	Предположенная добыча пуд.	Дѣйствительная добыча пуд.	разница пуд.
въ 1900 г.	693,120,000	691,470,000	1,650,000
„ 1901 г.	830,200,000	694,420,000	135,780,000
„ 1902 г.	858,570,000	642,140,000	216.430,000
„ 1903 г.	810,850,000	728,090,000	82,760,000

Въ виду сего вполне основательно то оиасеніе, что въ случаѣ затрудненія или прекращенія привоза каменнаго угля изъ-за границы, Рижская промышленность легко могла бы очутиться въ томъ положеніи, что она не получитъ съ надлежащею правильностью и въ необходимомъ количествѣ каменнаго угля, составляющаго основаніе ея существованія, такъ сказать ея „хлѣбъ насущный“. Такое положеніе конечно можетъ имѣть неисчислимыя послѣдствія.

Что же касается примѣнимости домбровскаго угля, то Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ сослаться въ этомъ отношеніи на опубликованныя въ „Вѣстникѣ Финансовъ“ сужденія, въ которыхъ между прочимъ указывается на то, что „Царство Польское въ домбровскомъ бассейнѣ обладаетъ мѣсторожденіемъ только одного типа, длиннопламеннаго не спекающагося (сухого) угля. Этотъ типъ угля по своей теплопроизводительной способности стоитъ значительно ниже остальныхъ каменугольныхъ типовъ. Несчастье домбровскаго угля заключается въ отсутствіи у него способности спекаться, а потому этотъ уголь лишень нѣкоторыхъ важныхъ примѣненій, напр. для производства кокса, для выдѣлки свѣтительнаго газа и т. п. Да и примѣненіе домбровскаго угля въ топкахъ сопряжено съ нѣкоторыми особенностями въ виду того, что не спекающаяся угольная мелочь черезъ колосники обыкновенной топки проваливается въ поддувало безъ всякой пользы для дѣла.“

Указанные недостатки подтверждаются также тѣмъ обстоятельствомъ, что по статистическимъ даннымъ изъ всего израсходованнаго количества домбровскаго угля приходится на газовые заводы:

въ 1901 году	0,03%
въ 1902 „	0,01%
въ 1903 „	0,01%

слѣдовательно совершенно ничтожное количество, при томъ еще уменьшающееся съ каждымъ годомъ. Этимъ неудовлетворительнымъ качествомъ домбровскаго угля можно также объяснить себѣ то явленіе, что, несмотря на все старанія и стремленія польскихъ углепромышленниковъ и несмотря на оказываемое Правительствомъ имъ покровительство, черезъ Сосновицы, слѣдовательно раньше всего для потребностей Царства Польскаго, привозились изъ-за границы слѣдующія количества угля:

1899	1900	1901	1902	1903
пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
39,222,000	48,012,000	46,193,000	31,267,000	32,403,000

Помимо негодности домбровскаго угля для выдѣлки газа, производства кокса и другихъ цѣлей, пришлось бы въ слѣдствіе длинно-пламенности и недостаточной теплопроизводительной способности сего угля, измѣнить топки во всѣхъ паровыхъ котлахъ Рижскихъ промышленныхъ заведеній. Измѣненныя же топки опять таки не годились бы для донецкаго или англійскаго угля, чѣмъ вызывались бы новыя большія затрудненія.

Однако нельзя не разсматривать вопроса о замѣнѣ иностраннаго угля русскимъ еще и съ другой точки зрѣнія, а именно съ точки зрѣнія вліянія вытѣсненія англійскаго угля на судоходство и экспортную торговлю Риги.

За привозъ морскимъ путемъ 27,415,244 пуд. угля Рига уплачиваетъ ежегодно около 800,000 рублей фрахта, считая по 3 коп. за пудъ. Въ случаѣ прекращенія перевозки угля, чѣмъ же, спрашивается будетъ возмѣщаться этотъ доходъ судовъ? Отъ морскаго привоза въ Ригу другихъ товаровъ, кромѣ каменнаго угля (нѣкоторое значеніе въ этомъ отношеніи имѣютъ только хлонокъ, искусственныя земледобрительныя средства, смола, джутъ, пробковое дерево, глина, сельди) вообще нельзя ожидать повышенія, и ни въ какомъ случаѣ достаточнаго для покрытія хотя бы части убыли отъ уменьшенія привоза каменнаго угля. Слѣдовательно большое количество пароходовъ, приходящихъ нынѣ съ каменноугольнымъ грузомъ въ Ригу, для принятія экспортныхъ товаровъ должно было бы приходиться въ Ригу съ балластомъ и естественно покрывать убыль въ фрахтѣ на пути въ Ригу повышеніемъ обратнаго фрахта на экспортные товары, который такимъ образомъ повысился бы на тѣ же 800,000 рублей въ годъ. Экспортеръ съ своей стороны безусловно не въ состояніи еще что либо скинуть со своей вообще уже весьма скромной прибыли и поэтому долженъ былъ бы переложить свой перерасходъ въ фрахтѣ на производителя большей части нашихъ экспортныхъ товаровъ т. е. на находящагося уже безъ того въ крайне трудномъ положеніи сельскаго хозяина. Но этотъ перерасходъ на фрахты въ 800,000 руб. представляетъ собою только часть убытковъ отъ вытѣсненія иностраннаго угля какъ привознаго товара. Не менѣе тяжки были бы послѣдствія отъ прекращенія частыхъ и правильныхъ пароходныхъ рейсовъ, доставляющихъ экспортеру полную возможность имѣть во всякое время въ своемъ распоряженіи достаточное число пароходовъ для его экспортныхъ грузовъ, между тѣмъ какъ при отсутствіи каменноугольныхъ пароходовъ, онъ былъ бы вынужденъ искать за границею для себя пароходовъ и экстренно вызывать таковыя въ Ригу. За-

трудненіе въ пріисканіи пароходовъ и ненадежность въ полученіи таковыхъ безусловно должны будутъ также сильно вліять на повышеніе фрахтовъ.

Наконецъ Биржевой Комитетъ не можетъ не привести еще слѣдующія соображенія :

Отнюдь не слѣдуетъ закрывать прежніе источники пріобрѣтенія столь необходимаго предмета, какъ каменный уголь, до полного обезпеченія новыхъ не менѣе выгодныхъ условій и иривильнаго доставленія угля. Если нынѣ путемъ повышенія привозной пошлины или запрещенія привоза будетъ затрудняться пріобрѣтеніе иностраннаго угля, возникнетъ опасность повышенія цѣнъ на уголь русскими копами, не стѣсненными болѣе конкуренціею. Разъ прекращены сношенія съ англійскими копами, то весьма трудно будетъ возстановить опять эти сношенія въ случаѣ если, вслѣдствіе чрезмѣрнаго повышенія цѣнъ на русскій уголь или недостаточной производительности русскихъ копей, окажется безусловно необходимымъ прибѣгнуть опять къ иностранному угляю.

Кромѣ того большая опасность заключается въ прекращеніи вѣковыхъ торговыхъ сношеній, существующихъ между Россіею и Англіею. Англія является не только почти исключительно поставщицею въ Россію каменнаго угля, по въ то же время однимъ изъ лучшихъ покупателей нашихъ вывозныхъ товаровъ, какъ это явствуетъ изъ слѣдующей таблицы :

Цѣнность общаго вывоза изъ Риги :

1900	1901	1902	1903
72,974,148 руб.	77,265,778 руб.	93,239,709 руб.	128,989,177 руб.

Въ томъ числѣ въ Англію :

1900	1901	1902	1903
28,635,589 руб.	36,160,678 руб.	43,489,959 руб.	58,397,021 руб.

Въ виду сего было бы вполне естественно, что соотвѣтственно сокращенію полученія нами англійскихъ товаровъ будетъ сокращаться также со стороны Англій покупка русскихъ товаровъ. Но тогда какъ Англія безъ сомнѣнія для своего угля легко найдетъ другой сбытъ, намъ весьма трудно будетъ пайти для нашихъ вывозныхъ товаровъ другого покупателя, при томъ еще покупателя со столь высокой пріемной и платежной способностями какъ Англія. При сильномъ пониженіи товарнаго обмѣна между Англіею и Россіею мы понесли бы безъ сомнѣнія большую часть убытковъ и вреда.

Той убыли въ портовыхъ, таможенныхъ и другихъ сборахъ, которую въ случаѣ прекращенія привоза иностраннаго угля понесла бы наша Имперія, Биржевой Комитетъ касаться не будетъ, такъ какъ это вопросъ государственной казны.

Въ вышеизложенномъ Биржевой Комитетъ ограничился исключительно разсмотрѣніемъ вопроса о привозѣ и потребленіи иностраннаго угля на сколько онъ касается г. Риги. Но въ этомъ отношеніи условія всѣхъ русскихъ портовъ на балтійскомъ морѣ почти одинаковы, и собственно въ Петербургѣ еще менѣе благоприятны чѣмъ въ Ригѣ, такъ что вполне правильно отнести все сказанное о Ригѣ также ко всѣмъ остальнымъ балтійскимъ портамъ. Общій привозъ иностраннаго угля въ балтійскіе порты составлялъ:

	1900	1901	1902	1903
С.-Петербургъ и Кронштадтъ	99,567,000 п.	86,474,000 п.	91,017,000 п.	91,027,000 п.
Ревель	6,378,000 „	5,603,000 „	6,329,000 „	6,883,000 „
Перновъ	2,503,000 „	2,308,000 „	2,598,000 „	4,184,000 „
Рига	31,826,000 „	22,920,000 „	24,365,000 „	26,995,000 „
Либавъ	17,570,000 „	9,881,000 „	9,450,000 „	9,531,000 „
Всего	157,844,000 п.	127,186,000 п.	135,759,000 п.	138,610,000 п.

Наконецъ Биржевой Комитетъ считаетъ себя въ правѣ задать вопросъ, какимъ способомъ Правительство могло бы способствовать вытѣсненію иностраннаго угля и замѣнѣ его русскимъ. Единственнымъ дѣйствительнымъ и примѣнимымъ способомъ представляется ему весьма сильное повышеніе привозной пошлины на каменный уголь, которое уравнило бы разницу въ качествѣ и цѣнѣ между русскимъ и иностраннымъ углемъ. Но относительно такого повышенія Биржевой Комитетъ считаетъ нужнымъ замѣтить, что но его мнѣнію каменный уголь вообще одинъ изъ наименѣе пригодныхъ для обложения предметовъ. Послѣдніе, на его взглядъ, необходимо должны быть избраны такимъ образомъ, чтобы выборъ по возможности соотвѣтствовалъ принципамъ справедливости, и наименѣе вредно отразился бы на народномъ хозяйствѣ и не палагалъ бы косвеннымъ образомъ на плательщиковъ податей тягостей, не состоящихъ въ соотвѣтствіи съ прибылью казны. Ни одна пошлина отвѣчаетъ этимъ требованіямъ такъ мало, какъ именно привозная пошлина на каменный уголь. Она несправедлива, потому что облагаетъ источникъ свѣта и теплоты, которыя одинаково всѣмъ необходимы: она вредна въ народнохозяйственномъ отношеніи, потому что ею подымается цѣна на необходимое производительное средство, въ силу этого становятся дороже всѣ тѣ безчисленные предметы, которые изготовляются при помощи угля и съ своей стороны служатъ для изготовленія новыхъ предметовъ, какъ то плуга и топора крестьянина, орудій ремесленника, машинъ промышленника и т. д. Послѣдствіемъ сего является уменьшеніе производительности всего народнаго хозяйства.“

66. Общество владѣльцевъ паровыхъ котловъ въ г. Ригѣ.

При отношеніи отъ 10 января 1904 г. за № 145 Рижское техническое общество представило Биржевому Комитету проектъ устава предполагаемаго общества владѣльцевъ паровыхъ котловъ въ Ригѣ прося о разсмотрѣніи устава и псходатайствованіи его утвержденія Правительствомъ.

Биржевой Комитетъ передавъ ближайшее обсужденіе проекта своей комисіи по фабричнымъ дѣламъ отвѣтилъ техническому обществу 2 апрѣля за № 383, что онъ, на основаніи заключенія означенной комисіи, пришелъ къ тому убѣжденію, что предполагаемое общество могло бы быть весьма полезнымъ для мѣстной промышленности и вполнѣ заслуживаетъ содѣйствія со стороны Биржевого Комитета, а равно, что настоящій проектъ устава, по его мнѣшю, въ общемъ соотвѣтствуетъ цѣлямъ общества и интересентовъ. При этомъ однако Биржевой Комитетъ указалъ на желательность нѣкоторыхъ измѣненій и дополненій, большею частью редакціоннаго характера, и просилъ техническое общество подать ему измѣненный въ указанномъ смыслѣ проектъ и подписанное учредителями прошеніе на имя Министра Финансовъ, каковыя Биржевой Комитетъ согласенъ представить за симъ по назначенію.

XIII. Торговля должности.

67. Пенсїи должностнымъ лицамъ и вознагражденіе за товары безъ браковки вывезенные.

Согласно указу Правительствующаго Сената отъ 16 Февраля 1860 г. за № 5679 купечество, послѣ отмѣны обязательной браковки, обязано ежегодно опредѣлить размѣръ вознагражденія должностнымъ лицамъ за товары, вывезенные безъ браковки.

По уменьшеніи общимъ собраніемъ 20 Декабря 1894 г. размѣра платы производимой вязальщикамъ пеньки и лиггерамъ на половину, таковая составляетъ:

- | | | | | | | | |
|----|------------------|-----------|-------------------------------|-------------------------------|----|----------|----------------|
| 1) | для вязальщиковъ | пеньки | 1 ¹ / ₄ | коп. | съ | берковца | пеньки |
| 2) | „ | лиггеровъ | | ³ / ₄ | „ | „ | льна |
| „ | „ | „ | | ³ / ₄ | „ | „ | пеньки и чески |
| „ | „ | „ | | 1 ¹ / ₂ | „ | „ | табаку. |

Общимъ собраніемъ биржевого купечества, состоявшимся 23 Декабря 1903 г. было постановлено, повысить выдаваемыя на основаніи постановленія отъ 15 Ноября 1896 г. браковщикамъ Р. Лихтверку и Г. Бокславу въ размѣрѣ 300 р. пособія до 450 р. каждому, дабы они, въ виду своей дряхлости, могли нанять себѣ помощника.

Послѣ послѣдовавшей въ отчетномъ году смерти браковщика Бокслава, Биржевой Комитетъ, вслѣдствіе подлежащаго ходатайства, съ разрѣшенія Общаго собранія биржевого купечества, состоявшагося 17 Декабря, постановилъ, повысить выдаваемое единственному еще находящемуся въ живыхъ браковщику дубоваго лѣса Лихтверку, получающему по прежнему $\frac{1}{3}$ съ дѣйствительной платы за браковку въ видѣ вознагражденія за вывезенный безъ браковки лѣсъ, пособие съ 450 руб. до 600 руб., чтобы не лишить его возможности и впредь нанять себѣ помщника.

Изъ 5 неспособныхъ болѣе къ труду членовъ цеха мѣрильщиковъ, получающихъ ежегодное пособие въ размѣрѣ 100 руб. каждый, 2 умерли, такъ что число лицъ, получающихъ пособие, въ настоящее время сократилось до 3-хъ человѣкъ.

68. Рижская биржевая артель.

Изъ представленнаго согласно уставу Правленіемъ Рижской биржевой артели Биржевому Комитету отчета за 1903 г. усматривается, что доходы ея составили въ названномъ году 139,089 руб. 35 коп. (въ предыдущемъ году 118,174 руб. 80 коп.), а расходы 131,007 руб. 74 коп. (въ предыдущемъ году 107,351 руб. 30 коп.), такимъ образомъ получилась чистая прибыль въ 8,081 руб. 61 коп. (въ предыдущемъ году 10,823 руб. 50 коп.). Капиталь обезпеченія артели составилъ къ 1 Января 1904 г. 77,725 руб. 94 коп. (въ предыдущемъ году 76,275 руб. 45 коп.), въ томъ числѣ вкладные билеты Рижской Конторы Государственнаго Банка на 12,000 руб., хранящіяся въ Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ спеціально въ обезпеченіе производимыхъ артелью въ Ригѣ операций. Капиталь членскихъ взносовъ составилъ 37,631 руб. 61 коп. (въ предыдущемъ году 40,673 руб. 33 коп.), запасный капиталъ 517 руб. 59 коп. (въ предыдущемъ году 549 руб. 94 коп.).

XIV. Торговое законодательство.

69. Пересмотръ Государственнаго промысловаго налога.

Въ истекшемъ году выработанный Министерствомъ Финансовъ проектъ новаго Государственнаго промысловаго налога разсматривался въ образованномъ при Министерствѣ Финансовъ совѣщаніи. Въ этомъ совѣщаніи принимали участіе, вслѣдствіе послѣдовавшаго приглашенія, и представители Рижскаго Биржевого Комитета, старшина В. Керковіусъ и г. фонъ Гюббенетъ. Проектъ закона Биржевому Комитету доставленъ не былъ, и Комитетъ поэтому не имѣлъ возможности прійти

относительно его къ какому-нибудь заключенію. Только вышеназванные представители, въ качествѣ членовъ совѣщанія, получили этотъ весьма обширный матеріалъ незадолго передъ самымъ засѣданіемъ. Изъ сообщеній своихъ представителей Биржевой Комитетъ узналъ, что засѣданія открыты 16 Ноября председателемъ совѣщанія Тайнымъ Сов. Тимирязевымъ при весьма многочисленномъ собраніи членовъ. Въ продолженіи 12 засѣданій рассмотрѣно было 93 параграфа законопроекта; замѣчанія и возраженія представителей торговли и промышленности, имѣвшихъ всегда передъ официальными засѣданіями свои предварительныя совѣщанія, занесены въ протоколъ: изъ весьма богатаго матеріала, явившагося результатомъ названныхъ 12 засѣданій Министерство Финансовъ имѣетъ выработать новый законопроектъ и представить его еще разъ на рассмотрѣніе того-же совѣщанія. Последнее имѣетъ быть вторично созвано къ 15 Января 1905 года. Такимъ образомъ только этотъ новый проектъ можетъ послужить основой отчета.

Какъ уже выше сказано, представители торговли и промышленности имѣли за время съ 16 по 25 Ноября ежедневно частныя засѣданія въ помѣщеніи Петербургскаго Биржевого Комитета подъ председательствомъ Московскаго мануфактуръ-совѣтника Крестовникова, при чемъ обсуждались отдѣльныя статьи закона. Съ цѣлью изложенія взглядовъ представителей торговли и промышленности на главные три вопроса, возбужденныя совѣщаніемъ — относительно способа, организаци и значенія обложенія — представители торговли избрали особую редакціонную комисію, выработавшую нижеслѣдующія три заявленія, которыя были подписаны и представителями Рижскаго Биржевого Комитета.

I.

Никто въ наше время не оспариваетъ общепризнаннаго начала, что единственно правильная система обложенія есть общій подоходный налогъ, черпающій средства въ пользу государства непосредственно изъ дѣйствительнаго источника платежныхъ силъ населенія. Къ этому обложенію стремятся всѣ культурныя государства, и къ такому же идеалу должна, безъ сомнѣнія, стремиться Россія, ибо только такой налогъ допускаетъ возможно полное проведеніе началъ справедливости и равномѣрности обложенія. Дѣйствующій въ Россіи промысловый налогъ привлекаетъ къ нему на ряду съ торгово-промышленными предпріятіями и личныя промысловыя занятія, исходя, новидимому, изъ того положенія, что личное занятіе, приносящее доходъ, способно стать объектомъ промысловаго обложенія. Становясь, такимъ образомъ, по существу на точку зрѣнія подоходнаго налога, нашъ промысловый налогъ въ дальнѣйшемъ существенно отъ нея уклоняется, ограничивая область примѣненія подоходнаго принципа весьма узкимъ кругомъ лицъ, занятыхъ исключительно въ торгово-

промышленныхъ предпріятійхъ. При этомъ наименѣ состоятельные плательщики изъ категоріи лицъ, занятія которыхъ могутъ подлежать личному промысловому налогу, при правильно поставленномъ пододходномъ налогѣ совершенно отъ него освобождаемы, въ нашемъ законѣ именно къ нему, главнымъ образомъ, и привлечены (такъ называемые прикащики I-го и II-го классовъ). Такой порядокъ вещей не мирится съ понятіями о налоговой справедливости.

Кругъ личныхъ занятій, способныхъ нести промысловый налогъ весьма широкъ и заключаетъ въ себѣ массу лицъ съ очень крупными размѣрами заработковъ; между тѣмъ, они въ настоящее время свободны отъ всякихъ налоговъ, кромѣ развѣ незначительнаго квартирнаго налога, отъ котораго, однако, не свободны и плательщики личнаго промысловаго налога. Нѣтъ никакихъ основаній нынѣ при переработкѣ закона о промысловомъ налогѣ всю тяжесть увеличиваемаго промысловаго обложенія вновь возлагать все на ту-же исключительную группу лицъ, участвующихъ въ торгово-промышленной дѣятельности и вопреки всякой справедливости и равномѣрности, по прежнему оставлять всю массу занятыхъ другими профессіями въ необъяснимо привилегированномъ положеніи. При потребности государства увеличить поступленіе налога, налоговая тягость должна распространиться и на нихъ. Но такъ какъ при введеніи всякаго новаго налога, или увеличеніи стараго необходимо дѣйствовать съ крайней осторожностью, то мы полагаемъ, что въ настоящее время было-бы несвоевременно привлеченіе къ платежу налога всѣхъ лицъ, добывающихъ средства изъ личныхъ занятій, а слѣдовало-бы ограничиться лишь привлеченіемъ наиболѣе доходныхъ профессій. Кромѣ того, необходимо поставить довольно широко минимальную норму заработка, который долженъ быть совершенно свободенъ отъ обложенія, и лишь на превышеніе такой нормы долженъ падать налогъ, въ извѣстной возрастающей прогрессіи. Построенному на такихъ основахъ налогу на личные промысловыя занятія должно быть отведено въ общей системѣ нашихъ налоговъ совершенно самостоятельное мѣсто, не сливая его съ обложеніемъ торгово-промышленныхъ предпріятій. При этомъ намъ казалось бы несвоевременнымъ привлекать нынѣ-же къ личному промысловому налогу лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, а равно занятыхъ физическимъ трудомъ (рабочихъ и домашнюю прислугу); также несвоевременно было-бы облагать лицъ, посвящающихъ свою дѣятельность народному просвѣщенію и искусствамъ, а можетъ быть и служащихъ въ общественныхъ и сословныхъ учрежденіяхъ. Но, во всякомъ случаѣ, такія профессіи, какъ адвокаты, инженеры, архитекторы, врачи, управляющіе имѣніями и домами и т. п., не имѣютъ, по нашему мнѣнію, никакихъ основаній пользоваться, въ отношеніи налоговъ, нынѣшнимъ своимъ привилегированнымъ положеніемъ.

II.

Въ ст. 6 проекта Положенія о Государственномъ промысловомъ налогѣ указаны промышленныя и торговыя предпріятія, которыя проектомъ предполагаются къ освобожденію отъ платежа промысловаго налога. Къ числу таковыхъ относятся предпріятія казенныя, содержащія Кабинетомъ Его Императорскаго Величества, вѣдомствомъ учрежденій Императрицы Маріи, духовнымъ вѣдомствомъ, земскими, городскими и сословными учрежденіями, сельскохозяйственными обществами и товариществами, попечительствами, комитетами и обществами народной трезвости, экономическими офицерскими и потребительными обществами. Освобожденіе перечисленныхъ предпріятій предполагается исключительно по единичному вышнему признаку, — по принадлежности ихъ казнѣ и поименованнымъ учрежденіямъ и обществамъ.

Представители торговли и промышленности позволяютъ себѣ представить по этому предмету нижеслѣдующія соображенія.

Всякій переходъ торговаго или промышленнаго предпріятія изъ частной предпріимчивости къ учрежденіямъ и обществамъ, которымъ предоставляется льгота по платежу налоговъ, несомнѣнно, не остается безъ вліянія на общую сумму поступленія въ казну налоговъ съ торговли и промышленности, уменьшая таковую на всю ту долю, которую платили-бы эти предпріятія.

Всякое развитіе дѣятельности льготенныхъ предпріятій въ ущербъ дѣятельности предпріятій, платящихъ налогъ, должно-бы сокращать поступленіе промысловаго налога въ казну даже при общемъ увеличеніи торговопромышленной дѣятельности въ странѣ.

Уплачиваемые торгово-промышленными предпріятіями налоги въ извѣстной степени извлекаются этими послѣдними съ потребителей. Чѣмъ болѣе, поэтому, будетъ льготенныхъ предпріятій, тѣмъ большая группа потребителей, по совершенно случайнымъ и по совершенно неоснованнымъ поводамъ будетъ при пріобрѣтеніи нѣкоторыхъ предметовъ отъ льготенныхъ предпріятій освобождаться отъ уплаты той части стоимости этихъ предметовъ, которая идетъ на покрытие налога.

Поэтому, количество льготенныхъ предпріятій находится въ прямомъ соотношеніи съ той суммою промысловаго налога, какую Правительство черезъ посредство торговли и промышленности можетъ получить съ населенія.

Между тѣмъ Правительствомъ при больномъ количествѣ у насъ льготенныхъ предпріятій непрестанно слѣдитъ и требуетъ, чтобы поступленіе промысловаго налога постоянно возрастало, и періодически поднимаетъ обложеніе.

При переходахъ предпріятій къ льготеннымъ владѣльцамъ или при развитіи дѣятельности ихъ въ ущербъ предпріятій частныхъ

тяжесть обложенія послѣднихъ увеличивается несоразмѣрно, а въ рядѣ случаевъ и вопреки всякой справедливости. Наиболѣе рельефно послѣднее выясняется при разсмотрѣніи случаевъ съ предпріятіями, подлежащими раскладочному сбору. При существующей, сохраняемой и проектѣ, системы взиманія этого сбора, по которой на каждый округъ назначается для распредѣленія между плательщиками известная сумма налога, въ формѣ раскладочнаго сбора, всякій переходъ промышленнаго или торговаго предпріятія отъ частной предпріимчивости въ разрядъ освобождаемыхъ отъ налога, — къ казнѣ, земству или другому льготоченному учрежденію, или закрытіе частнаго предпріятія отъ непосильной конкуренціи съ льготоченнымъ переноситъ платежъ налога съ льготоченнаго или закрытаго предпріятія на всѣхъ остальныхъ плательщиковъ округа. Крупный примѣръ такого переноса налога на другихъ плательщиковъ имѣлъ мѣсто при переходѣ въ казну, въ силу введенія винной монополіи, всей торговли въ Имперіи виномъ. Не смотря, однако, на выбитіе такого крупнаго плательщика, общая сумма раскладочнаго сбора съ тѣхъ поръ не только не уменьшилась, а продолжала возрастать, а нынѣ предполагается къ дальнѣйшему увеличенію.

Кромѣ вліянія на общее поступленіе въ казну налога и несправедливости по переобложенію, предоставленіе льготъ предпріятіямъ только въ зависимости отъ того, кому они принадлежатъ, вноситъ еще крайнее неравенство въ условія дѣятельности и производительности между частными и ильготоченными предпріятіями, доходящее нерѣдко до того, что частныя предпріятія ставятся въ необходимость, вслѣдствіе непосильной конкуренціи, прекращать свое существованіе тамъ, гдѣ возникаютъ и дѣйствуютъ льготоченныя.

По обсужденіи вопроса о конкуренціи и неравенствѣ условій дѣятельности между предпріятіями частно-владѣльческими и ильготоченными, нельзя не обратить вниманіе на слѣдующее. Всѣ казенныя предпріятія, вслѣдствіе, между прочимъ, освобожденія отъ платежа промысловаго налога (помимо другихъ особенностей ихъ учетовъ, о чемъ говорить несвоевременно), выводятъ самостоятельность изготовляемыхъ ими предметовъ и издѣлій далеко не въ соотвѣтствіи съ дѣйствительной ея величиной, и всегда ниже таковой. Результатомъ такого неправильнаго исчисленія самостоятельности является невозможность для частной предпріимчивости конкурировать при поставкахъ въ казну тѣхъ предметовъ, какіе вырабатываются самой казною; а между тѣмъ усиленіе казенной выработки и потребленія предметовъ, невѣрно учтенныхъ, въ дѣйствительности убыточныхъ, наноситъ ущербъ казнѣ, невидимый только потому, что онъ покрывается изъ общегосударственныхъ средствъ. Еще большій вредъ частной промышленной дѣятельности наносится казенными предпріятіями, когда таковыя обращаютъ свои издѣлія на рынокъ и кон-

куррируютъ здѣсь съ частною промышленностью: вслѣдствіе неправильно учтенной самостоятельности казенныя предпріятія продаютъ свои издѣлія по цѣнамъ, невысказаннымъ для частныхъ предпріятій, и тѣмъ приводятъ послѣднихъ къ невозможности существованія.

Если-бы казенныя предпріятія были лишены трактуемой льготы, то обложеніе ихъ налогомъ, конечно, только отчасти устранило-бы указанныя ненормальности, но тѣмъ не менѣе нѣсколько приблизило-бы самостоятельность ихъ издѣлій къ дѣйствительной, что способствовало бы правильному сужденію о дѣйствительной выгодности и полезности многихъ казенныхъ предпріятій для государства.

Обложеніе казенныхъ предпріятій промысловымъ налогомъ, поступающимъ въ казну-же, не требуя никакихъ расходовъ со стороны казны и вызывая лишь измѣненіе смѣтныхъ назначеній по этимъ предпріятіямъ, было-бы совершенно аналогично примѣняемому уже обложенію таможенными пошлинами предметовъ выписываемыхъ изъ за-границы хотя-бы для надобностей правительственныхъ учреждений.

Предоставленіе льготъ по торговлѣ и промышленности разными предметами земствамъ, городамъ и другимъ польгоченнымъ учрежденіямъ наноситъ уже въ настоящее время не малый вредъ частной торговой и промышленной предпримчивости. Опредѣляя, подобно, казеннымъ учрежденіямъ, неправильно самостоятельность предметовъ своей торговли, ибо многіе расходы относятся не на предметы торга или выработки, а земствами и городами на бюджеты, благотворительными обществами на счетъ благотворительныхъ взносовъ пожертвователей, тюремными на счетъ суммъ по содержанію тюремъ и т. д., польгоченныя учрежденія предлагаютъ на рынкѣ свои предметы по цѣнамъ ниже дѣйствительной ихъ стоимости и тѣмъ угнетающе дѣйствуютъ на всю частную предпримчивость. Земская торговая дѣятельность принимаетъ за послѣднее время весьма крупныя размѣры и захватываетъ все болѣе болѣе перечень предметовъ; помимо торговли земледѣльческими машинами, сѣменами, удобреніями, многими земствами открыты склады для торговли лѣсомъ, желѣзомъ; подъ предлогомъ поощренія и развитія молочнаго хозяйства и маслодѣлія имѣются земскіе склады, торгующіе всѣми предметами обихода домашняго хозяйства, напр., ведрами, половыми щетками, полотенцами и т. д., причемъ, конечно, нельзя услѣдить, для какой дѣйствительной надобности пріобрѣтаются въ земскихъ лавкахъ эти предметы. Поощреніе развитія торговли земствъ, при нѣкоторомъ болѣе умѣломъ отношеніи съ ихъ стороны къ дѣлу, несомнѣнно, можетъ повести къ монополизациі торговли въ рукахъ земствъ всѣми тѣми предметами, торговля которыми имъ будетъ разрѣшена; такая монополизациія едва-ли можетъ быть признана полезной и въ общихъ интересахъ страны

Представители торговли и промышленности не видятъ также основанія къ освобожденію отъ налога такихъ принадлежащихъ городамъ

предпріятій, которыя имѣютъ чисто промышленный характеръ, какъ, напр., предпріятія водопроводныя, перевозочныя (электрическія и конно-жельзныя дороги) и т. п., эксплуатація которыхъ даетъ коммерческую прибыль.

Если такими предпріятіями земствъ и городовъ удовлетворяются нужды всего населенія, то по всей справедливости промысловый налогъ, наравнѣ съ прочими расходами, долженъ падать на всѣхъ городскихъ и земскихъ плательщиковъ, а не переноситься на одну только часть населенія — торгово-промышленный классъ.

На основаніи вышеизложеннаго, представители торговли и промышленности полагаютъ, что льготы по платежу промысловаго налога должны быть предоставляемы не въ зависимости отъ того, кому принадлежитъ и къмъ эксплуатируется предпріятіе, а исключительно съ той точки зрѣнія, насколько желательно и полезно для страны поощреніе развитія въ ней тѣхъ или иныхъ устройствъ, или того или иного рода дѣятельности. Если съ этой точки зрѣнія признано будетъ полезнымъ поощреніе, на примѣръ, и развитіе дѣятельности по устройству и эксплуатаціи водопроводовъ въ городахъ или расширеніе въ странѣ сѣти библіотекъ для чтенія, лечебныхъ заведеній и т. п., то слѣдуетъ освобожденіе отъ обложенія распространять на всѣ такія предпріятія, независимо отъ ихъ предпринимателей, такъ какъ для государства первенствующее значеніе имѣютъ не тѣ побужденія, которыя предпринимателями руководятъ (будетъ-ли это коммерческая прибыль или общая польза), а тѣ цѣли, для достиженія конхъ государствомъ оказываются льготы.

Всѣ-же прочія предпріятія, которыя выпускаютъ свои пздѣлія на рынокъ, или отдаютъ свои услуги за плату, ради правильности и уравнительности обложенія, подлежатъ, независимо отъ того, кому принадлежатъ и къмъ эксплуатируются, обложенію налогомъ на общемъ основаніи.

Въ своихъ сужденіяхъ представители промышленности и торговли не касались и не имѣли въ виду такихъ государственныхъ установленій, стоящихъ совершенно особю, какъ Государственный, Крестьянскій и Дворянскій банки, почта, телеграфъ, таможи, винная монополія, дѣятельность которыхъ, конечно, обложенію промысловымъ налогомъ не подлежатъ.

Изъ перечисленныхъ-же въ ст. 6 предпріятій представители промышленности и торговли предполагаютъ освободить отъ налога, въ видахъ дальнѣйшаго поощренія развитія ихъ дѣятельности:

- 1) общеобразовательные музеи;
- 2) картинныя галлерей, выставки;
- 3) библіотеки для чтенія и читальни;
- 4) гигиеническія и лечебныя заведенія;
- 5) источники минеральныхъ водъ;

6) издательство авторами своихъ произведеній, учеными, сельскохозяйственными, техническими и т. п. обществами и учебными установленіями книгъ, относящихся до предметовъ ихъ дѣятельности;

7) общественныя дезинфекціонныя камеры и лабораторіи для изслѣдованія пищевыхъ продуктовъ;

8) чайныя и столовыя, содержимыя кѣмъ-бы то ни было съ благотворительною цѣлью;

9) открываемые а) сельскохозяйственными обществами и товариществами склады для продажи своимъ членамъ сѣмянъ, удобреній, земледѣльческихъ машинъ и орудій, а также производимыя ими обществами и товариществами продажа и поставка произведеній собственного и аренднаго сельскаго хозяйства или собственного лѣсного хозяйства ихъ членовъ; б) союзами кустарей склады для продажи своимъ членамъ орудій и матеріаловъ производства, а также продажа и поставка этими союзами издѣлій собственного производства членовъ союзовъ;

10) содержаніе лошадей для отбыванія подводной повинности, хотя-бы и съ отдачей въ аренду;

11) содержимыя при воинскихъ частяхъ, въ правительственныхъ общественныхъ и сословныхъ учрежденіяхъ и при учебныхъ заведеніяхъ столовыя, чайныя, буфеты, если хозяйство ихъ ведется безъ отдачи въ аренду и безъ продажи постороннимъ лицамъ, и офицерскія экономическія общества, при условіи продажи товаровъ исключительно своимъ членамъ;

12) учрежденіи мелкаго кредита (Отд. II Пол. объ учрежден. мелкаго кредита) при всякомъ основномъ капиталѣ. Общественные городскіе ломбарды и кассы для выдачи ссудъ подъ ручные заклады, если сумма основнаго капитала названныхъ ломбардовъ и кассъ не превышаетъ 10,000 рублей. Потребительныя общества, если сумма паеваго капитала ихъ не превышаетъ 10,000 рублей, а годовою оборотъ - 50,000 руб., при условіи продажи товаровъ обществами исключительно своимъ членамъ;

13) всякаго рода вспомогательныя, пенсіонныя, эмиритальныя, похоронныя и тому подобныя кассы, основанныя на началахъ взаимопомощи, въ томъ числѣ и ссудо-сберегательныя, не относящіяся къ учрежденіямъ мелкаго кредита (п. 10);

14) всякаго рода трудовыя товарищества или артели, если складочный капиталъ каждой изъ нихъ не превышаетъ десяти тысячъ рублей и число ихъ наемныхъ работниковъ не превышаетъ четырехъ;

15) учебныя мастерскія, учреждаемыя или содержимыя при содѣйствіи правительственныхъ, земскихъ, городскихъ, сословныхъ и благотворительныхъ учреждений, а также всякаго рода учебныя заведенія;

16) книжныя торговли, содержимыя въ столицѣ и мѣстностей 1-го класса;

17) устраиваемые исключительно съ благотворительною цѣлью выставки, базары, спектакли, концерты, лотереи и гулянья и буфеты при нихъ ;

18) фруктово- и виноградно-водочные огневые заводы, перекури- вающіе произведенія собственныхъ или арендуемыхъ ихъ владѣль- цами садовъ ;

19) сельскохозяйственное винокурение (Уст. Акц. Сбор., издад. 1901 г., ст. 312);

20) добыча серебра ;

21) занятіе лоцманскимъ промысломъ единолично или въ това- риществѣ съ другими лоцманами ;

22) продажа повсемѣстно, не исключая городскихъ поселеній ; а) товаровъ, поименованныхъ въ приложенной къ проекту росписи — въ разность, а также со всякаго рода передвижныхъ и переносныхъ помѣщеній, если только продажа изъ нихъ не производится постоянно на одномъ и томъ-же мѣстѣ, и б) товаровъ, перечисленныхъ въ п. п. 1, 2, 3 и 10 означенной росписи — въ развозъ ;

23) содержаніе всякихъ ночлежныхъ домовъ, а также мебелиро- ванныхъ комнатъ, хотя-бы и со столомъ, если отъ одного хозяина отдается не болѣе шести комнатъ ;

24) закупка, какъ внутри Имперіи, такъ и заграницей, товаровъ для собственныхъ торговыхъ заведеній, матеріаловъ производства для собственныхъ промышленныхъ заведеній, товаровъ и припасовъ для подрядовъ и поставокъ, а также для снабженія и продовольствія рабочихъ собственныхъ промышленныхъ заведеній ;

25) складочныя помѣщенія, содержимыя промышленными пред- пріятіями исключительно для храненія ихъ запасныхъ машинъ и орудій, матеріаловъ производства и топлива, выработанныхъ сими предпріятіями издѣлій, а также съѣстныхъ припасовъ и необходимой одежды для рабочихъ, если отпускъ товаровъ рабочимъ, за деньги или въ счетъ заработной платы, не имѣетъ коммерческаго характера ;

26) каждое промышленное заведеніе имѣетъ право на бесплатное содержаніе одного заведенія для продажи своихъ издѣлій, гдѣ-бы таковое не находилось.

27) продажа издѣлій собственного производства на биржахъ ;

28) содержаніе на вѣшнихъ моряхъ, на Каспійскомъ морѣ и повсемѣстно на внутреннихъ водахъ непаровыхъ судовъ, а на внут- реннихъ водахъ въ предѣлахъ Туркестанскаго края судовъ всякаго рода ; содержаніе пристаней и судоходныхъ конторъ, не болѣе одной въ каждомъ поселеніи, при которомъ находится пристань.

29) складочныя помѣщенія, содержимыя желѣзнодорожными, парходными и всякаго рода перевозочными предпріятіями, а также склады, содержимыя при означенныхъ предпріятіяхъ частными лицами для временнаго храненія перевозимыхъ грузовъ ;

30) складка товаровъ въ помѣщеніяхъ, состоящихъ въ вѣдѣніи таможенныхъ учреждений;

21) торговли и другіе промыслы, производимые Донскими и Уральскими казаками, въ предѣлахъ ихъ войсковыхъ земель, а Амурскими и Уссурийскими казаками — въ Амурской и Приморской областяхъ;

32) принадлежащія оставшимся по смерти священно- и церковно-служителей вдовамъ и незамужнимъ дочерямъ ихъ, а равно отставнымъ нижнимъ чинамъ, поступившимъ на службу до окончанія десятой народной ревизіи (т. е. до 3 Октября 1858 г.) ихъ женамъ, вдовамъ и незамужнимъ дочерямъ по одному предпріятію на семью: а) торговья предпріятія третьяго и четвертаго разрядовъ, кромѣ заведеній трактирнаго промысла и заведеній для продажи питей, и б) промышленныя заведенія безъ механическихъ двигателей и съ числомъ работниковъ не свыше пятнадцати.

Примѣчаніе. Установленною въ семъ пунктѣ льготою не пользуются: 1) дочери священно- и церковно-служителей, если матери ихъ содержатъ въ мѣстѣ ихъ общаго жительства торговое и промышленное заведеніе, не подлежащее государственному промысловому налогу, и 2) жены и дочери нижнихъ чпновъ, если при томъ же условіи такое заведеніе содержатъ мужья и родители ихъ.

Примѣчаніе. По пунктамъ, переданнымъ въ особую комиссію по сельскохозяйственнымъ промысламъ (п. п. 19, 20, 21, 22, 23, 27, 32 и 33), и по п. 31 му, переданному въ ярмарочную комиссію, Представители торговли и промышленности своихъ заключеній не представляютъ.

III.

При обсужденія вопроса объ организаціи учреждений по государственному промысловому налогу представители торговли и промышленности прежде всего остановили свое вниманіе на томъ, что новый проектъ суживаетъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже совсѣмъ устраняетъ участіе представителей торговли и промышленности въ означенныхъ учрежденіяхъ, по сравненію съ существующимъ закономъ. Между тѣмъ, такое участіе выборныхъ лицъ, непосредственно, по личному опыту, знакомыхъ съ положеніемъ торговопромышленныхъ дѣлъ и способствующихъ болѣе полному проведенію справедливаго и равномернаго обложенія, представляется желательнымъ не только сохранить, но даже усилить, преобразовавъ его въ нѣкоторыхъ частяхъ въ видахъ достиженія болѣе успѣшныхъ результатовъ. Исходя изъ этого основного положенія, мы просимъ прежде всего о сохраненіи въ особомъ по промысловому налогу присутствіи за представителями торговли и промышленности тѣхъ правъ, которыя при-

надлежать имъ по дѣйствующему закону, то есть права участвовать не только въ распредѣленіи разъ въ три года суммы раскладочнаго сбора, но и въ разсмотрѣніи всѣхъ вообще вопросовъ, подлежащихъ вѣдѣнію этого Присутствія. При этомъ, мы ходатайствуемъ о томъ, чтобы всѣ общія распоряженія по примѣненію Положенія о Государственномъ промысловомъ налогѣ, въ особенности-же инструкція для чиновъ финансоваго вѣдомства, были предварительно разсматриваемы, при участіи представителей отъ торговли и промышленности, въ этомъ Присутствіи. Тѣ соображенія, по коимъ предполагается измѣнить нынѣ дѣйствующій порядокъ, а именно нѣкоторая громоздкость этого учрежденія и медлительность дѣйствій, при необходимости созывать для каждаго засѣданія многочисленныхъ членовъ, проживающихъ въ разныхъ мѣстахъ Имперіи, могли-бы, кажется, быть устранены тѣмъ, что за представителями торговли и промышленности оставлено было-бы факультативное право участія въ засѣданіяхъ, о коихъ они, конечно, заблаговременно увѣдомляются; неявка-же ихъ въ засѣданія не должна останавливать хода дѣлъ и ихъ рѣшенія.

Мы не сомнѣваемся, что представители торговли и промышленности настолько дорожатъ предоставленнымъ имъ правомъ участія въ разсмотрѣніи и рѣшеніи дѣлъ по промысловому обложенію, что по мѣрѣ силъ и возможности будутъ неуклонно имъ пользоваться; лишеніе-же этого драгоцѣннаго права мы считаемъ несоотвѣтствующимъ достоинству торгово-промышленнаго класса и тому положенію, которое принадлежитъ ему въ общемъ строѣ русской государственной жизни.

Переходя засимъ, къ слѣдующему учрежденію по промысловому налогу — Губернскому по промысловому налогу Присутствію, мы находимъ, что передача по новому проекту предсѣдательствованія въ означенномъ Присутствіи Управляющему Казенной Палатой, взамѣнъ Губернатора, не можетъ содѣйствовать болѣе правильному разрѣшенію тѣхъ дѣлъ и вопросовъ, которые вѣдѣнію этого Присутствія подлежатъ. Въ виду того, что Присутствіе это предназначено закономъ служить апелляціонной инстанціей для разсмотрѣнія жалобъ плательщиковъ на дѣйствія Казенной Палаты, невозможно допустить, чтобы то самое лицо, которое первенствуетъ въ первой инстанціи, занимало то-же первенствующее положеніе въ инстанціи, призванной провѣрять и, въ случаѣ необходимости, перевѣрять рѣшенія первой. Нисколько не сомнѣваясь въ полномъ безпристрастіи г. г. Управляющихъ Казенными Палатами и искреннемъ ихъ стремленіи не обижать плательщиковъ, мы считаемъ психологически неестественнымъ, чтобы лицо, высказавшее уже однажды съ полнымъ убѣжденіемъ свой взглядъ по данному вопросу, могло затѣмъ вполне отрѣшиться отъ него въ высшей инстанціи, при наличности тѣхъ-же условій и данныхъ. По тѣмъ-же соображеніямъ и докладчикомъ въ Губернскомъ Присутствіи

должно быть лицо, совершенно независимое отъ Казенной Палаты, но никакъ не начальникъ того отдѣленія Казенной Палаты, въ коемъ производится дѣла по Государственному промысловому налогу (ст. 16 проекта).

Въ интересахъ справедливости и съ той цѣлью, чтобы близко знакомы представителямъ торговли и промышленности жизненныя ея условія могли получить должное удовлетвореніе, представляется необходимымъ уравнивать силы представителей отъ плательщиковъ и отъ правительственныхъ вѣдомствъ, то есть уравнивать число тѣхъ и другихъ членовъ въ Присутствіи. причемъ членамъ отъ плательщиковъ должно принадлежать право рѣшающаго голоса по всемъ вопросамъ, безъ того исключенія, какое проектировано ст. 15-ой.

Само собою разумѣется, что, согласно общему порядку, принимаемому въ подобныхъ случаяхъ, жалобщику, или его повѣренному, должно быть закономъ предоставлено право давать въ Губернскомъ Присутствіи объясненіе при разсмотрѣніи его дѣла.

Согласно предположеніямъ проекта, дѣла по повѣркѣ отчетовъ передаются изъ вѣдѣнія Общаго Присутствія Казенной Палаты, съ участіемъ представителей отъ плательщиковъ, въ вѣдѣніе одной Казенной Палаты. Между тѣмъ, необходимость участія этихъ представителей въ разсмотрѣніи и повѣркѣ отчетовъ безспорно вытекаетъ изъ самой сложности акціонернаго дѣла, изъ близкаго знакомства представителей подотчетныхъ предпріятій съ условіями ихъ веденія, особенностями ихъ счетоводства и разнообразіемъ ихъ жизненной обстановки, которая никогда не останавливается на одной точкѣ, а вѣчно мѣняется, развивается и усложняется. Одна группировка голыхъ цифръ недостаточна для правильнаго сужденія о положеніи и ходѣ дѣлъ подотчетнаго предпріятія; только лица, черпающія знанія изъ собственной практики, умѣютъ читать, освѣщать эти цифры, согласно съ дѣйствительностью, и разбираться въ нихъ. Посему, по нашему глубокому убѣжденію повѣрка отчетовъ подотчетныхъ предпріятій должна быть предоставлена только Общимъ Присутствіямъ Казенныхъ Палатъ, съ участіемъ (въ равномъ числѣ) выборныхъ представителей отъ подотчетныхъ предпріятій, какъ нынѣ существуетъ.

Обращаясь, засимъ, къ практикуемой нынѣ системѣ выборовъ представителей отъ плательщиковъ въ разныя учрежденія по промысловому налогу (раскладочныя присутствія, Общія Присутствія Казенныхъ Палатъ и Губернскія по промысловому налогу Присутствія), мы полагаемъ, что она въ интересахъ дѣла должна быть кореннымъ образомъ преобразована.

Истинными представителями торговли и промышленности изъ числа выбираемыхъ по дѣйствующему закону можно признавать лишь тѣхъ, которые избираются биржевыми и купеческими обществами и совѣщательными по торговлѣ и промышленности учрежденіями: вы-

боръ-же думъ и земскихъ собраній, т. е. учреждений, чуждыхъ торгово-промышленной жизни и ея интересамъ, только случайно можетъ пасть на такихъ лицъ, которыя обладаютъ въ полной мѣрѣ знакомствомъ съ торгово-промышленной жизнью и проникнуты желаніемъ служить ея нуждамъ, не рассматривая своей дѣятельности въ учрежденіяхъ по промысловому налогу, какъ обременительную повинность. Практика показала, что именно эти лица и вызвали раздающіеся упреки въ небрежномъ отношеніи выборныхъ отъ плательщиковъ къ своимъ обязанностямъ.

Въ виду сего и необходимо организовать систему выборовъ такимъ образомъ, чтобы представители отъ плательщиковъ избирались непосредственно самими плательщиками, созываемыми для сего въ особыя „собранія плательщиковъ“.

Для тѣхъ городовъ, гдѣ имѣются биржевыя общества, измѣненіе нынѣ дѣйствующаго порядка должно состоять лишь въ томъ, что имъ предоставляется выборъ всего числа представителей, которое нынѣ распределяется между ними, и думами, и земскими собраніями. Для тѣхъ-же мѣстъ, гдѣ нѣтъ биржевой организаціи, выборы въ раскладочныя присутствія, Общія Присутствія Казенныхъ Палатъ, Губернскія по промысловому налогу Присутствія должны производиться слѣдующимъ образомъ: 1) для выбора представителей въ раскладочное присутствіе въ городахъ городскимъ головой, а внѣ городовъ предсѣдателемъ земской управы созываются въ надлежащее время собранія плательщиковъ по спискамъ ихъ, составленнымъ податными инспекторами; 2) для выбора представителей въ Общее Присутствіе Казенной Палаты городскимъ головой губернскаго города созываются тѣмъ-же порядкомъ плательщики однихъ подотчетныхъ предпріятій, ибо по проекту Общія Присутствія утрачиваютъ значеніе второй инстанціи для неотчетныхъ предпріятій, съ чѣмъ представители торговли и промышленности вполне соглашаются. То-же собраніе плательщиковъ подотчетныхъ предпріятій изберетъ надлежащее число членовъ въ Губернское по промысловому налогу Присутствіе; 3) что касается членовъ отъ неотчетныхъ предпріятій въ Губернскомъ по промысловому налогу Присутствіи, то таковыя должны избираться собраніемъ плательщиковъ неотчетныхъ предпріятій губернскаго города, съ тѣмъ, однако, что если какіе-нибудь города въ предѣлахъ данной губерніи имѣютъ биржевое устройство или совѣщательныя учрежденія по торговлѣ и промышленности, то въ означенное Присутствіе входятъ представители отъ каждаго Биржевого Комитета и этихъ учреждений. Въ губерніяхъ-же, въ коихъ не введено земское и городское положеніе, выборы представителей отъ плательщиковъ производятся при учрежденіяхъ, замѣняющихъ земскую управу и городскую думу, по ближайшимъ указаніямъ мѣстной администраціи.

Таковы основныя положенія организаціи учрежденій по Государственному промысловому налогу, которыя по нашему глубокому убѣжденію однѣ только могутъ привести къ тѣмъ результатамъ, къ которымъ должна стремиться всякая правильная налоговая система: обложеніе дѣйствительнаго дохода, уравнительность и сознательное отношеніе къ налогу самихъ плательщиковъ, благодаря которому въ населеніе внѣдряется понятіе о нравственной обязательности матеріальныхъ жертвъ на пользу всего государства.

70. О гербовомъ сборѣ.

При отношеніи своемъ отъ 20 Мая 1904 г. за № 599 Биржевой Комитетъ представилъ въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ поступившее къ нему представленіе мѣстныхъ судовладельцевъ-корреспондентовъ по судоходству по поводу сдѣланнаго циркуляромъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ отъ 13 Апрѣля 1904 г. за № 10,300 распоряженія относительно оплаты судовыхъ документовъ гербовымъ сборомъ, при чемъ Биржевой Комитетъ выразилъ надежду, что Отдѣлъ не откажетъ въ заступничествѣ и интересовъ судоходства въ виду принципиальнаго значенія даннаго вопроса. Означенное представленіе гласитъ:

„Циркулярнымъ распоряженіемъ отъ 13 Апрѣля 1904 г. за № 10,300 Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ предписалъ тамошнямъ требовать при приѣмѣ показаній шкиперовъ оплаты гербовыми марками 60 коп. достоинства по числу писанныхъ листовъ какъ упомянутыхъ показаній, такъ и предъявляемыхъ при оныхъ шкиперами на основаніи §§ 7 и 8 правилъ 8 іюня 1903 г. прочихъ документовъ, какъ то: 1) описи корабельной провизіи, 2) пассажирскаго списка, 3) списка экипажа (мустеръ-роль), 4) описи вещей, принадлежащихъ шкиперу и экипажу судна, 5) санитарнаго свидѣтельства и, наконецъ 6) описи груза. Мѣра эта мотивировалась тѣмъ, что всѣ перечисленные документы являются лишь дополненіемъ и расширеніемъ письменнаго показанія шкипера, составляя посему съ нимъ одно цѣльное.

При всеобщемъ огромномъ ростѣ на міровомъ рынкѣ предложенія грузовыхъ помѣщеній, затраченный на послѣднія капиталъ въ настоящее время уже не приноситъ отвѣчающихъ затратъ выгодъ, и какого либо улучшенія въ этомъ едва ли возможно предусмотрѣть. При подобныхъ же условіяхъ требованіе объ оплатѣ всѣхъ вышеприведенныхъ документовъ гербовымъ сборомъ въ размѣрѣ 60 коп. съ листа является для мореходства крайне чувствительнымъ увеличеніемъ портовыхъ сборовъ.

Для выясненія того, сколько нынѣ уплачивается гербовыхъ пошлинъ судномъ, нагруженнымъ товаромъ, приводимъ слѣдующій примѣръ:

Вышедшій изъ Штетина 3 мая с. г. лишь съ половиною груза пароходъ „Ostsee“ уплатилъ за показаніе шкипера и приложенные къ нему документы гербовый сборъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

1) за 1 листъ показанія шкипера	—	руб. 60	коп.
2) за 1 листъ описи судовой провизіи	—	„ 60	„
3) за 4 листа списка экипажа (мустерь-роль)	2	„ 40	„
4) за 2 листа пассажирскаго списка	1	„ 20	„
5) за 1 листъ описи вещей, принадлежащихъ шкиперу и экипажу судна	—	„ 60	„
6) за 12 листовъ описи груза	7	„ 20	„
7) за 109 коносаментовъ по 10 коп. за каждый	10	„ 90	„
8) за 10 листовъ манифеста, по 10 коп. съ листа	1	„ —	„
		<u>Итого</u>	<u>24 руб. 50 коп.</u>

По прежнему закону за сіе же уплачивалось:

1) за показаніе шкипера	—	руб. 60	коп.
2) за 109 коносаментовъ по 10 коп. за каждый	10	„ 90	„
		<u>Итого</u>	<u>11 руб. 50 коп.</u>

Помянутый пароходъ содержитъ уже цѣлый рядъ лѣтъ въ навигаціонный періодъ правильные рейсы между Ригю и Штетиньомъ, совершая до 18 поѣздокъ въ годъ. Пользовавшись, въ качествѣ судна постоянного сообщенія, льготою взноса судовыхъ сборовъ лишь одинъ разъ за навигаціонный періодъ, при первомъ своемъ входѣ въ портъ и выходѣ изъ онаго, помянутый пароходъ уплачивалъ одновременно лишь 99 руб. 60 коп. приведенныхъ сборовъ. Допуская, что названный пароходъ въ теченіе навигаціи прибывалъ бы въ Ригу постоянно съ одинаковымъ грузомъ и приблизительно одинаковымъ числомъ коносаментовъ, ему пришлось бы уплатить за 18 рейсовъ, по 24 руб. 50 коп. за каждый (какъ то подробно исчисленно выше) всего 441 руб. однѣхъ гербовыхъ пошлинъ, при одновременномъ взносѣ судовыхъ сборовъ въ размѣрѣ 99 руб. 60 коп. за навигаціонный періодъ.

Штетинскіе пароходы постоянного сообщенія уже неоднократно представляли до 300 коносаментовъ. Опись груза заняла бы при подобномъ грузѣ отъ 24 до 26 листовъ, за которые, считая по 60 коп. за листъ пришлось бы уплатить отъ 14 руб. 40 коп. до 15 руб. 60 коп. гербовыхъ пошлинъ.

Этотъ примѣръ уже самъ по себѣ ясно доказываетъ, насколько дорого обходятся портовые сборы судамъ, постоянно посѣщающимъ русскія гавани. При изданіи 8 Іюня 1901 г. закона о пошлинахъ, уплачиваемыхъ судами, входящими въ портъ и выходящими изъ онаго, исходнымъ пунктомъ законодателя служило

желаніе не только равномѣрнаго установленія судовыхъ сборовъ для всѣхъ русскихъ портовъ, но и пониженія ихъ размѣровъ вообще, такъ какъ собранными свѣдѣніями выяснилось, что въ различныхъ русскихъ портахъ взимались слишкомъ высокіе сборы, подававшіе поводъ къ жалобамъ со стороны судовладѣльцевъ.

Уменьшенные затѣмъ въ дѣйствительности съ 1902 г. портовые сборы, нынѣ не только достигаютъ прежнихъ своихъ размѣровъ, но даже значительно превышаютъ послѣдніе, благодаря оплатѣ гербовыми марками представляемыхъ при показаніяхъ шкиперовъ такъ подаваемыхъ дополнительныхъ документовъ.

По § 7 закона 8 Іюля 1903 г. шкиперъ обязуется представить являющемуся на судно таможенному чиновнику кромѣ письменнаго своего показанія еще 1) опись судовой провизіи, 2) опись вещей, принадлежащихъ шкиперу и экипажу судна и 3) судовую роль (списокъ лицъ, принадлежащихъ къ экипажу судна), изъ которыхъ нынѣ каждый документъ отдѣльно оплачивается гербовыми марками 60 коп. достоинства. Не было бы ли возможнымъ соединить воедино всѣ эти четыре документа и писать ихъ, какъ то дѣлалось до изданія правилъ 8 Іюля 1903 г. на одномъ листѣ показанія шкипера, чѣмъ были бы сбережены 3 гербовыя марки по 60 коп.

Показаніе шкипера содержало въ себѣ въ прежнее время на одномъ листѣ всѣ требующіяся отъ шкипера по новому закону данныя и въ прежнемъ своемъ видѣ никогда не подавало повода къ жалобамъ.

Судовая роль (списокъ лицъ, принадлежащихъ къ экипажу судна) представляетъ собою договоръ между шкиперомъ и нанятыми имъ на одинъ рейсъ или на опредѣленное время корабельными служителями. На основаніи требованія закона эта судовая роль оплачивается для русскихъ судовъ опредѣленнымъ актовымъ сборомъ, но, не смотря на послѣдовавшую уже оплату его, помянутый документъ облагается таможеню при каждомъ его представленіи сборомъ въ размѣрѣ 60 коп., уплачиваемыхъ наклеиваемыми на немъ гербовыми марками. Судовая роль, по снабженіи ея гербовыми марками, немедленно возвращается шкиперу, который затѣмъ можетъ представить его консулу, нотаріусу или ватершауту для заявленія о происшедшихъ въ составѣ экипажа судна перемѣнахъ. Нынѣ спрашивается, почему собственно судовая роль должна быть представляема таможнѣ, которая повидимому не входитъ въ разсмотрѣніе сего документа и не выказываетъ къ нему какого либо интереса; кромѣ сего этотъ документъ не подвергается какому либо контролю. Не было бы ли посему достаточно, если бы шкиперъ означалъ на своемъ показаніи имена своего экипажа чѣмъ устранялась бы необходимость представленія судовой роли? Обложеніе судовой роли, зачастую писанной на многихъ листахъ (французскій

пароходъ „Loire“ уплатилъ за 10 листовъ судовой роли 6 руб. гербовыхъ пошлинъ) этимъ путемъ было бы устранено.

§ 8 правилъ 8 Юля 1903 требуетъ далѣе представленія мѣрительнаго свидѣтельства, которое, представляя собою равнымъ образомъ дополнительный къ показанію шкипера документъ, 60 копѣчною гербовою маркою, однако не оплачивается. Непонятно, почему этотъ документъ не обложенъ сборомъ. Слѣдуетъ ли это объяснить лишь тѣмъ, что названный документъ въ циркулярѣ отъ 13 Апрѣля с. г. спеціально не поименованъ?

Согласно § 30 правилъ къ таможеннымъ грузовымъ документамъ причисляются коносаменты и манифесты. Если выгрузка должна происходить на основаніи коносаментовъ, а послѣдніе однако не содержать требуемыхъ данныхъ, то шкиперъ представляетъ опись груза.

Дабы не тормозить разгрузки, шкиперъ изготовляетъ пять одинаковыхъ экземпляровъ описи груза и передаетъ ихъ таможнѣ, которая, руководствуясь этими описями, распоряжается распредѣленіемъ товаровъ по предназначеннымъ для нихъ таможеннымъ складамъ и затѣмъ уже разрѣшаетъ приступъ къ разгрузкѣ.

Эти описи груза представляютъ собою такимъ образомъ не дополнительные къ показанію шкипера документы, а лишь бумаги, предназначенныя для внутренняго дѣлопроизводства таможенныхъ учреждений и потому не должны бы подлежать гербовому сбору. Что опись груза не можетъ считаться дополнительнымъ къ показанію шкипера документомъ, явствуетъ изъ § 7 и 8 правилъ, ибо ими не требуется обязательнаго представленія описи шкиперомъ, равнымъ образомъ въ Отдѣлѣ VIII не установлено штрафовъ за непредставленіе описи груза. Взимаемые на основаніи § 47 правилъ 10—100 рублей представляютъ собою вознагражденіе, причитающееся таможнѣ за изготовленіе описи, если таковая не была представлена шкиперомъ до наступленія очереди разгрузки, а отнюдь не могутъ считаться штрафомъ. Изъ сего можно заключить, что помянутая опись груза не составляетъ дополнительный къ показанію шкипера документъ, а какъ уже сказано выше, служить лишь бумагою внутренняго дѣлопроизводства таможеннаго учрежденія и въ качествѣ таковой не подлежитъ оплатѣ гербовымъ сборомъ.

§ 7 правилъ причисляетъ равнымъ образомъ къ подлежащимъ представленію документамъ и санитарныя свидѣтельства. Но само собою разумѣется, что санитарныя свидѣтельства подлежатъ представленію лишь въ томъ случаѣ, если судно приходитъ изъ неблагополучной по заразѣ мѣстности и что шкиперъ не можетъ быть обязанъ къ представленію санитарнаго свидѣтельства, когда судно приходитъ изъ мѣстностей или портовъ вполне благополучныхъ въ санитарномъ отношеніи, какъ напр. изъ портовъ Балтійскаго и Сѣвернаго морей и т. д. Разъясненіе настоящаго дѣла было бы весьма желательно.

Если помянутые въ §§ 7 и 8 Правилъ документы уже оплачены установленнымъ гербовымъ сборомъ въ одномъ изъ русскихъ таможенныхъ учреждений и затѣмъ вновь представляются другой таможнѣ, какъ напр. если судно, приходящее въ Ригу изъ Кронштадта, представляетъ оплаченные уже тамъ гербовыми марками документы, то Рижская таможня не должна бы имѣть права требовать повой оплаты ихъ гербовыми марками 60 коп. достоинства по числу писанныхъ листовъ. На основаніи циркулярнаго предложенія Департамента Таможенныхъ Сборовъ отъ 20 апрѣля 1904 за № 11097 приведенное соображеніе намъ кажется правильнымъ, ибо въ помянутомъ предложеніи указывается, что если бы документы, перечисленные въ п. 2 § 14 устава о гербовомъ сборѣ, уже были оплачены гербовымъ сборомъ въ какомъ-либо правительственномъ учрежденіи, то они новому обложенію симъ сборомъ не подлежатъ.

Если портъ поддерживаетъ оживленное пароходное сообщеніе съ заграницею, то это считается большимъ успѣхомъ въ дѣлѣ вывозной торговли. Еще большее значеніе имѣетъ правильное пароходное сообщеніе съ многочисленными крупными иностранными портами, т. е. сообщеніе, при которомъ пароходы приходятъ и отходятъ въ заранѣе опредѣленные и опубликованные дни. Промышленность, торговый міръ и пассажирское сообщеніе извлекаютъ изъ этихъ пароходныхъ линій, совершающихъ правильные рейсы, огромныя выгоды, хотя на долю самихъ содержащихъ эти линіи пароходовъ выпадаетъ лишь скромная прибыль.

Принимая во вниманіе несомнѣнныя выгоды, приносимыя линіями постоянныхъ пароходныхъ сообщеній промышленности и торговлѣ, слѣдуетъ признать, что вполне отвѣчало бы общимъ интересамъ, если бы и Правительство со своей стороны оказало этимъ предпріятіямъ свое благосклонное содѣйствіе, путемъ хотя бы устраненія всѣхъ затрудненій, возникающихъ для мореходства изъ лишняго его обложенія и изъ таможенныхъ осложненій, дабы симъ облегчить дальнѣйшее успѣшное развитіе правильнаго мореходства.

Въ качествѣ агентовъ самыхъ значительныхъ линій правильнаго пароходнаго сообщенія между Ригю и Лондономъ, Гуллемъ, Ньюкестлемъ, Любекомъ, Штетинномъ и Стокгольмомъ, нижеподписавшіяся фирмы покорнѣйше просятъ Рижскій Биржевой Комитетъ энергично заступиться въ подлежащихъ учрежденіяхъ за интересы мѣстнаго и заморскаго судоходства и ходатайствовать съ одной стороны о пониженіи обложенія нѣкоторыхъ судовыхъ документовъ путемъ соединенія ихъ въ одно цѣлое, а съ другой о полной отмѣнѣ обложенія для другихъ.

Въ надеждѣ, что Биржевому Комитету удастся исходатайствовать въ подлежащихъ правительственныхъ учрежденіяхъ отмѣны вышеприведенныхъ распоряженій Департамента Таможенныхъ Сборовъ, ниже-

подписавшіеся позволяют себѣ указать на желательность возбудить интересъ къ настоящему дѣлу со стороны Главнаго Управленія торговаго мореплаванія и портовъ и заручиться его содѣйствіемъ.“

За симъ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія предложеніемъ отъ 16 Іюля 1904 г. за № 3011 увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что упомянутое выше циркулярное распоряженіе Департамента Таможенныхъ Сборовъ отъ 13 Апрѣля за № 10300 отмѣнено новымъ циркуляромъ того-же Департамента отъ 9 Іюля 1904 г. за № 18307.

71. Объ учрежденіи Торговыхъ Палатъ.

Отношеніемъ отъ 24 Января за № 428 Торговая Коммисія Рижскаго Городскаго Управленія просила Биржевой Комитетъ, поспѣшить отвѣтомъ на запросъ означенной Коммисіи, обращенный въ Биржевой Комитетъ въ 1903 году по вопросу объ учрежденіи въ г. Ригѣ Торговой Палаты, на каковой запросъ Биржевой Комитетъ отношеніемъ своимъ отъ 5 Февраля за № 159 увѣдомилъ Торговую Коммисію Рижскаго Городскаго Управленія, что къ разсмотрѣнію столь важнаго вопроса, какъ учрежденіе Торговой Палаты въ г. Ригѣ, Биржевой Комитетъ можетъ приступить лишь по выясненіи и опредѣленіи главныхъ началъ, на которыхъ предполагается учредить Торговую Палату въ Имперіи, именно необходимо прежде всего имѣть свѣдѣнія о составѣ, кругѣ компетенцій, способѣ выборовъ ихъ, словомъ объ организаціи и правахъ таковыхъ Палатъ.

Въ виду сего Биржевой Комитетъ просилъ Торговую Коммисію о сообщеніи ему соответствующаго матеріала, необходимаго для разсмотрѣнія возбужденнаго вопроса, чего однако до заключенія настоящаго отчета не послѣдовало.

XV. 72. Торговые обычаи Рижской Биржи.

Биржевой Комитетъ рѣшилъ подвергнуть пересмотру сборникъ торговыхъ обычаевъ Рижской биржи, одобренный 22 Іюня 1893 года общимъ собраніемъ купечества; къ пересмотру этому предполагается скоро приступить.

Особаго упоминанія заслуживаютъ слѣдующіе случаи, въ которыхъ обращались къ Биржевому Комитету за подтвержденіемъ или разъясненіемъ здѣшнихъ торговыхъ обычаевъ.

а. Общество охраны интересовъ нѣмецкихъ судовладѣльцевъ обратилось къ Биржевому Комитету съ запросомъ, въ которомъ выражено сомнѣніе, чтобы шкиперу могло быть запрещено отмѣчать въ коносаментѣ требованія простойныхъ денегъ, такъ какъ въ такомъ

случаѣ онъ лишенъ былъ бы возможности обезпечить себя на счетъ груза, при чемъ общество указывало одновременно на то, что капитаны судовъ при потерѣ во время шторма лѣснаго товара лишь тогда защищены, если ими учинено по поводу потери надлежащее заявленіе и морской протестъ (присяжное объявленіе капитана и экипажа, что они не виноваты въ аваріи судна). На это Биржевой Комитетъ въ отвѣтъ своемъ отъ 20 Января 1904 г. за № 68 возразилъ, что капитанамъ здѣсь не можетъ быть разрѣшено дѣлать на коносаментѣхъ отмѣтокъ относительно простойнахъ денегъ. Требованія означенныхъ денегъ принадлежатъ большею частью къ числу спорныхъ требованій, и если капитану будетъ предоставлено отмѣчать по своему усмотрѣнію въ коносаментѣхъ требованія на простойныя деньги, то онъ имѣлъ бы возможность удовлетворять таковыя требованія, безъ дальнѣйшаго, въ портѣ назначенія на счетъ пріемщика груза, и послѣдній съ своей стороны поставилъ бы уплаченные простойныя деньги въ счетъ здѣшнему получателю. Послѣдній не имѣлъ бы даже случая возражать противъ этого, даже если-бы требованіе капитана было совсѣмъ не основательно.

Употребляемый теперь способъ, которымъ капитанъ обезпечиваетъ свои требованія на простойныя деньги тотъ, что онъ, въ случаѣ если не состоялось соглашенія съ получателемъ, передъ оставленіемъ порта заявляетъ нотаріальнымъ порядкомъ протестъ, въ которомъ онъ, опираясь на свою цертепартію указываетъ на тѣ причины, которыя служатъ основаніемъ его требованій на простойныя деньги и оставляетъ за собой право ихъ взыскать.

Этотъ способъ представляется единственнымъ практичнымъ, потому что если капитану будетъ, какъ выше сказано, предоставлено отмѣчать свои требованія на коносаментѣ, то онъ явился бы въ дѣйствительности одновременно и жалобщикомъ и судьей въ собственномъ дѣлѣ.

Что касается затѣмъ второго пункта, то никакъ нельзя назвать несправедливымъ требованіе, чтобы шкиперъ, желающій подписать коносаментъ съ отмѣткою объ утраченныхъ съ бока судна вслѣдствіе шторма лѣсныхъ товарахъ, доказалъ эту утрату морскимъ протестомъ.

Въ прежніе года къ этому такъ строго не относились и довольствовались обыкновенно простымъ морскимъ протестомъ капитана. Но послѣ того, какъ оказалось, что эти, заявленные часто еще до начала погрузки, и большею частью изложенные въ общихъ выраженіяхъ протесты, вели къ частымъ злоупотребленіямъ, пріемщикомъ груза и страхователи категорически настояли на томъ, чтобы относительно понесенныхъ въ Рижскомъ портѣ потерь и здѣсь въ Ригѣ былъ

заявленъ правильный морской протестъ ; само собою разумѣется, что наши получатели должны были подчиниться этому справедливому требованію, такъ какъ они иначе являлись бы сами отвѣтственными за могущія произойти потери. Морскіе протесты могутъ быть произведены здѣсь у каждаго нотаріуса, такъ что черезъ это произойдетъ для шкипера лишь самая незначительная задержка.

Установленіе числа утраченныхъ штукъ лѣса также не представляетъ непреодолимыхъ затрудненій въ виду того, что къ услугамъ судовъ имѣются опытные счетчики, которые какъ при приѣмѣ лѣса у бока судна такъ и при приѣмѣ на бордѣ могутъ вмѣстѣ съ штурманами произвести счетъ лѣса.

б. Общество защиты интересовъ нѣмецкихъ судовладѣльцевъ просило Биржевой Комитетъ сообщить ему, какимъ образомъ должно быть рассчитано вознагражденіе плата за погрузку въ томъ случаѣ, когда пароходъ вмѣсто груза „different wood-goods“ (различный лѣсной товаръ) основаннаго на грузоподъемности парохода приблизительно въ 670 стандартовъ (deals & battens) нагруженъ Lumpsumfracht. Въ виду того, что въ данномъ случаѣ вмѣсто deals & battens, нагружены различные сорта лѣса въ меньшемъ количествѣ, чѣмъ 670 стандартовъ, то спрашивается, слѣдуетъ ли уплатить штауеру за 670 стандартовъ deals & battens или только за погруженное число стандартовъ „различныхъ сортовъ лѣса“.

Биржевой Комитетъ отвѣтилъ на это 31 Іюля 1904 г. за № 852, что такъ какъ въ здѣшнихъ торговыхъ обычаяхъ не заключается какихъ-либо постановленій по этому вопросу, то Биржевой Комитетъ навелъ объ этомъ подробныя справки у здѣшнихъ судовыхъ агентовъ и экспортеровъ лѣса, и что изъ этихъ справокъ оказалось, что плата штауерамъ здѣсь обыкновенно рассчитывается согласно заявленному въ цертепартіи количеству, положенному въ основу Lumpsumfracht. Въ послѣднее время судовые агенты съ согласія судовыхъ владѣльцевъ, которыхъ они являются представителями, во избѣжаніе недоразумѣній заставляютъ часто включать въ цертепартіи опредѣленно выраженное условіе, что плата за погрузку должна производиться вышеупомянутымъ образомъ.

в. На вопросъ общества охраны интересовъ нѣмецкихъ судовладѣльцевъ, какое количество угля должно, согласно пароходнымъ обычаямъ, ежедневно выгружаться, Биржевой Комитетъ отвѣтилъ на основаніи отзыва своей делегаціи по обычаямъ Рижской биржи, что по собраннымъ названной делегаціей единогласнымъ заявленіямъ интересентовъ, согласно существующимъ обычаямъ и соглашенію пароходныхъ корреспондентовъ въ Ригѣ ежедневно должно выгружаться не менѣе 300 тоннъ угля.

XVI. 73. Рижское купеческое общество.

На очередномъ общемъ собраніи въ среду 9 Февраля предсѣдатель общества Гуго Шварцъ прочелъ докладъ о дѣятельности сего общества въ истекшемъ году, изъ котораго усматривается, что въ общемъ члены общества пользовались довольно усердно учрежденіями и устройствами общества, хотя съ другой стороны, къ сожалѣнію, нельзя не признать, что желательной и необходимой тѣсной связи между членами все еще не существуетъ и поэтому и сознание значенія и пользы сего общества не проникаетъ въ дальнѣйшіе круги нашего города на столько, сколько этого заслуживаютъ благія цѣли общества.

Число членовъ въ отчетномъ году уменьшилось на 4, такъ что къ 1 Января 1905 г. числилось всего 754 члена, въ томъ числѣ 2 почетные члена. Вслѣдствіе нѣкоторыхъ экстренныхъ расходовъ по денежному отчету оказывается убыль въ 200 руб. 89 коп., такъ что капиталъ составляетъ въ настоящее время 28,212 руб. 14 коп. Строительный капиталъ увеличился на 554 руб. 17 коп., составляя въ настоящее время 11,427 руб. 58 коп., слѣдовательно общій капиталъ увеличился на 343 руб. 28 коп. и составилъ къ 1 Января 1905 г. 39,639 руб. 72 коп. Въ виду тяжелаго военного времени результаты эти все еще представляются довольно удовлетворительными, но тѣмъ не менѣе правленіе общества, конечно, будетъ стараться, избѣгать въ будущемъ дефицита, вслѣдствіе чего при составленіи новой смѣты расходовъ приняты въ соображеніе опыты минувшаго года. Однѣ изъ экстренныхъ расходовъ былъ вызванъ тѣмъ, что вслѣдствіе извѣщенія мѣстнаго Управленія акцизными сборами относительно права на содержаніе буфета, Правленіе поставлено было въ необходимость озаботиться составленіемъ проекта новаго устава, который оказался однако совершенно не согласнымъ съ интересами общества, и посему пока оставленъ былъ безъ дальнѣйшаго движенія. Дѣло это наконецъ устроено было помощью личныхъ сношеній съ мѣстнымъ управляющимъ акцизными сборами и посредствомъ ходатайства передъ Главнымъ Управленіемъ неокладныхъ сборовъ и казенной продажи питей, такъ что не потребовалось болѣе дополненія или измѣненія устава.

На учебные и образовательные курсы записался 131 ученикъ на 187 уроковъ противъ 106 учениковъ на 161 урокъ въ предшествующемъ году, чѣмъ доказывается весьма отрадное увеличеніе числа учениковъ и уроковъ.

Участіе въ отдѣльныхъ предметахъ распределяется слѣдующимъ образомъ :

	въ 1904 г.	1903 г.	1902 г.
по нѣмецкому языку	21 урокъ	противъ 11	16
„ русскому языку	17 уроковъ	„ 20	17
„ французскому языку	15 „	„ 5	13
„ английскому языку	37 „	„ 31	25
„ бухгалтеріи	60 „	„ 48	48
„ коммерческой ариметикѣ	27 „	„ 24	24
„ коммерческой корреспонденціи	10 „	„ 22	22
	187 уроковъ	противъ 161	165

Лекціи по вексельному, торговому и морскому правамъ не состоялись вслѣдствіе недостаточнаго числа явившихся учениковъ.

Большому числу учениковъ по бухгалтеріи, по выдержаніи испытанія въ присутствіи членовъ правленія и наблюдательнаго совѣта общества, выданы были дипломы съ отмѣтками „съ хорошимъ успѣхомъ“ и „съ успѣхомъ“. 11 же учениковъ по разнымъ курсамъ за отличное прилежаніе и хорошіе успѣхи удостоены были особой награды. Ученики эти были Биркганъ, Шредеръ, Гуго Краузе, Гапвегъ, В. Фридрихъ, Георгій Тиманъ, В. Гебель, Эд. Кирштейнъ, Альф. Штанкевичъ, Фишеръ и Бирсгаль.

Библіотека увеличилась въ отчетномъ году на 205 сочиненій въ 239 томахъ, такъ что обнимаетъ въ настоящее время 3689 сочиненій въ 5281 томахъ. Кромѣ того имѣлось 28 журналовъ въ 404 томахъ; прибыло 32 тома, такъ что этотъ отдѣлъ библіотеки обнимаетъ въ настоящее время 28 сочиненій въ 436 томахъ, которыя вмѣстѣ съ словарями, энциклопедическими лексиконами, атласами и др. находятся въ читальнѣ. Тутъ же находятся всего 35 сочиненій въ 168 томахъ, въ томъ числѣ „Лейпцигская газета“, „Illustration“ и „Illustrated London News“. Кромѣ того въ читальнѣ имѣется 14 отечественныхъ и 6 иностранныхъ газетъ, а также 14 иллюстрированныхъ журналовъ.

Подарками поступило 13 сочиненій въ 14 томахъ отъ г. г. Ф. В. Рейнсагена, Роберта Брауна, Г. фонъ Менде.

Библіотека въ теченіе года была открыта 129 дней, а именно въ теченіе зимнихъ мѣсяцевъ по понедѣльникамъ, средамъ и пятницамъ отъ 6—8 часовъ вечера, а въ лѣтніе мѣсяцы по средамъ отъ 12—3 час. пополудни. Въ эти дни совершилось 5000 обмѣновъ 15,875 томовъ (противъ 4230 обмѣновъ 13,460 томовъ въ предшествовавшемъ году), слѣдовательно пользованіе библіотекою развилось весьма успѣшно; число абонентовъ, увеличилось на 55 и достигло общимъ числомъ 311 абонентовъ, наивысшаго по сіе время размѣра.

Правленіе извѣстило циркуляромъ членовъ общества, что впредь въ теченіе зимняго сезона въ каждую среду предполагается устраивать клубные вечера, въ которые членамъ будетъ доставляться развлеченіе

и обученіе въ разныхъ видахъ. Коммисія старалась тщательно исполнить эту программу и устроила

въ первомъ полугодіи	.	7	вечеровъ
„ второмъ	„	9	„

всего . 16 вечеровъ,

въ томъ числѣ 6 вечеровъ чтенія, 6 вечеровъ лекцій и 3 вечера диспутовъ.

Всѣ эти вечера посѣщались весьма усердно, въ особенности нашими дамами.

Коммисія по посредничеству доставленія мѣстъ доложила, что явилось всего ищущихъ мѣста 110 человекъ (въ томъ числѣ 62 на должность прикащиковъ, 48 на должность учениковъ) противъ 55 лицъ въ предшествующемъ году. Поступили заявленія о 68 вакансіяхъ (въ томъ числѣ 35 на должность прикащиковъ, 33 на должности учениковъ) противъ 37 въ предшествующемъ году.

Изъ 110 кандидатовъ удалось помѣстить 25 (въ томъ числѣ 12 прикащиковъ и 13 учениковъ) противъ 19 въ предшествующемъ году.

Хотя такимъ образомъ число помѣщенныхъ кандидатовъ увеличилось, но тѣмъ не менѣе въ сравненіи съ числомъ явившихся кандидатовъ, результата этого отнюдь нельзя признать удовлетворительнымъ.

Въ теченіе года устроено было 4 увеселительные вечера, а именно 25 Февраля, 21 Апрѣля, 2 Ноября и 15 Декабря, которые посѣщались среднимъ числомъ 145 лицами. Въ виду необходимости доставлять немного большія средства въ распоряженіе коммисіи по устройству увеселительныхъ вечеровъ, постановлено было, впредь взимать за посѣщеніе этихъ вечеровъ входную плату по 30 коп. съ лица.

При производствѣ выборовъ вновь избраны были выбывающіе по очереди члены правленія Гуго Шварцъ, М. фонъ Рейбницъ, а въ члены наблюдательнаго совѣта старшина Роб. Враунъ, Эд. Коппъ, Ө. Альбрехтъ, членъ Городской Управы Я. Эргартъ, Г. Керганъ, Э. Капеллеръ, Г. Фарбахъ, прис. повѣренный О. фонъ Цвингманъ, а на мѣсто отказавшагося отъ новаго выбора Л. Ф. Мейера — Ю. Вигантъ.

XVII. Учебная часть.

74. Рижскій Политехническій Институтъ.

Рижскій Политехническій Институтъ, получающій отъ Биржевого купечества субсидію въ размѣрѣ 10,000 руб. въ годъ, посѣщался согласно отчету за 1904 г., въ концѣ 1904 г. 1667 учащимися (въ

предыдущемъ году 1650). По специальнымъ предметамъ студенты распредѣлялись слѣдующимъ образомъ :

архитекторовъ	150
инженеровъ	395
инженеръ-механиковъ	374
химиковъ	296
сельскихъ хозяевъ	143
коммерсантовъ	309
всего	<u>1667</u>

Выпускныя испытанія въ 1904 году выдержало въ общей сложности 229 студентовъ, а именно :

	съ дипломомъ I разр.	II разр.
по архитектурному отдѣлу	12	2
„ инженерному „	29	5
„ механическому „	35	4
„ химическому „	49	2
„ сельско-хозяйственному „	20	2
„ коммерческому „	68	1
	<u>213</u>	<u>16</u>
	229	

Библиотека въ прошломъ году увеличилась на 400 новыхъ сочиненій и состоитъ въ настоящее время изъ 17,800 сочиненій въ 48,000 томахъ.

Запасный и оборотный капиталъ Института равнялся къ 1 июля 1903 г. 40,965 р. 67 к.

Капиталъ этотъ въ теченіи 1903/1904 г. увеличился на 4,841 „ 85 „

и равнялся къ 1 июля 1904 г. 45,807 р. 52 к.

Стипендій назначено было неимущимъ студентамъ изъ стипендіальныхъ фондовъ всего на сумму 4485 руб., кромѣ того правительственныхъ стипендій на сумму 500 руб. (за 2 полугодіе).

75. Больдерааское народное училище.

Получающее на основаніи постановленія общаго собранія купечества отъ 6 ноября 1875 г. отъ Биржевого Комитета субсидію въ размѣрѣ 500 руб. въ годъ, Больдерааское народное училище посѣщалось въ 1904 г. 47 дѣвочками и 31 мальчиками, всего 78 дѣтьми (въ предыдущемъ году 82).

76. Ремесленное училище Рижскаго ремесленнаго общества.

Отношеніемъ отъ 11 декабря 1903 г. за № 33 правленіе Рижскаго ремесленнаго общества обратилось къ Биржевому Комитету съ ходатайствомъ о дальнѣйшемъ разрѣшеніи субсидіи ремесленному училищу на 1904 г. въ размѣрѣ 3000 рублей.

По обсужденіи этого ходатайства Биржевой Комитетъ, признавая важное значеніе Рижскаго ремесленнаго училища для мѣстной фабричной промышленности и чтобы не поставить въ затруднительное положеніе школу, посѣщаемую 930 учениками (въ предъид. году 900), въ томъ числѣ большимъ числомъ фабричныхъ учениковъ (423), рѣшилъ поддержать означенное ходатайство правленія Рижскаго ремесленнаго общества передъ общимъ собраніемъ Биржевого общества.

Вслѣдствіе упомянутого предложенія Биржевого Комитета, общее собраніе Биржевого общества 27 февраля 1904 г. разрѣшило выдачу ремесленному училищу Рижскаго ремесленнаго общества на 1904 г. просимой субсидіи въ размѣрѣ 3000 рублей.

77. Коммерческое училище Рижскаго Биржевого Комитета.

Истекшій календарный годъ, то есть второе полугодіе третьяго и первое полугодіе четвертаго учебнаго года существованія Рижскаго Коммерческаго училища, ознаменованъ, подобно предыдущимъ годамъ, спокойной педагогической дѣятельностью и дальнѣйшимъ органическимъ развитіемъ училища; кромѣ того было приложено много трудовъ къ дальнѣйшему усовершенствованію училища постройкой возможно лучшаго зданія для него, что потребовало не мало интенсивной работы. Попечительный Совѣтъ собирался на засѣданія 22 раза для обсужденія и рѣшенія текущихъ вопросовъ, касающихся какъ общихъ учебныхъ дѣлъ, такъ и постройки новаго зданія училища. Кромѣ этого отдѣльные члены Попечительнаго Совѣта принимали участіе въ многочисленныхъ комиссіяхъ, въ которыхъ, большей частью при участіи экспертовъ, разсматривались и обсуждались вопросы, касающіеся устройства отдѣльныхъ частей или внутренняго устройства новаго зданія, какъ-то: устройства центрального отопленія и вентилляціи, электрическаго освѣщенія, водопровода и половъ, украшенія залы, живописи на стеклѣ и т. д. Эти комиссіи въ многочисленныхъ, частопродолжительныхъ, засѣданіяхъ разсматривали проекты и смѣты расходовъ; заключенія этихъ совѣщаній представлялись затѣмъ въ Попечительный Совѣтъ.

Изъ состава Попечительнаго Совѣта выбылъ въ апрѣлѣ 1904 г. г. Максъ фонъ-Гейманъ, на мѣсто котораго былъ избранъ Биржевымъ Комитетомъ I-ой гильдіи купецъ г. В. Реймерсъ; утвержденіе его въ этой должности Товарищемъ Министра Финансовъ послѣдовало

3 Юля 1904 года. На мѣсто г. В. Реймерса замѣстителемъ былъ избранъ I-о йгильдіи купецъ старшина Вильгельмъ Керковіусъ; утверждение его послѣдовало также 3 Юля 1904 года. 15 Октября скончался членъ Попечительнаго Совѣта Фр. Лорхъ; на его мѣсто Биржевымъ Комитетомъ былъ избранъ замѣститель старшина Вильгельмъ Керковіусъ, на мѣсто котораго въ замѣстители избранъ Д-ръ Р. Эргардтъ.

Въ составѣ учительскаго персонала произошли слѣдующія перемѣны: выбранный въ Октябрѣ 1903 г. инспекторомъ преподаватель математики при Либавскомъ Городскомъ реальномъ училищѣ статскій совѣтникъ Фридрихъ Демме, по утверженіи его въ должности, приступилъ въ Февралѣ 1904 г. къ исполненію своихъ обязанностей въ коммерческомъ училищѣ.

Вторымъ штатнымъ преподавателемъ нѣмецкаго языка былъ выбранъ преподаватель Варшавскаго коммерческаго училища коллежскій ассессоръ Арвидъ Упфергау, который и былъ утвержденъ въ должности съ 1 Юля 1904 г.

Вторымъ штатнымъ преподавателемъ русскаго языка былъ выбранъ преподаватель Либавскаго Городскаго реального училища Адрианъ Павловичъ Моссоковскій; утверждение его въ должности послѣдовало 1 Сентября 1904 года. Кромѣ того, съ 1 Юля 1904 года былъ назначенъ преподавателемъ химіи и товаровѣдѣнія инженеръ-технологъ Вольфгангъ Вахтсмуть, пока — служащимъ по вольному найму.

Наконецъ, были утверждены въ должности служившіе ранѣе по вольному найму преподаватели: Закона Божія евангелическо-лютеранскаго вѣроисповѣданія В. Гукъ, французскаго языка А. Мельрѣ, оба съ 18 Октября 1903 года, преподаватель математики Р. Медеръ съ 3 Ноября 1903 года и преподаватель естественной исторіи и физики В. Ф. Телухинъ — съ 1 Юля 1904 года.

Послѣ всѣхъ этихъ перемѣнъ въ настоящее время учительскій персоналъ состоитъ изъ директора, инспектора, 10 штатныхъ преподавателей, и 6 преподавателей, служащихъ по вольному найму.

Въ Августѣ были открыты II-ой классъ и параллельный классъ при I-омъ классѣ, такъ что въ настоящее время коммерческое училище состоитъ изъ 7 нормальныхъ классовъ и одного приготовительнаго, которые посѣщаются 262 учениками.

Преподаваніе продолжалось съ 7 Января по 3 Юня и съ 1 Сентября по 20 Декабря, такъ что всего было 194 учебные дня.

Дальнѣйшія подробности о дѣятельности и составѣ училища можно найти въ III отчетѣ директора, сообщенномъ всѣмъ членамъ Биржевого общества.

Что касается продолженія работъ надъ сооружеиіемъ новаго училищнаго зданія, то слѣдуетъ упомянуть, что еще осенью 1903 года закончены аспидная крыша и бетонные потолки; еще зимой были устроены центральное отопленіе и вентиляція. Однако, благодаря въ высшей степени холодной веснѣ, пришлось отсрочить начало штукатурныхъ работъ потолковъ и стѣнъ до середины Апрѣля, вслѣдствіе чего произошла, конечно, остановка и во всѣхъ прочихъ работахъ. За весной съ ея въ высшей степени неблагопріятной для каменныхъ работъ погодой слѣдовало непріятное, холодное, сырое лѣто, вирожденіи котораго можно было насчитать только немного ясныхъ, солнечныхъ дней. Такимъ образомъ, благодаря медленному высыханію всѣхъ каменныхъ и штукатурныхъ частей, стальныя работы внутри зданія не могли идти правильнымъ ходомъ. Къ этому присоединились еще разныя непредвидѣнныя препятствія, какъ то и не могло быть иначе при возведеніи сооружеиія, снабженнаго всѣми новѣйшими усовершенствованіями, какимъ является зданіе коммерческаго училища, такимъ образомъ пришлось оставить первоначальный планъ, по которому переходъ въ новое зданіе долженъ былъ совершиться уже лѣтомъ, а въ Сентябрѣ должны были начаться тамъ занятія.

Предполагая, что переходъ въ новое зданіе состоится къ началу текущаго учебнаго года, начало занятій было назначено на 1 Сентября и было подготовлено открытіе параллельнаго отдѣленія перваго класса. Такъ какъ къ тому-же присоединилось еще планомѣрное открытіе VI класса въ текущемъ году, то потребовались помѣщенія для двухъ классныхъ комнатъ, каковыхъ однако не нашлось въ двухъ нижнихъ этажахъ временнаго зданія коммерческаго училища. Вслѣдствіе этого требуемыя помѣщенія могли быть отведены только тогда, когда директоръ коммерческаго училища уступилъ свою квартиру, помѣщавшуюся во второмъ этажѣ; здѣсь и были отведены помѣщенія подъ два класса (пятый и шестой), рекреационную комнату и гардеробъ для означенныхъ двухъ классовъ. Это временное расширеніе школьнаго помѣщенія вывело изъ затруднительнаго положенія, но было связано со многими неудобствами. Такъ, напримѣръ, ощущался недостатокъ въ воздухѣ и свѣтѣ; невозможность же пояснять опытами уроки физики, химіи и товаровѣдѣнія не могла не повліять отрицательно на познанія и успѣхи учениковъ въ этихъ предметахъ.

Поздней осенью постройка зданія была на столько подвинута, что въ Ноябрѣ могли быть заняты квартиры; во время рождественскихъ каникулъ былъ переведенъ въ новое зданіе весь инвентарь училища, а 7 Января 1905 года началось ученіе уже въ новомъ зданіи.

Большимъ украшеніемъ для новаго зданія служитъ живопись на окнахъ въ сѣняхъ и зала; на что общимъ собраніемъ Биржевого Общества былъ открытъ кредитъ на сумму до 6,000 рублей. На

конкурсѣ, въ которомъ участвовало и нѣсколько заграничныхъ фирмъ съ своими проектами, предпочтеніе было оказано мѣстному художнику Э. Тоде, которому и было поручено исполненіе живописи на стеклахъ. Еще слѣдуетъ упомянуть о томъ, что, благодаря предупредительности Министерства Финансовъ, удалось ввести безпошлинно изъ заграницы большую часть устройства физическихъ кабинетовъ и лабораторій, и обставить ихъ такимъ образомъ по возможности богато и полно.

XVIII. 78. Пожертвованія съ благотворительною цѣлью.

Кромѣ смѣтныхъ пособій разнымъ обществамъ и лицамъ, въ отчетномъ году изъ средствъ Биржевого Общества разрѣшены еще слѣдующія пожертвованія :

Изъ поступившихъ въ теченіи 1905 года штрафныхъ денегъ за запоздалый приходъ на биржу 1694 рубля употреблено на снабженіе мѣстныхъ бѣдныхъ дровами. Изъ этой суммы 800 рублей переданы Городской Коммисіи по призрѣнію бѣдныхъ, и 800 рублей Обществу Противодѣйствія Нищенству, между тѣмъ какъ 94 рубля роздано разнымъ обѣднѣвшимъ лицамъ.

Вслѣдствіе помѣщеннаго въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“ воззванія Ея Императорскаго Величества Государыни Императрицы Маріи Оедоровны Биржевое купечество, согласно постановленію общаго собранія отъ 2 Февраля разрѣшило выдать Рижскому Попечительству сестеръ Краснаго Креста 25,000 рублей на оборудованіе полевого лазарета на 20 офицеровъ и 80 солдатъ.

Затѣмъ передано 300 рублей мѣстному временному комитету для сбора пожертвованій въ пользу воиновъ на Дальнемъ Востокѣ.

Въ память радостнаго событія рожденія Наслѣдника, общее собраніе биржевого купечества постановило 17 Августа пожертвовать въ видахъ усиленія средствъ капитала въ память коронаціи, оказавшихся съ годами совершенно недостаточными, капиталъ въ 50,000 р. имени Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Алексѣя Николаевича и Его же имени капиталъ въ 25,000 р. для усиленія средствъ общества вспоможенія купеческимъ прикащикамъ въ Ригѣ при условіи, чтобы проценты съ означенныхъ капиталовъ употреблялись на пособія обѣднѣвшимъ и неспособнымъ къ труду членамъ биржевого купечества и ихъ вдовамъ и сиротамъ, или нуждающимся купеческимъ прикащикамъ.

Наконецъ Биржевой Комитетъ разрѣшитъ выдачу ежегодной субсидіи въ размѣрѣ 100 рублей Рижскому Обществу вспоможенія женщинамъ, служащимъ въ торговляхъ, а также поддержать едино-временными пожертвованіями и сборами различныя здѣшнія благотворительныя учрежденія.

ХІХ. Торговая статистика, Вѣстникъ Рижской Биржи, Промышленная газета и Торговый архивъ.

79. Торговая статистика.

Торгово-статистическое отдѣленіе Биржевого Комитета въ отчетномъ году опубликовало въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ II часть 37 года изданія матеріаловъ къ статистикѣ Рижской торговли, обнимающей товарное движеніе по желѣзнымъ дорогамъ въ 1902 году. Затѣмъ въ первыхъ числахъ Мая вышелъ изъ печати такъ называемый краткій отчетъ о Рижской торговлѣ въ 1903 году. Этотъ отчетъ, имѣющій около 160 печатанныхъ страницъ, составляетъ главную часть тома II тридцать перваго года изданія (1904 г.) Рижскаго Торговаго Архива. Далѣе въ теченіе Іюня и Августа мѣсяцевъ также вышло изъ печати русское изданіе I и II частей 37 года изданія матеріаловъ (Рижское товарное движеніе на водяныхъ путяхъ и по желѣзнымъ дорогамъ въ 1902 г.). Помимо сихъ болѣе значительныхъ работъ Торгово-статистическимъ Отдѣленіемъ были составлены для Вѣстника Рижской Биржи еще и слѣдующія свѣдѣнія, отчасти болѣе обширныя и требующія затраты болѣе продолжительнаго времени, а именно:

а. безъ перерыва въ теченіе всего года: такъ называемыя судовыя вѣдомости, составляемыя по мѣрѣ доставленнаго Таможнею матеріала. Такъ какъ дубликаты грузовыхъ документовъ частью производящаго экспортную торговлю купечества представляются не въ срокъ, то означенныя вѣдомости, къ сожалѣнію, выходятъ весьма поздно, часто съ промедленіемъ болѣе одного мѣсяца, между тѣмъ какъ прежде, когда означенныя свѣдѣнія доставлялись бывшею Конторою для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, возможно было издавать еженедѣльные вѣдомости объ экспортѣ товаровъ. Печатаемыя въ Вѣстникѣ Рижской Биржи вѣдомости содержатъ въ себѣ свѣдѣнія о вывозѣ товаровъ отдѣльныхъ фирмъ съ каждымъ выходящимъ судомъ;

б. ежедневно: выписки изъ газеты „Hamburger Börsen-Halle“ относительно движенія товаровъ между Ригею и иностранными портами;

в. ежемѣсячно: 1) обзоръ вывоза товаровъ моремъ, въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ; 2) данныя о главнѣйшихъ продуктахъ вывоза въ сравнительномъ за каждое пятилѣтіе сопоставленіи; и 3) данныя о главнѣйшихъ продуктахъ привоза моремъ въ сравнительномъ за каждое пятилѣтіе сопоставленіи и обзоръ прибывшихъ кораблей въ сравнительномъ за каждое пятилѣтіе сопоставленіи;

г. каждыя три мѣсяца: обзоръ вывоза изъ Россіи пеньки и льна черезъ Вержолово въ сравнительномъ за каждое четырехлѣтіе сопоставленіи съ показаніемъ главныхъ русскихъ станцій отправленія;

д. ежегодно: данные о вывозной торговлѣ отдѣльныхъ торговыхъ фирмъ и систематическое оглавление „Вѣстника Рижской Биржи.“

Наконецъ Торгово-Статистическимъ Отдѣленіемъ составлены были статистическія свѣдѣнія для Биржевого Комитета (въ томъ числѣ и довольно объемистыя), а равно для цѣлаго ряда учреждений и частныхъ лицъ.

80. Вѣстникъ Рижской Биржи.

Весьма важное значеніе для Вѣстника Рижской Биржи имѣеть заключенное въ концѣ 1903 года Биржевымъ Комитетомъ съ Телеграфнымъ Агентствомъ Министерства Финансовъ (С.-Петербургскимъ Телеграфнымъ Агентствомъ) соглашеніе, вслѣдствіе котораго доставленіе телеграфныхъ свѣдѣній о рыночныхъ цѣнахъ на главнѣйшіе предметы торговли Риги съ заграничными городами и городами внутренней Россіи въ значительной степени расширилось.

81. Промышленная Газета.

Промышленная Газета, получающая отъ Биржевого Комитета субсидію въ размѣрѣ 1200 руб., и въ отчетномъ году стремилась удовлетворять интересамъ мѣстной фабричной промышленности, но кромѣ того помѣщала многія статьи, имѣющія значеніе какъ для нашей торговли вообще, такъ и для нашего порта въ особенности.

82. Торговый архивъ.

31-ый годъ изданія Рижскаго торговаго архива вышелъ въ 1904 г. въ 2-хъ частяхъ, имѣвшихъ слѣдующее содержаніе:

Часть I.

- 1) Отчетъ Биржевого Комитета о дѣятельности его на поприщѣ торговли и судоходства за 1903 годъ;
- 2) Члены Рижскаго Биржевого Общества въ январѣ 1904 г.;
- 3) обязательныя постановленія для паровыхъ землечерпательныхъ машинъ, работающих въ предѣлахъ Рижскаго порта;
- 4) положеніе о механикахъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота;
- 5) правила выдачи грузовъ на путяхъ Риги-Орловской желѣзной дороги у частныхъ магазиновъ и складовъ, расположенныхъ въ Амбарномъ кварталѣ при бывшей Рижской товарной станціи (Красные Амбары) и у навѣсовъ той-же станціи (Рига I) и у городского элеватора;
- 6) планъ Рижской желѣзнодорожной гавани (третій строительный періодъ 1903 г.).

Часть II.

- 1) Обзоръ торговой дѣятельности Риги за 1903 годъ (изданіе торгово-статистическаго отдѣла Рижскаго Биржевого Комитета);
- 2) отчетъ Общества Центральной складки товаровъ въ г. Ригѣ за 1903 годъ ;
- 3) Списокъ Рижскихъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ за 1904 г.

XX. 83. Хроника.

3 Апрѣля Рижскій Биржевой Комитетъ послалъ сочувственную телеграмму офицерамъ „Ермака“ и вдовѣ погибшаго на „Петропавловскѣ“ бывшаго командира „Ермака“ капитана Васильева, который своей дѣятельностью, знаніемъ своего дѣла и личными качествами приобрѣлъ много друзей среди Рижскаго купечества.

5 Марта въ общемъ собраніи Биржевого купечества снова выбраны директорами биржевого банка: Ч. Дрисгаусъ, генеральный консулъ М. Любекъ и коммерціи-совѣтникъ Н. Фенгеръ; замѣстителями избраны снова: В. Фаенъ, Алекс. Менцендорфъ, Г. Керганъ, В. Бейрманъ, В. Ефтановичъ, Фр. Лорхъ и А. Аугсбургъ.

12 Марта въ общемъ собраніи купечества избраны снова членами Биржевого Комитета: генеральный консулъ М. Любекъ и Г. Керганъ. На мѣсто отклонившаго новое избраніе М. фонъ-Геймана выбранъ г. Ефтановичъ. Замѣстителями выбраны: В. Бейрманъ, А. Аугсбургъ, В. О. ф. Зенгбушъ, Г. Фокродтъ и Евгений Шварцъ.

18 Марта въ засѣданіи Биржевого Комитета избраны снова: генеральный консулъ Любекъ предсѣдателемъ, старшина М. Панневицъ вице-предсѣдателемъ, генеральный консулъ К. А. Гельмсингъ, вице-консулъ Анд. Ларсонъ и И. Фогельзангъ старшинами биржи, Ч. Дрисгаусъ и Р. Браунъ замѣстителями въ Распорядительное Присутствіе.

23 Мая прибылъ въ Ригу Главноуправляющій Торговаго Мореплаванія Его Императорское Высочество Великій Князь Александръ Михайловичъ и принялъ въ Замкѣ депутацію отъ Биржевого Комитета, состоящую изъ предсѣдателя генеральнаго консула М. Любекъ, правителя дѣлъ Статскаго Совѣтника Н. Э. фонъ-Краммеръ и инженера О. Флейшера.

1 Юня праздновалъ свой 25-лѣтній служебный юбилей бухгалтеръ Рижскаго Биржевого Комитета Б. Тисъ, приобрѣвшій добросовѣстнымъ исполненіемъ своихъ обязанностей полную признательность Биржевого Комитета.

18 Юня скончался одинъ изъ дѣятельнѣйшихъ членовъ Рижскаго купечества Аксель Карэ, оказавшій большія услуги вывозной торговлѣ Риги и развитію нашего торговаго мореплаванія.

1 Июля праздновалъ свой 25-лѣтній служебный юбилей состоящій въ теченіи многихъ лѣтъ преподавателемъ въ Рижскомъ навигаціонномъ училищѣ И. Гець.

11 Августа присутствовали при крещеніи Его Императорскаго Высочества Наслѣдника - Цесаревича Алексѣя Николаевича въ качествѣ представителей Рижскаго биржевого купечества генеральный консулъ М. Любекъ и г. Ч. Дрисгаусъ.

16 Августа предсѣдатель Биржевого Комитета получилъ отъ Министра Финансовъ телеграмму, въ которой сообщалось, что Его Величество Государь Императоръ повелѣлъ благодарить Рижское купечество за его поздравленія по случаю рожденія Наслѣдника.

17 Августа биржевое купечество рѣшило въ ознаменованіе радостнаго событія рожденія Наслѣдника пожертвовать 50,000 рублей на усиленіе капитала въ память коронаціи и 25,000 рублей въ пользу Общества вспоможенія прикащикамъ и ходатайствовать о томъ, чтобы обоимъ пожертвованіямъ было присвоено имя Государя-Наслѣдника Алексѣя Николаевича. Высочайшее соизволеніе послѣдовало 3 Сентября.

1 Октября инженеръ О. Кольгазе могъ оглянуться на 25-лѣтнюю плодотворную дѣятельность въ качествѣ преподавателя Рижскаго Навигаціоннаго училища.

15 Октября скончался купецъ Фр. Лорхъ, состоявшій со времени основанія коммерческаго училища Биржевого Комитета членомъ попечительнаго совѣта училища.

2 Ноября послѣдовало открытіе преобразованнаго навигаціоннаго училища, носящаго теперь наименованіе „Рижское мореходное училище дальняго плаванія.“

Рижскій Биржевой Комитетъ потерялъ въ 1904 году слѣдующихъ членовъ. умершихъ въ теченіе года: Альфреда Бурмейстеръ, Георга Фарбахъ, Акселя Карэ, Генриха Гепкеръ, Степана Климова, Фридриха Лорхъ и Генриха Томсъ.

Члены Рижскаго Биржевого Общества въ Январѣ 1905 г.

Гг.: А. Аксеновъ :

Алек. Аксеновъ

Ө. Ангельбекъ и Ко. :

*Юг. Карлъ Фридр.
Гартманъ*

Вольд. Ангельбекъ и Ко. :

*Юг. Фридр. Давидъ
Гартманъ*

А. Аугсбургъ :

Алек. Конст. Аугсбургъ

А. Баллодъ :

Андреасъ Баллодъ

В. Бассе :

*Рихардъ В. Бассе
Евгеній Ф. Г. Бурхардъ*

Адальбертъ Г. Бергъ :

*Вильг. Гейнр. Мартинъ
Реймеръ*

Александръ Бергбомъ :

Алек. Бергбомъ

В. Бергбомъ :

Валентинъ Бергбомъ

Алекс. Бергенгринна наслѣдн. :

*Эд. Краузе
Карлъ Цельминъ*

Р. Бирихъ :

Роб. Вильг. Бирихъ

Гг.: Оскаръ Бокслафъ :

Карлъ Авг. Бекъ

П. Боригольдтъ и Ко. :

Шильсъ Петръ Боригольдтъ

Роб. Браунъ и Ко. :

*Петръ Роб. Ферд.
Браунъ
Альфредъ Карлъ Браунъ*

Бредезенъ и Ко. :

Өтто Берцелиусъ Бредезенъ

Г. А. Бригеръ :

*Флорентинъ Бригеръ
Вильгельмъ Бригеръ*

Брунсъ и Ко. :

Юг. Фридр. Ролофъ

Г. Брюггеманъ :

Генр. Георгій Брюггеманъ

Евгеній Бурхардъ :

*Мат. Ферд. Евг.
Бурхардъ*

Ю. Бурхардъ :

*Юл. Эмиль Альф.
Бурхардъ*

Альф. Ө. Бушъ :

*Өсодоръ Вильг. Адольфъ
Бушъ*

Гг.: Г. ф. Вестерманъ:
Герм. ф. Вестерманъ

Н. Х. Видъ:
Нильсъ Христианъ Видъ

А. Виркау:
Ферд. Христианъ Виркау

Лео Виссоръ:
Людвигъ Элиасъ Бюянгофъ

Витковскій, Кверфельдтъ
и Ко.:
Г. М. Генрихъ Трейеръ

А. Вольфшмидтъ:
*Альбертъ Эрнстъ Вольф-
шмидтъ*

Альфредъ Гаккельбергъ:
*Альфредъ Отто Гаккель-
бергъ*

Р. Джонъ Гаффербергъ:
Яковъ Эргардтъ
Роб. Дж. Эргардтъ.

Конрадъ Гальгрень:
Йоганъ Гензель

Оскаръ Гартманъ:
*В. Людвигъ Оскаръ Гарт-
манъ*

Константиинъ Гаусманъ:
Конст. Эд. Гаусманъ

фонъ Гейманъ и Ко.:
Максъ В. А. фонъ Гейманъ

Гг.: Гельмсингъ и Гриммъ:
Карлъ Алекс. Гельмсингъ

К. В. Гессе:
Карлъ Вольдемаръ Гессе

Г. А. Герскиндъ:
Е. А. Л. Герскиндъ

Г. Э. Гоффманъ:
Герм. Эд. Гоффманъ

Г. Гоффманъ:
Мейнгардъ Альфредъ
Дульцъ

М. Гефлингеръ и Ко., 1-ый
Русскій Суперфосфатный
Заводъ въ Мюльграбенъ:
Руд. Шмитцъ

Юлиусъ Гешель:
Карлъ Андреасъ Гешель.

Гольдшмидтъ и Ко.:
Чарльсъ Дрисгауцъ

Августъ Домбровскій:
Авг. Ник. Домбровскій
Карлъ Платъ

Егеръ и Ко.:
Руд. Герм. Тоде

Братья Евтановичъ:
В. Евтановичъ

А. Зельмеръ:
Арведъ Зельмеръ
*Вильг. Евгенийъ Бейер-
манъ*

Руд. В. Зейберлихъ:
Руд. В. Зейберлихъ

А. Г. Зенгбушъ и Ко.:
*Карлъ Густавъ фонъ Зенг-
бушъ*

Гг.: Джемсъ Зирингъ и Ко.:
*Джемсъ Фрид. Вильг.
 Зирингъ*

И. Ивановъ, бывш. А.
 Булаткинъ:
Иванъ Ник. Ивановъ

Братья Камарины:
*Николай Павловичъ Кама-
 ринъ*

Г. Г. М. Карлейль:
*Гуго Генр. Максими-
 лианъ Карлейль*

Керковиусъ и Ко.:
Вильг. Людв. Керковиусъ

Н. Киммель:
Н. Киммель

В. Клейнбергъ:
Сильвестеръ Гуго Реше

С. П. Климовъ:
Степанъ Петровъ Климовъ

Г. К. Кохъ:
Эдгаръ Кохъ

А. Кригсманъ и Ко.:
Николай Фенгеръ

Братья Кроссъ:
*Джемсъ Кроссъ
 Гастонъ Кроссъ*

А. фонъ Кульбергъ:
Артуръ фонъ Кульбергъ

Эд. Р. Ланге:
*Карлъ Людв. Вольд.
 Ланге*

Гг.: А. Ларсонъ:
Андерсъ Ларсонъ

Джонъ Лауренцъ:
*Фрид. Рих. Лауренцъ
 Магнусъ Георгій Панневичъ*

Максъ Леви:
Максъ Леви

Г. Лерумъ:
Генрихъ Лерумъ

Эдгаръ Лира и Ко.:
Евгеній Шварцъ

Рихардъ Лира:
*Рих. Ферд. Максъ Лира
 Гордианъ Карлъ Ломани*

Луи Лундманъ и Ко.:
*Альфредъ Фридрихъ
 Древецъ*

М. Любекъ и Ко.:
Морицъ Θεод. Любекъ

Ф. Лютъ:
Лог. Хр. Фридр. Лютъ

Леонгардъ Маагъ:
Павелъ Шабертъ

Ф. Е. Мейеръ и Ко.:
Адольфъ Алекс. Доббертъ

Л. Ф. Мейеръ:
*Фердинандъ Людв.
 Мейеръ*

Гг.: Фердинандъ Мейеръ и Ко.:
Фердинандъ Мейеръ

Гуго Герм. Мейеръ:
Гуго Герм. Мейеръ

Мельцеръ и Ко.:
Николай Алекс. Мельцеръ

Августъ Менцендорфъ:
Викторъ Э. Менцендорфъ

И. А. Менцендорфъ и Ко.:
Алекс. Бурхардъ Менцендорфъ
Генр. Вильг. Менцендорфъ

Менцендорфъ и Фельзеръ:
Робертъ Августъ Менцендорфъ
Максъ Фельзеръ

В. Меслинъ:
Вольд. Густавъ
Меслинъ

Генри Мюллеръ:
Генри Джеймъ Мюллеръ

Юлиусъ Р. Мюллеръ:
Юлиусъ Р. Мюллеръ

Мюндель и Ко.:
Карлъ Вильг. Мюндель
Авг. Иог. Карлъ Мюндель

Роб. Ниманъ:
Авг. Густ. Иог. Геримаркъ

Павель Обергъ:
Павелъ Обергъ

Гг.: Петерсонъ и Рейманъ:
Андреасъ Петерсонъ
Гуго Рейманъ

Ө. Пихлау:
Вильг. Оскаръ фонъ Зенгбушъ
Аврелій Петръ Граде
Алекс. Г. фонъ Зенгбушъ

Николай Алекс. Плетниковъ:
Николай Алекс. Плетниковъ

П. Рауэртъ:
Павелъ Рауэртъ

Реймъ и Гетцъ:
Фердинандъ Реймъ

Рижское Телефонное Товарищество:
Эдгаръ фонъ Рюккеръ

Рингсъ и Шнехтъ:
Юстусъ Шнехтъ
Робертъ Рингсъ

Рихардъ Рисъ:
Рих. Францъ Рисъ

Генри Ло Робинсонъ и Ко.:
Генри Ло Робинсонъ
Георгій Штейнъ

Э. Г. Рустадъ
Эрикъ Ганзенъ Рустадъ

А. Г. Рутенбергъ:
Алекс. Густавъ Рутенбергъ старш.
Густавъ Рутенбергъ
Тобиасъ Фрид. Рутенбергъ
Максъ Адольфъ Рутенбергъ

Гг.: В. Руэтцъ и Ко.:
Карлз Патрикз Руэтцз

Джонъ Рюккеръ и Ко.:
Алекс. Гейнр. Гобергз

Старръ и Ко.:
Артурз Вейсз

А. Станке и Ко.:
Алекс. Альфредз Станке

Павелъ Стольтерфотъ:
Авг. Карлз Павелз Стольтерфотз

Х. Стрицкій:
Христіанз Карлз Христофорз фонз Стрицкій

Георгъ Тальгеймъ:
*Елисавета Тальгеймз,
урожд. Розенталь*

А. Трампедахъ:
*Руд. Θ. Керковицз
Карлз Фридр. Гейнр.
Керганз*

Авг. Траутманъ:
Карлз Гейнр. Яаксз

В. Фаенъ и Ко.:
Вильг. Гейнр. Фаенз

І. Г. Фарбахъ:
Георгій Фридр. Фарбахз

Ю. Θ. Ферманъ:
Юліуез Ферманз

Гуго Алекс. Фокродтъ

Гг.: Братья Френкель
*Роб. Карлз Френкель
Вольд. Готл. Френкель*

Фрискъ и Ко., Г. Дитмара
наслѣдн.:
Карлз Аксель Θ. Фрискъ

Эд. Цедеръ:
Эдуардз Цедерз

Цельмъ и Бемъ:
*Іог. Фридр. Павелз Бемз
Іог. Фридр. Цельмз*

Шаафъ, Вольцонъ и Ко.:
Вольдсмарз Вольмонз

Л. Шалитъ:
Л. М. Шалитз

Д. Шварцбортъ:
Давидз Мошиовичз Шварцбортъ

Алекс. Шварцъ сыновья:
*Евг. Шварцз
Павелз Алекс. Шварцз*

Густавъ Шварцъ и Ко.:
Павелз Мейерз

Алекс. Шепелеръ:
Александрз Шепелерз

Г. Э. Шепфъ:
Густавз Шепфз

А. Шиманъ:
Алекс. Гейнр. Шиманз

Гг.: I. А. Шмидтъ и Ко.:
*Карлъ Петръ Алекс.
 Рейхенэккеръ*

Р. Шнейдеръ:
Павелъ Шнейдеръ

Георгій Шнейдеръ:
Георгій Шнейдеръ

Георгій В. Шредеръ:
Георгій Вильг. Шредеръ

Герм. Штида:
*Иог. Герм. Рафаилъ Штида
 Яковъ Ферд. Кантини*

Штольбергъ и Бурхардъ:
*Авг. В. М. Нагель
 Джонъ Скрибановицъ*

Гг.: Карлъ Штраусъ:
Карлъ Штраусъ

Г. Ф. Шульцъ:
Алекс. Гуго Гетцъ

В. Эйвертъ:
Юлиусъ Фогельзангъ

А. Эльрихъ и Ко.:
Фридр. Рейнг. Кириштейнъ

I. Якишъ и Ко.:
*Оскаръ Авг. Иог. Якишъ
 Альфредъ Иоганнесъ Якишъ*

Эдгаръ Янзенъ:
Эдгаръ Янзенъ

Обязательныя постановленія

объ

организациі благоустройства лѣсной гавани и о сплавѣ лѣсныхъ матеріаловъ въ предѣлахъ Рижскаго порта,

утвержденныя 20 и 28 октября, 9, 17, 23 и 29 ноября 1904 года Рижскимъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ, согласно ст. 17 и 32 пол. о мѣстн. управл. прим. торг. портами, и изданныя мною, на основаніи ст. 43 того-же пол., порядкомъ, опредѣленнымъ ст. 424 т. 2 св. зак. изд. 1892 года.*)

Благоустройство лѣсной гавани.

а. Устройство временныхъ поперечныхъ загражденій.

§ 1. На участкѣ рѣки Западной Двины между желѣзнодорожнымъ мостомъ и мѣстечкомъ Юнгфернгофъ ежегодно устраиваются на средства Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ три временныхъ свайныхъ поперечныхъ загражденія, подъ техническимъ надзоромъ начальника работъ Рижскаго порта.

§ 2. Первый нижній рядъ загражденій устраивается между нижнею оконечностью острова Свиргзденгольмъ и островомъ Газенгольмъ, второй средній рядъ загражденій устраивается между верхними оконечностями острововъ: Графъ (Грапенгольмъ) и Зеленымъ (Муйшенгольмъ) и третій верхній рядъ загражденій у мѣстечка Юнгфернгофъ.

§ 3. Нижнія и среднія ряды загражденій должны быть устроены немедленно по вскрытіи рѣки отъ льда, а верхній въ теченіи 2—3 недѣль по вскрытіи рѣки отъ льда.

Примѣчаніе: Время приступа къ работѣ по устройству загражденій опредѣляется начальникомъ порта по соглашенію съ начальникомъ работъ Рижскаго порта.

*) Лифл. Губ. Вѣд. №№ 136 и 140. 1904 г.

б) Устройство временных причальных приспособлений для плотовъ.

§ 4. Устройство для плотовъ временныхъ причальныхъ приспособлений, предназначенныхъ въ общее пользованіе, разрѣшается Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ какъ владѣльцамъ и арендаторамъ земельныхъ участковъ, прилегающихъ къ островамъ и берегамъ водныхъ пространствъ въ предѣлахъ лѣсной гавани Рижскаго порта, такъ равно и другимъ частнымъ лицамъ.

§ 5. Лица, желающія получить разрѣшеніе на упомянутое выше устройство причальныхъ приспособлений и на забивку свай, должны подавать заявленія въ Портовое Управленіе ежегодно не позже 15 января.

§ 6. На тѣхъ участкахъ лѣсной гавани, на которыхъ своевременно не явится желающихъ принять на себя устройство причальныхъ приспособлений и забивку свай, то устройство таковыхъ временныхъ причальныхъ приспособлений производится распоряженіемъ начальника порта по соглашенію съ начальникомъ работъ Рижскаго порта.

§ 7. Если лица, получившія разрѣшеніе отъ Присутствія по портовымъ дѣламъ на забивку причальныхъ свай вовсе не исполняютъ принятыхъ на себя обязательствъ и не приступаютъ къ работамъ въ теченіе трехъ дней отъ срока, назначеннаго въ § 8, то устройство временныхъ причальныхъ приспособлений въ предѣлахъ лѣсной гавани принимаетъ на себя начальникъ работъ Рижскаго порта.

§ 8. Забивка въ грунтъ причальныхъ свай должна начинаться немедленно по вскрытіи рѣки отъ льда и не позже прихода первыхъ плотовъ въ мѣстечко Юнгфернгофъ.

§ 9. Работы по забивкѣ причальныхъ свай должны производиться съ такимъ расчетомъ, чтобы было возможнымъ принимать въ среднемъ не менѣе 500 плотовъ въ сутки.

§ 10. Забивку причальныхъ свай въ лѣсной гавани по главному рукаву должно производить сперва по длинѣ гавани отъ обоихъ береговъ къ срединѣ рѣки на четверть ширины гавани и лишь по окончаніи означенной работы приступить къ забивкѣ причальныхъ свай на остальной ширинѣ гавани, оставляя по срединѣ необходимый фарватеръ.

Примѣчаніе: Начальнику порта и начальнику работъ порта предоставляется право, по взаимному соглашенію, отступать, въ случаѣ необходимости, отъ установленнаго этимъ § порядкомъ забивки свай.

§ 11. Наблюденіе за своевременнымъ и правильнымъ устройствомъ всѣхъ временныхъ причальныхъ приспособлений, а равно

технической надзоръ за производствомъ этихъ работъ лежитъ на обязанности начальника работъ Рижскаго порта.

§ 12. Работы по забивкѣ причальныхъ свай должны производиться внѣ всякаго участія рабочихъ предпринимателей-якорщиковъ по приему и проводкѣ плотовъ.

§ 13. За пользование причальными сваями съ лѣсопромышленниковъ взимается плата по таксѣ, выработанной Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ и опубликованной въ приложеніи къ симъ обязательнымъ постановленіямъ.

§ 14. Устройство въ лѣсной гавани Рижскаго порта, простирающейся отъ порога Гладкій до желѣзнодорожнаго моста, частныхъ огородовъ, хотя-бы и для лѣсопильныхъ заводовъ, безъ особаго каждый разъ разрѣшенія Присутствія по портовымъ дѣламъ безусловно не допускается.

Примѣчаніе: Также не допускается устройство лѣсныхъ огородовъ и ниже желѣзнодорожнаго моста безъ разрѣшенія Присутствія по портовымъ дѣламъ.

в. Организациа приема, проводки, постановки на причаль и установки плотовъ въ лѣсной гавани.

§ 15. Эксплоатація приема, проводки и постановки плотовъ на причаль въ лѣсной гавани Рижскаго порта сдается предпринимателямъ-якорщикамъ на условіяхъ, выработанныхъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ.

Примѣчаніе: Постановка плота означаетъ вводъ плота въ огородъ и прикрѣпленіе его къ сваямъ по указанію начальника порта.

§ 16. Предприниматели-якорщики должны имѣть всѣ надлежащія средства въ количествѣ необходимомъ для ежедневнаго приема 800 плотовъ и размѣщенія ихъ по лѣсной гавани.

Примѣчаніе: 1) При недостаточности средствъ для приема 800 плотовъ въ сутки начальникъ порта дѣлаетъ нарядъ предпринимателямъ - якорщикамъ объ увеличеніи этихъ средствъ и при неисполненіи наряда въ назначенный срокъ дѣлаетъ распоряженіе о наймѣ рабочихъ и пароходовъ за счетъ залога предпринимателей-якорщиковъ. При уменьшеніи-же сплава начальникъ порта даетъ разрѣшеніе на уменьшеніе количества рабочихъ средствъ.

Примѣчаніе: 2) При открытіи навигаціи предприниматели-якорщики предъявляютъ портовому управленію для освидѣтельствованія всѣ снаряды для сплава плотовъ и по признаніи ихъ годными портовое управленіе выдаетъ разрѣшеніе, а гребцамъ (якорщикамъ) знакъ для обязательнаго ношенія на шапкѣ при исполненіи своихъ обязанностей. Лодки

предпринимателей-якорщиковъ должны имѣть по борту краснаго цвѣта полосу шириною въ 3 вершка.

§ 17. Въ обезпеченіе своихъ обязанностей по приему, проводкѣ и постановкѣ плотовъ на причаль къ мѣстамъ назначенія, а равно и за причиненные по винѣ предпринимателей-якорщиковъ убытки лѣсопромышленникамъ предприниматели-якорщики отвѣчаютъ всеѣмъ своимъ залогомъ и инвентаремъ.

Отвѣтственность предпринимателей-якорщиковъ залогомъ и инвентаремъ существуетъ только передъ портовымъ управленіемъ, которое можетъ признать, что и за извѣстный убытокъ лѣсопромышленникамъ вознагражденіе должно быть выдано изъ залога и инвентаря, но не безусловно. По претензіямъ же лѣсопромышленниковъ, не признаннымъ портовымъ управленіемъ, съ предпринимателей-якорщиковъ могутъ искать вознагражденія обычнымъ гражданскимъ порядкомъ.

§ 18. Безъ разрѣшенія портоваго управленія и согласія упомянутыхъ предпринимателей-якорщиковъ никто не имѣетъ права заниматься приемомъ, проводкой и постановкой на причаль плотовъ въ лѣсной гавани Рижскаго порта.

§ 19. Прибывшіе къ порогу „Гладкій“ плоты принимаются отъ плотовщиковъ предпринимателями-якорщиками подъ имущественную свою отвѣтственность и сплавляются чрезъ главный рукавъ „Сухая Двина“ къ мѣстамъ назначенія, если они предназначены къ установкѣ въ лѣсной гавани.

Плоты ставятся на причаль въ свободные огороды, начиная отъ желѣзнодорожнаго моста вверхъ по рѣкѣ и ея рукавамъ и притокамъ до мѣстечка Юнгфернгофъ; по заполненіи означенной водной площади плоты размѣщаются отъ мѣстечка Юнгфернгофъ къ порогу „Гладкій“, по обоимъ рукавамъ причаловъ.

Если-же они подлежатъ постановкѣ ниже желѣзнодорожнаго моста, то предприниматели-якорщики передаютъ ихъ вольнымъ якорщикамъ на пространствѣ между нижнимъ свайнымъ загражденіемъ и желѣзнодорожнымъ мостомъ, которые и принимаютъ ихъ подъ полную свою отвѣтственность (на передачу полагается не болѣе 6 рабочихъ часовъ).

Въ случаѣ заполненія и означенныхъ площадей вновь прибывающіе плоты пропускаются чрезъ лѣсную гавань для постановки ихъ въ озерѣ Штинтъ, если отъ желѣзнодорожнаго моста до озера Штинтъ всѣ огороды заполнены.

Плоты, идущіе ниже желѣзнодорожнаго моста, по приемѣ ихъ вольными якорщиками ими-же спускаются до мѣста назначенія и устанавливаются въ назначенныхъ хозяевами лѣса огородахъ по указанію портоваго управленія.

Если время и быстрота теченія позволяютъ, плоты должны быть постановлены по группамъ владѣльцевъ въ указанные послѣдними

огороды. Въ противномъ-же случаѣ это исполняется лишь по возможности.

По прошествіи-же горячаго времени и при наличности свободныхъ мѣстъ, разбросанные по винѣ предпринимателей - якорщиковъ плоты должны быть ими во всякомъ случаѣ собраны въ одно мѣсто за свой счетъ.

Если плоты не установлены лѣсопромышленниками въ надлежащемъ порядкѣ въ теченіи трехъ дней, то начальнику порта представляется или продолжить лѣсовладѣльцу срокъ установки плотовъ или-же своимъ распоряженіемъ произвести установку ихъ. Эта установка въ назначенный срокъ можетъ быть произведена вольными якорщиками по взаимному соглашенію съ лѣсопромышленниками.

Предприниматели - якорщики и вольные якорщики должны строго исполнять указанія и распоряженія портового управления по приему, проводкѣ, постановкѣ и установкѣ плотовъ на причалѣ въ лѣсной гавани.

§ 20. Если плоты, стоящіе на постоянномъ причалѣ въ лѣсной гавани должны быть сплавлены внизъ для погрузки ихъ на суда пли установки въ огороды лѣсопильныхъ заводовъ, то все это исполняется вольными якорщиками. Въ этомъ случаѣ вольные якорщики не имѣютъ права трогать съ мѣста плотовъ до представленія лѣсопромышленниками разрѣшенія на сплавъ отъ портового управления.

Перестановка плотовъ въ лѣсной гавани, изъ одного огорода въ другой, съ цѣлью сосредоточить плоты каждаго лѣсовладѣльца въ одномъ мѣстѣ, можетъ быть допущена лишь по прошествіи самаго горячаго времени сплава и не иначе какъ съ особаго разрѣшенія портового управления. Перестановка эта производится по вольной цѣвѣ вольными якорщиками. Въ свободное-же отъ сплава лѣса время предпринимателямъ - якорщикамъ также можетъ быть разрѣшено заниматься этой работой.

Якорщики, сплавыя лѣсъ въ лѣсной гавани, должны принимать всѣ мѣры, чтобы не загромождать фарватера.

Сплавъ плотовъ ниже желѣзнодорожнаго моста предпринимателямъ-якорщикамъ дозволяется лишь съ разрѣшенія начальника порта.

§ 21. Въ случаѣ образованія залома въ Рижскомъ портѣ до желѣзнодорожнаго моста предприниматели-якорщики обязаны разбирать заломъ бесплатно, препровождая освобожденные изъ залома лѣсные матеріалы къ мѣстамъ назначенія, безъ увеличенія при этомъ размѣра вознагражденія, установленнаго присутствіемъ по портовымъ дѣламъ. Въ обезпеченіе упомянутой обязанности по устраненію залома предприниматели-якорщики отвѣчаютъ своимъ залогомъ и инвентаремъ.

Примѣчаніе 1. Заломъ образовавшійся выше желѣзно-дорожнаго моста, но простирающійся до понтоннаго моста, долженъ быть разобранъ также на основаніи § 21.

Примѣчаніе 2: Лѣсовладѣльцы не обязаны имѣть своихъ рабочихъ на плотяхъ, которые попали въ дѣйствительный заломъ, напротивъ того предприниматели - якорщики обязаны совершить проводъ плотовъ по лѣсной гавани по разбору ихъ изъ залама безъ участія рабочихъ лѣсовладѣльца.

§ 22. Срокъ для разбора залама опредѣляется начальникомъ порта.

§ 23. Плата за пріемъ и проводъ плотовъ по лѣсной гавани къ мѣсту назначенія съ постановкой ихъ на причаль и установка въ огородахъ лѣсной гавани объявляется каждый разъ при отдачѣ предпріятія, а именно: а) особо за пріемъ, проводъ и постановку плотовъ на причаль и б) особо за установку.

Сплавъ лѣсныхъ матеріаловъ въ предѣлахъ Рижскаго порта.

§ 24. Лѣсопромышленники и торговцы лѣсомъ, сплавающие лѣсъ въ Ригу, обязаны до открытія сплава и не позже 7-ми дней до спуска своихъ плотовъ на воду увѣдомить Рижское портовое управленіе о числѣ сплавляемыхъ плотовъ съ указаніемъ сдѣланнаго отбоя на лѣсъ, а равно обязаны заявить портовому управленію не менѣе какъ за 5 дней до прихода плотовъ на границу гавани о мѣстѣ ихъ постановки.

§ 25. Не дозволяется сплавать въ Рижскую гавань плоты шире 50 футовъ и длиною болѣе 7 плениць (глейнъ).

§ 26. На каждой партіи плотовъ, предназначенной для сплава въ Рижскую гавань, долженъ находиться уполномоченный (рядчикъ) отъ лѣсовладѣльца, который обязанъ слѣдить за правильнымъ сплавомъ

На каждой отдѣльной плывущей гонкѣ (плотѣ) должно быть:

- а. не менѣе 2-хъ рабочихъ;
- б. 3 весла (дрегалки) длиною каждое до 5 сажень;
- в. нѣсколько шестовъ;
- г. снасть длиною не менѣе 15 саж., толщиною не менѣе 3 дюймовъ;
- д. сока (рало) съ желѣзнымъ насошникомъ и
- е. позывной флагъ, присвоенный каждому лѣсопромышленнику и утвержденный правленіемъ Виленскаго округа.

Примѣчаніе: Снасти и дрегалки должны оставаться до окончательнаго вывода плотовъ и безъ разрѣшенія портового управленія не могутъ, быть убраны съ плотовъ.

§ 27. На плотяхъ въ предѣлахъ Рижскаго порта лѣсовладѣльцы обязаны имѣть караульнѣхъ для надзора за плотами, какъ днемъ, такъ и ночью. Количество потребныхъ сторожей опредѣляетъ начальникъ порта. Карауломъ могутъ заниматься кромѣ лицъ, пригнавшихъ плоты, и лица, получившія на это разрѣшеніе отъ портового управленія.

§ 28. Лѣсопромышленники или ихъ уполномоченные, по приходѣ плотовъ въ портъ, обязаны предъавлять портовому управленію имѣющіяся у нихъ накладныя.

Предприниматели-якорщики ежедневно доставляютъ въ портовое управленіе рапорта о прибывшихъ плотяхъ.

§ 29. Тафлевка (снятіе коры) бревенъ на водѣ въ предѣлахъ Рижскаго порта во избѣжаніе засоренія рѣки, ея притоковъ и каналовъ допускается лишь съ разрѣшенія начальника порта.

§ 30. Плоты при сплавѣ въ предѣлахъ Рижскаго порта, выше понтошнаго моста, обязаны слѣдовать одинъ за другимъ въ одной линіи (а не рядомъ), при чемъ должны соблюдать разстояніе между собою не менѣе 50 саж.

На рѣкѣ Двинѣ, ниже понтошнаго моста сплавъ плотовъ партіями, имѣющими въ ширину болѣе 50 футовъ и въ длину болѣе 35 саж., безъ помощи буксирнаго парохода запрещается. Буксируемая пароходомъ партія не могутъ имѣть въ ширину болѣе 110 фут. и въ длину болѣе 100 саж. Исключая случаи особой необходимости, партіи лѣса, сплавляемыя ниже понтошнаго моста, не должны быть проводимы въ отмѣченномъ фарватерѣ, а должны слѣдовать возлѣ него.

§ 31. Якорщики, а равно рабочіе на плотяхъ, со вступленіемъ въ предѣлы Рижскаго порта, во всемъ, что касается провода и причаливанія плотовъ, должны безпрекословно исполнять приказанія чиновъ портового управленія. Рабочіе на плотяхъ обязаны помогать предпринимателямъ-якорщикамъ и не имѣютъ права (а равно и рядчики отъ лѣсовладѣльцевъ) сходить съ плотовъ до прикрѣпленія таковыхъ на постоянные причалы рабочими предпринимателей-якорщиковъ, за исключеніемъ случаевъ, когда плоты попали дѣйствительно въ заломъ (см. § 20).

Отказъ плотовщиковъ въ помощи предпринимателямъ-якорщикамъ не освобождаетъ послѣднихъ отъ отвѣтственности за заломъ.

§ 32. Прикрѣпленіе плотовъ къ плотамъ, уже причаленнымъ и прикрѣпленнымъ, а равно остановка плотовъ на фарватерѣ воспрещается.

§ 33. Плоты, находящіеся на постоянномъ причалѣ въ лѣсной гавани, не могутъ быть сплавляемы далѣе ни въ цѣломъ составѣ, ни по частямъ безъ разрѣшенія портового управленія, а равно въ случаѣ лахожденія плота на временномъ причалѣ, когда были произведены за счетъ владѣльца плота какіе либо расходы, сопряженные со сплавомъ лѣса по лѣсной гавани. Разрѣшенія лѣсовладѣльцамъ выдаются портовымъ управленіемъ на сплавъ плотовъ изъ гавани, лишь по представленіи квитанціи въ произведенной уплатѣ всѣхъ расходовъ, сопряженныхъ со сплавомъ плотовъ по лѣсной гавани.

Примѣчаніе: Подъ временнымъ причаломъ подразумѣвается случайная установка плотовъ на фарватерѣ у причальныхъ свай не долѣе 6 рабочихъ часовъ или кратковременная задержка по распоряженію начальника порта и за таковой временной причалъ плата не взимается. Плата не взимается и въ томъ случаѣ, если въ силу необходимости (загражденіе пути, бурная погода и проч.) плоты поставлены съ разрѣшенія начальника порта временно въ огородахъ порта до минованія надобности.

§ 34. Прибывшіе въ Рижскую гавань плоты и подлежащіе доставкѣ въ лѣсопильни и склады, ниже понтоннаго моста, должны быть пропущены чрезъ лѣсную гавань какъ предпринимателями-якорщиками, такъ и лѣсопромышленниками безостановочно.

§ 35. Лѣсовладѣльцы, передавшіе свой лѣсъ, находящійся въ лѣсной гавани, обязаны о томъ заявить портовому управленію во всѣхъ случаяхъ въ теченіи двухъ сутокъ со дня передачи лѣса.

Въ случаѣ разногласія о принадлежности лѣса, портовое управленіе не отвѣтствуетъ за неправильность вывода онаго съ мѣста стоянки.

При наложеніи ареста на лѣсъ, принявшій его на храненіе долженъ немедленно сообщить о семъ портовому управленію, то же дѣлаетъ и то лицо, въ пользу котораго арестъ снимается.

§ 36. Спускъ плотовъ въ ночное время изъ лѣсной гавани на мѣста назначенія, ниже желѣзнодорожнаго моста, разрѣшается, при чемъ плоты должны быть снабжены двумя зажженными фонарями съ бѣлыми огнями. Фонари эти устанавливаются на обоихъ концахъ гонковъ или плотовъ.

§ 37. Сплавъ плотовъ ниже желѣзнодорожнаго моста представляется вольнымъ якорщикамъ.

§ 38. Вольные якорщики обязаны предъявить къ освидѣтельствовацію портового управленія всѣ необходимые снаряды для сплава плотовъ и по признаніи ихъ годными портовое управленіе выдаетъ разрѣшеніе на работу по сплаву плотовъ ниже желѣзнодорожнаго моста и знакъ для обязательнаго ношенія на шпалкѣ.

§ 39. Въ случаѣ большого наплыва плотовъ и предвидящейся опасности отъ ихъ скопленія, а также и въ другихъ случаяхъ по усмотрѣнію начальника порта, выпускъ плотовъ въ предѣлы Рижской лѣсной гавани можетъ быть по распоряженію портового управленія временно пріостановленъ. О такомъ распоряженіи сплавщики извѣщаются днемъ подъемомъ краснаго флага на мачтѣ, поставленной у верхняго конца острова Даленъ, а ночью краснымъ огнемъ на той же мачтѣ, кромѣ того извѣщается биржа.

§ 40. Въ случаѣ заполнения лѣсной гавани плотами и немѣнія свободныхъ мѣстъ для вновь прибывающихъ плотовъ, таковыя плоты, а равно и запроданные плоты на лѣсопильни и склады ниже понтоннаго моста, лѣсовладѣльцами пропускаются черезъ гавань на другія мѣста ниже понтоннаго моста по распоряженію и указанію портового управленія.

§ 41. Въ случаѣ неисполненія §§ 32, 33 и 34 настоящихъ обязательныхъ постановленій, портовое управленіе распоряжается отводомъ плотовъ на надлежащія мѣста за счетъ лѣсовладѣльцевъ.

§ 42. Виновные въ нарушеніи сихъ обязательныхъ постановленій подвергаются штрафу на основаніи ст. 624 устава торговаго.

§ 43. Эксплоатація сплава плотовъ отдается присутствіемъ по портовымъ дѣламъ путемъ конкуренціи.

§ 44. Отдача подряда предпринимателю или предпринимателямъ зависитъ не исключительно отъ размѣра затребованнаго вознагражденія, а имѣютъ быть при этомъ приняты присутствіемъ въ соображеніе также и познанія и другія качества предпринимателя или предпринимателей.

§ 45. Настоящія обязательныя постановленія вступаютъ въ законную силу черезъ двѣ недѣли послѣ троекратнаго опубликованія въ мѣстныхъ губернскихъ вѣдомостяхъ и не ранѣе 1 января 1905 года.

§ 46. Съ изданіемъ настоящихъ обязательныхъ постановленій отмѣняются обязательныя постановленія, составленныя 28 марта 1898 г.

г. Рига, 8 декабря 1904 г.

№ 1127.

Губернаторъ, генералъ-лейтенантъ П а ш к о в ъ.

На подлинномъ написано:
„УГВЕРЖДАЮ“ 18 Сентября 1904 г.
Главнoуправляющій Торговлѣмъ
Мореплаваніемъ и Портами
(подписалъ) Александръ Михайловичъ
Вѣрно: За Начальника Отдѣла Д. Альбрехтъ

УСТАВЪ

Рижскаго мореходнаго училища дальняго плаванія.

I. Общія положенія.

Ст. 1.

Рижское мореходное училище дальняго плаванія имѣеть цѣлью давать теоретическое и практическое образованіе лицамъ, намѣревающимся посвятить себя морской службѣ на мореходныхъ судахъ торговаго флота (ст. 1 Высочайше утвержденнаго 6 Мая 1902 года Положенія о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ).

Ст. 2.

Училище состоитъ въ вѣдѣніи Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ (ст. 5 Положенія).

II. Учебная часть.

Ст. 3.

Училище раздѣляется на три класса съ годовымъ курсомъ въ каждомъ, считая въ году 6 учебныхъ мѣсяцевъ. Первые два класса училища по объему учебнаго курса и правамъ лицъ, окончившихъ въ нихъ курсъ, соотвѣтствуютъ училищу малаго плаванія.

Ст. 4.

Въ Рижскомъ училищѣ дальняго плаванія преподаются слѣдующіе предметы: 1) Законъ Божій, 2) русскій языкъ, 3) алгебра, 4) геометрія, 5) плоская и сферическая тригонометрія, 6) навигація, 7) мореходная астрономія, 8) морская практика, 9) устройство и теорія корабля, 10) пароходная механика, 11) метеорологія въ примѣненіи къ ученію о погодѣ, 12) океанографія, въ связи съ новѣйшими свѣдѣніями по коммерческой географіи, 13) узаконенія относящіяся до

торгового мореплаванія, 14) грузовая отчетность и коммерческая корреспонденція, 15) судовая гигиена и 16) англійскій языкъ (ст. 12 Положенія).

Ст. 5.

Распредѣленіе предметовъ учебнаго курса по классамъ, а равно программа преподаванія вырабатывается Педагогическимъ Совѣтомъ и представляется затѣмъ Попечительнымъ Комитетомъ на утвержденіе Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами. Объемъ преподаванія опредѣляется примѣрной таблицей распредѣленія числа часовъ недѣльныхъ уроковъ, приложенной къ представленію Министерства Финансовъ въ Государственный Совѣтъ о реформѣ мореходнаго образованія въ Имперіи.

Примѣчаніе 1. Всѣ предметы преподаются на русскомъ языкѣ, за исключеніемъ Закона Божія для лицъ неправославныхъ исповѣданій.

Примѣчаніе 2. Ученики лютеранскаго вѣроисповѣданія, а также реформатскаго въ томъ случаѣ, если они уже конфирмованы, освобождаются отъ уроковъ Закона Божія.

Ст. 6.

Рижское мореходное училище должно быть снабжено всѣми необходимыми пособіями и учебно-вспомогательными приспособленіями, по ближайшему указанію Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ (ст. 16 Положенія).

Ст. 7.

При Рижскомъ мореходномъ училищѣ могутъ быть учреждаемы для учащихся въ нихъ, съ разрѣшенія Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами, пансіоны и общежитія, которые содержатся полностью или въ части на счетъ платы съ пансіонеровъ или на пожертвованія для сего суммы (ст. 17 Положенія).

Ст. 8.

Учебныя занятія въ училищѣ начинаются 1 Октября и продолжаются до 1 Апрѣля. Въ теченіе этого времени, занятія происходятъ ежедневно, за исключеніемъ праздничныхъ и табельныхъ дней, какъ это установлено въ мѣстныхъ учебныхъ заведеніяхъ Министерства Народнаго Просвѣщенія. Пасхальныя каникулы продолжаются съ великаго четверга до третьяго дня Пасхи включительно, рождественскіе каникулы съ 24 Декабря по 1 Января включительно.

Ст. 9.

Въ Рижское училище дальняго плаванія принимаются молодые люди всѣхъ сословій и вѣроисповѣданій, состоящіе въ русскомъ подданствѣ. Для поступленія въ первый (низшій) классъ требуется: а) окончаніе курса приготовительной мореходной школы или городского училища по Положенію 31 Мая 1872 г. или выдержаніе соот-

вѣтственнаго испытанія; б) достиженіе 15-ти лѣтняго возраста и в) совершеніе пробнаго плаванія въ морѣ не менѣе двухъ мѣсяцевъ. Для поступленія въ третій (высшій) классъ училища дальняго плаванія требуется: а) окончаніе курса училища малаго плаванія или выдержаніе соотвѣтственнаго испытанія и б) достиженіе 17-ти лѣтняго возраста и совершеніе морскаго плаванія на судахъ торговаго флота не менѣе 6-ти мѣсяцевъ (ст. 13 и 14 Положенія).

Ст. 10.

Общій приѣмъ учениковъ производится до начала учебнаго курса осенью, при чемъ приѣмные экзамены могутъ быть сданы и весною того-же года.

Примѣчаніе. Въ каждомъ классѣ училища дальняго плаванія не можетъ быть болѣе 30 человекъ. Если будутъ принимаемы ученики сверхъ этого числа, то должны быть открываемы паралельныя отдѣленія.

Ст. 11.

Прошенія о приѣмѣ въ училище подаются на имя начальника училища, на обязанности котораго лежитъ разсмотрѣніе сихъ прошеній, допущеніе лицъ, имѣющихъ на то право, къ вступительнымъ экзаменамъ, а равно назначеніе сроковъ для подачи упомянутыхъ прошеній. Къ прошеніямъ прилагаются свидѣтельства: свидѣтельство о рожденіи, медицинское о привитіи оспы и свидѣтельства о совершенныхъ плаваніяхъ; а отъ лицъ, обучавшихся въ приготовительной мореходной школѣ, городскомъ училищѣ по Положенію 1872 года, должно быть представлено свидѣтельство объ окончаніи сихъ учебныхъ заведеній. Лица, обучавшіяся въ иныхъ учебныхъ заведеніяхъ, могутъ представлять свидѣтельства объ успѣхахъ и поведеніи, выданныя изъ сихъ заведеній.

Ст. 12.

Лица, желающія поступить въ училище, подвергаются врачебному осмотру для опредѣленія физической ихъ пригодности къ морской службѣ по правиламъ, утвержденнымъ Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами (ст. 15 Положенія).

Примѣчаніе. Ученики, поступающіе въ училище, по окончаніи приготовительной мореходной школы, или же училища малаго плаванія, врачебному осмотру не подвергаются.

Ст. 13.

Размѣръ платы за ученіе, а также за содержаніе пансіонеровъ въ общежитіи, опредѣляется Попечительнымъ Комитетомъ и утверждается Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами. Попечительному Комитету предоставляется освобождать бѣднѣйшихъ учениковъ отъ взноса означенной платы (ст. 18 Положенія).

Ст. 14.

Плата за ученіе вносится за годъ впередъ въ теченіе недѣли послѣ начала занятій. Внесенная за ученіе плата ни въ какомъ случаѣ не возвращается. Не внесеніе платы въ означенный срокъ считаются выбывшими изъ училища, но по внесеніи платы могутъ быть вновь приняты, если Педагогическимъ Совѣтомъ не будетъ встрѣчено къ тому препятствій.

Ст. 15.

Ученики училища носятъ форменную одежду образца, установленнаго Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами.

Ст. 16.

Выпускныя испытанія, а равно переводъ учениковъ изъ класса въ классъ, производятся на основаніи общихъ правилъ, составленныхъ Педагогическимъ Совѣтомъ и утвержденныхъ Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и портами.

III. Объ учащихся.

Ст. 17.

Ученики, успѣшно окончившіе полный курсъ училища, или же только два его класса, получаютъ о томъ аттестатъ, выдаваемый за подписью предсѣдателя Попечительнаго Комитета и начальника училища. Для полученія судоводительскаго званія, окончившіе полный курсъ училища, или два его класса, подвергаются особому испытанію въ испытательныхъ комиссіяхъ, учреждаемыхъ на основаніи правилъ о судоводителяхъ торговаго флота. Ученикамъ, выбывающимъ изъ училища до окончанія курса, выдаются свидѣтельства съ указаніемъ времени пребыванія ихъ въ училищѣ, съ обозначеніемъ успѣховъ и поведенія.

Ст. 18.

Въ отношеніи отбыванія воинской повинности, ученики Рижскаго училища дальняго плаванія пользуются слѣдующими правами: окончившіе полный курсъ училища — правами окончившихъ курсъ учебныхъ заведеній перваго разряда (ст. 61 прилож. I раз. Б уст. воин. повин., изданія 1897 года). Ученики, не окончившіе полного курса училища, но прошедшіе курсъ первыхъ двухъ классовъ, — правами окончившихъ курсъ въ учебныхъ заведеніяхъ втораго разряда. Всѣ остальные ученики пользуются правами окончившихъ курсъ въ заведеніяхъ третьяго разряда, если они не имѣютъ свидѣтельствъ объ окончаніи курса въ учебныхъ заведеніяхъ втораго разряда.

Ст. 19.

Отбываніе воинской повинности отсрочивается ученикамъ Рижскаго училища дальняго плаванія до достиженія 24-хъ лѣтъ отъ роду.

Тѣ изъ окончившихъ курсъ училища, которые пожелаютъ пріобрѣсти судоводительскія званія, могутъ ходатайствовать передъ Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами о предоставленіи имъ необходимой для выполнения плавательнаго ценза отсрочки (ст. 49 Положенія).

Ст. 20.

Окончившіе курсъ Рижскаго училища дальняго плаванія, при призывѣ ихъ для отбыванія воинской повинности, подлежатъ зачисленію на суда военнаго флота (ст. 50 Положенія).

Ст. 21.

Окончившіе полный курсъ училища или два его класса, отличившіе по поведенію и успѣхамъ, ученики могутъ быть награждаемы золотыми и серебряными медалями.

IV. Попечительный Комитетъ.

Ст. 22.

Завѣдываніе дѣлами училища возлагается на Попечительный Комитетъ, состоящій изъ предсѣдателя, начальника училища, трехъ членовъ и трехъ замѣстителей. Предсѣдатель, члены и замѣстители избираются Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ и утверждаются въ должностяхъ Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами на 4 года. Кромѣ сихъ лицъ, въ составъ Попечительнаго Комитета могутъ быть назначаемы Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами два члена по его избранію (ст. 22 Положенія).

Примѣчаніе. За отсутствіемъ или болѣзнию предсѣдателя обязанности его, съ разрѣшенія Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами, исполняетъ одинъ изъ членовъ Попечительнаго Комитета по избранію послѣдняго.

Ст. 23.

При Рижскомъ мореходномъ училищѣ могутъ быть учреждены должности почетныхъ попечителей, которые избираются Попечительнымъ Комитетомъ изъ числа лицъ, оказавшихъ особыя услуги учебному заведенію (ст. 24 Положенія).

Ст. 24.

На Попечительный Комитетъ возлагаются слѣдующія обязанности :

- 1) забота объ изысканіи средствъ на содержаніе училища ;
- 2) расхорованіе суммъ по содержанію училища ;
- 3) забота о здоровьѣ учащихся и санитарномъ состояніи училища ;

- 4) содѣйствіе питомцамъ училища къ полученію служебныхъ мѣстъ на судахъ торговаго флота;
- 5) наблюденіе за сохранностью инвентаря и недвижимаго имущества училища, а равно исправное содержаніе помѣщенія онаго;
- 6) составленіе ежегоднаго отчета и смѣты училища для представленія въ Главное Управление Торговаго Мореплаванія и Портовъ;
- 7) повѣрка суммъ и отчетовъ по приходу и расходу;
- 8) избраніе кандидата на должность начальника училища и представленіе его на утвержденіе Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами;
- 9) опредѣленіе размѣра прибавочнаго сверхъ штата вознагражденія служащимъ въ училищѣ и представленіе своихъ постановленій по симъ вопросамъ на утвержденіе Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами черезъ Биржевой Комитетъ;
- 10) разсмотрѣніе предложеній Педагогическаго Совѣта касательно изданія правилъ для учащихся и представленіе ихъ на утвержденіе Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ;
- 11) обсужденіе дѣлъ, вносимыхъ въ Попечительный Комитетъ по предложенію предсѣдателя, членовъ Комитета или начальника училища.

Ст. 25.

Попечительный Комитетъ собирается, по мѣрѣ надобности, по письменнымъ приглашеніямъ предсѣдателя или по заявленію не менѣе $\frac{1}{2}$ членовъ. Вопросы въ Попечительномъ Комитетѣ разрѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ. Въ случаѣ равенства голосовъ, голосъ предсѣдателя даетъ перевѣсъ.

Примѣчаніе. Члены, не согласные съ общимъ заключеніемъ, подаютъ въ семидневный срокъ особыя мнѣнія, которыя прилагаются къ журналу въ подлинникъ и сообщаются Главноуправляющему Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами по вопросамъ, представляемымъ на разрѣшеніе сего Управленія.

Ст. 26.

Для дѣйствительности засѣданій Попечительнаго Комитета требуется присутствіе не менѣе трехъ членовъ, въ томъ числѣ предсѣдателя или исполняющаго его обязанности и начальника училища.

Ст. 27.

Дѣлопроизводство возлагается на секретаря, который избирается Попечительнымъ Комитетомъ.

Ст. 28.

Всѣ постановленія, которыя требуютъ утвержденія высшей власти, представляются предсѣдателемъ Попечительнаго Комитета въ Главное Управление Торговаго Мореплаванія и Портовъ.

V. Начальникъ училища и преподаватели.

Ст. 29.

Непосредственное завѣдываніе училищемъ ввѣряется начальнику училища.

Примѣчаніе. Въ случаѣ отсутствія или болѣзни начальника, должность его возлагается на одного изъ старшихъ преподавателей по избранію Попечительнаго Комитета и съ утвержденія Главноуправляющаго Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами.

Ст. 30.

Начальникъ училища избирается Попечительнымъ Комитетомъ съ соблюденіемъ существующихъ на этотъ предметъ основныхъ законоположеній и утверждается въ должности Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами.

Ст. 31.

Главная обязанность начальника состоитъ въ надзорѣ, какъ за ходомъ преподаванія и воспитанія, такъ и за порядкомъ ввѣреннаго ему училища и вообще за точнымъ исполненіемъ всѣхъ положеній этого устава, распоряженій Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, относящихся къ училищу и постановленій Попечительнаго Комитета и Педагогическаго Совѣта.

Ст. 32.

На начальника училища возлагается :

- 1) предсѣдательство въ Педагогическомъ Совѣтѣ :
- 2) участіе въ засѣданіяхъ Попечительнаго Комитета ,
- 3) разсмотрѣніе прошеній о поступленіи учениковъ,
- и 4) избраніе преподавателей, представленіе штатныхъ преподавателей къ высшимъ окладамъ содержанія, аттестація служащихъ при училищѣ лицъ ; увольненіе означенныхъ лицъ въ отпускъ на кашикулярное время и въ теченіе учебнаго времени на срокъ до 7-ми дней, составленіе годовыхъ отчетовъ по учебно-воспитательной части, опредѣленіе и увольненіе служителей, письменныя сношенія по дѣламъ училища съ подлежащими учрежденіями и лицами, наблюденіе за сохранностью училищнаго имущества.

Ст. 33.

По званію предсѣдателя Педагогическаго Совѣта, начальникъ опредѣляетъ время его засѣданія, предлагаетъ на обсужденіе свои предположенія по учебной и воспитательной части, наблюдаетъ очередь при разсмотрѣніи вопросовъ, вносимыхъ другими членами, направляетъ пренія, слѣдитъ за правильностью и порядкомъ засѣданій и объявляетъ постановленіе Совѣта.

Ст. 34.

Начальникъ училища и штатные преподаватели не могутъ держать у себя пансіонеровъ изъ числа учениковъ училища.

Ст. 35.

Законоучители православнаго и иныхъ исповѣданій избираются Попечительнымъ Комитетомъ или начальникомъ училища съ согласія мѣстнаго епархіальнаго начальства (ст. 30 Положенія).

Примѣчаніе. Впредь до сего соглашенія къ исполненію обязанностей законоучителя командируется лицо по назначенію епархіальныхъ властей по принадлежности.

Ст. 36.

Штатные преподаватели, а равно преподаватели, приглашаемые по найму, избираются начальникомъ училища и утверждаются въ должностяхъ Главнымъ Управленіемъ Торговаго Мореплаванія и Портовъ изъ числа слѣдующихъ лицъ: а) по русскому языку — имѣющія право занимать эту должность въ городскихъ училищахъ по Положенію 31 Мая 1872 года, б) математикъ — окончившія курсъ математическихъ наукъ въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ, а также окончившія Морской Кадетскій Корпусъ, Морское Инженерное Училище, судоводительское отдѣленіе Одесскаго училища торговаго мореплаванія или Архангельскаго торгово-мореходнаго училища, в) по морской спеціальности и англійскому языку — окончившія какое-либо изъ перечисленныхъ спеціальныхъ учебныхъ заведеній, окончившія Архангельское торгово-мореходное училище или вообще мореходное училище дальняго плаванія, а также состоявшія не менѣе 5-ти лѣтъ преподавателями этихъ предметовъ въ мореходныхъ классахъ высшаго разряда, учрежденныхъ на основаніи Положенія 27 Іюня 1867 года, или въ шипперскихъ курсахъ и г) коммерческимъ спеціальностямъ — лица, имѣющія право занимать эту должность въ коммерческихъ учебныхъ заведеніяхъ Министерства Финансовъ.

Примѣчаніе. Лица англійскаго происхожденія могутъ быть допускаемы къ преподаванію англійскаго языка и въ томъ случаѣ, если они не удовлетворяютъ условіямъ, означеннымъ въ сей статьѣ.

Ст. 37.

Штатными преподавателями предметов морской специальности въ училищѣ могутъ быть также и лица, не удовлетворяющія требованіямъ, установленнымъ въ статьѣ 36, въ томъ случаѣ, если они получаютъ отъ Отдѣла Торговаго Мореплаванія свидѣтельства на право преподаванія въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ. Означенныя свидѣтельства выдаются не иначе, какъ по выдержаніи установленного испытанія и, по крайней мѣрѣ трехмѣсячной педагогической подготовкѣ въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ (ст. 35 Положенія).

Ст. 38.

Штатные преподаватели обязаны преподавать не менѣе 12 уроковъ въ недѣлю (ст. 39 положенія).

VI. Педагогическій Совѣтъ.

Ст. 39.

Педагогическій Совѣтъ, подѣ предсѣдательствомъ начальника училища, состоитъ изъ всѣхъ преподавателей училища. Въ засѣданіи Совѣта участвуетъ, на правахъ члена, предсѣдатель или одинъ изъ членовъ Попечительнаго Комитета, по выбору послѣдняго. Обязанности секретаря возлагаются на одного изъ членовъ Совѣта (ст. 26 Полож.).

Ст. 40.

Къ обязанностямъ Педагогическаго Совѣта относятся :

- 1) приѣмъ учениковъ и переводъ ихъ изъ класса въ классъ ;
- 2) награжденіе учениковъ, отличныхъ по успѣхамъ и поведенію ;
- 3) присужденіе аттестатовъ окончившимъ курсъ ;
- 4) обсужденіе успѣховъ и поведенія учениковъ ; назначеніе имъ повѣрочныхъ испытаній ;
- 5) представленіе на утвержденіе Попечительнаго Комитета объ освобожденіи бѣднѣйшихъ учениковъ отъ взноса платы ;
- 6) обсужденіе проступковъ учениковъ, влекущихъ за собой удаленіе изъ училища ;
- 7) составленіе учебныхъ плановъ и программъ по предметамъ учебнаго курса, выборъ учебныхъ руководствъ и пособій ;
- 8) составленіе правилъ для учащихся ;
- 9) разсмотрѣніе годовыхъ отчетовъ по учебно-воспитательной части ; и
- 10) обсужденіе всѣхъ вопросовъ, касающихся учебно-воспитательной части училища.

Примѣчаніе. По пунктамъ 7 и 8 требуется представленіе черезъ Попечительный Комитетъ на утвержденіе Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, а по пункту 6 Попечительный Комитетъ доводитъ до свѣдѣнія Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ.

Ст. 41.

Засѣданія Педагогическаго Совѣта назначаются начальникомъ училища, по мѣрѣ надобности, а также по заявленію не менѣе половиннаго числа членовъ Совѣта.

Ст. 42.

Дѣла рѣшаются въ Педагогическомъ Совѣтѣ по большинству голосовъ. При равенствѣ голосовъ, голосъ предсѣдателя даетъ перевѣсъ. Если Начальникъ по тому или другому вопросу не согласенъ съ большинствомъ членовъ Совѣта, то вопросъ этотъ, до приведенія его въ исполненіе, поступаетъ черезъ Попечительный Комитетъ на разсмотрѣніе Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ.

Примѣчаніе. Во всѣхъ случаяхъ разногласія, если меньшинство пожелаетъ, особое мнѣніе его доводится до свѣдѣнія Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, вмѣстѣ съ журналомъ соотвѣствующаго засѣданія.

VII. Права и преимущества служащихъ.

Ст. 43.

Предсѣдатель Попечительнаго Комитета утверждается Высочайшимъ приказомъ по Главному Управленію Торговаго Мореплаванія и Портовъ, члены Попечительнаго Комитета, а равно и почетные попечители, утверждаются въ сихъ званіяхъ Главноуправляющимъ Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами.

Ст. 44.

Предсѣдатель и члены Попечительнаго Комитета, а равно и почетные попечители, пользуются заурядъ присвоенными ихъ должностямъ правами государственной службы, кромѣ права на пенсію и чинопроизводство.

Тѣмъ изъ сихъ лицъ, которыя не имѣютъ права на вступленіе въ государственную службу, присвоиваются лишь мундиры, соотвѣтствующіе ихъ должностямъ. Они могутъ быть представляемы къ Высочайшимъ наградамъ

Ст. 45.

Начальникъ и преподаватели получаютъ содержаніе не ниже опредѣленнаго въ Высочайше утвержденномъ 6 Мая 1902 года штатномъ росписаніи должностей и расходовъ по содержанію мореходныхъ учебныхъ заведеній

Примѣчаніе 1. За преподаваніе дополнительныхъ уроковъ полагается за каждый годовой урокъ не менѣе 60 рублей (ст. 43).

Примѣчаніе 2. Оклады содержанія служащимъ могутъ быть повышаемы, съ разрѣшенія Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, противъ размѣровъ, установленныхъ въ росписаніи должностей въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ, но назначенные на семь основаніи дополнительные оклады не принимаются въ расчетъ при опредѣленіи размѣровъ пенсій (ст. 47).

Ст. 46.

Начальникъ и штатные преподаватели пользуются всѣми правами и преимуществами, указанными для сихъ должностныхъ лицъ въ Высочайше утвержденномъ 6 Мая 1902 г., Положеніи о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ.

VIII. Права училища.

Ст. 47.

Рижскому училищу дальняго плаванія предоставляется :

- 1) имѣть печать установленнаго для губернскихъ учрежденій образца съ надписью „Рижское мореходное училище дальняго плаванія“ ;
- 2) пріобрѣтать недвижимыя имущества и принимать всякаго рода пожертвованія ;
- 3) выписывать изъ за-границы безпошлинно потребныя для училища учебныя пособія, съ соблюденіемъ ст. ст. 1047 и 1048 уст. тамож., изд. 1892 г., и послѣдующихъ по сему вопросу законоположеній, и
- 4) пересылать слѣдующія по дѣламъ ихъ простыя письма, а также посылки безъ цѣны, вѣсомъ до одного пуда въ одномъ отправленіи, безъ платежа вѣсового сбора.

IX. Средства училища.

Ст. 48.

Рижское мореходное училище дальняго плаванія содержится на средства Рижскаго Биржевого Купечества.

Ст. 49.

Плата за ученіе, пожертвованія, проценты съ капиталовъ, принадлежащихъ училищу, и другіе доходы училища составляютъ собственность училища и расходуются на его содержаніе исключительно на непредусмотрѣнныя штатными назначеніями потребности его по учебной части.

Х. Счетоводство и отчетность.

Ст. 50.

Подлежащія правила счетоводства и отчетности опредѣляются особою инструкціею, составляемою Попечительнымъ Комитетомъ.

Ст. 51.

Попечительный Комитетъ представляетъ ежегодно отчеты по училищу: Главному Управленію Торговаго Мореплаванія и Портовъ Рижскому Биржевому Комитету, а равно учрежденіямъ и лицамъ, оказывающимъ содѣйствіе въ содержаніи училища.

ХІ. Закрытіе училища.

Ст. 52.

Закрытіе училища можетъ послѣдовать по постановленію общаго собранія Рижскаго Биржевого Купечества. Въ такомъ случаѣ съ учебнаго года, слѣдующаго за днемъ этого общаго собранія, новые ученики въ училище не принимаются. Полное закрытіе училища, однако, можетъ послѣдовать лишь по истеченіи 3-лѣтъ со дня постановленія. Въ случаѣ закрытія училища все движимое имущество и инвентаръ училища поступаетъ въ распоряженіе Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, самое-же зданіе училища остается въ собственности Биржевого Комитета. Распоряженіе касательно дальнѣйшаго употребленія капиталовъ, движимаго имущества и инвентаря училища принадлежитъ Главному Управленію Торговаго Мореплаванія и Портовъ.

РИЖСКАЯ ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНАЯ ГАВАНЬ

ЧЕТВЕРТЫЙ РАБОЧИЙ ПЕРІОДЪ

1904 г.

насыпка 1.50 саж.
 глубина 24 фут.

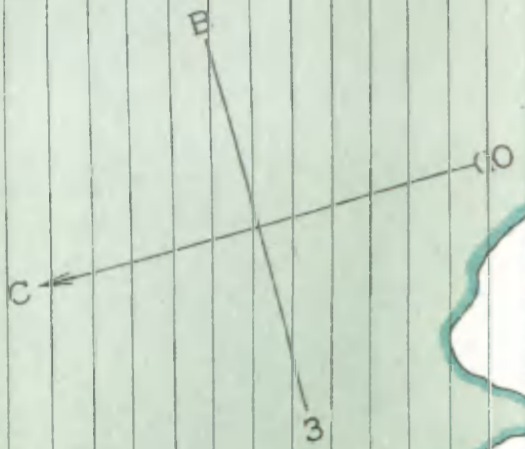
остр. больш. ФЕГЕЗАКСГОЛЬМЪ

остр. мал. ФЕГЕЗАКСГОЛЬМЪ

ФЕГЕЗАКСГОЛЬМЪ

МЕЙДЕРГОЛЬМЪ

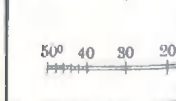
КАТКЕСЕКЕ

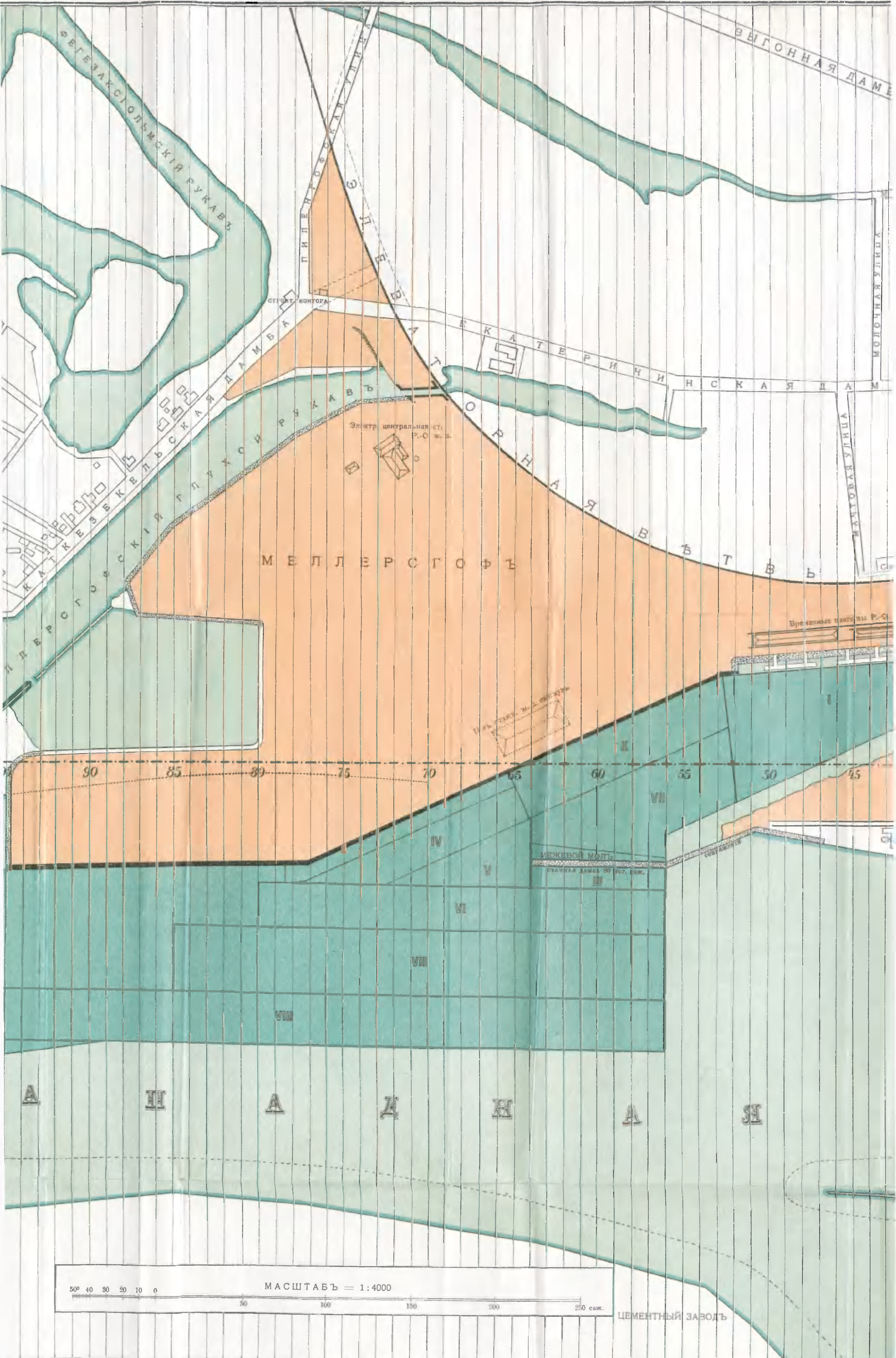


155 150 145 140 135 130 125 120 115 110 105 100 95 90

Р В К А Б А

IX





50 40 30 20 10 0
 МАСШТАБЪ = 1:4000
 50 100 150 200 250 саж.

ЦЕМЕНТНЫЙ ЗАВОДЪ



ВЫГОННАЯ ДАМБА II

МОЛОЧНАЯ УЛИЦА

КАЯ ДАМБА

НАТОВА УЛИЦА

ПЕТЕРГОЛЬМСКАЯ УЛИЦА

ВЫГОННАЯ ДАМБА I

ПРОМЫШЛЕННАЯ УЛИЦА

ФЕРЛИНСКАЯ УЛИЦА

ЦАРСКО-САДОВАЯ УЛ.

ЕЛИЗАВЕТИНСКАЯ УЛИЦА

ЦАРСКИЙ САДЪ

КАЯ ДАМБА

ЕКАТЕРИНСКАЯ ДАМБА

Соединительная труба

Временные кагалы Р.-О. ж.

Врем. мастерская

Реза бревна

Граница жельз.-дор. жон терри. работи

Временные амбары I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII

Ружьная Европ. Комитета

Сельдьяной складъ

АНДРЕАС

АНДРЕЕВСКАЯ ГЪВАНЬ

АНДРЕЕВСКАЯ ДАМБА

КИПЕНГОЛЬМЪ

Складъ холста

ЖЕВАТОРЪ

Камеугольный складъ

30 45 40 35 30 25 20 10 5 0 5 10

Инженеръ Рижскаго Боржоваго
Комитета
Оск. Густ. Флейтеръ



РИЖСКІЙ
Торговый Архивъ.

32-ой годъ изданія.

1905.

Выпускъ II.

Рига, 1905 г.

Типографія Р. Руэтицъ, Домская площадь № 11/13.

Рижскій Торговый Архивъ.

32-ой годъ изданія.

1905 г.

Римонис Тоболовс Архивс

Дозволено цензурою. — Рига, 31 Августа 1905 года.

1905

Оглавление.

- 1) Обзоръ торговой дѣятельности Риги за 1904 годъ (изданіе торгово-статистическаго отдѣла Рижскаго Биржевого Комитета)..... 337
 - 2) Обзоръ фрагтовыхъ ставокъ, примѣнявшихся въ Ригѣ при перевозкѣ грузовъ на пароходахъ въ навигаціи 1904 года 481
 - 3) Рижскій экспортъ моремъ 486
 - 4) Рижскій импортъ моремъ..... 489
 - 5) Отчетъ Общества Центральной складки товаровъ въ г. Ригѣ за 1904 годъ .. 494
 - 6) Списокъ Рижскихъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ за 1905 годъ 496
-

Обзоръ торговой дѣятельности Риги за 1904 годъ.*)

(Изданіе торгово-статистическаго отдѣла Рижскаго Биржевого Комитета).

Тогда какъ 1904 годъ въ международномъ экономическомъ быту является періодомъ дальнѣйшаго оздоровленія и упорядоченія, онъ доставлялъ русскому народному хозяйству, начавшемуся послѣ продолжительнаго кризиса въ 1903 году опять окрѣпиться, не только никакого дальнѣйшаго развитія, но даже во многихъ отрасляхъ довольно существенное ухудшеніе, а именно вслѣдствіе чрезвычайныхъ обстоятельствъ вызванныхъ войною. Отчетный годъ представляется періодомъ вновь начинающагося состоянія экономическаго подавленія, влекущаго за собою значительное сокращеніе вновь пробудившейся въ предшествовавшемъ году предпримчивости. Хотя вредное вліяніе войны въ отчетномъ году еще не успѣло серьезно потрясать торговлю и пока обнаружило лишь явные признаки неблагопріятнаго характера, но сильный уронъ въ финансовомъ и хозяйственномъ отношеніяхъ и давленіе военнаго времени будутъ давать себя чувствовать лишь въ теченіе 1905 года и слѣдующихъ лѣтъ, тѣмъ болѣе, что, на сколько пока можно судить, нельзя рассчитывать на скорое прекращеніе войны. Въ виду сего намъ предстоятъ весьма серьезныя условія времени, которыя будутъ осложняться еще возникшими въ текущемъ году забастовками рабочихъ и господствующимъ во всей Имперіи полптическимъ броженіемъ.

Главнѣйшій факторъ русскаго народнаго хозяйства — урожай хлѣбовъ — далъ въ отчетномъ году весьма хороніе результаты, превосходивъ, по даннымъ Статистическаго Центральнаго Комитета, не

*) Помѣщенныя въ этомъ обзорѣ данныя за 1904 годъ основаны на имѣющихся въ настоящее время въ распоряженіи Отдѣла предварительныхъ свѣдѣній, за всѣ-же предшествующіе годы приведены окончательно установленныя цифры.

только средній результатъ предшествовавшаго пятилѣтія, но и особенно обильные урожаи 1902 и 1903 г. г. При этомъ обильный урожай совпадалъ съ благоприятными условіями сбыта. Вслѣдствіе недостаточнаго урожая по нѣкоторымъ родамъ хлѣбовъ, потребности многочисленныхъ западно-европейскихъ странъ значительно увеличились, а кромѣ того замѣтно было сильное сокращеніе предложенія со стороны нѣкоторыхъ странъ вывозящихъ хлѣбъ, какъ то въ особенности Сѣверной Америки, Румыніи и Венгрии.

Положеніе денежнаго рынка было нормальнымъ лишь въ теченіе части года. Немедленно послѣ объявленія войны Государственный Банкъ повысилъ учетъ по трехъ- и шестимѣсячнымъ векселямъ отъ $4\frac{1}{2}$ и $5\frac{1}{2}^0/0$ до $5\frac{1}{2}$ и $6\frac{1}{2}^0/0$, на каковой нормѣ онъ и оставался до конца года, тогда какъ онъ въ 1903 году держался постоянно на $4\frac{1}{2}$ и $5\frac{1}{2}^0/0$. Одновременно, хотя сперва не въ особенно сильной мѣрѣ, сокращалось предоставленіе кредита, но затѣмъ въ теченіе года операциі эти довольно значительно уменьшались и достигли болѣе обширнаго размѣра лишь къ концу года.

Курсъ государственныхъ бумагъ также страдалъ отъ войны и по $4^0/0$ государственной рентѣ, занимающей руководящее положеніе среди нашихъ бумагъ, понизился отъ $99\frac{1}{2}$ въ началѣ года до $88\frac{1}{2}$, затѣмъ окрѣпъ приблизительно до 92, но къ концу года понизился опять до 90.

Созданная большими жертвами денежная система, какъ свидѣтельствуеетъ Министръ Финансовъ въ своемъ всеподданиѣйшемъ докладѣ о государственной росписи на 1905 годъ, сохраняла, не смотря на пережитыя нами событія, свою полную устойчивость; опредѣленная закономъ цѣнность рубля, вслѣдствіе неограниченной размѣнимости кредитныхъ билетовъ на золото, оставалась непоколебимою; потребность внутренняго рынка въ оборотныхъ средствахъ золотой и кредитной валуты удовлетворялась безъ всякихъ затрудненій. Заключающіяся въ этомъ докладѣ сравнительныя данныя о запасахъ металловъ въ Государственныхъ Банкѣ и Казначействѣ, а равно о размѣрѣ находящихся въ 1903 и 1904 годахъ въ обращеніи главнѣйшихъ оборотныхъ средствъ указываютъ на два важные обстоятельства, характеризующіе положеніе нашего денежнаго обращенія къ концу 1904 года: во первыхъ общій золотой запасъ Государства, сравнительно съ концомъ 1903 года возросъ на крупную сумму 77,3 милл. рублей, а сумма золота, принадлежащаго Государственному Банку и казнѣ увеличилась на 181 милл. рублей; во вторыхъ составъ денежнаго обращенія, расширившагося по объему, существенно измѣнился въ смыслѣ уменьшенія суммы золотой монеты въ оборотѣ (на 103,7 милліона рублей) и увеличенія выпуска кредитныхъ билетовъ (на 270 рублей).

Для усиленія запасовъ золота, обеспечивающихъ размѣнимость кредитныхъ билетовъ, въ апрѣлѣ отчетнаго года за границею поступило было къ реализаціи 5⁰/₀ безошлиннаго займа въ нарицательной суммѣ 300 милліоновъ рублей = 800 милліоновъ франковъ (5⁰/₀ обязательства Государственнаго Казначейства 1904 г.). Въ декабрѣ отчетнаго года заключенъ былъ въ Германіи безошлинный 4¹/₂⁰/₀ заемъ на сумму 231¹/₂ милліона рублей = 600 милліоновъ марокъ. Наконецъ для усиленія средствъ Государственнаго Казначейства въ августѣ выпущены были въ обращеніе 3,6⁰/₀ билеты Государственнаго Казначейства на сумму 150 милліоновъ рублей.

Какъ явствуетъ изъ свѣдѣній Департамента Таможенныхъ Сборовъ война на размѣръ русской внѣшней торговли не воздѣйствовала; торговля эта, на сколько можно судить по статистическимъ даннымъ, дала сравнительно благопріятные результаты. Обороты нашего международнаго товарнаго обмѣна за первые 11 мѣсяцевъ отчетнаго года, за которые при составленіи сего обзора имѣлись свѣдѣнія, составляютъ цѣнность въ 1,403 милліона рублей. Сумма эта превосходитъ средняго оборота послѣдняго десятилѣтія (1222 милліона руб.) и лишь немного уступаетъ чрезвычайно благопріятному въ этомъ отношеніи 1903 году (въ 1,426 милліоновъ рублей). Относительно же активности нашего торговаго баланса отчетный годъ былъ также благопріятенъ какъ 1903 годъ, который понынѣ въ этомъ отношеніи былъ наилучшій всего послѣдняго дѣсятилѣтія. За первые 11 мѣсяцевъ обоихъ лѣтъ оказался перевѣсъ вывоза надъ ввозомъ круглымъ числомъ на 325 милліоновъ рублей.

Разсматривая ходъ и положеніе промышленности нельзя не прійти къ заключенію, что эта отрасль нашей экономической жизни, получившая въ послѣдніе годы все большее значеніе, существенно страдала отъ чрезвычайныхъ условій. Всей тяжести вредныхъ вліяній военнаго времени въ настоящее время еще нельзя измѣрить, такъ какъ онѣ не выступаютъ немедленно, но нѣтъ сомнѣнія, что уже въ отчетномъ году по разнымъ отраслямъ значительныя затрудненія дали себя почувствовать, понудившія цѣлый рядъ предпріятій, уменьшить свое производство или сократить рабочее время. Но съ другой стороны нельзя отрицать, что нѣкоторыя отрасли, въ особенности металлургической и механической промышленности, увеличили свое производство вслѣдствіе обширныхъ правительственныхъ заказовъ по военнымъ надобностямъ. Что касается отдѣльныхъ главнѣйшихъ отраслей нашей отечественной промышленности, то добыча какъ желѣза, такъ и каменнаго угля въ 1904 году, достигла количества, превышающаго еще наивысшаго до того производства. Но по нѣкоторымъ отраслямъ желѣзной промышленности къ концу года показывались признаки затрудненій въ сбытѣ и паденія продажныхъ цѣнъ. Кромѣ того во второй половинѣ года каменноугольная промышленность

Домбровскаго бассейна очутилась въ весьма трудномъ положеніи вслѣдствіе сокращенія спроса со стороны мануфактурныхъ заводовъ. Въ крайне критическое положеніе приходила мануфактурная промышленность Привислянскаго района, въ особенности ткацкая и прядильная промышленность Лодзинскаго района, прямо губительнымъ однако положеніе это дѣлалось лишь для менѣ кредитоспособныхъ мелкихъ и среднихъ предпріятій. Хотя въ меньшей мѣрѣ, но также и въ Московскомъ фабричномъ районѣ, въ особенности по бумагопрядильной промышленности, страдавшей уже отъ продолжительныхъ колебаній на хлопчато-бумажныхъ рынкахъ, возникали затрудненія. Этой столь важной отрасли промышленности, которая, какъ ни одна другая, всецѣло зависитъ отъ сбыта въ большой массѣ народа, въ текущемъ году грозятъ по всей вѣроятности весьма серьезныя потрясенія вслѣдствіе вызваннаго условіями времени ослабленія покупательной способности народонаселенія, какъ вообще виды всей фабричной промышленности крайне неблагоприятны въ виду продолжающагося уже многіе мѣсяцы во всѣхъ частяхъ Имперіи рабочаго движенія.

Отраднымъ событіемъ отчетнаго года въ области промышленности и торговли является состоявшееся 28 іюля 1904 г. заключеніе дополнительной конвенціи къ германско-русскому договору о торговлѣ и мореплаваніи отъ 29 января (10 февраля) 1894 года. Сбѣнъ ратификаціонныхъ документовъ конвенціи, вступающей въ дѣйствіе 1 марта по нов. ст. 1906 г., состоялся 15 (28) февраля текущаго года. Хотя этимъ торговымъ трактатомъ довольно существенно повышаются таможенныя пошлины на нѣкоторые главнѣйшіе привозные и вывозные товары (напр. на хлѣба!), но за то на почти двѣнадцатилѣтній періодъ опять установлены опредѣленные и твердые пути въ торговыхъ отношеніяхъ съ важнѣйшею для русской привозной и вывозной торговли страной, съ которою мы связаны многовѣковыми торговыми сношеніями. Вторымъ важнымъ основаніемъ дальнѣйшаго развитія нашей торговли является въ этомъ договорѣ взаимное предоставленіе неограниченнаго права наибольшаго благопріятствованія.

Нѣсколько дней послѣ сбѣна ратификаціонныхъ актовъ между Россією и Германією подписанъ былъ въ С.-Петербургѣ русско-болгарскій торговый трактатъ. Въ ближайшее время предстоитъ заключеніе дальнѣйшихъ договоровъ съ другими государствами.

Относительно положенія судоходства въ 1904 году надлежитъ упоминать о томъ обстоятельстве, что надежда судохозяевъ на улучшеніе морскихъ фрахтовъ не сбылась, а напротивъ послѣдовало дальнѣйшее пониженіе ставокъ. Даже осенью фрахты не поправились, а продержались въ среднемъ на крайне низкомъ лѣтнемъ уровнѣ. Безъ сомнѣнія послѣдній годъ былъ особенно тяжелымъ для наибольшаго числа судохозяевъ всего міра и лишь небольшая часть находила при-

быльня занятія благодаря войнѣ. Въ общемъ условія дѣятельности были существенно выгоднѣе для хозяевъ рейсовыхъ пароходовъ, чѣмъ для хозяевъ пароходовъ вольнаго плаванія.

Въ противодѣйствіе господствующему уже продолжительное время на фрахтовомъ рынкѣ угнетенному состоянію посредствомъ установленія минимальныхъ ставокъ въ 1904 году учрежденъ былъ „международный союзъ владѣльцевъ парусныхъ судовъ“, къ которому принадлежало въ началѣ 1905 года около 87% всѣхъ англійскихъ, французскихъ и германскихъ парусныхъ судовъ. Этому союзу удалось не только пріостановить дальнѣйшее паденіе фрахтовъ, но даже иногда достигать нѣкотораго повышенія таковыхъ.

Въ февралѣ текущаго года состоялся международный съѣздъ судовладѣльцевъ въ Копенгагенѣ, въ которомъ участвовали представители пароходныхъ предпріятій Англии, Франціи, Германіи, Голландіи, Бельгіи, Испаніи, Норвегіи, Швеціи, Россіи, Финляндіи и Даніи съ цѣлью установленія минимальныхъ фрахтовъ на лѣсные грузы изъ шведскихъ, русскихъ, финляндскихъ и германскихъ портовъ. Съѣздъ постановилъ признать {фрахты, устанавливаемые избранными на съѣздѣ представителями, низшимъ базисомъ фрахтовъ до ближайшаго съѣзда въ іюнь. На первое время фрахты на каменный уголь и на хлѣбные грузы изъ русскихъ портовъ оставлены были безъ вниманія.

Кромѣ того участники съѣзда, являющіеся представителями общаго тоннажа выше 4 милліоновъ тоннъ, единогласно признали необходимость немедленнаго учрежденія „международной организаціи пароходныхъ предпріятій“, заинтересованныхъ въ морскихъ фрахтахъ въ нѣмецкомъ и балтійскомъ, а также въ бѣломъ моряхъ. Окончательное образованіе организаціи отложено до съѣзда въ іюнь. Будущее покажетъ успѣшность этихъ стремленій.

Окончательныхъ мѣронпріятій существеннаго значенія по области торговаго законодательства въ истекшемъ году не состоялось, за исключеніемъ положенія о выдачѣ ссудъ на пріобрѣтеніе построенныхъ въ Россіи изъ русскихъ матеріаловъ морскихъ коммерческихъ судовъ; но приступлено къ разработкѣ многочисленныхъ новыхъ законопроектовъ.

На первомъ ряду слѣдуетъ указать на составленный Мпнистерствомъ Финансовъ проектъ новаго положенія о Государственномъ промысловомъ налогѣ, рассмотрѣнномъ въ многолюдномъ совѣщаніи въ ноябрѣ при Министерствѣ Финансовъ. Результатомъ продолжительныхъ иреній на совѣщаніи было, что Министерство Финансовъ имѣетъ въ виду выработать, согласно добытымъ на засѣданіяхъ богатымъ матеріаламъ, новый законопроектъ и представить его еще разъ на рассмотрѣніе того-же совѣщанія.

На второмъ ряду заслуживаютъ упоминанія мѣропріятія, направленные къ учрежденію объединяющей всѣ русскіе биржевые комитеты организаціи для охраненія интересовъ торговли и промышленности. По этому вопросу въ отчетномъ году сдѣланъ значительный шагъ впередъ. На созванномъ въ апрѣлѣ 1904 г. при С.-Петербургскомъ Биржевомъ Комитетѣ совѣщаніи представителей портовыхъ биржевыхъ комитетовъ постановлено было, не ожидая утвержденія составленнаго Министерствомъ Финансовъ проекта положенія о сѣздахъ биржевыхъ дѣятелей, учредить въ С.-Петербургѣ особое временное бюро для обсужденія и разработки вопросовъ, касающихся нуждъ биржевой торговли (внѣшней, какъ и внутренней), въ особенности торговли хлѣбомъ и другими сельско-хозяйственными произведеніями, а равно для защиты интересовъ экспортной торговли противъ иностранныхъ покупателей русскихъ экспортныхъ товаровъ и ихъ биржевыхъ и торговыхъ учрежденій. Правила для означеннаго бюро въ текущемъ году одобрены Мпнистромъ Финансовъ.

Изъ числа другихъ законопроектовъ, къ составленію которыхъ приступлено въ отчетномъ или прежнихъ годахъ, но которые еще не закончены, упомянемъ: реформу биржъ, преобразование или упраздненіе коммерческихъ судовъ, правила о регистраціи морскихъ судовъ, новое положеніе о несостоятельности, проектъ права объ обязательствахъ, а равно мѣры къ охраненію ввоза сельдей въ балтійскіе порты, которому грозитъ полное разрушеніе вслѣдствіе беспошлиннаго ввоза сельдей чрезъ Архангельскъ. По этому дѣлу въ началѣ текущаго года Министромъ Финансовъ внесены въ Государственный Совѣтъ правила о введеніи пошлины на общемъ основаніи для сельдей, привозимыхъ черезъ Архангельскій портъ; но утвержденія этихъ правилъ еще не послѣдовало.

По предпріятому Главнымъ Управленіемъ торгового мореплаванія и портовъ уже въ 1903 году пересмотру ставокъ попуднаго сбора слѣдуетъ отмѣтить, что есть надежда, что къ пересмотру основаній взиманія сего сбора будетъ приступлено еще въ текущемъ году, при чемъ предполагается увеличить число ставокъ съ опредѣленіемъ низшей ставки въ $\frac{1}{8}$ или $\frac{1}{10}$ копѣйки и высшей ставки въ 3 коп. за пудъ, а также опредѣлить ставки въ извѣстной соразмѣрности къ цѣнности товара.

Выработанныя на сѣздѣ льно- и пенькоторговцевъ въ ноябрѣ 1904 года мѣропріятія противъ злоупотребленій въ торговлѣ льномъ и пенькою, коими дѣйствующія уже нѣсколько лѣтъ правила для торговли этими товарами подвергаются измѣненію и дополненію, по сіе время еще не утверждены.

Большое значеніе для мѣстной лѣсной торговли имѣлъ произведенный въ отчетномъ году пересмотръ обязательныхъ постановленій

о сплавлѣ лѣса въ предѣлахъ Рижскаго порта, имѣвшій своимъ послѣдствіемъ изданіе новыхъ правилъ, болѣе соотвѣтствующихъ потребностямъ торговли.

Важнѣйшая для Риги мѣра по желѣзнодорожной части заключается въ постановленіи Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, чтобы расчетъ провозной платы за всѣ хлѣбные грузы, которые прибываютъ въ Ригу въ теченіе времени отъ 13 ноября 1904 года до 15 февраля 1905 года и подлежатъ переотправленію въ Виндаву или Либаву, былъ произведенъ по тарифу за все протяженіе перевозки отъ станціи отправления до окончательной станціи назначенія безъ взиманія особыхъ дополнительныхъ сборовъ въ Ригѣ.

Дальнѣйшее расширеніе сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ развилось въ отчетномъ году довольно успѣшно. Правильное движеніе открыто было на 1176 верстахъ, временное же на 437 верстахъ желѣзныхъ дорогъ нормальной колеи, такъ что общее протяженіе русскихъ желѣзныхъ дорогъ, по даннымъ Министерства Финансовъ, составляло къ 1 января текущаго года 56,357 верстъ. Изъ вновь построенныхъ желѣзныхъ дорогъ важнѣйшія для Риги участки Силанъ-Крейцбургъ-Тукумъ и Новосокольники-Витебскъ. Строятся еще 4,715 верстъ желѣзныхъ дорогъ, въ томъ числѣ Оренбургъ-Ташкентская желѣзная дорога, составляющая съ вѣтвью отъ Кинеля въ Оренбургъ Самаро-Златоустовской дороги одну особую дорогу подъ названіемъ Ташкентская линія, на которой временное движеніе открыто 1 января текущаго года. Кромѣ того въ текущемъ году предстоитъ окончаніе сѣверной дороги (Вятка-Вологда-С.-Петербургъ) протяженіемъ 1,067 верстъ и Бологое-Полоцкъ-Сѣдлецкой дороги протяженіемъ 1,083 верстъ.

Повторяющіеся каждую осень хлѣбные залежи на желѣзнодорожныхъ станціяхъ внутреннихъ губерній были въ отчетномъ году особенно обширны, преимущественно на важныхъ для Риги участкахъ Самара-Златоустъ, Рязань-Уральскъ и на лежащемъ за Грязями участкѣ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ. Залежи на первомъ ряду вызывались сильнымъ движеніемъ воинскихъ поѣздовъ въ связи съ отвлеченіемъ части подвижнаго состава на Сибирскую магистральную линію на военныя надобности. Неудобство это, влекавшее за собою весьма серьезныя затрудненія какъ по сбыту хлѣба въ Имперіи, такъ и въ особенности по вывозной торговлѣ, приняло все болѣе рѣзкія формы не смотря на всѣ принятыя Правительствомъ мѣры. Въ виду сего на особомъ совѣщаніи состоявшемся въ началѣ февраля въ С.-Петербургѣ при участіи представителей торговли и сельскаго хозяйства, постановлено было, немедленно приступить къ выработкѣ мѣръ къ отправленію лежащихъ на станціяхъ громадныхъ массъ

хлѣбныхъ грузовъ (около 120 милліоновъ пудовъ) по мѣсту ихъ назначенія. Но и эти мѣры, заключавшіяся въ немедленномъ учрежденіи центральныхъ распредѣлительныхъ конторъ при участіи представителей сельскаго хозяйства и торговли и отдѣленій этихъ конторъ на отдѣльныхъ станціяхъ, а также въ немедленной командировкѣ свѣдущихъ лицъ на подлежащіе участки, пока оставались безъ особаго успѣха, такъ что часть хлѣбныхъ грузовъ вѣроятно еще не будетъ отвезено до появленія новаго урожая.

Что касается до устройства новой желѣзнодорожной гавани въ Ригѣ, то, по окончаніи углубительныхъ работъ въ бассейнѣ уже въ 1903 году, къ концу 1904 года также было закончено устройство набережныхъ на протяженіи около 400 сажень, проекты которыхъ утверждены Министерствомъ Путей Сообщенія.

Ходъ биржевой торговли въ отчетномъ году былъ довольно неблагоприятенъ. Вслѣдствіе политическаго положенія биржи уже съ начала года находились въ очень нервномъ настроеніи, которое при открытіи враждебныхъ дѣйствій обострилось до полной панпки, вызвавшей внезапное паденіе курса на всѣ государственныя и частныя цѣнныя бумаги. Хотя панпка эта скоро опять успокоилась, но дѣла подъ вліяніемъ политическихъ заботъ оставались въ теченіе всего года ненадежными и часто вялыми. Вслѣдствіе обезцѣненія большого числа солидныхъ бумагъ отчетный годъ надо обозначить довольно плохимъ для капиталистовъ. Курсъ государственныхъ бумагъ не успѣлъ поправляться, а напротивъ въ концѣ года былъ существенно ниже чѣмъ во время сильнѣйшей паники въ январѣ.

Что же касается нашихъ дивидендныхъ бумагъ, то курсы нѣкоторыхъ изъ нихъ послѣ временнаго паденія во второй половинѣ года стали опять немного укрѣпляться. Къ этой категоріи принадлежитъ большая часть акцій нашихъ коммерческихъ и земельныхъ банковъ, а также металлургическихъ и механическихъ предпріятій. Также курсъ акцій страховыхъ обществъ и нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій отчасти поправился, между тѣмъ какъ акціи многочисленныхъ другихъ предпріятій какъ напр. по нефтяной промышленности или сильно падали или же оставались на своемъ низкомъ уровнѣ въ началѣ года.

Вексельные курсы въ послѣднемъ году мало измѣнили свое состояніе. Такъ напр. курсъ рубля (трехмѣсячный курсъ) на Берлинъ на мѣстной биржѣ въ теченіе всего года колебался въ среднемъ въ предѣлахъ отъ 45,95 до 45,67¹/₂ рублей за 100 марокъ противъ 45,90 и 45,70 рублей въ 1903 году.

Движеніе курса рубля (трехмѣсячнаго) на Берлинъ въ среднемъ въ теченіе мѣсяца иллюстрируется слѣдующею таблицей:

	высшій	низшій	средній
	к у р с ь		
январь	45,95	45,87 ¹ / ₂	45,91 ² / ₃
февраль	45,92 ¹ / ₂	45,80	45,85 ⁵ / ₈
мартъ	45,85	45,75	45,78 ³ / ₄
апрѣль	45,85	45,77 ¹ / ₂	45,80 ⁵ / ₆
май	45,82 ¹ / ₂	45,77 ¹ / ₂	45,78 ⁷ / ₁₆
іюнь	45,85	45,80	45,81 ² / ₃
іюль	45,85	45,82 ¹ / ₂	45,84 ¹³ / ₁₈
августъ	45,82 ¹ / ₂	45,80	45,81 ¹⁷ / ₁₈
сентябрь	45,80	45,77 ¹ / ₂	45,77 ¹³ / ₁₆
октябрь	45,75	45,67 ¹ / ₂	45,69 ¹ / ₆
ноябрь	45,72 ¹ / ₂	45,67 ¹ / ₂	45,70 ⁵ / ₉
декабрь	45,85	45,70	45,74 ¹³ / ₁₈
средній курсъ за 1904 годъ	45,95	45,67 ¹ / ₂	45,79 ³³ / ₅₂
въ 1903 году	45,90	45,75	45,81 ⁹ / ₁₃
„ 1902 „	46,02 ¹ / ₂	45,75	45,89 ¹ / ₂
„ 1901 „	45,90	45,70	45,82 ¹ / ₂₆
„ 1900 „	45,75	45,55	45,65 ²¹ / ₅₂
„ 1899 „	45,75	45,45	45,64 ⁸ / ₂₁
„ 1898 „	45,85	45,52 ¹ / ₂	45,70 ¹⁵ / ₂₆
„ 1897 „	45,82 ¹ / ₂	45,57 ¹ / ₂	45,72 ¹⁵ / ₂₆
„ 1896 „	45,87 ¹ / ₂	45,47 ¹ / ₂	45,71 ⁴⁷ / ₅₂
„ 1895 „	45,67 ¹ / ₂	45,02 ¹ / ₂	45,28 ⁹ / ₅₂
„ 1894 „	45,82 ¹ / ₂	44,97 ¹ / ₂	45,42
„ 1893 „	48,12 ¹ / ₂	45,40	46,50 ¹ / ₄₂
„ 1892 „	50,05	45,87 ¹ / ₂	48,48 ¹ / ₂
„ 1891 „	52,00	40,37 ¹ / ₂	44,72 ¹ / ₆
„ 1890 „	45,05	37,47 ¹ / ₂	41,97
„ 1889 „	47,95	44,65	46,24 ¹⁵ / ₁₇
„ 1888 „	61,40	45,12 ¹ / ₂	52,70 ¹⁷ / ₂₁

Цифровые результаты Рижской вѣшной торговли въ 1904 году значительно уступаютъ результатамъ предшествующаго года, который въ этомъ отношеніи является рекорднымъ. Но при этомъ надо имѣть въ виду, что въ настоящее время за минувшій годъ могли быть установлены лишь предварительныя данныя, которыя, въ особенности по привозной торговлѣ значительно ниже окончательныхъ данныхъ, которыя значатся въ нижеслѣдующихъ таблицахъ за 1903 и другіе годы. Цѣнность нашей вѣшной торговли, составляющая круглымъ числомъ 173 милліона рублей, на 61²/₃ милліонъ рублей ниже чѣмъ въ 1903 году. Причины сравнительно неблагоприятнаго результата заключаются въ особенности въ неудовлетворительномъ сборѣ льна въ 1903 году, имѣвшемъ своимъ послѣдствіемъ сокращеніе вывоза на 3¹/₃ милліона пудовъ. И неблагоприятныя условія торговли рожью,

ячменемъ и льняными сѣменами играли извѣстную роль; льянаго сѣмени вообще поступило на рынокъ лишь очень скромное количество низкаго качества. Кромѣ того сократился также вывозъ масла. Наконецъ имѣло извѣстное вліяніе сокращеніе ввоза многихъ драгоценныхъ товаровъ, какъ чая, гумми, свинца, пробкового дерева, джуты и др. Но не смотря на вредное вліяніе извѣстныхъ обстоятельствъ на дѣятельность торговыхъ предприятий той или другой отрасли въ общемъ рижскую экспортную торговлю въ истекшемъ году отнюдь нельзя обозначить неблагопріятною.

Что касается до нашей промышленности, то по ней послѣдствія военнаго времени не прошли безслѣдно. Отчетный годъ недалъ дальнѣйшаго развитія тѣмъ отраслямъ промышленности, которыя послѣ многолѣтнихъ тяжелыхъ потрясеній въ 1903 году стали оздоравливать, да даже по нѣкоторымъ отраслямъ наступило опять ухудшеніе.

Весьма тяжелое положеніе создано въ текущемъ году рабочимъ движеніемъ и вообще господствующимъ по всей Имперіи безпокойствомъ, которыми все снова разрывается и расшатается вся наша торговопромышленная жизнь. Подъ этой ненадежностью конечно имѣютъ сильно страдать торговля и промышленность, находящіяся въ безпрестанномъ опасеніи предстоящихъ сильныхъ потрясеній. Пока нельзя предвидѣть, когда мы вернемся опять къ правильнымъ и постояннымъ условіямъ жизни, дающимъ нашей торговлѣ возможность возвращенія въ обычную колею.

Цѣнность нашей ввозной и вывозной торговли за періодъ времени съ 1866 г. иллюстрируется ниже слѣдующею таблицею:

Средняя цифра за годъ	Товары, привезенн.	Товары, вывезенные
	морск. путемъ Руб.	морск. путемъ Руб.
1866—1870 :	14,419,305	31,024,129
1871—1875 :	22,537,505	37,540,182
1876—1880 :	32,609,535	55,072,441
1881—1885 :	27,442,544	56,692,925
1886—1890 :	21,139,757	53,213,961
1891 :	18,830,838	54,453,245
1892 :	20,698,639	41,543,484
1893 :	26,384,643	46,990,857
1894 :	33,066,954	47,786,089
1895 :	30,747,310	65,393,577
1891—1895 :	25,945,677	51,233,451
1896 :	42,081,397	64,889,137
1897 :	43,578,327	66,599,811
1898 :	58,481,526	70,299,434
1899 :	63,355,661	77,905,955
1900 :	58,599,935	71,048,935

Средняя цифра за годъ	Товары, привезенн. морск. путемъ	Товары, вывезенные морск. путемъ
	Руб.	Руб.
1896—1900 :	53,219,369	70,148,655
1901 :	55,300,368	77,265,779
1902 :	73,811,061	93,239,709
1903 :	105,843,912	128,989,277
1904 :	62,184,874	110,961,805

Изъ предстоящей таблицы усматривается, что годы начиная съ 1898 года показываютъ наивысшія цифры, при чемъ кульминаціонный пунктъ достигается въ 1903 году; сильный упадокъ замѣчается въ отчетномъ году противъ 1903 года по привозной торговлѣ. Такъ какъ за отчетный годъ, на что выше уже указано, имѣются пока лишь предварительныя данныя, тогда какъ за всѣ остальные годы имѣются уже окончательныя данныя, то результаты послѣдняго года еще немного измѣнятся къ лучшему. Но все-таки убыль будетъ еще довольно значительна, а это не удивительно въ виду того факта, что цѣлый рядъ драгоценныхъ ввозныхъ товаровъ поступилъ къ намъ въ меньшемъ количествѣ. Такъ оказывается убыль между прочимъ при слѣдующихъ товарахъ; кофе круглымъ числомъ на 3,000 пудовъ, чай на 104,000 пудовъ, вино и шампанское на 12,500 пудовъ, свинецъ на 58,000 пудовъ, пробковое дерево на 74,000 пудовъ, джута-сырецъ на 65,000 пудовъ, части машинъ на 284,000 пудовъ, гумми на 31,000 пудовъ, копра на 47,000 пудовъ, кромѣ того сельди, рисъ, искусственныя землеудобрительныя средства, селитра, чугунъ, кварцъ, сода и воскъ. Увеличеніе же ввоза оказывается по хлопку на 271,000 пудовъ, желѣзу на 54,000 пудовъ, стали на 56,000 пудовъ, квебрахо на 132,000 пудовъ, дубильнымъ веществамъ на 38,000 пудовъ, смолѣ на 82,000 пудовъ, сельскохозяйственнымъ и другимъ машинамъ на 328,000 пудовъ, сѣрѣ на 49,000 пудовъ, каменному углю и коксу на 1,268,000 пудовъ, а равно нѣкоторымъ другимъ менѣе важнымъ предметамъ.

По нашему вывозу 1903 годъ также отличается наивысшею цифрою цѣнности (въ 129 милліоновъ рублей). За нимъ слѣдуетъ отчетный годъ съ цѣнностью вывоза въ 111 милліоновъ рублей, которая при окончательномъ исчисленіи повысится еще приблизительно на 6 или 7 милліоновъ рублей. Происшедшее въ отчетномъ году сокращеніе вывоза, составляющее около 11 до 12 милліоновъ рублей, вызвано преимущественно уменьшеніемъ вывоза льна на 3¹/₃ милліона пудовъ, пеньковой пакли на 274,000 пуд., посѣвного сѣмени на 136,000 пуд., масла коровьяго на 296,000 пуд., ржи на 533,000 пуд., ячменя на 490,000 пуд., и овса на 104,000 пуд. Убыль эта не могла быть уравновѣшена увеличеніемъ вывоза пшеницы на 4,9 милліона пуд., льняной пакли

на 192,000 пуд., жмыховъ на 494,000 пуд., дичи и птицы битой на 28,000 пуд., кожъ и шкуръ на 93,000 пуд. и миперальныхъ маслъ на 70,000 пуд.

По сему общій оборотъ нашей внѣшней торговли имѣеть слѣдующую цѣнность:

1866—1870:	45,443,434	руб. среднимъ числомъ
1871—1875:	60,077,687	" " "
1876—1880:	87,681,976	" " "
1881—1885:	84,135,469	" " "
1886—1890:	74,353,718	" " "
1891:	73,284,083	"
1892:	62,242,123	"
1893:	73,375,500	"
1894:	80,853,043	"
1895:	96,140,888	"
1891—1895:	77,179,127	" среднимъ числомъ
1896:	106,970,534	"
1897:	110,178,138	"
1898:	128,780,960	"
1899:	140,731,215	"
1900:	131,574,083	"
1896—1900	123,646,986	" среднимъ числомъ
1901:	132,566,147	"
1902:	167,050,770	"
1903:	234,833,189	"
1904:	173,146,679	"

По предварительному исчисленію цѣнности отчетный годъ уступаетъ 1903 году на 61²/₃ милл. рублей, по значительно превосходить всѣ остальные предшествующіе годы.

Отношеніе рижскаго экспорта къ вывозной торговлѣ главнѣйшихъ пашихъ сосѣднихъ портовъ иллюстрируется слѣдующею таблицею:

Цѣнность экспорта составляло:					
	1896—1900	1901	1902	1903	1904
	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.
изъ Риги	70,148,655	77,265,779	93,239,709	128,989,277	110,961,805
" С.-Петербур. и Кронштадта*)	60,632,271	73,662,122	60,696,527	?	?
" Ревеля	28,190,317	27,917,258	21,754,613	23,090,567	29,163,878
" Пернова	4,597,815	3,656,234	3,582,898	5,412,632	3,910,825
" Виндавы	1,506,728	2,325,938	12,563,974	22,346,907	17,305,155
" Либавы	39,338,793	57,796,005	44,618,232	32,215,628	36,512,020

*) Данныя за 1903 и 1904 гг. еще не опубликованы,

Перевѣсъ Риги выступаетъ въ особенности въ послѣднихъ годахъ. Помимо нѣкоторыхъ колебаній экспортъ Ревеля и Пернова въ разсматриваемый выше періодъ времени въ общемъ держался въ тѣхъ же предѣлахъ, экспортъ-же Либавы показываетъ понижающееся направленіе, что объясняется развитіемъ Виндавскаго порта. Замѣтное въ 1904 году сокращеніе вывозной торговли Виндавы вызвано сильнымъ уменьшеніемъ вывоза льна. Въ общемъ вывозъ Русской Имперіи въ 1904 году участвуютъ: Рига съ 11,6%, Либава съ 3,8%, Ревель съ 3,1%, Виндава съ 1,8%, Перновъ съ 0,4%, между тѣмъ какъ въ 1901 г. участіе Риги въ процентахъ было 12,7%, С.-Петербурга 12,1%, Ревеля 4,6%, Либавы 9,5%, Пернова 0,6% и Виндавы, не пользовавшейся въ то время желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ съ русскою желѣзнодорожною сѣтью, 0,4%.

Такъ какъ при составленіи сего обзора нельзя было достать хотя бы только приблизительно надежныхъ данныхъ о направленіи нашей внѣшней торговли, то въ нижеприведенныхъ цифровыхъ сопоставленіяхъ главнѣйшихъ странъ сбыта нашихъ вывозныхъ товаровъ мы должны ограничиться сравнительными данными лишь до 1903 г. Важнѣйшимъ странамъ, поставляющимъ въ Ригу привозные товары, мы удѣлимъ мѣсто во второй части настоящаго обзора, посвященной ввозной торговлѣ.

Цѣнность нашего экспорта по важнѣйшимъ странамъ назначенія нашихъ товаровъ составляла въ рубляхъ:

Средняя цифра за года:	Въ Беликобританію	Въ Германію	Въ Бельгію*)	Во Францію	Въ Голландію*)
1866—1870 :	15,510,967	1,868,269	4,685,942	4,418,575	2,059,779
1871—1875 :	17,263,707	4,042,864	4,603,409	4,376,075	3,278,327
1876—1880 :	24,077,698	7,995,373	6,252,271	6,310,075	5,698,331
1881—1885 :	26,478,404	7,358,323	6,583,859	6,859,417	4,661,726
1886—1890 :	24,785,010	6,267,196	6,574,994	5,702,821	4,039,295
1891 :	22,468,929	10,540,416	5,081,987	4,784,419	4,839,176
1892 :	20,784,932	5,676,833	5,739,816	4,056,271	3,159,035
1893 :	20,827,680	4,788,090	9,058,110	7,608,981	2,335,812
1894 :	22,929,896	7,054,520	7,633,637	4,665,371	3,262,745
1895 :	28,757,908	10,923,380	10,833,819	7,850,235	3,140,817
1891—1895 :	23,153,869	7,797,648	7,669,474	5,793,076	3,347,517
1896 :	25,517,896	11,656,458	10,499,144	7,920,931	5,156,664

*) Въ виду того, что часть грузовъ, отправляемыхъ въ Голландію и Бельгію идетъ, какъ показываетъ опытъ, въ Германію, цифры импорта въ обѣ названныя страны, по вычетѣ изъ нихъ транзитныхъ товаровъ, предназначенныхъ для потребленія въ Германіи, должны сильно сократиться, тогда какъ ввозъ Германіи пріобрѣтаетъ, благодаря помянутой прибавкѣ, значительный плюсъ.

Средняя цифра за года:	Въ Великобританію	Въ Германію	Въ Бельгію*)	Въ Францію	Въ Голландію*)
1897 :	27,271,340	11,204,438	10,413,534	7,011,964	6,637,478
1898 :	26,992,454	11,942,327	10,631,864	7,460,547	7,486,459
1899 :	33,077,094	11,497,580	11,660,072	11,752,989	5,218,454
1900 :	28,635,589	14,714,828	9,603,418	8,758,180	6,233,338
1896—1900 :	28,298,875	12,203,126	10,562,606	8,580,922	6,146,479
1901 :	36,160,678	13,989,439	9,093,613	7,205,117	5,277,111
1902 :	43,489,960	19,443,122	11,842,827	9,047,712	4,201,939
1903 :	58,397,021	27,625,526	16,480,736	16,012,130	3,495,119

Такимъ образомъ изъ общей цѣнности вывезенныхъ товаровъ приходится на:

Средняя цифра за годъ	Великобрит.	Германію	Бельгію*)	Францію	Голландію*)
	%	%	%	%	%
1866—1870 :	49,9	6,0	15,2	14,3	6,7
1871—1875 :	46,0	10,8	12,3	11,7	8,7
1876—1880 :	43,7	14,5	11,3	11,5	10,4
1881—1885 :	46,7	13,0	11,6	12,1	8,2
1886—1890 :	46,6	11,8	12,3	10,7	7,6
1891 :	41,3	19,3	9,3	8,8	8,9
1892 :	50,0	13,7	13,8	9,8	7,6
1893 :	44,3	10,2	19,3	16,2	5,0
1894 :	48,0	14,8	16,0	9,8	6,8
1895 :	44,0	16,7	16,6	12,0	4,8
1891—1895 :	45,2	15,2	15,0	11,4	6,5
1896 :	39,3	18,0	16,2	12,2	7,9
1897 :	41,0	16,8	15,6	10,5	10,0
1898 :	38,4	17,0	15,1	10,6	10,6
1899 :	42,7	14,9	15,1	15,2	6,7
1900 :	39,2	20,2	13,2	12,0	8,5
1896—1900 :	40,2	17,3	15,0	12,2	8,7
1901 :	46,8	18,1	11,8	9,3	6,8
1902 :	46,6	20,9	12,7	9,7	4,5
1903 :	45,3	21,4	12,8	12,4	2,8

Изъ первой изъ предстоящихъ двухъ таблицъ усматривается, что сбытъ товаровъ во всѣ вышеперечисленныя государства, за исключеніемъ Голландіи, въ 1903 году увеличился. Великобританія приобрѣтала отъ насъ товары на 15 милл., Германія на 8 милл., Бельгія выше 5 милл. и Франція на 7 милл. рублей болѣе чѣмъ въ 1902 г., между тѣмъ какъ цѣнность вывезенныхъ въ Голландію товаровъ уменьшилась на 700,000 рублей. Хотя процентуальное участіе Великобританіи въ общей цѣнности нашего вывоза уменьшилась на 1,3⁰/₀,

*) См. примѣчаніе на стр. 349.

но тѣмъ не менѣе, какъ въ большинствѣ предшествующихъ лѣтъ, она настолько преобладаетъ въ нашей торговлѣ, что получаетъ почти половину всего нашего отпуска. Участіе Голландіи также понизилось (на 1,7⁰/о), между тѣмъ какъ участіе Германіи, Бельгіи и Франціи увеличилось. Сильнѣйшее увеличеніе — на 2,7⁰/о — значитъ за Франціей, а за Германіей на 0,5⁰/о и за Бельгіей лишь на 0,1⁰/о. Германія, занимающая среди нашихъ покупателей второе мѣсто, ввозила изъ Россіи въ 1903 году большее количество товаровъ, чѣмъ въ любомъ изъ предшествовавшихъ лѣтъ. Тоже самое относится къ Великобританіи, Бельгіи и Франціи, какъ это явствуетъ изъ вышеприведенныхъ абсолютныхъ цифръ.

Во всѣ перечисленныя 5 странъ мы поставили въ 1903 году 94,7⁰/о (въ 1902 г. 94,4⁰/о) нашихъ вывозныхъ товаровъ, такъ что на всѣ остальные страны приходятъ лишь 5,3⁰/о (въ 1902 г. 5,6⁰/о). Среди этихъ менѣе важныхъ странъ нѣкоторое значеніе имѣютъ лишь Данія, а равно Швеція и Норвегія. Вывезенные въ Данію товары составляютъ цѣнность въ 4,863,875 рублей противъ 3,858,000 рублей въ 1902 г. Такимъ образомъ Данія въ первый разъ приобрѣла большее значеніе чѣмъ Голландія. Въ Швецію и Норвегію мы отправляли товары цѣнностью 2,019,900 рублей противъ 1,356,000 руб. въ 1902 г.

Португалія, Испанія, Африка и Америка получали прямымъ путемъ лишь совершенно ничтожное количество товаровъ. Италія уже съ 1896 года болѣе не является покупателемъ нашихъ товаровъ, по крайней мѣрѣ нельзя опредѣлить туда прямого сбыта товаровъ.

Общая цѣнность ввоза и вывоза, равно какъ сумма товарныхъ оборотовъ всей русской внѣшней торговли черезъ Европейскую границу по даннымъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ представляется за первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ 15 лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ:

Съ 1 янв. по 1 дек.	Ввозъ руб.	Вывозъ руб.	Общая сумма оборотовъ руб.
1890 :	351,366,000	642,335,000	993,701,000
1891 :	321,446,000	669,221,000	990,667,000
1892 :	341,178,000	431,063,000	772,241,000
1893 :	387,655,000	535,063,000	923,471,000
1894 :	472,549,000	594,955,000	1,067,504,000
1895 :	453,191,000	617,403,000	1,070,594,000
1896 :	498,104,000	620,747,000	1,118,851,000
1897 :	469,894,000	647,611,000	1,117,505,000
1898 :	521,083,000	658,045,000	1,179,128,000
1899 :	550,326,000	559,400,000	1,109,847,000
1900 :	533,880,000	643,436,000	1,177,316,000

Съ 1 янв. по 1 дек.	Ввозъ руб.	Вывозъ руб.	Общая сумма оборотовъ руб.
1901 :	488,134,000	668,237,000	1,156,371,000
1902 :	483,207,000	756,478,000	1,239,685,000
1903 :	550,274,000	875,845,000	1,426,119,000
1904 :	538,596,000	864,754,000	1,403,350,000

Такимъ образомъ цѣнность ввоза, въ сравненіи съ 1903 годомъ, уменьшилась прибол. на 12 милл. рублей или 2,1⁰/о, а цѣнность вывоза на 11 милл. рублей или 1,3⁰/о.

Но всѣ предшествующіе годы какъ по ввозу, такъ и по вывозу еще менѣе благоприятны.

Общій международный товарный оборотъ Россіи въ истекшемъ году также представляетъ собою меньшую цѣнность чѣмъ въ 1903 г., понизившись въ отчетномъ прибол. на 23 милл. рублей или 1,6⁰/о.

Относительно активности нашего торговаго баланса 1904 годъ является благоприятнымъ. Вывозъ въ отчетномъ году превосходитъ ввозъ на 325,6 милл. рублей, а въ 1903 году на 326,2 милл. рублей, такъ что отчетный годъ уступаетъ наилучшему до того по торговому балансу 1903 году только на 600,000 рублей или 0,2⁰/о.

По отдѣльнымъ главнымъ категоріямъ товаровъ цѣнность русской вывозной торговли въ первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ восьми лѣтъ распределяется слѣдующимъ образомъ :

	1897 руб.	1898 руб.	1899 руб.	1900 руб.
Жизненные продукты . . .	382,672,000	404,800,000	298,330,000	361,328,000
Сырые и полуобработанные материалы . . .	231,768,000	219,238,000	229,216,000	247,483,000
Животныя . . .	15,391,000	15,451,000	15,842,000	16,387,000
Фабричн. издѣлія	17,780,000	18,556,000	16,012,000	18,238,000
	647,611,000	658,045,000	559,400,000	643,436,000
	1901 руб.	1902 руб.	1903 руб.	1904 руб.
Жизненные продукты . . .	398,710,000	484,504,000	558,114,000	556,676,000
Сырые и полуобработанные материалы . . .	231,789,000	234,272,000	280,022,000	271,812,000
Животныя . . .	17,393,000	19,890,000	18,030,000	14,261,000
Фабричн. издѣлія	20,345,000	17,812,000	19,679,000	22,005,000
	668,237,000	756,478,000	875,845,000	864,754,000

Слѣдовательно по всѣмъ категоріямъ товаровъ, за исключеніемъ „фабричныхъ издѣлій“, замѣтна убыль, которая очень незначительна при важнѣйшей категоріи „жизненныхъ продуктовъ“, но болѣе существенна въ категоріи „сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ“, въ особенности вслѣдствіе сокращенія вывоза льна и пакли. Уменьшеніе

стоимости вывоза по группѣ животныхъ объясняется воспослѣдовавшимъ запрещеніемъ вывоза лошадей, которыхъ вывозилось только 18,600 штукъ противъ 70,900 штукъ въ 1903 г. Увеличившаяся цѣнность категоріи „фабричныхъ издѣлій“ состоитъ въ связи съ усиленіемъ вывоза рещновыхъ издѣлій и хлопчато-бумажныхъ тканей.

І. Вывозъ.

Вывозъ хлѣба изъ Риги въ отчетномъ году составляетъ почти 10 милл. пудовъ и по сему представляется значительно болѣе благопріятнымъ чѣмъ въ 1903 и 1902 годахъ, но все таки довольно далеко отстоитъ отъ вывоза почти всѣхъ предшествовавшихъ лѣтъ и пятилѣтій, перечисленныхъ въ нижеслѣдующей таблицѣ. Особенно яркимъ обрисовывается упадокъ нашей хлѣбной торговли при разсмотрѣніи истекшаго съ 1876 года періода времени.

Что касается до отдѣльныхъ видовъ зерна, то въ 1904 году поднялся только вывозъ пшеницы и лишь благодаря этому обстоятельству общій результатъ оказывается еще сравнительно довольно удовлетворительнымъ. Сильнѣйшую убыль понесла рожь, но и вывозъ ячмени сократился довольно значительно, вывезенное количество овса почти равняется вывезенному въ 1903 году количеству.

Вывозъ зерна черезъ нашъ портъ по отдѣльнымъ 4 главнѣйшимъ видамъ зерна распределяется слѣдующимъ образомъ (въ пудахъ):

	Рожь	Ячмень	Овесь	Пшеница	Всего
1876—1880 :	8,478,304	2,362,207	9,483,305	612,394	20,936,210
1881 - 1885 :	3,894,476	3,540,166	6,827,306	361,898	14,623,846
1886 :	2,637,289	2,776,632	2,253,594	185,680	7,853,195
1887 :	6,281,766	3,000,880	9,631,296	524,810	19,438,752
1888 :	7,400,655	3,147,696	11,971,476	996,450	23,516,277
1889 :	4,001,490	2,919,880	7,071,558	1,148,880	15,141,808
1890 :	4,732,992	3,261,256	4,952,124	2,757,040	15,703,412
1886—1890 :	5,010,838	3,021,269	7,176,010	1,122,572	16,330,689
1891 :	5,198,040	1,596,424	4,468,956	3,209,270	14,472,690
1892 :	102,933	1,234,560	4,640,520	476,750	6,454,763
1893 :	328,137	1,181,368	7,340,646	227,126	9,077,277
1894 :	717,561	2,014,672	7,339,548	187,280	10,259,061
1895 :	4,442,886	2,780,952	6,001,896	493,210	13,718,944
1891—1895 :	2,157,912	1,761,595	5,958,313	918,727	10,796,547
1896 :	3,863,871	1,497,200	4,380,132	2,675,970	12,417,173
1897 :	1,814,643	1,132,840	1,589,724	8,131,110	12,668,317
1898 :	3,527,352	1,480,424	372,000	3,919,560	9,299,336
1899 :	3,656,952	1,454,152	971,004	512,935	6,595,043
1900 :	5,834,547	1,146,216	1,583,820	2,616,340	11,180,923

	Рожь	Ячмень	Овесь	Пшеница	Всего
1896—1900 :	3,739,473	1,342,166	1,779,336	3,571,183	10,432,158
1901 :	4,450,842	1,053,536	2,479,062	1,965,820	9,949,260
1902 :	1,989,494	1,306,579	3,029,817	392,843	6,718,733
1903 :	661,330	1,271,498	1,341,621	2,900,780	6,175,229
1904 :	128,762	781,608	1,237,719	7,780,146	9,928,235

Ходъ нашей хлѣбной торговли въ 1904 г. совершался слѣдующимъ образомъ :

Высокія цѣны внутри Имперіи и недостаточное предложеніе, невыгодно вліявшія на торговлю уже въ послѣднихъ трехъ мѣсяцахъ 1903 года, въ началѣ отчетнаго года существенно мѣшали развитію нашей хлѣбной торговли. За границу замѣчался извѣстный спросъ какъ на наличный товаръ, такъ и на товаръ на поставку, но тѣмъ не менѣе заграничные рынки въ общемъ отнеслись выжидательно къ высокимъ требованіямъ. Вслѣдствіе сего при постоянно твердомъ настроеніи на рижскомъ рынкѣ сдѣлки совершались лишь изрѣдка и при томъ еще въ небольшомъ размѣрѣ. Подвозная дѣятельность, очень слабая въ январѣ, немного оживилась въ февралѣ съ пшеницею и рожью. Въ мартѣ еще поступило на рынокъ довольно видное количество пшеницы, но подвозъ остальныхъ хлѣбныхъ зернъ былъ весьма незначителенъ. Несмотря на открытіе навигаціи въ мартѣ торговля не оживилась въ особенности потому, что иностранные рынки отказались платить затребованныя цѣны. Для вывоза еще въ апрѣлѣ и маѣ мѣсяцахъ продавались нѣкоторыя небольшія партіи, преобладающая часть прибывающихъ скромныхъ грузовъ расходилась на мѣстное потребленіе. Въ іюнѣ и іюлѣ на нашемъ рынкѣ господствовало почти полное затихше, лишь на пшеницу изъ-за границы заявлялись все еще требованія. Въ теченіе послѣднихъ пяти мѣсяцевъ года главнѣйшій интересъ на нашемъ хлѣбномъ рынкѣ сосредоточился на пшеницѣ, съ которою въ осенніе мѣсяца при крупныхъ подвозахъ совершались значительные обороты. Торговля овсомъ также оживилась въ послѣдней трети года, а именно по прибытіи на рынокъ свѣжаго товара. Но торговля ячменемъ также въ это время шла еще довольно вяло, тогда какъ рожь, какъ вслѣдствіе обильнаго урожая въ странахъ нашего сбыта, такъ и вслѣдствіе высокаго состоянія цѣнъ внутри Имперіи, совершенно пренебрегалась. Отъ іюня до конца года рожь вовсе не вывозилась. Несмотря на высокія требованія у насъ, которыя часто лишь съ трудомъ возможно было согласовать съ иностранными цѣнами, дѣла съ овсомъ и съ пшеницею безъ сомнѣнія развивались бы еще лучше, если-бы свободное для вывоза количество хлѣба не было столь недостаточно вслѣдствіе громадныхъ залежей на желѣзныхъ дорогахъ внутри Имперіи. Печальное явленіе это, наступающее у насъ каждую осень съ поразительною правильностью, въ текущемъ году дало себя почувствовать какъ никогда еще прежде

вслѣдствіе отсылки большого числа вагоновъ на Сибирскую желѣзную дорогу. Всѣ принятыя иравительствомъ мѣры къ устраненію сего явленія, сильно вредящаго торговой дѣятельности, пока оказались безуспѣшными. Залежи и въ текущемъ году почти ежедневно принимаютъ все большіе размѣры, такъ что пока еще конца имъ не предвидѣтъ.

Изъ шести главнѣйшихъ балтійскихъ портовъ въ отчетномъ году вывозилось слѣдующее количество пшеницы, ржи, овса и ячменя :

и з ъ	Пшеница пуд.	Рожь пуд.	Овесь пуд.	Ячмень пуд.	Всего пуд.
Риги	7,780,146	128,762	1,237,719	781,608	9,928,235
Либавы	2,232,304	193,054	20,029,695	101,841	22,556,894
Виндавы	1,638,641	—	2,057,491	—	3,696,132
Ревели	6,985,887	611,115	3,726,232	21,337	11,344,571
С.-Петербурга	4,560,000	10,083,000	6,820,000	—	21,463,000
Пернова	—	—	—	15,500	15,500
Всего	23,196,978	11,015,931	33,871,137	920,286	69,004,332

Процентное отношеніе къ всему вывозу этихъ портовъ въ 1904 г.:

	Пшеница %	Рожь %	Овесь %	Ячмень %	Всего %
Рига	33,5	1,2	3,7	84,9	14,4
Либава	9,6	1,8	59,1	11,1	32,7
Виндава	7,1	—	6,1	—	5,4
Ревель	30,1	5,5	11,0	2,3	16,4
С.-Петербургъ	19,7	91,5	20,1	—	31,1
Перновъ	—	—	—	1,7	0,0

а процентное отношеніе къ общему вывозу Имперіи:

	Пшеница %	Рожь %	Овесь %	Ячмень %	Всего %
Рига	2,8	0,2	2,4	0,5	1,8
Либава	0,8	0,4	38,2	0,1	4,2
Виндава	0,6	—	3,9	—	0,7
Ревель	2,5	1,1	7,1	0,0	2,1
С.-Петербургъ	1,6	17,9	13,0	—	3,9
Перновъ	—	—	—	0,0	0,0
Всего въ 1904 г.	8,3	19,6	64,6	0,6	12,7
а въ 1903 г.	2,7	6,0	70,5	1,1	10,1

Вывозъ пшеницы изъ балтійскихъ портовъ, представлявшійся еще въ 1903 году весьма скромнымъ (около 7 милл. пудовъ) поднялся въ отчетномъ году выше 23 милл. пудовъ, при чемъ впрочемъ надо замѣтить, что количество вывоза пшеницы издавна подвергалось боль-

шимъ колебаніямъ. Въ двухъ послѣднихъ годахъ наибольшія количества пшеницы вывозились изъ Риги, за ней слѣдуетъ Ревель, С.-Петербургъ, Либавъ и наконецъ Виндава. Равнымъ образомъ въ отчетномъ году, какъ и во всѣхъ предшествующихъ годахъ, по вывозу ячменя Рига занимаетъ первое мѣсто, да даже почти одна имѣетъ вообще значеніе. По вывозу ржи безусловно преобладаетъ столица, тогда какъ по вывозу овса Либавъ стоитъ на первомъ ряду. Вывозъ овса изъ Риги настолько незначителенъ, что въ этомъ отношеніи уступаетъ всѣмъ остальнымъ балтійскимъ портамъ, да даже Виндавѣ, изъ которой въ 1904 году вывозилось выше 800,000 пудовъ болѣе чѣмъ изъ Риги.

Въ русской хлѣбной торговлѣ балтійскіе порты играютъ довольно скромную роль, въ общемъ вывозѣ они въ 1904 году участвовали только съ 12,7% противъ 10,1% въ предшествовавшемъ году. Видное мѣсто они занимаютъ только по вывозу овса, въ которомъ участие ихъ составляетъ въ 1904 году 64,6% (въ 1903 г. 70,5%), а участие одной только Либавы 32,2%. Участіе всѣхъ этихъ портовъ въ вывозѣ ржи Имперіи составляетъ въ отчетномъ году 19,6% (С.-Петербургъ 17,9%) противъ 6% въ 1903 г., а по вывозу пшеницы только 8,3% противъ 2,7% въ 1903 г. Изъ всего огромнаго количества ячменя, вывезеннаго изъ Россіи и составлявшаго въ 1904 г. выше 152 милл. пудовъ и въ 1903 г. 145 милл. пудовъ, проходило черезъ балтійскіе порты только 0,6% противъ 1,1% въ 1903 году.

Вывозъ ржи, пшеницы, овса и ячменя изъ помянутыхъ балтійскихъ портовъ за послѣдніе 9 лѣтъ распредѣлялся слѣдующимъ образомъ (въ милліонахъ пудовъ):

	1896	1897	1898	1899	1900	1896/1900	1901	1902	1903	1904
С.-Петербургъ	39,6	39,4	33,6	16,2	49,1	35,6	42,0	26,2	19,1	21,5
Либавъ . . .	30,3	19,3	15,7	17,1	36,7	23,8	32,5	23,9	18,7	22,6
Виндава . . .	0,3	0,1	0,0	—	—	0,1	0,2	0,8	2,2	3,7
Ревель . . .	14,9	17,6	13,7	5,1	15,5	13,4	9,9	3,3	7,8	11,3
Рига . . .	12,4	12,7	9,3	6,6	11,1	10,4	9,9	6,7	6,2	9,9
Перновъ . . .	0,7	0,8	0,9	0,3	0,4	0,6	0,5	0,1	0,1	0,0
	98,2	89,9	73,2	45,3	112,8	83,9	95,0	61,0	54,1	69,0

По общей суммѣ вывоза отчетный годъ уступаетъ всѣмъ предшествовавшимъ годамъ, за исключеніемъ 1899, 1902 и 1903 гг.

Что касается до хлѣбной торговли отдѣльныхъ портовъ, то Либавъ въ отчетномъ году настолько улучшила свое положеніе, что даже опередила столицу, которая до сихъ поръ занимала первое мѣсто. Рига, какъ уже въ нѣкоторыхъ предшествовавшихъ годахъ, такъ и въ отчетномъ году, оттѣснена Ревелемъ на четвертое мѣсто. Пятое

мѣсто занимаетъ развивающаяся Виндава, экспортъ которой нынѣ уже представляется довольно виднымъ.

Вывозъ зерна черезъ главнѣйшіе порты Чернаго и Азовскаго морей, а равно черезъ нашу западную сухопутную границу совершался въ первые 11 мѣсяцевъ 1903 и 1904 гг. по опубликованнымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ даннымъ слѣдующимъ образомъ :

	Пшеница		Рожь		Овесь		Ячмень		Всего	
	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
въ тысячахъ пудовъ										
Одесса . .	63,122	47,158	19,731	7,283	1,181	1,769	28,118	18,404	112,152	74,614
Николаевъ .	51,988	43,604	24,098	9,556	4,500	2,937	21,752	19,911	102,338	76,008
Евпаторія .	2,670	4,753	102	105	261	643	2,569	3,531	5,602	9,032
Оеодосія . .	8,674	12,616	1,811	689	621	974	6,160	3,621	17,266	17,900
Керчь . . .	590	829	—	—	—	—	1,244	609	1,834	1,438
Геническъ .	3,813	5,691	826	871	—	—	8,413	6,783	13,052	13,345
Бердянскъ .	11,071	13,001	132	224	—	—	1,930	2,828	13,133	16,053
Маріуполь .	7,467	12,180	458	397	—	—	7,029	11,176	14,954	23,753
Таганрогъ .	8,743	11,224	663	612	—	—	8,718	11,765	18,124	23,601
Ростовъ на/Д.	39,038	41,501	15,035	15,664	689	24	24,924	29,406	79,686	86,595
Ейскъ . . .	6,583	7,403	—	—	—	—	1,535	2,723	8,118	10,126
Новороссійскъ	10,924	15,816	1,000	1,716	1,648	2,510	10,236	13,299	23,808	33,341
чр. сухопут.										
границу .	12,200	6,848	4,403	1,692	5,167	5,708	5,720	4,837	27,490	19,085
Всего черезъ										
южн. порты	214,683	215,776	63,856	37,117	8,900	8,857	122,628	124,056	410,067	385,806

Среди 18 портовъ Имперіи, перечисленныхъ въ двухъ предстоящихъ таблицахъ, Ростовъ на Дону занимаетъ первое, Николаевъ второе мѣсто, тогда какъ Одесса, изъ которой во всѣхъ предшествовавшихъ годахъ вывозилось самое большое количество, стоитъ лишь на третьемъ мѣстѣ. Передъ остальными портами выступаютъ еще Новороссійскъ, Маріуполь, Таганрогъ, Либава и С.-Петербургъ, отпущавшіе за границу выше 20 милл. пудовъ. Рига, занявшая еще въ 1901 году восьмое мѣсто, нынѣ стоитъ на четырнадцатомъ мѣстѣ, только изъ Евпаторіи, Виндавы, Керчи и Чернова вывозилось еще меньшее количество. Главнѣйшій видъ зерна въ хлѣбной торговлѣ южныхъ портовъ — пшеница, но и ячмень и рожь играютъ довольно важную роль. Весьма скромнъ вывозъ овса изъ этихъ портовъ.

Опоставленіемъ хлѣбнаго экспорта чрезъ шесть главнѣйшихъ балтійскихъ портовъ съ экспортомъ черезъ южные порты и сухопутную границу въ теченіе послѣднихъ 5 лѣтъ получимъ слѣдующую картину :

	1900	1901	1902	1903	1904
	въ милліонахъ пудовъ				
Черезъ балтійскіе порты .	112,8	95,0	61,0	54,1	69,0
„ южные „ .	182,9	223,9	323,9	379,3	390,6
„ сухопутн. границу	22,2	21,9	31,2	29,1	21,0

или въ процентномъ отношеніи къ общему русскому вывозу:

	1900	1901	1902	1903	1904
	%о				
Черезъ балтійскіе порты . .	35,1	27,3	14,6	10,1	12,7
„ южные „ . .	57,0	64,4	77,5	70,7	72,1
„ сухопутн. границу .	6,9	6,3	7,5	5,4	3,9

Слѣдовательно съ 1901 г. происходило замѣтное измѣненіе въ направленіи русскаго вывоза зерна, а именно въ пользу южныхъ портовъ, которые завоевали себѣ опять свое прежнее преобладающее положеніе, тогда какъ балтійскіе порты много утратили своего значенія. Участіе южныхъ портовъ въ общемъ количествѣ вывоза увеличилось отъ 57%о въ 1900 г. до 72,1%о въ 1904 году, тогда какъ участіе балтійскихъ портовъ понизилось отъ 35,1%о до 12,7%о. Вывозъ хлѣба по желѣзной дорогѣ также сократился въ двухъ послѣднихъ годахъ.

Пшеницы вывозилось изъ балтійскихъ портовъ (въ пудахъ):

	Рига	С.-Петербургъ	Ревель	Либава
1881—1885 :	361,898	18,455,442	2,726,522	134,684
1886—1890 :	1,122,572	7,030,317	1,655,058	113,600
1891—1895 :	918,727	1,921,618	691,386	26,523
1896 :	2,675,970	4,160,699	3,414,516	27,586
1897 :	8,131,110	9,829,045	11,375,751	3,224,911
1898 :	3,919,560	7,201,950	10,457,897	7,794,398
1899 :	512,935	1,402,620	1,124,600	580,200
1900 :	2,616,340	2,842,020	3,700,095	2,335,566
1896—1900 :	3,571,183	5,087,267	6,014,572	2,792,532
1901 :	1,965,820	1,125,607	2,724,367	2,867,046
1902 :	392,843	788,899	151,403	113,452
1903 :	2,900,780	1,168,000	2,869,367	89,558
1904 :	7,780,146	4,560,000	6,985,887	2,232,304

	Виндава	Перновъ	Всего
1881—1885 :	—	1,574	21,680,120
1886—1890 :	—	—	9,921,547
1891—1895 :	—	282	3,558,536
1896 :	—	—	10,278,771
1897 :	—	—	32,560,817
1898 :	—	740	29,374,545

	Виндана	Перновъ	Всего
1899 :	—	—	3,620,355
1900 :	—	—	11,494,021
1896—1900 :	—	148	17,465,702
1901 :	—	—	8,682,840
1902 :	—	—	1,446,597
1903 :	—	—	7,027,705
1904 :	1,638,641	—	23,196,978

Наша торговля пшеницею въ отчетномъ году была довольно обширна. Какъ видно изъ предстоящей таблицы, только въ 1897 году вывозилось еще немного большее количество, чѣмъ въ отчетномъ году. Вообще изъ всѣхъ видовъ зерна этотъ играетъ въ нашей хлѣбной торговлѣ первую роль.

Болѣе всего торговалось 130-фунтовую рязано - уральскою, оренбургскою и сибирскою пшеницею, цѣна послѣдней, при небольшомъ подвозѣ, поднялась отъ января до начала апрѣля отъ 96 и 97 коп. до 100 коп. При весьма спокойномъ настроеніи и незначительномъ подвозѣ цѣны въ слѣдующихъ мѣсяцахъ падали почти незамѣтно, такъ что въ концѣ іюня составляли 97 коп. Начиная съ этого времени на рынкѣ господствовало крѣпкое настроеніе, которое продолжалось до конца августа, когда цѣны достигли высшей отмѣтки въ 103 коп. Съ сентября подвозы стали оживляться и въ слѣдующихъ мѣсяцахъ принимали крупные размѣры. Въ послѣдней трети года подвозилось въ Ригу болѣе $6\frac{1}{2}$ милл. пудовъ при общемъ въ теченіе всего года подвозѣ въ $8\frac{1}{3}$ милл. пудовъ противъ 3,1 милл. пудовъ въ 1903 году. Вслѣдствіе сего въ послѣднихъ четырехъ мѣсяцахъ года развился сильный вывозъ, а именно вывозилось за границу выше 6,2 милл. пудовъ пшеницы, такъ что на первыя двѣ трети года приходило лишь немного выше $1\frac{1}{2}$ милл. пудовъ. При сильномъ со стороны западноевропейскихъ рынковъ спросѣ, вызванномъ американскимъ неурожаемъ, торговля была-бы гораздо обширнѣе, если бы она не состояла опять таки подъ вліяніемъ хлѣбныхъ залежей на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Вслѣдствіе отправленія большого числа вагоновъ на сибирскую желѣзную дорогу залежи эти, появляющіеся впрочемъ въ каждый осенній періодъ, въ истекшемъ году приняли чрезвычайный размѣръ. Съ постоянно увеличивающимся предложеніемъ товара новаго урожая въ сентябрѣ цѣны за сибирскую 130-фунтовую пшеницу стали понижаться; тогда какъ въ началѣ сентября платили еще 101 коп., въ концѣ мѣсяца платили только 99 коп. и въ октябрѣ сплошь только 97 коп. Небольшое улучшение цѣнъ, до 99 коп., послѣдовало въ двухъ послѣднихъ мѣсяцахъ года.

За уральскую 123-фунтовую пшеницу въ теченіе первой половины года возможно было выручить лишь отъ 92 до 93 коп.

Въ августѣ же, при появленіи на рынкѣ новаго урожая, цѣны на наличный или скоро поставляемый 130-фунтовый товаръ были сперва 101 коп., а затѣмъ въ сентябрѣ и октябрѣ понизились до 97 коп., до конца года онѣ поднялись опять до 99 коп.

За оренбургскую 130-фунтовую пшеницу въ октябрѣ при скорой погрузкѣ платили 100¹/₂ коп. а въ ноябрѣ до 102 коп. На томъ же приблизительно уровнѣ цѣны держались до конца года при весьма бойкомъ иногда ходѣ торговли.

Коричневою курляндскою пшеницею, а также 125/126-фунтовою сандомирскою очень мало торговалось.

Относительно состоянія цѣнъ весною отчетнаго года слѣдуетъ указать на то обстоятельство, что, несмотря на продолжительный весьма оживленный спросъ за границу, цѣны вмѣсто того чтобы подняться, напротивъ часто болѣе продолжительное время оставались почти безъ измѣненія на томъ же уровнѣ; это можно объяснить себѣ преимущественно продолжающимся предложеніемъ, которое вполне естественно производило парализующее вліяніе.

Въ сравненіи съ цѣлымъ рядомъ предшествующихъ лѣтъ цѣны на пшеницу въ отчетномъ году занимали сравнительно высокое состояніе. За 130-фунтовую пшеницу платили, какъ высшую цѣну, отъ 101 до 102 коп., тогда какъ въ предшествующихъ годахъ выснія цѣны были слѣдующія: въ 1903 г. 95—96 коп. (за 129/130-фунтовый товаръ), въ 1902 г. 92 коп. (также за 129/130-фунтовый товаръ), въ 1901 г. 96—97 коп. (127/128-фунтовый товаръ), въ 1900 г. 98 коп., въ 1899 г. 93—94 коп., въ 1898 г. 140—150 коп., въ 1897 г. 118 до 120 коп. и въ 1896 г. 94—96; послѣднія цѣны всѣ разумѣются за 126/127-фунтовый товаръ.

Вывозъ въ отчетномъ году пшеницы изъ всѣхъ балтійскихъ портовъ, составлявшій выше 23 милл. пудовъ, превосходитъ вывозъ всѣхъ предшествующихъ лѣтъ, за исключеніемъ 1897 и 1898 гг. Наибольшее количество вывозилось изъ Риги, Ревеля и С.-Петербурга.

По вывозу пшеницы отношеніе 6 главнѣйшихъ балтійскихъ портовъ между собою и къ вывозу всей Россіи представляется съ 1891 г. слѣдующимъ образомъ.

Съ всего русскаго вывоза пшеницы приходятъ на

	Ригу	С.-Петербур.	Ревель	Либаву	Виндаву	Перновъ	Всего
	‰	‰	‰	‰	‰	‰	‰
1891—1895 :	0,6	1,2	0,5	0,0	—	0,0	2,3
1896—1900 :	2,3	3,2	3,8	1,8	—	0,0	11,1
1901 :	1,5	0,9	2,1	2,3	—	—	6,8
1902 :	0,2	0,4	0,1	0,1	—	—	0,8
1903 :	1,1	0,5	1,1	0,0	—	—	2,7
1904 :	2,8	1,6	2,5	0,8	0,6	—	8,3

Съ вывоза пшеницы изъ 6 балтійскихъ портовъ приходятъ на

	Ригу 0/0	С.-Петербургъ 0/0	Ревель 0/0	Либаву 0/0	Виндаву 0/0	Перновъ 0/0
1891—1895 :	25,8	54,0	19,4	0,8	—	0,0
1896—1900 :	20,5	29,1	34,4	16,0	—	0,0
1901 :	22,6	13,0	31,4	33,0	—	—
1902 :	27,2	54,5	10,5	7,8	—	—
1903 :	41,3	16,6	40,8	1,3	—	—
1904 :	33,5	19,7	30,1	9,6	7,1	—

Въ общемъ русскомъ вывозѣ, составлявшемъ въ 1904 г. выше 280 милл. пудовъ, балтійскіе порты участвуютъ лишь съ 8,3⁰/₀. Южные порты, располагающіе широкимъ райономъ снабженія, все болѣе забираютъ въ свои руки торговлю пшеницею. Въ первыхъ 11 мѣсяцахъ 1904 г. они вывозили 215³/₄ милл. пуд. или 77⁰/₀ общаго вывоза (противъ 214²/₃ милл. пуд. или 90,5⁰/₀ въ 1903 г.), изъ сего количества приходило на Одессу 47 милл. пуд. (въ 1903 г. 63 милл. пуд.), на Николаевъ 44²/₃ милл. пуд. (въ 1903 г. 52 милл. пуд.) и на Ростовъ н. Д. 40¹/₂ милл. пуд. (въ 1903 г. 39 милл. пуд.)*

Перевозка пшеницы по желѣзнымъ дорогамъ черезъ сухопутную границу мало обширна, ибо составляла въ первыхъ 11 мѣсяцахъ 1904 и 1903 гг. 6,8 и 12,2 милл. пудовъ.

Главнѣйшіе потребители русской пшеницы суть Великобританія, Германія, Голландія, Франція, Италія, Бельгія и Австро-Венгрія.

Вывозъ ржи изъ Риги и другихъ балтійскихъ портовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ :

	Рига пуд.	С.-Петербургъ пуд.	Ревель пуд.	Либаву пуд.
1881—1885 :	3,894,476	6,071,830	1,621,308	10,419,217
1886—1890 :	5,010,838	12,789,820	1,784,967	8,948,431
1891—1895 :	2,157,911	3,223,417	482,448	3,052,708
1896 :	3,863,871	13,133,269	3,432,421	4,287,765
1897 :	1,814,643	12,458,423	1,318,889	2,692,905
1898 :	3,527,352	12,950,309	2,019,226	2,367,574
1899 :	3,656,952	7,405,705	1,322,777	5,315,779
1900 :	5,834,547	16,486,560	2,676,893	11,154,323
1896—1900 :	3,739,473	12,486,853	2,154,041	5,163,670
1901 :	4,450,842	9,631,484	1,841,728	5,088,096
1902 :	1,989,494	6,644,085	109,518	1,133,853
1903 :	661,330	3,084,000	310,503	541,191
1904 :	128,762	10,083,000	611,115	193,054

*) Данныя о вывозѣ остальныхъ главнѣйшихъ южныхъ портовъ помѣщены на стр. 357 сего обзора.

	Виндава пуд.	Перновъ пуд.	Всего пуд.
1881—1885 :	76,257	66,061	22,149,149
1886 - 1890 :	53,051	68,664	28,655,771
1891—1895 :	13,027	17,324	8,946,835
1896 :	139,001	45,932	24,902,259
1897 :	46,193	273,096	18,604,149
1898 :	5,478	284,538	21,154,477
1899 :	—	23,182	17,724,395
1900 :	—	10,827	36,163,150
1896—1900 :	38,134	127,515	23,709,086
1901 :	—	62,144	21,074,294
1902 :	121,630	—	9,998,580
1903 :	102,527	—	4,699,551
1904 :	—	—	11,015,931

Нашъ вывозъ ржи въ отчетномъ году на столько съезживался, что этотъ прежде столь важный товаръ въ нашей хлѣбной торговлѣ въ ряду всѣхъ видовъ зерна занимаетъ послѣднее мѣсто. Въ отчетномъ году вывозилось только 128,000 пудовъ, слѣдовательно менѣе чѣмъ во всѣхъ предшествующихъ годахъ за исключеніемъ 1882 г., при чемъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что рожь вывозилась лишь въ мѣсяцахъ отъ января до мая, а именно отчасти въ исполненіе заключенныхъ уже въ 1903 г. сдѣлкахъ. Съ іюня не вывозилось ни одного пуда ржи изъ нашего порта, хотя рожь подвозилась въ общемъ количествѣ немного выше 2¹/₄ милл. пудовъ (въ 1903 г. 2,9 милл. пуд.) въ теченіе всего года безпрерывно и въ общемъ довольно равномѣрно. Какъ это количество, такъ и всѣ количества ржи, привезенныя по водянымъ путямъ и гужомъ, уходили на мѣстное потребленіе.

Цѣны на поставку 120-фунтоваго товара въ началѣ года составляли около 74—75 коп. Въ мартѣ, апрѣлѣ, маѣ и въ началѣ іюня цѣны поднялись до 76 и 79 коп. Во второй половинѣ іюня и въ іюлѣ никакого предложенія не было. Лишь въ августѣ поступилъ на рынокъ свѣжій товаръ, который продавался приблизительно за 78 коп. Въ теченіе слѣдующихъ трехъ мѣсяцевъ продавцы требовали 77 коп. и повышали свои требованія въ декабрѣ до 79 и 80 коп. Такъ какъ для вывоза немногія и при томъ еще небольшія партіи продавались лишь въ первыхъ мѣсяцахъ, то вышеупомянутыя цѣны надо признать почти исключительно номинальными. Полное прекращеніе нашей внѣшней торговли рожью въ теченіе большей части года объясняется существенною разностью между здѣшними цѣнами и цѣнами на рынкахъ главнѣйшихъ странъ нашего сбыта, которыя располагали довольно обильными урожаями. Такъ напр. въ Германіи сборъ ржи былъ весьма обильный, и это имѣло своимъ послѣдствіемъ съ одной стороны

значительное сокращение ввоза, а с другой стороны существенное увеличение вывоза в особенности в Швецию и Норвегию.

Наивысшие цены за русскую 120-фунтовую рожь были в 1904 г. 78 и 79 коп., против 80 коп. в 1903 г., 83 коп. в 1902 г., 75 к. в 1901 г., 79 коп. в 1900 г., 78 и 79 коп. в 1899 г., 93 и 94 к. в 1898 г., 75 и 76 коп. в 1897 г., 60—65 коп. в 1896 г., 65 и 69 коп. в 1895 г. и 70 коп. в 1894 г.

Хотя вывоз балтийских портов против 1903 г. увеличился (от $4\frac{2}{3}$ до 11 милл. пудов), но все еще он значительно меньше чем почти во всех предшествовавших годах после 1881 года. Сравнительно благоприятный результат отчетного года вызван исключительно поднятием вывоза из С.-Петербургского порта, доля которого составляет $91,1\%$ общего вывоза балтийских портов.

Из общего вывоза ржи из России приходят на

	Ригу %	С.-Петерб. %	Ревель %	Либаву %	Виндаву %	Перновъ %	Всего %
1891—1895:	4,0	6,0	0,9	5,7	0,0	0,0	16,6
1896—1900:	5,2	17,5	3,0	7,2	0,1	0,2	33,2
1901:	5,7	12,4	2,4	6,6	—	0,1	27,2
1902:	2,2	7,4	0,1	1,3	0,1	—	11,1
1903:	0,9	3,9	0,4	0,7	0,1	—	6,0
1904:	0,2	17,9	1,1	0,4	—	—	19,6

Из всего вывоза ржи из 6 балтийских портов приходят на:

	Ригу %	С.-Петербургъ %	Ревель %	Либаву %	Виндаву %	Перновъ %
1891—1895:	24,1	36,0	5,4	34,1	0,2	0,2
1896—1900:	15,8	52,7	9,1	21,8	0,1	0,5
1901:	21,1	45,7	8,7	24,2	—	0,3
1902:	19,9	66,5	1,1	11,3	1,2	—
1903:	14,1	65,1	6,6	11,5	2,2	—
1904:	1,2	91,5	5,5	1,8	—	—

Шесть главнейших балтийских портов участвовали в 1904 году в общем русском вывозе ржи, обнявшем $56\frac{1}{3}$ милл. пуд., с $19,6\%$ против 6% в 1903 г. Этот товар также принимает свой путь преимущественно через черноморские и азовские порты, а именно в 11 месяцах 1904 г. приходило этим путем 37 милл. пудов или около 66% общего вывоза против 63,9 милл. пудов или 81% в 1903 году.

Наибольшее количество вывозилось через Ростов н. Д. (в 1904 и 1903 г. по 15 милл. пудов), Одессу (в 1904 г. 7,3 милл. пуд., в 1903 г. 19,7 милл. пуд.) и Николаевъ (в 1904 г. $9\frac{1}{2}$ милл. пуд., в 1903 г. 24 милл. пуд.). В весьма скромных пределах обращался отпуск через западную сухопутную границу в 1904 г.

(въ 11 мѣсяцахъ) $1\frac{2}{3}$ милл. пудовъ противъ 4,4 милл. пудовъ въ первыхъ 11 мѣсяцахъ 1903 года.

Главнѣйшими странами сбыта являются Германія, Голландія и Великобританія.

Вывозъ ячменя черезъ балтійскіе порты составлялъ :

	Рига пуд.	С.-Петербургъ пуд.	Ревель пуд.	Либава пуд.
1881—1885 :	3,540,166	36,854	233,789	1,668,307
1886—1890 :	3,021,269	17,810	626,155	1,792,982
1891—1895 :	1,791,595	64,061	401,504	640,363
1896 :	1,497,200	38,240	441,763	637,517
1897 :	1,132,840	48,518	227,396	419,605
1898 :	1,480,424	16,000	269,369	308,432
1899 :	1,454,152	102,740	347,537	306,973
1900 :	1,146,216	—	40,541	193,498
1896—1900 :	1,342,166	41,100	265,321	373,205
1901 :	1,053,536	3,600	170,976	94,818
1902 :	1,306,579	26,174	36,168	131,775
1903 :	1,271,498	—	40,890	322,209
1904 :	781,608	—	21,337	101,841

	Виндава пуд.	Черновъ пуд.	Всего пуд.
1881—1885 :	213,158	587,049	6,279,323
1886—1890 :	217,031	479,193	6,154,440
1891—1895 :	80,910	269,540	3,217,973
1896 :	129,230	670,021	3,413,971
1897 :	59,370	533,827	2,421,556
1898 :	53,749	652,206	2,780,180
1899 :	—	239,293	2,450,695
1900 :	—	380,983	1,761,238
1896—1900 :	48,470	495,266	2,565,528
1901 :	20,200	406,231	1,749,361
1902 :	—	169,912	1,670,608
1903 :	—	67,118	1,701,715
1904 :	—	15,500	920,286

Наша торговля ячменемъ въ отчетномъ году обращалась въ столь тѣсныхъ предѣлахъ, какъ ни въ одномъ изъ перечисленныхъ въ предстоящей таблицѣ лѣтъ; вывозъ сего товара все болѣе сосредоточивается въ южнорусскихъ портахъ, которые отпускаютъ на иностранные рынки огромныя количества, состоящія большею частью изъ легкаго кормоваго ячменя. Въ рижской-же торговлѣ встрѣчается большею частью ячмень лучшаго качества, употребляемый на пивоваренныя и винокуренныя надобности. Плохой урожае кормовыхъ

травъ въ большинствѣ европейскихъ государствъ возбудилъ большой интересъ къ кормовому ячменю и это существенно благоприятствовало торговлѣ южныхъ портовъ этимъ товаромъ.

Цѣна за царицынскій (Рязано-уральскій) 100-фунтовый ячмень, за который въ началѣ года требовали около 68 коп., въ февралѣ временно поднялась до 74 коп., но уже въ концѣ мѣсяца понизилась до 69 коп. и на этомъ уровнѣ держалась до конца іюля. Но только въ послѣднемъ мѣсяцѣ эта цѣна платилась, между тѣмъ какъ во всѣхъ предшествующихъ мѣсяцахъ выручалась только отъ 67—68 коп. Въ августѣ цѣны поправились до 70 и 72 коп., а въ серединѣ сентября опять пали до 66 и 67 коп. Лишь въ концѣ ноября замѣчалось опять повышающееся настроеніе, при чемъ отмѣтки поднялись до 71 коп. и держались на этомъ уровнѣ до конца года.

Обороты съ южнорусскимъ и курляндскимъ товаромъ были весьма скромны. Въ общемъ ходъ торговли былъ весьма спокойный; болѣе оживленное настроеніе не успѣло развиваться, такъ какъ отсутствовало почти всякое поощреніе изъ-за границы.

Наибольшее сравнительно количество отпускалось по открытіи навигаціи въ апрѣлѣ, а равно въ ноябрѣ и декабрѣ. Подвозная дѣятельность немного оживилась съ сентября т. е. по прибытіи свѣжаго товара. Весьма скудепъ былъ подвозъ въ лѣтнихъ мѣсяцахъ. Всего подвозилось на желѣзныхъ дорогахъ по предварительнымъ даннымъ 1,250,749 пуд. противъ 1,909,068 пуд. въ 1903 г.

Вывозъ ячменя изъ балтійскихъ портовъ въ 1904 г. сократился до минимума, составляя 920,000 пудовъ т. е. около 800,000 пудовъ менѣе чѣмъ въ предшествовавшемъ году. Громадною является эта убыль при сравненіи съ годами 1881—1890, въ которыхъ въ среднемъ вывозилось болѣе 6 милл. пудовъ въ годъ. Съ общаго вывоза ячменя изъ Имперіи, составлявшаго въ отчетномъ году выше 152 милл. пудовъ, проходило только 0,6% противъ 1,1% въ 1903 году черезъ 6 балтійскихъ портовъ, среди которыхъ собственно только Рига имѣетъ значеніе, на которую приходятъ 0,5 и 0,9%.

Наибольшая часть вывезенныхъ огромныхъ количествъ направляется черезъ южные порты, отпускаяшіе въ 1904 г. (въ 11 мѣсяцахъ) 124 милл. пудовъ или 80% общаго русскаго вывоза противъ 122²/₃ милл. пудовъ или 84% въ 1903 г.

Черезъ западную сухопутную границу въ первыхъ 11 мѣсяцахъ 1904 г. направлялось около 4,8 милл. пудовъ противъ 5,7 милл. пуд. въ 11 мѣсяцахъ 1903 г.

Съ всего вывезеннаго изъ Россіи количества ячменя приходятъ на :

	Ригу ‰	С.-Петербур. ‰	Ревель ‰	Либаву ‰	Виндаву ‰	Перновъ ‰	Всего ‰
1891—1895 :	2,0	0,1	0,4	0,7	0,1	0,3	3,6
1896—1900 :	1,8	0,1	0,3	0,5	0,1	0,6	3,4
1901 :	1,6	0,0	0,3	0,1	0,0	0,6	2,6
1902 :	1,4	0,0	0,0	0,2	—	0,2	1,8
1903 :	0,9	—	0,0	0,2	—	0,0	1,1
1904 :	0,5	—	0,0	0,1	—	0,0	0,6

А съ вывезеннаго изъ балтійскихъ портовъ количества ячменя приходятъ на :

	Ригу ‰	С.-Петербургъ ‰	Ревель ‰	Либаву ‰	Виндаву ‰	Перновъ ‰
1891—1895 :	54,7	2,0	12,5	19,9	2,5	8,4
1896—1900 :	52,3	1,6	10,3	14,6	1,9	19,3
1901 :	60,2	0,2	9,8	5,4	1,2	23,2
1902 :	78,2	1,6	2,1	7,9	—	10,2
1903 :	74,7	—	2,4	18,9	—	4,0
1904 :	84,9	—	2,3	11,1	—	1,7

Русскій ячмень получается преимущественно рынками Германіи, Великобританіи, Голландіи и Бельгіи.

Экспортъ овса изъ Риги и другихъ балтійскихъ портовъ составлялъ :

	Рига пуд.	С.-Петербургъ пуд.	Ревель пуд.
1881—1885 :	6,827,306	17,397,075	4,771,834
1886—1890 :	7,176,010	19,395,076	6,258,685
1891—1895 :	5,958,313	14,767,102	5,303,990
1896 :	4,380,132	22,285,862	7,558,826
1897 :	1,589,724	17,016,360	4,697,772
1898 :	372,000	13,442,042	933,227
1899 :	971,004	7,274,123	2,370,532
1900 :	1,583,820	29,765,359	9,079,067
1896—1900 :	1,779,336	17,956,749	4,927,885
1901 :	2,479,062	31,225,732	5,205,398
1902 :	3,029,817	18,706,250	2,999,000
1903 :	1,341,621	14,820,000	4,581,643
1904 :	1,237,719	6,820,000	3,726,232

	Либаву пуд.	Виндава пуд.	Перновъ пуд.	Всего пуд.
1881—1885 :	13,170,052	7,374	—	42,173,641
1886—1890 :	18,634,532	22,336	1,100	51,487,739
1891—1895 :	19,254,238	3,228	—	45,286,871
1896 :	25,368,271	31,000	—	59,624,091
1897 :	13,013,413	6,600	—	36,323,869

	Либава пуд.	Виindaва пуд.	Перновъ пуд.	Всего пуд.
1898 :	5,226,569	—	—	19,973,838
1899 :	10,948,576	—	—	21,564,235
1900 :	23,021,137	—	—	63,449,383
1896 — 1900 :	15,515,593	7,520	—	40,187,083
1901 :	24,463,179	137,517	—	63,510,888
1902 :	22,489,886	678,044	—	47,902,997
1903 :	17,726,110	2,173,003	—	40,642,377
1904 :	20,029,695	2,057,491	—	33,871,137

Вывезенное въ послѣднемъ году изъ Риги количество уступаетъ даже количеству вывезенному въ 1903 году, который уже явился особенно неблагоприятнымъ въ этомъ отношеніи. Лишь въ 1898 и 1899 гг. вывезенное количество было еще меньше. Вслѣдствіе неудовлетворительнаго частью урожая 1903 г. мѣстная торговля овсомъ въ теченіе первыхъ восьми мѣсяцевъ и въ особенности въ іюнѣ, іюлѣ и августѣ мѣсяцахъ находилась въ почти полномъ затишьѣ. Только изрѣдка продавались немногія, впрочемъ еще довольно незначительныя, партіи для вывоза; прибывающіе ограниченныя подвозы уходили на мѣстное потребленіе.

Цѣны за высокій бѣлый русскій овесъ, составлявшія въ началѣ года отъ 65 до 70 коп., около середины февраля поднялись до 70 и 75 коп. и держались на этомъ уровнѣ до мая. Въ послѣднихъ недѣляхъ сего мѣсяца цѣны поднялись до 75 и 80 коп. и къ концу іюня еще дальше повысились до 80 и 85 коп. За обыкновенный несущенный русскій овесъ въ началѣ года выручалось около 60 и 62 коп. и за сушеный русскій товаръ по открытіи навигаціи до конца мая 59 и 61 коп. до слишкомъ 65 коп. Лѣтніе мѣсяца іюнь и іюль прошли совершенно безъ дѣлъ, а когда въ августѣ стали поступать на рынокъ свѣжій товаръ, дѣла немного оживились. При твердомъ настроеніи цѣны за обыкновенный несущенный русскій овесъ сперва держались на 70 и 71 коп., но несмотря на сдержанность продавцевъ вскорѣ падали до 66 коп. Лишь въ концѣ ноября цѣны немного поправились до 67 и 68 коп. Цѣны эти платились до конца года какъ за обыкновенный несущенный, такъ и за сушеный русскій овесъ.

Съ обыкновеннымъ и высокимъ курляндскимъ овсомъ обороты были очень скромны.

Подвозы овса по желѣзной дорогѣ въ теченіе всего года достигли количества $2\frac{3}{4}$ милл. пудовъ (въ 1903 г. $2\frac{1}{7}$ милл. пудовъ). Изъ сего количества па мѣсяцы отъ августа до декабря приходятъ 2,2 милл. пудовъ. При общемъ вывозѣ 1,237,719 пудовъ въ послѣднихъ четырехъ мѣсяцахъ года вывозилось около 1,1 милл. пудовъ.

Въ отчетномъ году изъ балтійскихъ портовъ вывозилось около 34 милл. пудовъ, т. е. приблизительно на 7 милл. пудовъ меньше чѣмъ въ 1903 году. Послѣ 1881 г. только въ 1898 и 1899 гг. вывезенное количество было еще меньше чѣмъ въ отчетномъ году. Весьма сильную убыль противъ 1903 г. понесъ С.-Петербургъ, вывозъ Ревеля также сократился, тогда какъ вывозъ Либавы увеличился и вывозъ Риги остался на уровнѣ предшествующаго года. По вывозу овса Либава въ 1904 г. далеко обгоняла всѣ другіе балтійскіе порты; почти 60% всего вывезеннаго черезъ балтійскіе порты овса направлялось черезъ этотъ портъ.

Съ всего вывезеннаго изъ Россіи количества овса приходило на:

	Ригу	С.-Петербургъ	Ревель	Либаву	Вицдаву	Перновъ	Всего
1891—1895 :	10,6	26,3	9,5	34,3	0,0	—	80,7
1896—1900 :	3,7	37,7	10,4	32,5	0,0	—	84,3
1901 :	3,2	41,0	6,8	32,1	0,2	—	83,3
1902 :	5,0	30,8	4,9	37,0	1,1	—	78,8
1903 :	2,3	25,7	8,0	30,7	3,8	—	70,5
1904 :	2,4	13,0	7,1	38,2	3,9	—	64,6

Съ вывезеннаго черезъ 6 балтійскихъ портовъ количества овса приходило на:

	Ригу	С.-Петербургъ	Ревель	Либаву	Вицдаву	Перновъ
1891—1895 :	13,2	32,6	11,7	42,4	0,0	—
1896—1900 :	4,4	44,7	12,3	38,6	0,0	—
1901 :	3,9	49,2	8,2	38,5	0,2	—
1902 :	6,3	39,1	6,3	46,9	1,4	—
1903 :	3,3	36,5	11,3	43,6	5,3	—
1904 :	3,7	20,1	10,0	59,1	6,1	—

Почти двѣ трети общаго русскаго вывоза овса, составлявшаго въ 1904 г. 52¹/₂ милл. пудовъ, направлялись черезъ балтійскіе порты противъ 70,5% въ 1903 г. и 80% и болѣе въ прежнихъ годахъ. По торговлѣ съ овсомъ южные порты не имѣютъ никакого значенія, а именно отпускали въ первыхъ 11 мѣсяцахъ 1904 и 1903 гг. по 8,9 милл. пудовъ, что составляетъ 17 и 15,4% съ общаго русскаго вывоза овса. Упомянутыя заслуживаютъ только Николаевъ (въ 11 мѣсяцахъ 1904 г. 2,9 милл. пудовъ, 1903 г. 4¹/₂ милл. пудовъ), Новороссійскъ (въ 1904 г. 2¹/₂ милл. пуд., въ 1903 г. 1,6 милл. пуд.) и Одесса (въ 1904 г. 1³/₄ милл. пуд., въ 1903 г. 1,2 милл. пуд.). Черезъ западную сухопутную границу по желѣзной дорогѣ направлялось въ 11 мѣсяцахъ 1904 г. 5,7 и 1903 г. 5,2 милл. пудовъ.

Русскій овесъ поставляется преимущественно въ Великобританію, Германію и Голландію, а также въ Бельгію и Францію.

Вывозъ зерна изъ Россіи черезъ европейскую границу по статистическимъ даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ съ 1897 года обнималъ слѣдующія количества :

	1897 пуд.	1898 пуд.	1899 пуд.	1900 пуд.
Пшеница	202,697,097	168,108,503	102,204,330	110,325,556
Рожь	71,877,454	64,785,566	55,772,966	86,501,984
Ячмень	87,836,911	103,082,528	66,502,887	47,327,588
Овесъ	42,999,211	24,624,014	26,893,511	77,012,291
Всего	405,410,673	360,600,611	251,373,694	321,167,419
	1901 пуд.	1902 пуд.	1903 пуд.	1904*) пуд.
Пшеница	127,960,282	175,739,882	254,834,000	280,610,000
Рожь	77,555,443	90,075,219	78,895,000	56,274,000
Ячмень	66,160,667	91,024,587	145,200,000	152,667,000
Овесъ	76,227,160	60,756,213	57,653,000	52,430,000
Всего	347,903,552	417,595,901	536,582,000	541,981,000

Вывозъ зерна изъ Россіи въ двухъ послѣднихъ годахъ достигалъ небывалаго еще размѣра, по и остальные годы, за исключеніемъ 1899 г., дали отрадныя результаты. Въ высокой цифрѣ вывоза 1904 г. выказывается вліяніе хорошаго урожая 1904 г. Отпускъ главнѣйшаго вида зерна, пшеницы, увеличился на 26 милл. пудовъ противъ 1903 г., также поднялся вывозъ ячменя на 7 милл. пудовъ. Вслѣдствіе сократившагося спроса со стороны западноевропейскихъ государствъ, располагавшихъ у себя обильнымъ урожаемъ, вывозъ ржи уменьшился на 21 милл. пудовъ; равнымъ образомъ оказывается уменьшеніе вывоза овса на 5 милл. пудовъ.

Несмотря на происшедшее въ 1900 г. сильное увеличеніе общаго размѣра вывоза съ 321 милл. пудовъ до 542 милл. пудовъ, вывозъ изъ балтійскихъ портовъ, какъ мы уже видѣли, не только не могъ оживляться, но въ теченіе сего пятилѣтняго періода даже сокращался отъ 112,8 милл. пудовъ до 69 милл. пудовъ. Увеличеніе русскаго вывоза слѣдовательно относится только къ южнымъ портамъ.

Главнѣйшія страны сбыта русскаго зерна суть Германія, Великобританія, Франція, Голландія, Бельгія и Австро-Венгерія. Въ ряду этихъ странъ Германія занимаетъ первое мѣсто.

Ввозъ въ Германію какъ хлѣба вообще, такъ и отдѣльныхъ видовъ его, по официальнымъ германскимъ

*) Составлено по еженедѣльнымъ сообщеніямъ „Торгово-Промышленной Газеты“.

даннымъ выражается въ 1904 г. въ слѣдующихъ цифрахъ, при чемъ двойные центнера превращены въ пуды:

	1904		1903	
	пуд.	0/0	пуд.	0,0
Хлѣба вообще (пшеницы, ржи, овса и ячменя вмѣстѣ)	266,201,805		297,553,802	
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи	167,481,746	62,9	186,365,985	62,6
„ Австро-Венгріи	—	—	23,081,558	7,8
„ Румыніи	20,321,521	7,6	23,238,298	7,8
„ Аргентиніи	35,281,664	13,3	19,962,815	6,7
„ Соедин. Штатовъ	12,457,795	4,7	37,787,510	12,7
Пшеницы всего	125,309,973		119,604,745	
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи	54,964,525	43,9	48,786,219	40,8
„ Румыніи	11,658,591	9,3	12,345,495	10,3
„ Аргентиніи	34,981,708	27,9	19,962,815	16,7
„ Соединен. Штатовъ	11,421,398	9,1	35,047,409	29,3
Ржи всего	29,290,976		50,453,281	
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи	26,424,400	90,3	44,547,018	88,3
„ Румыніи	1,301,652	4,4	2,148,169	4,3
„ Соединен. Штатовъ	158,596	0,5	2,488,016	4,9
Овса всего	22,914,785		29,159,889	
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи	17,445,547	76,1	23,378,247	80,2
„ Румыніи	3,550,262	15,5	4,756,013	16,3
„ Аргентиніи	299,956	1,3	8,748	0,0
„ Соединен. Штатовъ	86,688	0,4	110,719	0,4
Ячменя всего	88,686,071		98,335,887	
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи	68,647,274	77,4	69,654,501	70,8
„ Австро-Венгріи	—	—	23,081,558	23,5
„ Румыніи	3,811,016	4,3	3,988,621	4,1
„ Соединен. Штатовъ	791,113	0,9	141,366	0,1
	1902		1901	
	пуд.	0/0	пуд.	0/0
Хлѣба вообще (пшеницы, ржи, овса и ячменя вмѣстѣ)	283,177,657		267,231,871	
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи	155,846,075	55,0	131,244,080	49,1
„ Австро-Венгріи	19,480,976	6,9	17,677,210	6,6
„ Румыніи	20,632,910	7,3	5,182,852	1,9
„ Аргентиніи	9,797,537	3,5	14,183,758	5,3
„ Соединен. Штатовъ	66,950,873	23,6	82,792,084	31,0
Пшеницы всего	128,620,884		132,320,418	

Въ томъ числѣ:	1902		1901	
	пуд.	%	пуд.	%
изъ Россіи	38,947,525	30,3	30,749,495	23,2
„ Румыніи	13,581,490	10,6	5,397,434	4,1
„ Аргентиніи	9,797,537	7,6	14,183,758	10,7
„ Соединен. Штатовъ	63,203,699	49,1	76,697,825	58,0
Ржи всего	60,514,585		53,549,778	
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи	52,203,293	86,3	47,948,537	89,5
„ Румыніи	3,762,147	6,2	2,096,827	3,9
„ Соединен. Штатовъ	3,339,878	5,5	2,383,528	4,5
Овса всего	24,133,735		25,577,256	
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи	20,201,205	83,7	21,611,247	84,4
„ Румыніи	1,888,024	7,8	?	?
„ Аргентиніи	37,987	0,2	?	?
„ Соединен. Штатовъ	180,990	0,7	3,073,898	12,0
Ячменя всего	69,908,453		55,784,419	
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи	44,494,052	63,6	30,953,438	55,5
„ Австро-Венгріи	19,480,976	27,9	17,677,210	31,7
„ Румыніи	3,289,273	4,7	3,086,025	5,5
„ Соединен. Штатовъ	226,306	0,3	636,833	1,1

Общій ввозъ Германіи въ отчетномъ году понизился на 30 милл. пудовъ противъ 1903 г., въ которомъ онъ достигъ своего высшаго размѣра, но тѣмъ не менѣе участіе Россіи не только не уменьшилось, но даже немного увеличилось, а именно отъ 62,6% до 62,9%. Отправки изъ Соединенныхъ Штатовъ въ Германію потерпѣли большую убыль, тогда какъ Аргентинія улучшила свое положеніе. Значеніе Румыніи для германскаго хлѣбнаго рынка въ двухъ послѣднихъ годахъ не измѣнилось.

Главнѣйшіе поставщики пшеницы въ 1904 году были Россія (43,9%) и Аргентинія (27,9%), тогда какъ Соединенные Штаты, занимавшіе прежде первое мѣсто, вслѣдствіе меньшаго урожая, остались даже за Румыніей. Ввезенная въ отчетномъ году въ Германію рожь почти вся происходила, какъ въ прежнихъ годахъ, изъ Россіи (90,3%). Въ ввозѣ овса въ Германію участвовали Россія съ 76,1% и Румынія съ 15,5%. Въ предшествовавшихъ годахъ Россія поставляла въ Германію еще большія количества. Процентное участіе Россіи въ германскомъ ввозѣ ячменя съ 1901 г. постоянно увеличилось и составило въ 1904 г. 77%. Румынія играетъ очень скромную роль. Австро-Венгрія, поставлявшая въ Германію прежде довольно значительное количество ячменя, вслѣдствіе запрещенія вывоза, никакого значенія не имѣла.

Кукурузы ввозились въ Германію слѣдующія количества :

	1904		1903	
	пуд.	%	пуд.	%
Кукурузы всего	47,956,231		59,100,805	
Въ томъ числѣ :				
изъ Россіи	5,650,686	11,8	6,193,198	10,5
„ Румыніи	6,159,148	12,8	4,422,596	7,5
„ Аргентиніи	21,079,349	44,0	15,300,831	25,9
„ Соединен. Штатовъ	12,612,517	26,3	31,884,027	53,9
	1902		1901	
	пуд.	%	пуд.	%
Кукурузы всего	55,835,935		73,985,771	
Въ томъ числѣ :				
изъ Россіи	20,670,390	37,0	4,662,009	6,3
„ Румыніи	14,386,101	25,8	7,746,360	10,5
„ Аргентиніи	11,615,303	20,8	10,039,970	13,6
„ Соединен. Штатовъ	3,729,014	6,7	49,797,916	67,3

Потребность Германіи въ этомъ продуктѣ, но видимому, уменьшается. Въ 1899 г. она ввозила еще 100 милл. пудовъ противъ 48 милл. пудовъ въ 1904 г. Изъ сего количества Аргентиніей покрывалось въ отчетномъ году 44⁰/₀, тогда какъ Соединенные Штаты, поставлявшіе прежде постоянно наибольшее количество, нынѣ участвуютъ лишь съ 26,3⁰/₀. Изъ Россіи Германія получаетъ сравнительно немного кукурузы, лишь въ 1902 году Россія была главнѣйшею поставщицею сего продукта, что объясняется чрезвычайнымъ американскимъ неурожаемъ въ 1901 году.

Сбытъ русскаго хлѣба въ Великобританіи въ отчетномъ году продолжалъ повышаться, обнявъ по статистическимъ даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ 11 мѣсяцахъ :

	1900	1901	1902	1903	1904
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Пшеницы	14,566,000	10,050,000	18,549,000	45,941,000	62,593,000
Ржи	11,779,000	5,178,000	9,082,000	6,659,000	6,686,000
Ячменя	13,000,000	18,655,000	25,283,000	31,805,000	29,481,000
Овса	37,166,000	38,128,000	29,425,000	32,199,000	22,588,000
Всего	76,511,000	72,011,000	82,339,000	116,604,000	121,348,000

Сильное увеличеніе ввоза пшеницы является послѣдствіемъ небольшого сбора пшеницы въ Соединенныхъ Штатахъ. Сократился ввозъ ячменя и въ особенности овса, тогда какъ ввозъ ржи остался въ размѣрѣ предшествующаго года.

Участіе Великобританіи въ русскомъ хлѣбномъ экспортѣ въ первыхъ 11 мѣсяцахъ отчетнаго года составляетъ 24,3⁰/₀ противъ 22,8⁰/₀ въ 1903 г., 19⁰/₀ въ 1902 г. и 20,3⁰/₀ въ 1901 г.

Экспортъ хлѣба изъ Россіи во Францію представляется по статистическимъ даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ за первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ 5 лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ:

	1900	1901	1902	1903	1904
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Пшеница . . .	22,525,000	30,228,000	24,354,000	34,897,000	30,406,000
Ячмень . . .	989,000	858,000	595,000	2,682,000	1,597,000
Овесъ . . .	5,734,000	9,541,000	1,827,000	1,708,000	802,000
Всего . . .	29,248,000	40,627,000	26,776,000	39,287,000	32,805,000

Слѣдовательно по русско - французской хлѣбной торговлѣ оказывается сокращеніе, относящееся ко всѣмъ видамъ хлѣба. Поставлено во Францію на $6\frac{1}{2}$ милл. пудовъ менѣе чѣмъ въ 1903 году. Нѣкоторое значеніе имѣетъ только еще пшеница. Довольно значительный въ нѣкоторыхъ прежнихъ годахъ ввозъ овса сократился до минимума. Въ общемъ русскомъ вывозѣ Франція участвуетъ въ первыхъ 11 мѣсяцахъ 1904 г. съ 6,6% противъ 7,7% въ 1903 г., 6,5% въ 1902 г. и 11,4% въ 1901 г.

Ввозъ хлѣба изъ Россіи въ Бельгію составлялъ въ первыхъ 11 мѣсяцахъ:

	1900	1901	1902	1903	1904
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Пшеница . . .	1,238,000	568,000	2,142,000	7,172,000	10,900,000
Ячмень . . .	1,549,000	3,288,000	1,891,000	4,182,000	6,196,000
Овесъ . . .	3,290,000	1,435,000	1,119,000	679,000	1,786,000
Всего . . .	6,077,000	5,291,000	5,152,000	12,033,000	18,882,000

Слѣдовательно ввозъ русскаго хлѣба въ Бельгію увеличился довольно существенно съ 1902 г., а именно въ отчетномъ году противъ 1903 г. на $6\frac{3}{4}$ милл. пудовъ.

Сильнѣе всего увеличилось потребленіе русской пшеницы (на 3,7 милл. пудовъ), ячменя и овса отпускалось на бельгійскіе рынки на 2 и 1 милл. пудовъ болѣе чѣмъ въ 1903 г.

Съ всего русскаго вывоза приходятъ на Бельгію за первые 11 мѣсяцевъ 1904 года 3,8% противъ 2,4% въ 1903 г., 1,2% въ 1902 г. и 1,5% въ 1901 г.

Въ Австро - Венгрію отпускалось въ первыхъ 11 мѣсяцевъ послѣднихъ 5 лѣтъ слѣдующее количество русскаго хлѣба:

	1900	1901	1902	1903	1904
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Пшеница . . .	1,409,000	2,269,000	3,169,000	1,271,000	2,718,000
Рожь . . .	1,180,000	1,608,000	970,000	352,000	229,000
Ячмень . . .	204,000	320,000	321,000	154,000	1,739,000
Овесь . . .	226,000	244,000	345,000	487,000	673,000
Всего .	3,019,000	4,441,000	4,832,000	2,264,000	5,359,000

Хлѣбная торговля съ этимъ государствомъ также показываетъ известное оживленіе, а именно вывозилось въ Австро-Венгрію на 3 милл. пудовъ болѣе чѣмъ въ 1903 г. Увеличеніе это объясняется усиленнымъ вывозомъ пшеницы и ячменя. Участіе Австро-Венгрии въ общемъ русскомъ вывозѣ составляетъ въ 1904 г. 1,1⁰/₀ противъ 0,4⁰/₀ въ 1903 г. и по 1,2⁰/₀ въ 1902 и 1901 гг.

Ввозъ Голландіи (пшеницы, ржи, ячменя и овса) изъ Россіи по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ составляетъ въ отчетномъ году 101 милл. пудовъ противъ 106 милл. пудовъ въ 1903 г. и 100¹/₃ милл. пудовъ въ 1902 г., тогда какъ онъ по нашимъ подсчетамъ составляетъ только 33³/₄ милл. пудовъ въ 1904 г., 21 милл. пудовъ въ 1903 г. и 34 милл. пудовъ въ 1902 г.*)

На урожай 1904 года неблагопріятно вліяла господствовавшая въ большей части Западной Европы въ лѣтніе мѣсяца засуха,

*) Исчисленныхъ нами цифръ мы достали слѣдующимъ образомъ: по русскимъ даннымъ весь экспортъ русскаго хлѣба въ Германію равнялся въ 1904 году только 101¹/₄ милл. пудовъ (въ 1903 г. 101³/₄ милл. пудовъ и въ 1902 г. 89²/₃ милл. пудовъ), тогда какъ германская статистика исчисляетъ ввозъ изъ Россіи въ Германію въ 1904 г. въ 167¹/₂ милл. пудовъ (въ 1903 г. 186¹/₃ милл. пудовъ и въ 1902 г. 156 милл. пуд.) т. е. въ 1904 г. на 67¹/₄ милл. пудовъ и въ 1903 и 1902 г. около 85 и 66¹/₃ милл. пудовъ болѣе чѣмъ по русской статистикѣ. Эти количества хлѣба вѣроятно направлялись въ Германію черезъ голландскіе порты. Вычтя изъ хлѣбныхъ грузовъ, отправленныхъ по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ изъ Россіи въ голландскіе порты, (въ 1904 г. 101 милл. пудовъ, въ 1903 г. 106 милл. пудовъ и въ 1902 г. 100¹/₃ милл. пудовъ) тѣ грузы, которые въ теченіе приведенныхъ трехъ лѣтъ переправлялись въ Германію (въ 1904 г. 67¹/₄ милл. пудовъ, въ 1903 г. 85 милл. пудовъ и въ 1902 г. 66¹/₃ милл. пудовъ), мы получимъ, что въ самой Голландіи оставались только 33³/₄ милл. пудовъ въ 1904 г., 21 милл. пудовъ въ 1903 г. и 34 милл. пудовъ въ 1902 г. При этомъ слѣдуетъ принять во вниманіе, что германскія данныя уже потому заслуживаютъ большаго довѣрія, что онѣ основаны на матеріалахъ привозной статистики, которая естественно уже по фискальнымъ соображеніямъ составляется съ большою тщательностью и точностью, чѣмъ зарегистрировка данныхъ о вывозѣ, на которыхъ основывается русская статистика. Кромѣ того русскія таможенныя учрежденія, коимъ подлежитъ собраніе статистическихъ данныхъ о вывозѣ, не въ состояніи съ полною точностью опредѣлить страны назначенія вывоза товаровъ, такъ какъ дальнѣйшее направленіе товаровъ изъ иностранныхъ портовъ, въ которые они заявлены къ вывозу, не можетъ быть установлено ими.

вызвавшая въ Германіи довольно сильную убыль въ сборѣ овса и ячменя, какъ вообще кормовыхъ средствъ, тогда какъ сборъ пшеницы и въ особенности ржи былъ вполне удовлетворительный; сборъ ржи былъ лучше чѣмъ въ любомъ изъ предшествовавшихъ лѣтъ. Въ Румыніи сборъ пшеницы былъ значительно ниже средняго, урожай ржи совсѣмъ не удался, также почти неурожай былъ съ овсомъ. Неурожай ячменя былъ въ Австро-Венгріи, въ которой урожай пшеницы также былъ очень слабъ. Сборъ пшеницы въ Англіи былъ меньше чѣмъ въ любомъ изъ предшествующихъ лѣтъ.

Въ Россіи же результаты урожая въ общемъ были лучше чѣмъ въ 1903 году. Судя по большимъ цифрамъ вывоза, оцѣнка урожая не преувеличена. Сборъ ржи и овса въ Россіи также былъ удовлетворителенъ, сборъ-же ячменя только посредствененъ.

Сборъ пшеницы въ Америкѣ далъ нѣкоторый дефицитъ, между тѣмъ какъ сборъ овса былъ довольно обилень, обилень также и былъ сборъ кукурузы.

Въ Индіи сборъ пшеницы былъ весьма хорошій, результаты урожая въ Индіи и Австраліи также были благопріятны, хотя немного уступаютъ результатамъ предшествующаго года.

Урожай хлѣбовъ въ 72 губерніяхъ и областяхъ Россійской Имперіи (со включеніемъ Сибири и Средней Азіи) по даннымъ, опубликованнымъ Центральнымъ Статистическимъ Комитетомъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1904	1903	1902
	в ъ п у д а х ъ		
Озимая рожь . . .	1,535,960,300	1,383,579,000	1,403,370,000
Яровая „ . . .	27,734,700	30,671,600	21,750,300
Ржи всего . . .	1,563,695,000	1,414,250,600	1,425,120,300
Озимая пшеница .	342,434,300	332,914,900	365,936,600
Яровая „ . . .	761,703,300	686,706,500	643,184,600
Пшеницы всего . .	1,104,137,600	1,019,621,400	1,009,121,200
Овесъ	957,920,000	707,980,300	824,685,900
Ячмень	457,210,100	473,878,500	449,592,600
Гречиха	59,581,800	52,913,700	81,471,700
Пшено	91,000,700	128,071,800	182,387,100
Кукуруза	40,426,100	78,820,800	75,440,400
Горохъ	48,837,500	36,859,500	46,154,500
Полба	28,817,400	10,565,900	14,304,800
Итого .	4,351,626,200	3,922,967,500	4,108,278,500

	1901	1902
	в ъ п у д а х ъ	
Озимая рожь	1,152,412,400	1,407,321,900
Яровая „	18,249,900	19,526,200
Ржи всего	1,170,662,300	1,426,848,100
Озимая пшеница	306,610,200	224,294,800
Яровая „	404,131,500	478,493,100
Пшеницы всего	710,741,700	702,787,900
Овесъ	553,021,100	756,471,600
Ячмень	318,890,100	314,987,400
Гречиха	47,904,000	54,805,700
Пшено	101,654,200	113,395,400
Кукуруза	106,068,500	53,121,500
Горохъ	29,759,300	43,343,100
Полба	7,250,900	15,634,700
Итого	3,045,952,100	3,481,395,400

Общій сборъ минувшаго года составлялъ 4,351,626,200 пудовъ, въ томъ числѣ 1,878,394,600 пудовъ или 43,1⁰/о озимыхъ и 2,473,231,600 пудовъ или 56,9⁰/о яровыхъ хлѣбовъ. Въ сравненіи съ 1903 годомъ сборъ отчетнаго года былъ на 428,658,700 пудовъ (161,900,700 пуд. озимыхъ и 266,758,000 пудовъ яровыхъ хлѣбовъ) больше. При сопоставленіи же урожая отчетнаго года со среднимъ урожаемъ пятилѣтія 1899—1903 гг. оказывается, что послѣдній урожай превосходитъ средній размѣръ на 705,143,900 пудовъ или 19,3⁰/о. Слѣдовательно результатъ 1904 года не только очень хорошій, но даже превосходный. Конечно результаты урожая не были во всѣхъ 72 губерніяхъ и областяхъ благопріятны. Въ 44 губерніяхъ урожай былъ выше средняго, въ 14 же средній и въ 14 губерніяхъ ниже средняго. За исключеніемъ ячменя, пшеницы и кукурузы всѣ виды хлѣбовъ дали плюсъ противъ 1903 года, а именно во ржи на 150 милл. пудовъ, въ пшеницѣ на 85 милл. пудовъ и въ овсѣ на 250 милл. пудовъ.

Въ общемъ сборѣ хлѣбовъ отдѣльные виды за послѣдніе пять лѣтъ составляютъ слѣдующій процентъ :

	1904	1903	1902	1901	1900
	%	%	%	%	%
Рожь	35,9	36,1	34,7	38,43	40,98
Пшеница	25,4	26,0	24,6	23,33	20,18
Овесъ	22,0	18,0	20,1	18,16	21,73
Ячмень	10,5	12,1	10,9	10,47	9,05
Проч. виды зерна	6,2	7,8	9,7	9,61	8,06

За вычетомъ потребнаго на высѣвъ количества свободный остатокъ урожая въ 72 губерніяхъ и областяхъ Имперіи составляетъ по 28 пудовъ 16 фунтовъ на каждую душу населенія противъ 25 пуд. 15 фунтовъ въ 1903 г.

Въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, являющихся наибольшими конкурентами Россіи на всемірномъ хлѣбномъ рынкѣ, за послѣдніе 5 лѣтъ сборъ хлѣбовъ по отчетамъ отдѣленія сельско-хозяйственныхъ произведеній въ Вашингтонѣ составлялъ :

	1900 пуд.	1901 пуд.	1902 пуд.
Пшеницы	874,212,214	1,252,896,000	1,172,610,250
Кукурузы	3,151,941,616	2,549,502,000	4,416,384,000
Овса	1,354,476,924	1,233,403,200	1,049,583,187
Ржи	40,169,180	50,722,200	56,752,312
Ячменя	98,641,814	183,972,600	202,431,000
	1903 пуд.	1904 пуд.	
Пшеницы	1,116,188,500	924,715,926	
Кукурузы	3,927,309,750	4,130,563,194	
Овса	833,099,870	1,497,553,704	
Ржи	49,550,062	45,591,390	
Ячменя	197,791,500	233,939,826	

Вслѣдствіе скуднаго сбора пшеницы въ отчетномъ году Соединенные Штаты могли поставлять лишь незначительное количество на всемірный рынокъ, снабженіе котораго приняли на себя Россія, Индія, Аргентинія и Австралія. Такимъ образомъ Америка цѣлые мѣсяца совершенно была устранена отъ всемірнаго рынка. Кромѣ Россіи значеніе Аргентиніи для всемірнаго рынка значительно усилилось. Состоявшійся въ декабрѣ 1903 г. сборъ Аргентиніи далъ около 15¹/₂ милл. кварталеровъ. Это былъ наибольшій понынѣ сборъ пшеницы въ Лаплатскихъ странахъ, который при вывозѣ 11 милл. кварталеровъ (выше 150 милл. пудовъ) въ 1904 г. существенно содѣйствовалъ покрытію убыли сѣвероамериканской пшеницы.

О всемірномъ урожаѣ пшеницы англійскій спеціальный журналъ „J. C. Beerbohms Evening Corn Trade List“ даетъ слѣдующую таблицу, въ которую мы по новѣйшимъ отчетамъ о положеніи урожая внесли нѣкоторыя поправки; но и въ этомъ видѣ она не является вполне свободной отъ погрѣшностей, такъ какъ многія изъ вошедшихъ въ нее данныхъ основаны зачастую на приблизительномъ подсчетѣ.

По сему сборъ пшеницы представляется въ слѣдующемъ видѣ въ 1000 пудахъ, при чемъ показанные въ „Beerbohm“ кварталеры исчислены въ пудахъ :

	1904	1903	1902
Австрія	67,500	77,600	86,800
Венгрія (включ. Славоніи и Кроаціи)	229,500	292,900	319,200
Бельгія	23,600	20,200	24,500
Болгарія	81,000	60,700	70,000
Данія	5,400	6,700	5,600
Франція	499,400	615,400	588,000
Германія	236,200	223,000	250,600
Греція	10,100	10,100	10,500
Голландія	10,100	10,100	10,500
Італія	229,500	270,000	224,000
Португалія	5,400	10,100	10,500
Румунія	91,100	121,400	138,600
Россія (включ. Польши и Сибири)	1,104,100	1,019,600	1,009,100
Кавказъ	47,200	114,700	126,000
Сербія	148,500	60,700	21,000
Испанія	6,700	51,000	189,000
Швеція	6,100	6,700	7,000
Швейцарія	—	6,700	7,000
Турція, Европ.	60,700	67,500	70,000
Англія	64,100	81,000	101,500
Итого по Европѣ	2,926,200	3,126,100	3,269,400
Алжиръ	37,100	40,500	49,000
Тунисъ	13,500	9,100	14,000
Аргентинія	216,000	202,400	175,000
Австріалія	94,500	135,000	35,000
Малая Азія	60,700	57,400	70,000
Канада	121,500	132,000	168,000
Капск. колон.	7,400	6,700	7,000
Чили	27,000	20,200	21,000
Египетъ	20,200	20,200	21,000
Индія	593,900	496,000	392,000
Персія	40,500	40,400	35,000
Сирія	33,700	40,400	35,000
Соединенн. Штаты	924,700	1,012,300	1,172,610
Уругвай	16,900	13,400	14,000
Мехико	27,000	17,000	21,700
По внѣевропейск. странамъ	2,234,600	2,243,000	2,230,310
Міров. урожай	5,160,800	5,369,100	5,499,710

	1901	1900	1899
Австрія	77,000	71,400	86,800
Венгрія (включ. Славоніи и Кроації)	235,480	253,400	262,500
Бельгія	21,000	21,000	21,000
Болгарія	56,000	49,000	49,000
Данія	3,500	4,550	7,000
Франція	532,000	542,500	640,500
Германія	168,000	273,000	275,800
Греція	9,100	10,500	10,500
Голландія	9,100	7,000	9,100
Італія	266,000	203,000	234,500
Португалія	8,400	7,000	7,000
Румынія	126,000	94,500	45,500
Росія (включ. Польши и Сибири)	710,700	702,800	754,500
Кавказъ	98,000	70,000	77,000
Сербія	17,500	14,000	23,100
Іспанія	196,000	178,500	171,500
Швеція	7,000	7,000	7,000
Швейцарія	5,600	7,000	7,000
Турція, европейская	56,000	56,000	42,000
Англія	98,000	95,200	115,500
Итого по Европѣ	2,700,380	2,667,350	2,846,800
Алжиръ	45,500	42,000	35,000
Тунисъ	14,000	17,500	14,000
Аргентинія	98,000	112,000	182,000
Австралія	75,600	101,500	77,000
Малая Азія	70,000	70,000	70,000
Канада	154,000	84,000	112,000
Капск. колон.	3,500	7,000	7,000
Чили	15,400	14,000	21,000
Египетъ	17,500	15,400	17,500
Індія	441,000	322,000	413,000
Персія	35,000	42,000	35,000
Сирія	28,000	28,000	21,000
Соединенн. Штаты	1,252,900	874,200	916,200
Уругвай	10,500	14,000	12,600
Мехико	24,500	21,000	21,000
По внѣевропейск. странамъ . .	2,285,400	1,764,600	1,954,300
Міров. урож.	4,985,780	4,431,950	4,801,100

По этой таблицѣ міровой урожай 1904 г. отстаетъ отъ урожая въ 1903 и 1902 гг. на выше 200 милл. и 300 милл. пудовъ, но довольно значительно превышаетъ урожай остальныхъ лѣтъ, перечисленныхъ въ предстоящемъ сопоставленіи.

О ходѣ торговли льномъ въ отчетномъ году можно сказать слѣдующее:

Наступившее въ послѣднихъ мѣсяцахъ 1903 г. на нашемъ льняномъ рынкѣ постоянно оживленное и твердое настроеніе, имѣвшее своимъ послѣдствіемъ чрезвычайное повышеніе цѣнъ, замѣчалось еще въ началѣ отчетнаго года. Мѣстные запасы, а также запасы производителей въ нашемъ районѣ снабженія въ это время уже сильно истощились, что и выражалось въ незначительныхъ подвозахъ льнамоченца. За то привозились по желѣзной дорогѣ очень большія количества сланца, который приходитъ къ намъ только въ качествѣ экспедиціоннаго товара. Довольно обширный въ январѣ вывозъ сланца совершенно прекратился во второй половинѣ февраля вслѣдствіе закрытія навигаціи, такъ что довольно крупныя партіи должны были быть направлены за границу черезъ Виндаву. Но и по открытіи навигаціи по значительной большей части вывозился сланецъ изъ нашего порта. Торговля моченцомъ и въ апрѣлѣ еще была весьма ограничена, при чемъ поступающіе на рынокъ небольшіе остатки продавались по повышающимся цѣнамъ. Что въ это сравнительно раннее время года имѣлось только столь небольшое количество непроданнаго товара, надо приписать какъ живой экспортной дѣятельности во время послѣднихъ мѣсяцевъ 1903 г., такъ и незначительному сбору уступающему сбору 1902 г. въ общемъ на 25—30%. Уже въ началѣ мая въ виду совершеннаго отсутствія предложенія сезонъ можно было считать законченнымъ, тѣмъ болѣе что и запасы спльно истощились. Такъ какъ торговля располагала лишь немногимъ льномъ и иностранные покупатели, въ виду небольшого сбора, уже въ предшествующіе мѣсяца обильно запаслись товаромъ, то лѣтніе и осеніе мѣсяца прошли въ полномъ затишьѣ. Въ это время главное вниманіе обращалось на состояніе посѣвовъ, которые вслѣдствіе продолжительно холодной погоды прошлаго лѣта слабо развились, вслѣдствіе чего урожай сильно опоздалъ. Кромѣ того въ нашихъ губерніяхъ уже въ началѣ сентября появились заморозы, которые довольно существенно вредили оставшейся на корнѣ части льна. Лишь въ ноябрѣ свѣжій товаръ появился на рынкѣ. Хотя въ этомъ мѣсяцѣ подвозы были довольно скромны, но цѣны все болѣе ослабывали вслѣдствіе явно уступающаго настроенія на международномъ хлопчатобумажномъ рынкѣ, вызываемаго чрезвычайно большимъ американскимъ урожаемъ. Эти неблагоприятныя обстоятельства встрѣтили извѣстный противовѣсъ въ усиленномъ спросѣ русскихъ заводовъ, которые должны были

исполнить крупные заказы военного вѣдомства. Но это обстоятельство могло установить понижающее движеніе лишь временно.

Въ декабрѣ закупки значительно усиливались, и иногда дѣла шли очень бойко, но тѣмъ не менѣе до конца года настроеніе цѣнъ постоянно было понижающее, чему особенно способствовали постоянно вялое настроеніе для хлопка, а также тактика иностранныхъ потребителей, которые склонялись къ преувеличенной оцѣнкѣ результатовъ русскаго урожая. Безусловно надо признать, что въ количественномъ отношеніи послѣдній урожай при большей площади посѣва былъ больше прошлогодняго, но далеко не въ такой мѣрѣ, чтобы оправдывать сильную разность въ цѣнахъ послѣднихъ мѣсяцевъ 1903 и 1904 гг. Впрочемъ несмотря на лучший въ сравненіи съ прошлогоднимъ результатомъ послѣдній урожай является только среднимъ, такъ какъ урожай 1903 г. былъ весьма скудный.

Часть урожая оставалась подъ снѣгомъ и въ настоящее время еще нельзя судить о его качествахъ.

Вообще качество моченца, за исключеніемъ лифляндскаго и помѣщичьяго, не было выдающееся и существенно уступаетъ льну урожая 1903 года.

Лифляндскій „Zins“ цѣнили въ началѣ года въ 59—59½ руб. и въ мартѣ въ 58—59 руб., небольшія партіи, поступившія на рынокъ еще до конца сезона, продавались по тѣмъ-же цѣнамъ. За лень новаго урожая цѣны были сперва 55 руб., но затѣмъ постоянно падали, такъ что въ концѣ года возможно было выручить только 48 руб. Тѣмъ не менѣе на лифляндскій лень, который, какъ выше уже сказано, хорошо выпалъ, за границую былъ весьма сильный спросъ.

За курляндскій „Zins“ въ началѣ года предлагали отъ 54½ до 55 руб., за мелкія партіи лучшаго качества платили даже до 56 руб. Въ февралѣ цѣны понизились до 53 и 52½ руб., а въ мартѣ опять поднялись до 53 и 53½ руб. и на этомъ уровнѣ держались до конца сезона при небольшомъ оборотѣ. Первые образцы новаго урожая въ октябрѣ и ноябрѣ достигли 53½ руб., но затѣмъ падали до 48 и 49 руб. и къ концу года даже до 45 руб. При этомъ видѣ льна замѣчательно то обстоятельство, что чѣмъ дальше сезонъ подвигается, тѣмъ рѣже становятся высокія качества и высшія марки.

За \times НВ \times въ началѣ года платили отъ 54½ до 55 руб., въ послѣдствіи же цѣны понижались до 53¼ и 54 руб. въ концѣ сезона. За небольшіе образцы новаго урожая сперва платили 50 руб. Въ началѣ текущаго года цѣна была 45 руб.

Такъ какъ низкихъ марокъ было сравнительно большое количество и при томъ ихъ за границу требовали меньше, то разность въ цѣнѣ за эти марки и за основную марку XHDX была больше чѣмъ прежде.

Изъ балтійскихъ портовъ и Архангельска вывозились слѣдующія количества льна:

	Рига	Либава	Виндава	Ревель и Балтійскій портъ
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1891—1895 :	3,366,243	1,124,829	—	1,249,917
1896—1900 :	4,459,596	1,051,288	—	1,824,494
1901 :	2,818,931	1,204,080	134,753	819,118
1902 :	3,928,543	141,803	1,811,989	1,085,910
1903 :	7,206,781	75,250	2,201,450	1,909,606
1904 :	3,883,874	38,445	300,150	1,005,652
	Перновъ	С.-Петербургъ	Архангельскъ	
	пуд.	пуд.	пуд.	
1891—1895 :	819,721	1,038,801	119,807	
1896—1900 :	860,716	789,462	100,314	
1901 :	437,590	161,292	37,192	
1902 :	448,856	287,724	47,765	
1903 :	534,000	200,000	27,000	
1904 :	391,546	95,000	27,000	

Какъ русскій вывозъ льна вообще, такъ и въ спеціальности вывозъ изъ балтійскихъ портовъ, занимающій въ ихъ торговлѣ весьма видное мѣсто, въ отчетномъ году сократился. Въ особенности изъ Риги, являющейся издавна важнѣйшимъ складочнымъ мѣстомъ Имперіи для льна, вывозилось почти 3¹/₂ милл. пудовъ менѣе чѣмъ въ 1903 году, который впрочемъ превзошелъ всѣ предшествовавшіе годы.

Все таки цифра нашего вывоза льна, составляющая вмѣстѣ съ направленнымъ въ зимніе мѣсяца черезъ Виндаву количествомъ льна круглымъ числомъ 4 милл. пудовъ, является довольно внушительною. Значеніе Либавы въ транзитномъ сообщеніи льна совершенно устранено послѣдовавшимъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ включеніемъ Виндавы въ русскую желѣзнодорожную сѣть. Прямой экспортъ С.-Петербурга постоянно уменьшается, тогда какъ экспортеры столицы все еще направляютъ довольно значительное количество льна черезъ Ревель. Черезъ Виндаву проходили въ 1902 и 1903 гг. весьма обширныя количества, въ вывозѣ же 1904 года замѣчается сильное уменьшеніе. Изъ Пернова въ отчетномъ году вывозилось также менѣе чѣмъ въ 1903 г., какъ и вообще съ 1901 г. экспортъ сего порта обращается въ болѣе узкихъ предѣлахъ, какъ прежде.

Съ общаго вывоза Россійской Имперіи приходятъ на означенные шесть балтійскихъ портозъ :

	Рига	Либава	Виндава	Ревель	Перновъ	С.-Петерб.	Всего
	‰	‰	‰	‰	‰	‰	‰
1891—1895 :	29,0	9,7	—	10,7	7,1	8,9	65,4
1896—1900 :	35,4	8,3	—	14,5	6,8	6,2	71,2
1901 :	33,4	14,3	1,6	9,7	5,2	1,9	66,1
1902 :	36,9	1,3	17,0	10,2	4,2	2,7	72,3
1903 :	45,8	0,5	14,0	12,1	3,4	1,3	77,1
1904 :	45,9	0,5	3,6	11,9	4,6	1,1	67,6

Слѣдовательно отъ $\frac{2}{3}$ до $\frac{3}{4}$ назначенныхъ за границу количествъ льна направляются черезъ балтійскіе порты, въ ряду которыхъ Рига еще улучшила свое уже безъ того хорошее положеніе. Ревель занимаетъ второе мѣсто за Ригю, Виндава третье, Перновъ четвертое, С.-Петербургъ пятое и Либава шестое мѣсто.

Въ общемъ вывозѣ балтійскихъ портовъ отдѣльные порты въ послѣднихъ четырехъ годахъ участвовали слѣдующимъ образомъ :

	‰	‰	‰	‰	‰	‰
1901 :	50,6	21,6	2,4	14,7	7,8	2,9
1902 :	51,0	1,9	23,5	14,1	5,8	3,7
1903 :	59,4	0,6	18,2	15,7	4,4	1,7
1904 :	68,0	0,7	5,2	17,6	6,8	1,7

Въ отчетномъ году Рига участвовала въ общемъ вывозѣ съ 68⁰/о, такъ что участіе всѣхъ остальныхъ 5 портовъ составляетъ только 32⁰/о.

Вывозъ льна изъ Россіи по даннымъ опубликованнымъ Статистическимъ Отдѣломъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, составляетъ :

1891—1895 :	11,627,940	пуд. средн. числ.
1896—1900 :	12,618,309	„ „ „
1901 :	8,434,922	„
1902 :	10,651,437	„
1903 :	15,733,000	„
1904 :	8,455,000*	„

Сумма вывоза въ отчетномъ году въ сравненіи съ 1903 г. показываетъ быстрое уменьшеніе вывоза приблизительно на $7\frac{1}{4}$ милл. пудовъ. Убыль эта объясняется разными причинами, въ особенности небольшимъ урожаемъ 1903 г. и сильнымъ опозданіемъ урожая 1904 г.,

*) При отсутствіи данныхъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ за весь годъ мы исчислили эту сумму по недѣльнымъ отчетамъ „Торгово-Промышленной Газеты“, а въ виду сего сумма эта требуетъ еще поправки.

большая часть котораго поступила въ торговлю лишь въ текущемъ году. Кромѣ того западноевропейскіе прядильщики, вслѣдствіе сильныхъ закупокъ въ 1903 году, располагали въ отчетномъ году еще довольно видными запасами. И то обстоятельство, что русскіе прядильщики, подѣ вліяніемъ усиленнаго заказа военнымъ вѣдомствомъ произведеній льняпой промышленности, заявляли большую потребность въ сыромъ матеріалѣ, способствовало ограниченію вывоза.

Черезъ вержболовскую таможенную, по доставленнымъ Биржевому Комитету частнымъ свидѣніямъ направлялись слѣдующія количества:

1889 :	3,004,548	пуд.
1890 :	2,750,227	”
1891 :	2,243,702	”
1892 :	2,244,472	”
1893 :	2,306,804	”
1894 :	1,332,282	”
1895 :	1,971,604	”
1896 :	1,546,458	”
1897 :	1,752,389	”
1898 :	1,583,999	”
1899 :	1,490,735	”
1900 :	1,324,040	”
1901 :	1,242,730	”
1902 :	1,536,510	”
1903 :	2,085,920	”
1904 :	1,184,880	”

Въ сравненіи съ 1903 г. отправка льна черезъ этотъ пограничный пунктъ сократилась на 900,000 пудовъ и вслѣдствіе сего понизилась такъ сильно, какъ ни въ одномъ изъ предшествующихъ лѣтъ. Тѣмъ не менѣе участіе отправокъ черезъ эту таможенную въ общемъ русскомъ вывозѣ льна не только не уменьшилось, но даже немного увеличилось, составляя 14% противъ 13,2% въ 1903 году. Большая часть сего количества льна, предназначеннаго для нашего конкуррента — Кенигсберга, происходитъ изъ района нашего снабженія. А именно вывезенныя въ отчетномъ году чрезъ Вержболово количества льна происходили: изъ Верро 22,740 пудовъ, изъ Валька 7,320 пудовъ, изъ Острова 158,590 пудовъ, изъ Пскова 47,580 пуд., изъ Двинска 22,570 пудовъ, изъ Витебска 142,060 пудовъ, изъ Поневѣжа 42,680 пудовъ, изъ Ржева 148,180 пудовъ и. т. д.

Вывозъ черезъ всѣ таможенныя на сухопутной границѣ составлялъ въ 1904 г. 2,687,000 пудовъ, т. е. 31,8% съ всего русскаго вывоза льна противъ 4,138,000 пудовъ или 26,3% въ 1903 г.

Льняной пакли вывозилось изъ балтійскихъ портовъ и Архангельска :

	изъ Риги пуд.	изъ Либавы пуд.	изъ Виндавы пуд.	изъ Ревеля и Балтійскаго порта*) пуд.
1896 :	170,573	56,029	—	110,622
1897 :	164,597	78,040	—	134,770
1898 :	218,111	73,025	—	167,398
1899 :	489,709	98,137	—	201,656
1900 :	182,003	258,000	—	173,905
1901 :	302,274	223,000	—	208,442
1902 :	131,510	41,000	63,000	219,134
1903 :	288,824	16,000	284,462	273,231
1904 :	480,982	11,906	67,261	172,516

	изъ Пернова пуд.	изъ С.-Петербурга пуд.	изъ Архангельска пуд.
1896 :	92,283	436,044	111,504
1897 :	100,231	558,125	135,682
1898 :	115,967	401,221	135,635
1899 :	105,476	426,627	128,471
1900 :	84,698	391,000	93,000
1901 :	64,212	310,000	80,000
1902 :	115,939	309,000	56,000
1903 :	144,164	222,000	63,000
1904 :	74,342	46,000	44,000

По сему только вывезенное изъ Риги количество льняной пакли увеличилось, тогда какъ вывозъ черезъ всѣ остальные порты сильно сократился. Въ послѣднее время въ торговлѣ этимъ товаромъ нашъ портъ занимаетъ первое мѣсто, между тѣмъ какъ въ прежнее время это мѣсто принадлежало столицѣ. Чрезвычайное сокращеніе вывоза замѣчается въ Либавѣ, что объясняется соперничествомъ Виндавы.

Положеніе отдѣльныхъ балтійскихъ портовъ въ вывозной торговлѣ Имперіи льняною паклею усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы, показывающей участіе отдѣльныхъ портовъ въ общемъ русскомъ вывозѣ :

	1900 %	1901 %	1902 %	1903 %	1904 %
Рига	9,3	15,3	7,9	11,7	32,2
Либава	13,1	11,3	2,5	0,6	0,8
Виндава	—	—	3,8	11,5	4,5
Ревель	8,8	10,6	13,1	11,0	11,5
Перновъ	4,3	3,3	6,9	5,8	5,0
С.-Петербургъ	19,9	15,7	18,5	9,0	3,1
Всего	55,4	56,2	52,7	49,6	57,1

*) Нижезначающія числа обнимаютъ какъ льняную, такъ и пеньковую паклю, такъ какъ въ издаваемой Ревельскимъ Биржевымъ Комитетомъ статистикѣ эти товары не раздѣлены другъ отъ друга.

За исключеніемъ 1903 года балтійскіе порты отправляли за границу въ среднемъ болѣе половины русскаго вывоза льняной пакли.

Немаловаженъ также вывозъ черезъ сухопутную границу, а именно направлялось по желѣзнымъ дорогамъ черезъ Вержолово, Граево и Гранцу въ первыхъ 11 мѣсяцахъ отчетнаго года 452,000 пудовъ т. е. 30,3⁰/₀ общаго вывоза.

Экспортъ льняной пакли изъ Европейской Россіи, по свѣдѣніямъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ обнималъ слѣдующія количества:

1897:	1,849,000	пуд.
1898:	1,690,000	„
1899:	2,252,000	„
1900:	1,966,000	„
1901:	1,973,000	„
1902:	1,674,000	„
1903:	2,479,000	„
1904:	1,493,000	„ *)

Экспортъ 1904 г., сократившійся противъ 1903 г. прибл. на миллионъ пудовъ, вообще наименьшій съ 1897 г.

На рижскомъ пеньковомъ рынкѣ въ первыхъ четырехъ мѣсяцахъ отчетнаго года, вслѣдствіе недостаточнаго спроса изъ-за границы, царило довольно тихое, по крѣпкое настроеніе, при чемъ погрузка уже ранѣе проданнаго товара производилась довольно бойко до закрытія навигаціи. Цѣны за зимній товаръ, уступавшій какъ въ качественномъ, такъ и въ количественномъ отношеніяхъ товару 1902 г., обнаружили въ это время падающее настроеніе, которое вызвано было отсутствіемъ спроса изъ-за границы и усиленнымъ подвозомъ на внутренніе рынки.

Также по прибытіи на рынокъ въ маѣ первыхъ подвозовъ свѣжаго лѣтняго товара сдѣлки съ иностранными покупателями оставались ограниченными, тогда какъ на внутреннихъ рынкахъ состоялись крупныя сдѣлки при падающихъ цѣнахъ. Лишь въ іюнѣ при повышательномъ настроеніи цѣнъ торговля въ нашихъ внутреннихъ рынкахъ немного оживилась и въ концѣ іюня и въ іюлѣ обороты были довольно видны. Но уже въ августѣ наступило опять затишье, при чемъ мѣстные подвозы сильно сократились; при слабой склонности иностранныхъ рынковъ къ закупкамъ сдѣлки ограничились на небольшія партіи. Въ послѣдніе мѣсяца года торговля прошла въ

*) Такъ какъ при составленіи этой части обзора еще не имѣлось данныхъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ за весь годъ, то мы исчислили выше значащую сумму по опубликованнымъ въ теченіе года въ „Торгово-Промышленной Газетѣ“ недѣльнымъ отчетамъ.

общемъ спокойно, но въ октябрѣ внезапно наступило продолжающееся даже довольно долго оживленное настроеніе, вызванное сильнымъ спросомъ со стороны Великобританіи.

Урожай, на который неблагоприятно вліяла холодная и дождливая погода, тѣмъ не менѣе оказался въ количественномъ отношеніи такимъ-же, какъ урожай 1903 г., только волокно было короткое. Въ общемъ количество удовлетворительно, во всякомъ случаѣ лучше чѣмъ въ предшествовавшемъ году. Волокно свободно отъ концовъ корня.

Вывозъ пеньки изъ Риги составлялъ :

1866—1870 :	1,207,433	пуд. въ среднемъ
1871—1875 :	1,230,848	” ” ”
1876—1880 :	1,260,678	” ” ”
1881—1885 :	1,335,613	” ” ”
1886—1890 :	784,817	” ” ”
1891—1895 :	461,254	” ” ”
1896 :	434,156	”
1897 :	310,210	”
1898 :	440,935	”
1899 :	489,892	”
1900 :	387,763	”
1896—1900 :	412,591	” въ среднемъ
1901 :	570,982	”
1902 :	573,266	”
1903 :	844,906	”
1904 :	854,559	”

Хотя наша экспортная торговля пенькою въ послѣднее время довольно значительно поднялась, но все таки она далеко не достигаетъ объема въ періодъ времени отъ 1866—1885 гг.; это объясняется тѣмъ, что русская пенька вообще много теряла значенія на всемірномъ рынкѣ, и этимъ вызывается сокращеніе разведенія пеньки. Постепенное вытѣсненіе русской пеньки съ всемірнаго рынка надо приписать отчасти исчезновенію большихъ флотовъ парусныхъ судовъ, отчасти развивающейся конкуренціи итальянской пеньки и вновь поступившихъ на всемірный рынокъ новыхъ заокеанскихъ волокнистыхъ веществъ, какъ то: зизальской, манильской, мавританской пеньки, джуты и др., которыя при сравнительно низкой цѣнѣ имѣютъ хорошія качества. Дальнѣйшая причина упадка русскаго экспорта пеньки заключается въ фальсификаціяхъ и другихъ злоупотребленіяхъ, которыя все болѣе укоренились въ торговлѣ этимъ продуктомъ. Въ этомъ преимущественно надо обвинить Кенигсбергскихъ экспортеровъ, черезъ руки которыхъ проходитъ болѣе половины вывезеннаго изъ Россіи количества пеньки. Для устраненія по крайней мѣрѣ злоупотре-

требленийъ русскихъ торговцевъ въ 1902 г. приняты были мѣры къ упорядоченію торговли пенькою. Но такъ какъ въ послѣдствіи эти мѣры оказались недостаточными, то на созванномъ Министерствомъ Финансовъ съѣздѣ пенькопромышленниковъ въ 1904 г. постановлено было, оставить въ дѣйствіи правила 1902 г., но измѣнить и дополнить ихъ въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ. Новыя правила распространяются на торговлю какъ пенькою-сырцемъ, такъ и обработанною (чистою) пенькою. Кромѣ того съѣздъ высказался за учрежденіе особаго союза иенькоторговцевъ и пенькопромышленниковъ съ цѣлью объединенія торговли пенькою и наиболѣе цѣлесообразной борьбы съ злоупотребленіями и фальсификаціями. Мѣстомъ пребыванія центрального правленія союза предполагается назначить Ригу. Но по настоящае время постановленія эти еще не утверждены.

Цѣны за пеньку (со станціи Рига) въ началѣ года были выше къ концу года. Наименьшія цѣны отмѣчались въ мѣсяцахъ отъ мая до іюля. За OSFPRH въ началѣ года платили 46 руб., но въ маѣ цѣны понизились до 42 руб. и въ сентябрѣ опять повысились до 43 руб., а на этомъ уровнѣ держались до конца года. Тоже самое движеніе цѣнъ замѣчалось и въ другихъ сортахъ: цѣны за SFPRH падали съ 44 руб. до 40 руб., за EFPRH съ 42 до 39 руб., за PRH съ 38 до 35 руб. и за пеньковую паклю съ 30 до 25 руб. за берковецъ.

Преобладающее положеніе Риги по вывозу пеньки среди балтійскихъ портовъ явствуетъ изъ слѣдующаго сопоставленія:

Вывозилось въ пудахъ:

	1901	1902	1903	1904
изъ Риги . .	570,982	573,266	844,906	854,559
„ Либавы .	165,962	59,972	58,273	82,623
„ Виндавы .	—	5,948	65,354	83,631
„ Ревеля .	46,124	7,199	3,050	1,786
„ Пернова .	—	—	—	1,206
„ С.-Петербур.	22,770	17,471	11,000	1,000

Вывозъ Риги въ двухъ послѣднихъ годахъ обнаруживаетъ повышательное настроеніе, что служитъ доказательствомъ болѣе успѣшнаго опять соперничанія съ Кенигсбергскими экспортерами. Черезъ Либаву, не производящую самостоятельную торговлю пенькою, проходитъ только транзитный товаръ. Тоже самое относится къ Виндавѣ, куда наши экспортеры направляютъ свои товары во время перерыва навигаціи въ нашемъ порту. С.-Петербургъ, Ревель и въ особенности Перновъ имѣютъ совершенно ничтожное значеніе.

Означенные 6 балтійскихъ портовъ участвуютъ въ общемъ русскомъ вывозѣ пеньки слѣдующимъ образомъ:

	1901	1902	1903	1904
	‰	‰	‰	‰
Рига	22,5	27,0	33,1	34,7
Либава	6,5	2,8	2,3	3,4
Виндава	—	0,3	2,6	3,4
Ревель	2,2	0,4	0,1	0,1
Перновъ	—	—	—	0,1
С.-Петербургъ	0,9	0,9	0,4	0,0
Всего	32,1	31,4	38,5	41,7

Все таки черезъ балтійскіе порты, улучившіе въ послѣднее время свое положеніе, направляются за границу меньшія количества, чѣмъ черезъ западную сухопутную границу (черезъ Вержболово и Граево). Наибольшая часть ввозимой въ Германію пеньки направляется въ Кенигсбергъ, въ которомъ вслѣдствіе специальныхъ тарифовъ на перевозку пеньки до германской сухопутной границы развилась обширная посредническая торговля этимъ продуктомъ.

Черезъ сухопутную границу проходило въ 1904 г. 1,397,000 пуд. или 56,8‰ съ общаго русскаго вывоза противъ 1,535,000 пудовъ или 60,2‰.

По сообщеннымъ Биржевому Комитету частнымъ свѣдѣніямъ собственно черезъ пограничный пунктъ Вержболово вывозились слѣдующія количества, проходящія изъ рижскаго района снабженія и отнятыя такимъ образомъ нашей торговлѣ:

1891 :	1,518,804	пуу.
1892 :	1,352,159	"
1893 :	942,837	"
1894 :	1,079,915	"
1895 :	999,573	"
1891—1895 :	1,178,657	" въ среднемъ
1896 :	1,001,695	"
1897 :	942,621	"
1898 :	852,600	"
1899 :	805,040	"
1900 :	833,290	"
1896—1900 :	887,049	" въ среднемъ
1901 :	740,750	"
1902 :	596,940	"
1903 :	387,260	"
1904 :	318,360	"

Изъ вывезеннаго въ 1904 году черезъ Вержболово количества пеньки происходило изъ Карачева 81,740 пуд., изъ Курска 35,360 пуд., изъ Льгова 37,780 пуд., изъ Почена 28,060 пуд., изъ Рыльска 25,620 пуд., изъ Тереховки 16,470 пуд., изъ Унечи 13,420 пуд. и т. д.

Въ 1903 и 1904 г. замѣчается сильное уменьшеніе вывоза черезъ Вержболово (въ 1902 г. 28,3⁰/о общаго русскаго вывоза пеньки противъ 15,2⁰/о въ 1903 г. и 12,9⁰/о въ 1904 г.), вслѣдствіе чего происходило нѣкоторое измѣненіе положенія въ пользу рижской торговли.

Вывозъ пеньки изъ Россіи, по свѣдѣніямъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ, слагается слѣдующимъ образомъ:

1891—1895:	3,057,753	пуд. въ среднемъ
1896:	2,979,428	„
1897:	2,323,637	„
1898:	2,287,647	„
1899:	2,392,260	„
1900:	2,376,692	„
1896—1900:	2,471,933	„ въ среднемъ
1901:	2,540,222	„
1902:	2,108,820	„
1903:	2,551,000	„
1904:	2,460,000	„ *)

Въ вывозныхъ цифрахъ съ 1897 г. замѣтны лишь небольшія колебанія, за исключеніемъ 1902 г., въ которомъ произошло сравнительно сильное сокращеніе вывоза. Отчетный годъ лишь немного уступаетъ предшествующему году.

Русская пенька употребляется по большей части въ Великобританіи, хотя преимущественно черезъ посредничество Германіи. Кромѣ того являются важными потребителями русской пеньки Германія, Бельгія, Франція.

Вывозъ пеньковой пакли изъ Риги иллюстрируется слѣдующею таблицею:

1881—1885:	107,369	пуд. въ среднемъ
1886—1890:	33,846	„ „ „
1891—1895:	50,024	„ „ „
1896:	50,033	„
1897:	32,749	„
1898:	72,773	„
1899:	150,808	„
1900:	57,476	„
1896—1900:	72,768	„ въ среднемъ
1901:	40,091	„
1902:	180,003	„
1903:	357,769	„
1904:	83,503	„

*) При отсутствіи свѣдѣній Департамента Таможенныхъ Сборовъ за весь годъ сумма эта исчислена по недѣльнымъ отчетамъ „Торгово-Промышленной Газеты“.

Въ вышезначенныхъ числахъ какъ по отдѣльнымъ годамъ, такъ и по пятилѣтїямъ выказывается отсутствіе всякаго постоянства.

Отношеніе вывоза Риги къ вывозу нашихъ сосѣднихъ портовъ усматривается изъ слѣдующаго сопоставленія, а именно вывозилось въ пудахъ:*)

	1901	1902	1903	1904
изъ Риги . . .	40,091	180,003	367,769	83,503
„ Либавы . . .	60,283	4,847	9,000	8,350
„ Виндавы . . .	—	2,139	—	6,450
„ С.-Петербур. . .	13,256	35,243	39,000	41,000

Какъ въ торговлѣ пенькою, такъ и въ торговлѣ пеньковой паклею Рига играетъ первую роль, участвуя въ общемъ русскомъ вывозѣ пеньковой пакли съ 16,6⁰/₁₀₀ противъ 42,4⁰/₁₀₀ въ предшествующемъ году, тогда какъ участіе С.-Петербурга, второго по своему значенію экспортнаго порта, составляетъ лишь 8,1 и 4,6⁰/₁₀₀. Участіе Либавы и Виндавы лишь немного выше 1⁰/₁₀₀.

Черезъ сухопутную границу (Вержолово, Границу, Радзивилово и Волочискъ) въ отчетномъ году направлялись 174,000 пуд. или 34,5⁰/₁₀₀ противъ 196,000 пуд. или 23,3⁰/₁₀₀ въ предшествующемъ году.

Вывозъ пеньковой пакли изъ Россіи составляетъ :

1897 :	655,000	пуд.
1898 :	728,000	„
1899 :	595,000	„
1900 :	656,000	„
1901 :	643,000	„
1902 :	750,000	„
1903 :	843,000	„
1904 :	504,000	„

Слѣдовательно вывезенное въ отчетномъ году количество пеньковой пакли такъ незначительно, какъ ни въ одномъ изъ перечисленныхъ выше лѣтъ. Противъ 1903 г. убыль составляетъ почти 340,000 пудовъ.

Льняного сѣмени вывозилось изъ Риги :

	Выбойнаго	Посѣвнаго	Льняного сѣмени вообще
	пуд.	пуд.	пуд.
1886—1890 :	3,123,862	685,752	3,809,614
1891—1895 :	1,927,911	617,117	2,545,028
1896 :	3,046,618	565,590	3,612,208

*) Вывезеннаго черезъ Ревель количества пеньковой пакли опредѣлить нельзя, такъ какъ въ Ревельской статистикѣ льняная и пеньковая пакля регистрируются вмѣстѣ;

	Выбойнаго	Посѣвнаго	Льнянаго сѣмени вообще
	пуд.	пуд.	пуд.
1897 ;	4,198,532	415,023	4,613,555
1898 :	1,796,586	456,888	2,253,474
1899 :	1,845,410	510,952	2,356,362
1900 :	2,142,451	424,821	2,567,272
1896—1900 :	2,605,919	474,655	3,080,574
1901 :	349,635	399,904	749,539
1902 :	1,111,855	465,903	1,577,758
1903 :	618,750	524,253	1,143,003
1904 :	633,869	388,431	1,022,300

Въ особенности съ 1901 г. на нашу торговлю выбоинымъ сѣменемъ неудовлетворительные результаты урожая неблагоприятно вліяли, на что и указываютъ вывозныя цифры. Скромный размѣръ торговли въ отчетномъ году также надо приписать неудавшемуся отчасти вслѣдствіе холодной и дождливой погоды урожаю отчетнаго года. качество котораго также заставляетъ желать многого.

Такъ какъ спросъ въ теченіе всего года былъ слабъ, то болѣе оживленное настроеніе не успѣло развиваться. Даже въ послѣдніе мѣсяца года, по появленіи на рынкѣ свѣжаго товара, подвозы увеличились лишь временно. Всего въ отчетномъ году по желѣзнымъ дорогамъ подвозилось выбоинаго и посѣвнаго сѣмени около $1\frac{2}{3}$ милл. пудовъ противъ 2,1 милл. пудовъ въ 1903 г. Въ осенній періодъ вывозная дѣятельность также не показала особеннаго улучшения.

Цѣна русскаго сушеннаго льнянаго сѣмени, которое въ январѣ и февралѣ предлагалось за 132/133 коп., въ слѣдующіе мѣсяца постепенно падала, такъ что въ концѣ апрѣля продавалось за 124 коп. Лѣтніе мѣсяца проходили совершенно безъ дѣлъ и лишь въ началѣ ноября товаръ предлагался въ усиленномъ размѣрѣ, при чемъ цѣна была 122/123 коп., тогда какъ въ декабрѣ требовали 124/126 коп.

За друану, которая въ маѣ и іюнѣ продавалась за 122/124 коп., требовали въ ноябрѣ 114/116 коп. и въ декабрѣ 116/118 коп.

Цѣны за степное сѣмя съ января до апрѣля постепенно понижались съ 137 коп. до 128 коп., но съ іюня медленно, но постоянно повышались, такъ что въ августѣ продавцы выручили 138 коп., тѣмъ же достигнуты были высшія отмѣтки въ отчетномъ году. Слѣдующіе 3 мѣсяца оказались опять періодомъ пониженія, въ который цѣны наконецъ понижались до 130 коп. Въ концѣ октября наступило нѣкоторое улучшение цѣнъ до 132 коп., которое и продержалось до конца года.

Тонкимъ курляндскимъ сѣменемъ въ Ригѣ торговалось очень немного.

Соотвѣтственно недостаточному качеству сѣмени послѣдняго урожая цѣны были сравнительно низки. За обыкновенное сушеное сѣмя высшія цѣны осенью отчетнаго года были 124/126 коп. противъ 148/150 коп. въ 1903 г., 210 коп. въ 1902 г., 210/212 коп. въ 1901 г., 183/186 коп. въ 1900 г., 150 коп. въ 1899 г., 133/135 коп. въ 1898 г. и 112/113 коп. въ 1897 г. Высшія цѣны за степное сѣмя были въ 1904 г. 138 коп., въ 1903 г. 154/155 коп., въ 1902 г. 166 коп., въ 1901 г. 212/213 коп., въ 1900 г. 185/188 коп., въ 1899 г. 157/158 к., въ 1898 г. 140 коп., въ 1897 г. отъ 120—122 коп., въ 1896 г. 117/118 коп., въ 1895 г. 123/126 коп. и въ 1894 г. 143/147 коп.

Какъ видно изъ предстоящей таблицы, изображающей торговлю выбойнымъ льнянымъ сѣменемъ, экспортныя цифры въ отдѣльныхъ годахъ показываютъ крайнія колебанія, въ послѣднихъ-же двухъ годахъ нашъ вывозъ былъ довольно равномеренъ.

Изъ нашихъ сосѣднихъ портовъ вывозились слѣдующія количества льняного сѣмени:

изъ **Л и б а в ы**

	Выбойнаго сѣмени	Посѣвнаго сѣмени	Всего
	пуд.	пуд.	пуд.
1896:	1,488,869	7,687	1,496,556
1897:	2,410,496	9,540	2,420,036
1898:	1,145,623	13,325	1,158,948
1899:	1,237,159	7,482	1,245,641
1900:	1,663,144	80,956	1,744,100
1901:	485,034	1,595	486,629
1902:	624,101	1,588	625,689
1903:	735,640	11,725	747,365
1904:	609,975	3,106	612,081

изъ **П е р н о в а**

	Выбойнаго сѣмени	Посѣвнаго сѣмени	Всего
	пуд.	пуд.	пуд.
1896:	312,295	71,160	383,455
1897:	521,915	79,898	601,813
1898:	230,000	59,091	289,091
1899:	147,501	44,613	192,114
1900:	248,053	79,104	327,157
1901:	43,106	84,357	127,463
1902:	43,130	34,399	77,529
1903:	11,525	114,487	126,012
1904:	34,223	99,645	133,868

	изъ Виндавы пуд.	изъ С.-Петербурб. пуд.	изъ Ревеля пуд.
1896 :	10,385	3,388,530	599,772
1897 :	11,340	3,449,242	665,046
1898 :	—	1,376,929	364,563
1899 :	14,423	796,347	89,567
1900 :	—	2,016,368	296,107
1901 :	4,700	479,454	106,216
1902 :	12,060	679,911	105,555
1903 :	117,842	1,360,000	72,447
1904 :	5,730	912,000	152,454

Изъ этихъ портовъ Либава, С.-Петербургъ и Виндава въ сравненіи съ 1903 г. понесли убыль въ вывозѣ, составляющую въ Либавѣ немного болѣе 130,000 пуд. и въ двухъ остальныхъ портахъ круглымъ числомъ 450,000 и 110,000 пудовъ. Лишь вывозъ Ревеля немного увеличился (на 80,000 пуд.), тогда какъ Нерновъ отпускалъ въ обоихъ годахъ почти одинаковое количество.

Важнѣйшіе по вывозу льняного сѣмени южные порты суть :

	1900 пуд.	1901 пуд.	1902 пуд.	1903 пуд.	1904 пуд.
Одесса . . .	810,470	79,420	276,220	171,000	—
Николаевъ .	416,459	156,455	178,795	75,000	43,000
Евпаторія .	—	37,100	22,250	97,000	44,000
Феодосія . .	319,385	115,045	251,630	145,000	71,000
Керчь . . .	113,950	77,840	146,450	198,000	—
Маріуполь .	205,900	15,000	63,500	8,000	—
Таганрогъ .	88,250	8,550	19,750	1,000	21,000
Ростовъ н./Д.	728,680	119,970	484,070	220,000	204,000
Новороссійскъ	4,848,932	804,796	262,830	79,000	114,000
Итого .	7,532,026	1,414,176	1,705,495	994,000	497,000

Въ послѣднее время направленіе русской вывозной торговли льнянымъ сѣменемъ сильно измѣнилось въ пользу балтійскихъ портовъ. Уже въ 1899 и 1900 г. и прежде преобладающее положеніе южныхъ портовъ по отношенію къ балтійскимъ портамъ такъ сильно расширилось, что ихъ перевѣсъ былъ только еще совершенно ничтожный. Въ слѣдующіе-же годы торговля крупныхъ южно-русскихъ центровъ льнянымъ сѣменемъ такъ сильно сокращалась, что они въ настоящее время уже болѣе не выносятъ сравненіе съ балтійскими портами. Тогда какъ въ прежніе годы отъ 50—60% всего вывезеннаго изъ Россіи количества направлялось черезъ южные порты, ихъ участіе составило въ 1903 г. 17% и въ 1904 г. даже только 11,5%. За то балтійскіе порты, отпуская прежде только отъ 25—30% русскаго экспорта, въ 1903 г. участвовали съ 61,1% и въ 1904 г. съ 65,7%. Отдѣльные порты въ этомъ вывозѣ участвовали слѣдующимъ образомъ :

	1903	1904
	‰	‰
Рига	19,6	23,7
С.-Петербургъ	23,3	21,1
Либава	12,8	14,2
Перновъ	2,2	3,1
Ревель	1,2	3,5
Виндава	2,0	0,1

Слѣдовательно процентное участіе балтійскихъ портовъ въ послѣднее время сильно увеличилось, тогда какъ абсолютныя цифры вывоза, соотвѣтственно недостаточнымъ результатамъ урожая, сильно сокращались во всѣхъ портахъ. Такъ какъ въ районѣ тяготѣнія южныхъ портовъ урожай былъ особенно неудовлетворителенъ, то недостатокъ сѣмянъ тутъ былъ гораздо болѣе чувствителенъ, чѣмъ у насъ; этимъ объясняется также сильное сокращеніе вывоза.

Во главѣ всѣхъ русскихъ портовъ по торговлѣ льнянымъ сѣменемъ до 1900 г. стоялъ Новороссійскъ, который нынѣ лишился почти всякаго значенія. Съ тѣхъ поръ перешла на первое мѣсто Рига, занимавшая прежде второе мѣсто. Лишь въ 1903 г. она немного уступила С.-Петербургу.

Изъ другихъ портовъ Имперіи заслуживаетъ еще упоминанія Архангельскъ, отиускавшій въ отчетномъ году 129,000 пудовъ противъ 313,000 пудовъ въ 1903 г.

Въ вывозѣ льняного сѣмени черезъ нашу западную сухопутную границу замѣчается также понижительное настроеніе; вывозъ этотъ обнималъ въ 1902 г. 1,269,198 пуд. или 21,5⁰/о общаго вывоза, въ 1903 г. 747,000 пуд. или 12,8⁰/о а въ 1904 г. 502,000 пуд. или 11,6⁰/о.

Вывозъ льняного сѣмени изъ Россіи вообще составлялъ по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ:

1886—1890 :	18,567,895	пуд. въ среднемъ
1891—1895 :	12,436,328	" " "
1896 :	22,906,788	"
1897 :	28,633,972	"
1898 :	13,550,373	"
1899 :	9,765,306	"
1900 :	12,065,592	"
1896—1900 :	17,384,406	" въ среднемъ
1901 :	3,737,873	"
1902 :	5,889,739	"
1903 :	5,834,000	"
1904 :	4,317,000	"

Изъ этой таблицы усматривается тотъ громадный уронъ, который понесъ вывозъ сего товара вслѣдствіе неурожая. За исключеніемъ

1901 г. отчетный годъ является наихудшимъ. Убыль противъ 1903 г. составляетъ круглымъ числомъ 1½ милл. пудовъ.

По сему для всемірнаго рынка съ 1901 г. русское сѣмя имѣетъ мало значенія. Западно-европейскіе потребители употребляютъ преимущественно аргентинскій и восточно-индійскій продуктъ. Главнѣйшіе потребители русскаго сѣмени суть Великобританія, а также Германія и Голландія, тогда какъ Бельгія и Франція въ послѣднее время получали лишь незначительныя количества.

Вывозъ посѣвного сѣмени изъ Риги, который прежде совершался довольно равномерно, въ отчетномъ году далъ столь неблагоприятный результатъ, какъ ни въ одномъ изъ предшествовавшихъ лѣтъ съ 1886 г.; онъ былъ на 136,000 пудовъ меньше чѣмъ въ 1903 г. Причиною такого паденія является неудовлетворительный урожай отчетнаго года. Сѣмя большею частью легко, не дозрѣло и мало годно для посѣва. Качество страдало отъ влажной погоды во время урожая, а восходоспособность уменьшилась вслѣдствіе раннихъ морозовъ, наступившихъ когда сѣмена еще находились на поляхъ. Это относится собственно къ прибалтійскимъ губерніямъ, тогда какъ въ другихъ мѣстностяхъ сѣмя оказалось сравнительно лучше, хотя не особенно обильно.

Цѣны, стоявшія въ началѣ на сравнительно высокомъ уровнѣ, постепенно падали, но въ послѣдствіи опять занимали свою прежнюю высоту.

Кромѣ Риги по вывозу сего товара имѣютъ еще значеніе Перновъ и Либава, которыя также вывозили менѣе чѣмъ въ 1903 г.

Коноплянаго сѣмени вывозилось изъ Риги:

1886—1890 :	406,729	пуд. въ среднемъ
1891—1895 :	167,698	„ „ „
1896 :	158,578	„ „ „
1897 :	114,065	„ „ „
1898 :	83,426	„ „ „
1899 :	105,098	„ „ „
1900 :	17,689	„ „ „
1896—1900 :	95,771	„ въ среднемъ
1901 :	11,053	„ „ „
1902 :	10,005	„ „ „
1903 :	17,954	„ „ „
1904 :	9,656	„ „ „

Какъ видно изъ предстоящей таблицы конопляное сѣмя уже съ 1900 г. теряло для нашей вывозной торговли всякое значеніе. Въ отчетномъ году вывезено едва 10,000 пуд.

Всего подвозилось въ теченіе всего года около 43,000 пудовъ (въ 1903 г. 32,000 пуд.), изъ каковаго количества три четверти принималось мѣстной маслобойною промышленностью. Высшая цѣна была около 120 коп. за пудъ противъ 112 коп. въ 1903 г., 150 коп. въ 1902 г., 142—146 коп. въ 1901 г., 140—145 коп. въ 1900 г., 172—174 коп. въ 1899 г., 164 коп. въ 1898 г., 128 коп. въ 1897 г., 111 коп. въ 1896 г. и 104 коп. въ 1895 г.

Отъ раннихъ заморозовъ урожай коноплянаго сѣмени въ отчетномъ году настолько страдалъ, что существенная часть урожая вообще погибла.

Значительно высшія цифры по вывозу коноплянаго сѣмени значатся уже цѣлый рядъ лѣтъ за Либавою, отпускавшею :

1896 :	229,776	пуд.	
1897 :	74,441	„	
1898 :	54,645	„	
1899 :	476,611	„	
1900 :	302,918	„	
1896—1900 :	227,678	„	въ среднемъ
1901 :	43,533	„	
1902 :	192,322	„	
1903 :	193,582	„	
1904 :	209,007	„	

Весьма крупное количество направляется по желѣзнымъ дорогамъ черезъ западную сухопутную границу, а именно :

1896 :	460,565	пуд.	
1897 :	336,915	„	
1898 :	223,634	„	
1899 :	707,390	„	
1900 :	265,421	„	
1896—1900 :	398,785	„	въ среднемъ
1901 :	311,622	„	
1902 :	698,438	„	
1903 :	577,000	„	
1904 :	323,000	„	

По вывозу сего товара имѣеть еще нѣкоторое значеніе Одесса, отпускавшая въ 1903 г. 97,000 пуд. и въ 1904 г. 22,000 пуд.

Вывозъ коноплянаго сѣмени изъ Россіи по официальнымъ даннымъ составляеть :

1896 :	887,768	пуд.
1897 :	631,230	„
1898 :	441,970	„
1899 :	1,358,570	„

1900 :	650,810	пуд.
1896—1900 :	794,070	„ въ среднемъ
1901 :	483,095	„
1902 :	1,088,152	„
1903 :	963,000	„
1904 :	654,000	„

Послѣ нѣкотораго улучшения въ 1902 г. внѣшняя торговля этимъ продуктомъ въ послѣдніе два года уступаетъ вывозу предшествующаго года круглымъ числомъ на 300,000 пудовъ.

Въ общемъ вывозъ Имперіи участвовала Рига только съ 1,5⁰/₀ (противъ 1,9⁰/₀ въ 1903 г.), Либавъ съ 32⁰/₀ (противъ 20,1⁰/₀), Одесса съ 3,4⁰/₀ (противъ 10,1⁰/₀), пограничные пункты на западной сухопутной границѣ съ 49,4⁰/₀ противъ 59,5⁰/₀ въ 1903 г.

Вывозъ жмыховъ изъ Риги составлялъ ;

1866—1870 :	43,328	пуд. въ среднемъ
1871—1875 :	110,362	„ „ „
1876—1880 :	298,304	„ „ „
1881—1885 :	1,024,962	„ „ „
1886—1890 :	1,452,837	„ „ „
1891—1895 :	2,138,159	„ „ „
1896 :	1,982,950	„
1897 :	2,199,959	„
1898 :	3,521,361	„
1899 :	4,073,952	„
1900 :	1,841,895	„
1896—1900 :	2,724,023	„ въ среднемъ
1901 :	2,863,587	„
1902 :	2,783,445	„
1903 :	2,849,462	„
1904 :	3,343,246	„

Нашъ экспортъ жмыховъ, который въ особенности въ сравненіе съ 1903 г., увеличился на полмилліонъ пудовъ, былъ обширнѣе чѣмъ во всѣхъ предшествующихъ годахъ за исключеніемъ 1898 и 1899 гг. Въ отчетномъ году потребность иностранныхъ рынковъ въ кормовыхъ средствахъ, вслѣдствіе плохого урожая въ большинствѣ европейскихъ государствъ, была очень сильна; кромѣ того въ нѣкоторыхъ государствахъ, въ томъ числѣ и въ Австріи, для предупрежденія народному бѣдствію, послѣдовало запрещеніе вывоза жмыховъ и кормовыхъ средствъ вообще.

Несмотря на эти благопріятныя нашей вывозной торговлѣ обстоятельства мы не въ состояніи говорить о бойкомъ ходѣ торговли жмыхами. По вышеприведенной таблицѣ количество нашего вывоза было довольно видно, но сдѣлки часто состоялись лишь съ большимъ

трудомъ и съ существенными уступками. Вслѣдствіе сего торговля часто имѣла вялый характеръ.

За мѣстные и русскіе жмыхи въ началѣ года платили около 77/78 и 75/78 коп.; въ февралѣ цѣны поднялись до 81/83 коп. и 79/82 коп., но уже въ первой половинѣ марта стали понижаться; понижающее настроеніе продолжалось далѣе середины іюня, такъ что наконецъ выручалось только еще 75/77 и 74/76 коп.. Тутъ начался періодъ повышенія цѣнъ, продолжавшійся до конца сентября, когда платили 92/94 и 90/92 коп. Въ началѣ октября товаровладельцы понижали свои требованія, по, какъ оказалось, лишь временно. Въ теченіе всего ноября они требовали за русскій товаръ 92/95 коп. и въ декабрѣ 93/96 коп., но сдѣлки состоялись лишь по 92/94 коп.

За конопляные жмыхи платили въ среднемъ 62 коп. и за подсолнечные 86 коп.

По желѣзнымъ дорогамъ изъ внутреннихъ губерній подвозилось въ теченіе всего года 2,3 милл. пудовъ (въ 1903 г. 1,8 милл. пудовъ), при чемъ подвозы были наиболѣе оживлены въ послѣдней четверти года. Экспортъ распредѣлялся довольно равномерно по отдѣльнымъ мѣсяцамъ, лишь въ ноябрѣ и декабрѣ количество экспорта было немного больше.

Существенная часть вывезенныхъ черезъ Ригу жмыховъ представляется мѣстными маслобойными заводами, производительность которыхъ составляетъ круглымъ числомъ 1 миллионъ пудовъ въ годъ.

Экспортъ остальныхъ балтійскихъ портовъ составлялъ въ пудахъ:

	С.-Петербургъ съ Кронштадтомъ	Ревель съ Балтійск. портомъ	Либава	Видава
1896:	3,430,877	337,390	2,165,991	—
1897:	3,182,120	703,640	2,807,496	—
1898:	2,727,343	715,818	1,895,099	—
1899:	2,917,153	748,518	2,770,571	—
1900:	3,604,111	368,509	3,007,417	—
1896—1900:	3,172,321	574,775	2,529,315	—
1901:	3,541,059	205,956	2,889,161	—
1902:	3,091,392	128,535	2,957,976	27,835
1903:	3,292,000	80,811	3,857,225	—
1904:	3,218,000	88,381	3,804,903	65,014

Торговля Либава этимъ продуктомъ также показываетъ въ общемъ довольно значительное улучшеніе, хотя въ нѣкоторыхъ годахъ бывали колебанія въ зависимости отъ мѣняющихся результатовъ урожая. Но благодаря своей цвѣтущей маслобойной промышленности Либава въ двухъ послѣднихъ годахъ настолько улучшила свое поло-

женіе, что замѣтно опередила С.-Петербургъ, который прежде занималъ первое мѣсто. Въ отчетномъ году даже Рига, стоявшая прежде на третьемъ мѣстѣ, немного опередила столицу. Экспортъ Ревеля въ послѣднее время сильно сокращался. А что касается Виндавы, то она по сіе время играетъ въ торговли жмыхами лишь скромную роль.

Участіе всѣхъ пяти портовъ въ общемъ русскомъ вывозѣ жмыховъ всѣхъ видовъ составляло :

	1901	1902	1903	1904
	‰	‰	‰	‰
Рига	13,5	13,8	11,3	13,1
Либава	13,6	14,6	15,3	14,9
Виндава	—	0,1	—	0,2
Ревель	1,0	0,6	0,3	0,3
С.-Петербургъ . . .	16,7	15,3	13,0	12,6
Итого	44,8	44,4	39,9	41,1

Хотя такимъ образомъ процентуальное отношеніе балтійскихъ портовъ немного уменьшилось, но абсолютныя цифры показываютъ, какъ мы выше видѣли, нѣкоторое увеличеніе.

Въ отправкѣ жмыховъ черезъ сухопутную границу въ отдѣльныхъ годахъ происходили лишь незначительныя измѣненія; этимъ путемъ вывозили за границу въ 1904 г. 5,673,000 пуд. и въ 1903 г. 5,604,000 пуд., слѣдовательно въ обоихъ годахъ по 22‰ общаго вывоза изъ Россіи. Изъ южныхъ портовъ вывозилось въ отчетномъ году 4,323,000 пуд. или 16,9‰ противъ 3,623,000 пуд. или 10,4‰ въ 1903 г.

Вывозъ отдѣльныхъ сортовъ жмыховъ черезъ балтійскіе порты, сухопутную границу и южные порты обрисовывается слѣдующею сравнительною таблицей, составленною по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ :

	Льняные жмыхи		Конопляные жмыхи	
	1904	1903	1904	1903
Рига	3,033,000	2,444,000	279,000	264,000
Либава	234,000	239,000	1,705,000	1,222,000
С.-Петербургъ . . .	1,649,000	1,195,000	—	—
Ревель	31,000	13,000	—	—
Сухопут. граница	3,224,000	2,664,000	1,007,000	840,000
Южные порты . . .	565,000	305,000	—	—
Остальн. таможни	384,000	511,000	617,000	359,000
Итого	9,120,000	7,371,000	3,608,000	2,685,000

	Подсолнечные жмыхи		Рапсовые и рѣпные жмыхи	
	1904	1903	1904	1903
Рига	8,000	35,000	—	—
Либава	1,657,000	2,174,000	—	—
С.-Петербургъ	1,569,000	2,097,000	—	—
Ревель	16,000	7,000	—	—
Сухопут. граница	1,119,000	1,924,000	323,000	176,000
Южные порты	—	—	3,758,000	2,318,000
Остальн. таможи	4,118,000*)	6,129,000*)	272,000	362,000
Итого	8.487,000	12,366,000	4,353,000	2,856,000

Русскій вывозъ льняныхъ жмыховъ направляется преимущественно черезъ Ригу (въ 1904 и 1903 гг. по 33,20/0), С.-Петербургъ (въ 1904 г. 18,1⁰/0 противъ 16,2⁰/0 въ 1903 г.) и черезъ сухопутную границу (въ 1904 г. 35,3⁰/0 противъ 36,1⁰/0 въ 1903), вывозъ конопляныхъ жмыховъ черезъ Либаву (въ 1904 г. 47,3⁰/0 противъ 45,5⁰/0 въ 1903 г.) и черезъ сухопутную границу (въ 1904 г. 27,9⁰/0 противъ 31,3⁰/0 въ 1903 г.) вывозъ подсолнечныхъ жмыховъ черезъ Либаву (въ 1904 г. 19,5⁰/0 противъ 17,6⁰/0 въ 1903 г.), С.-Петербургъ (въ 1904 г. 18,5⁰/0 противъ 17,0⁰/0 въ 1903 г.) и черезъ сухопутную границу (въ 1904 г. 13,2⁰/0 противъ 15,6⁰/0 въ 1903 г.), а вывозъ рапсовыхъ и рѣпныхъ жмыховъ черезъ южные порты (въ 1904 г. 86,3⁰/0 противъ 81,1⁰/0 въ 1903 г.). Экспортъ Риги состоитъ по большей части изъ льняныхъ, Либавы изъ подсолнечныхъ жмыховъ; послѣднй сортъ въ послѣднее время встрѣчается также въ С.-Петербургской торговлѣ, тогда какъ въ ней прежде льняные играли первую роль.

Изъ Россіи вывозились жмыхи въ слѣдующемъ количествѣ:

	1901	1902	1903	1904
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Льняные жмыхи	8,219,000	7,239,000	7,371,000	9,120,000
Конопляные жмыхи	1,938,000	2,952,000	2,685,000	3,608,000
Подсолнечн. жмыхи	8,273,000	7,958,000	12,366,000	8,487,000
Раис. и рѣпн. жмыхи	2,754,000	2,101,000	2,856,000	4,353,000
Итого	21,184,000	20,245,000	25,278,000	25,568,000

Вывозъ изъ Имперіи по сему въ послѣднее время значительно увеличился. Главнѣйшею причиною сего увеличенія то обстоятельство, что русскіе сельскіе хозяева еще слишкомъ мало цѣнятъ жмыхи, такъ что, благодаря постоянному развитію маслостроительной промышленности, все большее количество дѣлается свободнымъ для вывоза за границу. Недостаточное примѣненіе жмыховъ на кормовыя надобности стоитъ отчасти въ связи съ крайне слабымъ развитіемъ вывоза скота и мяса.

Главнѣйшая страна сбыта русскихъ жмыховъ Великобританія, но и Германія, Бельгія, Франція и Данія являются важными потребителями.

Вывозъ всѣхъ сортовъ жмыховъ, за исключеніемъ подсолнечныхъ, увеличился въ отчетномъ году въ сравненіи съ 1903 г., а именно льняныхъ жмыховъ на $1\frac{3}{4}$ милл. пудовъ, конопляныхъ круглымъ числомъ на 900,000 пуд., рапсовыхъ и рѣпныхъ на $1\frac{1}{2}$ милл. пудовъ, убыль же въ вывозѣ подсолнечныхъ жмыховъ составляетъ почти 4 милл. пудовъ.

Гороха вывозилось изъ Риги :

1886 :	142,105	пуд.	
1887 :	301,853	"	
1888 :	406,657	"	
1889 :	388,008 $\frac{1}{2}$	"	
1890 :	212,201 $\frac{1}{2}$	"	
1886—1890 :	290,165	"	въ среднемъ
1891 :	175,702 $\frac{1}{2}$	"	
1892 :	70,699	"	
1893 :	107,743 $\frac{1}{2}$	"	
1894 :	199,101	"	
1895 :	249,365 $\frac{1}{2}$	"	
1891—1895 :	160,522	"	въ среднемъ
1896 :	193,505 $\frac{1}{2}$	"	
1897 :	167,627 $\frac{1}{2}$	"	
1898 :	241,632 $\frac{1}{2}$	"	
1899 :	146,043 $\frac{1}{2}$	"	
1900 :	34,912 $\frac{1}{2}$	"	
1896—1900 :	156,744	"	въ среднемъ
1901 :	93,879	"	
1902 :	8,443	"	
1903 :	767	"	
1904 :	20,080	"	

Какъ видно изъ предстоящей таблицы нашъ вывозъ гороха въ послѣдніе годы понижался до полной ничтожности, впрочемъ важной роли этотъ продуктъ въ нашей виѣшней торговлѣ никогда не игралъ. Вывозъ гороха направляется преимущественно черезъ сухопутную границу (Граево и Вержболово), а также черезъ С.-Петербургъ, по соответствующихъ данныхъ за 1903 и 1904 гг. мы въ настоящее время еще не имѣемъ.*)

*) Въ имѣющихся въ настоящее время предварительныхъ статистическихъ свѣдѣніяхъ за 1903 и 1904 гг. горохъ является менѣе важнымъ товаромъ, по которому таможенными не составляются болѣе подробные подсчеты по портамъ.

Изъ балтійскихъ портовъ кромѣ столицы по вывозу гороха имѣють еще нѣкоторое значеніе Либавъ и Ревель, изъ которыхъ вывозилось :

	Либавъ пуд.	Ревель пуд.
1895 :	2,154,000	711,033
1896 :	1,784,000	821,824
1897 :	1,427,075	437,360
1898 :	959,394	54,622
1899 :	707,827	95,949
1900 :	901,352	169,516
1901 :	862,235	74,239
1902 :	615,472	163,358
1903 :	290,745	50,720
1904 :	597,815*)	104,112

Оба порта по вывозу гороха въ послѣднее десятилѣтіе понесли значительную убыль. Насколько скромно въ этомъ отношеніи значеніе Риги, Либавы и Ревеля вѣдно изъ того обстоятельства, что они участвовали въ общемъ вывозѣ Имперіи въ 1904 г. только съ 9,8 и въ 1903 г. съ 5,3⁰/₀, въ этомъ же доля участія Риги составляетъ 0,3 и 0,0⁰/₀, Либавы 8,1 и 4,5⁰/₀ и Ревеля 1,4 и 0,8⁰/₀.

Изъ всей Имперіи горохъ, по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, вывозился въ слѣдующемъ количествѣ :

1890 :	3,783,000	пуд.
1891 :	6,684,000	„
1892 :	2,499,000	„
1893 :	4,243,000	„
1894 :	8,547,000	„
1895 :	10,038,000	„
1896 :	9,354,000	„
1897 :	10,013,000	„
1898 :	6,370,000	„
1899 :	5,977,000	„
1900 :	4,591,000	„
1901 :	5,122,000	„
1902 :	6,169,000	„
1903 :	6,505,000	„
1904 :	7,419,000	„

Въ послѣднихъ 5 годахъ совершалось такимъ образомъ постоянное поднятіе вывоза, однако, какъ мы выдѣли, не въ пользу балтійскихъ портовъ

*) Горохъ и бобы въ совокупности.

Главнѣйшая потребительница русскаго гороха — Великобританія, но и въ Германію и Голландію поставляется довольно видное количество.

Вывозъ яицъ изъ Риги составлялъ:¹⁾

1886—1890 :	234,474	пуд. въ среднемъ
1891—1895 :	643,834	” ” ”
1896 :	1,487,193	”
1897 :	1,877,928	”
1898 :	2,012,430	”
1899 :	2,047,998	”
1900 :	1,950,155	”
1896—1900 :	1,875,141	” въ среднемъ
1901 :	2,152,949	”
1902 :	3,120,189	” ²⁾
1903 :	4,555,851	” ³⁾
1904 :	4,549,107	” ⁴⁾

Нашъ вывозъ яицъ въ послѣднихъ двухъ годахъ достигъ небывалаго еще до сихъ поръ размѣра выше 4 милл. пудовъ нетто. Такимъ образомъ этотъ товаръ, который еще въ 80-годахъ прошлаго столѣтія вывозился изъ Риги въ совершенно скромномъ количествѣ, въ послѣднее десятилѣтіе приобрѣталъ чрезвычайное значеніе въ нашей торговлѣ.

Въ началѣ сезона 1904 г. цѣна за ящикъ (въ 1440 штукъ) яицъ средней величины франко Рига была отъ 25 до 25,50 руб., а въ слѣдующемъ мѣсяцѣ при большихъ подвозахъ (выше милліона пудовъ) падала постепенно съ 24 руб. до 22,50 руб., но уже въ концѣ іюня поднялась до 25,25 руб. Несмотря на слабую подвозную дѣятельность въ іюль цѣны падали до 24,25 руб. Въ августѣ и сентябрѣ наступило непрерывно поднимающееся настроеніе, такъ что наконецъ платили 37 руб. за ящикъ франко Рига. Въ октябрѣ подвозы замѣтно уменьшались и въ послѣднихъ двухъ мѣсяцахъ года, вслѣдствіе наступленія сильныхъ морозовъ, совершенно прекратились.

Наступившее въ октябрѣ на иностранныхъ рынкахъ пониженіе, вызвавшее пріостановленіе всякихъ сдѣлокъ, нанесло большіе убытки торговцамъ яйцами. Вполнѣ неожиданно въ декабрѣ и январѣ происходило повышательное настроеніе.

¹⁾ До 1901 г. въ пудахъ нетто, въ трехъ послѣднихъ годахъ въ пудахъ брутто.

²⁾ За вычетомъ тары: 2,870,574 пуд.

³⁾ ” ” ” 4,191,851 ”

⁴⁾ ” ” ” 4,185,179 ”

Въ общемъ торговля яйцами оказывается прибыльною лишь съ большими спекуляціями. Въ правильной торговлѣ прибыль очень невелика, составляя въ среднемъ отъ $\frac{1}{2}$ до 1% съ оборота.

Всего подвозилось въ Ригу по желѣзнымъ дорогамъ въ теченіе года почти $4\frac{2}{3}$ милл. пудовъ. Наибольшее количество поступило къ намъ со станцій Московско-Казанской и Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Главнѣйшая страна сбыта вывозимыхъ черезъ Ригу яицъ — Великобританія, за ней на второмъ ряду значится Германія, также потребленіе Бельгіи довольно существенно.

Значеніе Риги среди другихъ балтійскихъ портовъ по вывозу яицъ усматривается изъ слѣдующаго сопоставленія:

	Рига пуд.	С.-Петербургъ пуд.	Ревель пуд.	Либава пуд.
1896 :	1,487,193	622,904	10,557	238,365
1897 :	1,877,928	960,495	7,502	334,118
1898 :	2,012,430	1,058,300	13,307	247,408
1899 :	2,047,998	1,047,238	8,809	299,399
1900 :	1,950,155	952,796	8,760	434,246
1896—1900 :	1,875,141	928,346	9,787	310,707
1901 :	2,152,949	1,253,145	8,241	314,363
1902 :	3,120,189	1,060,650	8,154	319,127
1903 :	4,555,668	1,023,842	2,544	218,092
1904 :	4,549,107	1,237,337	8,430	153,614

	Виндава пуд.	Всего пуд.	Въ процентахъ съ общаго русскаго вывоза
1896 :	—	2,359,019	38,6 %
1897 :	—	3,180,043	44,8 %
1898 :	—	3,331,445	44,1 %
1899 :	—	3,403,444	49,1 %
1900 :	—	3,345,957	46,1 %
1896—1900 :	—	3,123,981	44,7 %
1901 :	—	3,728,698	45,5 %
1902 :	8,388	4,516,508	49,4 %
1903 :	4,117	5,804,263	51,9 %
1904 :	18,818	5,967,306	52,7 %

Тутъ ясно обрисовывается преобладающее положеніе Риги. Съ общаго вывоза пяти балтійскихъ портовъ приходятъ на Ригу въ 1904 г. 76,2% (въ 1903 г. 78,5%), на С.-Петербургъ 20,7% (въ 1903 г. 17,6%), на Либаву 2,6% (въ 1903 г. 3,8%), на Виндаву 0,3% (въ 1903 г. 0,1%) и на Ревель 0,2% (въ 1903 г. 0,1%).

Болѣ половины всего русскаго вывоза въ послѣдніе годы направлялось черезъ балтійскіе порты: въ 1904 г. 52,7⁰/₀ противъ 51,9⁰/₀ въ 1903 г. Одна Рига участвовала въ этомъ съ 40,2⁰/₀ (въ 1903 г. 40,7⁰/₀), С.-Петербургъ съ 10,9⁰/₀ (въ 1903 г. 9,2⁰/₀), Либава съ 1,3⁰/₀ (въ 1903 г. 2,0⁰/₀), Вишдава съ 0,2⁰/₀ (въ 1903 г. 0,0⁰/₀) и Ревель съ 0,1⁰/₀ (въ 1903 г. 0,0⁰/₀).

Весьма обширное количество вывозилось черезъ сухопутную границу (Волочискъ, Новоселицы, Гусятинскъ, Сосновицы, Вержболово и Граево) въ Австро-Венгрію и Германію. Въ 1904 г. количество это обнимало 4,097,258 пуд. или 36,2⁰/₀ всего русскаго вывоза противъ 4,185,983 пуд. или 37,4⁰/₀ въ предшествующемъ году.

Вывозъ яицъ изъ Россіи составлялъ по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ: *)

1896 :	6,115,629	пуд.	
1897 :	7,094,703	”	
1898 :	7,550,792	”	
1899 :	6,930,363	”	
1900 :	7,261,704	”	
1896—1900 :	6,990,638	”	въ среднемъ
1901 :	8,196,658	”	
1902 :	9,139,267	”	
1903 :	11,184,408	”	
1904 :	11,322,166	”	

По сему впѣшная торговля яйцами постоянно развивалась. Отчетный годъ даже превосходить 1903 г., который до сихъ поръ являлся наилучшимъ. Цѣнность поставленнаго за границу количества яицъ поднялась съ 51 милл. до 54¹/₃ милл. рублей. Числа эти доказываютъ, какое громадное значеніе птицеводство пріобрѣтало въ теченіе немногихъ лѣтъ для русскаго сельскаго хозяйства. Возникшія сперва изъ-за большого разстоянія мѣстъ производства отъ вывозныхъ пунктовъ затрудненія въ перевозкѣ скоропортящагося товара нынѣ можно признать устраненными черезъ ускореніе желѣзнодорожной перевозки, пріобрѣтеніе спеціальныхъ вагоновъ, уменьшеніе провозныхъ ставокъ и организацію прямыхъ пароходныхъ рейсовъ, такъ что дальнѣйшему развитію этой отрасли торговли ничего не мѣшаетъ.

Тогда какъ, какъ мы видѣли, для Риги Великобританія является первою страной сбыта, для всерусской торговли яйцами Германія имѣетъ большее значеніе. А именно въ Германію вывозилось въ 1904 г. 4,137,500 пуд. цѣнностью 19¹/₃ милл. рублей (въ 1903 г. 4,383,333 пуд. цѣнностью 19,9 милл. рублей), въ Великобританію-же только 3,562,500 пуд. цѣнностью 17³/₄ милл. рублей

*) Для болѣ удобнаго сравненія мы перевели показанное въ официальной статистикѣ число штукъ въ пуды.

(въ 1903 г. 3,379,166 пуд. цѣнностью 16¹/₃ милл. рублей). Австро-Венгрія ввозила изъ Россіи 3,050,000 пуд. противъ 2,475,000 пуд. въ 1903 г.

Коровьяго масла вывозилось изъ Риги:¹⁾

1886—1890 :	6,190	пуд.	въ среднемъ
1891—1895 :	14,786	" "	" "
1896 :	15,082	" "	" "
1897 :	22,008	" "	" "
1898 :	37,557	" "	" "
1899 :	17,153	" "	" "
1900 :	81,457	" "	" "
1896—1900 :	34,651	" "	въ среднемъ
1901 :	760,779	" "	" "
1902 :	1,091,661	" "	2)
1903 :	1,277,215	" "	3)
1904 :	980,917	" "	4)

Но сему нашъ вывозъ масла противъ 1903 г. уменьшился круглымъ числомъ на 300,000 пудовъ. Уменьшеніе это отчасти объясняется конкуренціею С.-Петербурга, вывозъ котораго увеличился приблизительно на 180,000 пуд., благодаря устроенной фирмою „братья Лассманъ“ паровой линіи С.-Петербургъ—Лондонъ, въ которой совершается сообщеніе тремя пароходами, снабженными рефригераторами.

Несмотря на войну перевозка масла по желѣзнымъ дорогамъ совершалась довольно правильно. Но за то въ перевозкѣ масла отъ Бійска и Барнаула по рѣкѣ Обь до станціи Обь оказались весьма чувствительные недостатки. Именно въ самые жаркіе мѣсяца масло лежало совершенно непокрытымъ на паровыхъ пристаняхъ, вслѣдствіе чего происходили большіе убытки отъ утечки и ухудшенія качества. Многіе вагоны-холодильники не были снабжены колосниками, такъ что бочки лежали въ ледяной водѣ набравшейся на полу вагоновъ. Масло въ среднемъ не отличалось особеннымъ превосходствомъ, во всякомъ случаѣ оно было хуже чѣмъ въ 1903.

Съ весьма большими затрудненіями была сопряжена перевозка въ Сибирь бочекъ, красокъ, соли, пергаментной бумаги и пр., вслѣдствіе чего тутъ по временамъ происходило огромное удорожаніе этихъ предметовъ.

1) До 1901 г. въ пудахъ нетто, въ трехъ послѣднихъ годахъ брутто.

2) За вычетомъ тары: 970,365 пуд.

3) " " " 1,135,305 "

4) " " " 871,302 "

Закупные цѣны франко Рига, Ревель, С.-Петербургъ и Либава въ январѣ и февралѣ были 14 руб. 50 коп. за пудъ нетто, но постепенно, до конца мая, онѣ падали до 11 руб. 50 коп. Въ июнѣ платили отъ 12 руб. до 12 руб. 50 коп., а съ тѣхъ поръ настало опять повышательное настроеніе и въ августѣ платили 13 руб. 50 коп., въ сентябрѣ 14 руб. и въ октябрѣ и ноябрѣ почти сплошь 14 руб. 50 коп. Въ послѣднемъ мѣсяцѣ года при небольшомъ вывозѣ и незначительномъ производствѣ платили отъ 15 руб. до 15 руб. 50 коп.

Положеніе Риги въ торговлѣ другихъ балтійскихъ портовъ, а равно всей Имперіи усматривается изъ слѣдующаго сопоставленія. А именно вывозилось коровьяго масла изъ:

	Риги пуд.	С.-Петербурга пуд.	Ревеля пуд.	Либавы пуд.	
1896 :	15,082	71,884	12,238	8,509	
1897 :	22,008	166,285	55,837	19,258	
1898 :	37,557	127,672	194,172	17,361	
1899 :	17,153	99,442	163,446	19,663	
1900 :	81,457	197,806	578,640	49,177	
1896—1900 :	34,651	132,618	200,867	22,793	въ средн.
1901 :	760,779	145,196	726,922	181,809	
1902 :	1,091,661	121,918	663,936	241,510	
1903 :	1,277,215	148,000	46,690	65,200	
1904 :	980,917	331,000	11,301	35,574	

	Виндавы пуд.	Всего пуд.	Въ процентахъ съ общаго русскаго вывоза ‰	
1896 :	—	197,713	41,0	
1897 :	—	263,388	58,3	
1898 :	—	376,762	67,1	
1899 :	—	299,704	64,5	
1900 :	—	907,080	85,7	
1896—1900 :	—	390,929	69,8	въ среднемъ
1901 :	—	1,814,706	94,6	
1902 :	96,768	2,215,793	97,5	
1903 :	810,482	2,347,587	95,4	
1904 :	823,944	2,182,736	91,3	

Всѣ эти порты, за исключеніемъ С.-Петербурга и Виндавы, понесли въ вывозѣ отчетнаго года нѣкоторую убыль. Особенно замѣчательнъ вывозъ Виндавы, развивавшійся въ теченіе двухъ лѣтъ настолько, что уже совсѣмъ близко подходитъ къ вывозу нашего порта. Слѣдовательно Рига лишилась своего далеко преобладающаго положенія. Въ вывозѣ С.-Петербурга, который въ 1899—1900, а также въ 1901, 1902 и 1903 годахъ, не говоря о нѣкоторыхъ незна-

чительныхъ колебаніяхъ, держался на томъ-же уровнѣ, настало въ 1904 г. весьма крупное увеличеніе, которое вызвано преимущественно, какъ мы уже сказали, пароходнымъ сообщеніемъ съ Лондономъ при посредствѣ линіи фирмы „братья Лассманъ“. Кромѣ того развитію вывоза способствовало устройство въ С.-Петербургѣ въ 1904 г. на средства мѣстнаго Биржевого Комитета амбара-ледника, въ которомъ предназначенные для вывоза грузы масла, привезенные по желѣзнымъ дорогамъ, хранятся до ихъ погрузки въ корабли.

Въ общемъ вывозѣ масла изъ Россіи отдѣльные балтійскіе порты въ двухъ послѣднихъ годахъ участвовали слѣдующимъ образомъ:

	1903	1904
	‰	‰
Рига	51,9	41,0
С.-Петербургъ	6,0	13,8
Ревель	1,9	0,5
Либава	2,7	1,5
Виindaва . . .	32,9	34,5
Всего	95,4	91,3

Въ общемъ вывозѣ балтійскихъ портовъ участіе отдѣльныхъ портовъ составляетъ:

	1903	1904
	‰	‰
Рига	54,4	44,9
С.-Петербургъ	6,3	15,2
Ревель	2,0	0,5
Либава	2,8	1,6
Виindaва . . .	34,5	37,8

Черезъ западную сухопутную границу (Радзивилово и Слунецкъ) вывозилось въ 1904 г. 56,000 пуд. или 2,3⁰/о общаго русскаго вывоза противъ 71,000 пуд. или 2,9⁰/о въ 1903 г.

Изъ южныхъ портовъ значеніе имѣетъ только Одесса, отпуская въ 1903 и 1904 гг. по 10,000 пуд. или 0,4⁰/о русскаго вывоза.

По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ изъ Россіи вывозились слѣдующія количества коровьяго масла:

1896 :	262,687 пуд.	
1897 :	451,776	„
1898 :	561,546	„
1899 :	464,675	„
1900 :	1,059,040	„
1896—1900 :	559,945	„ въ среднемъ

1901 :	1,919,146 пуд.
1902 :	2,272,142 „
1903 :	2,462,000 „
1904 :	2,392,000 „

Несмотря на разные затруднения и недостатки въ производствѣ масла въ отчетномъ году вывозъ противъ 1903 г. уменьшился только на 70,000 пудовъ. Затрудненія состояли между прочимъ въ отвлеченіи рабочихъ силъ вслѣдствіе войны и въ иовышеіи, вызванномъ общемою дороговизнею цѣнъ на молоко въ началѣ 1904 г. Лишь во второй половинѣ года удалось производителямъ достигать пониженія цѣнъ на молоко. Наблюдаемая въ продолженіи большей части года общая неохота иностранцевъ, участвовать въ закупкахъ въ Сибири, какъ въ прежнихъ годахъ, въ особенности въ 1903 г., часто поставляла производителей въ затруднительное положеніе. Неохота эта объясняется опасеніемъ послѣдствій войны.

Вывозъ сыра изъ Риги составлялъ :

1886—1890 :	61 пуд. въ среднемъ
1891—1895 :	856 „ „ „
1896 :	4,316 „
1897 :	7,067 „
1898 :	8,464 „
1899 :	4,528 „
1900 :	2,988 „
1896—1900 :	5,472 „ въ среднемъ
1901 :	5,217 „
1902 :	4,584 „
1903 :	3,807 „
1904 :	5,699 „

Тогда какъ, по вышеизложенному, нашъ вывозъ коровьяго масла громадно развивался, отпускъ сыра за границу никакъ не хочетъ оживляться. Въ теченіе послѣдняго десятилѣтія онъ въ общемъ оставался въ томъ-же положеніи, при чемъ иногда въ отдѣльныхъ годахъ замѣчаются довольно существенныя колебанія.

Изъ нашихъ сосѣднихъ портовъ вывозились слѣдующія количества, а именно :

изъ Либавы		изъ Ревеля	
1901 :	8,282 пуд.	1901 :	657 пуд.
1902 :	10,450 „	1902 :	1,032 „
1903 :	8,831 „	1903 :	230 „
1904 :	7,130 „	1904 :	411 „

Такимъ образомъ Либава дѣлалась важнѣйшимъ мѣстомъ вывоза.

Въ послѣднихъ годахъ балтійскіе порты участвовали въ общемъ вывозѣ сыра изъ Имперіи слѣдующимъ образомъ :

	Рига съ	Либавъ съ	Ревель съ
1902 :	10,2 ⁰ / ₀	10,2 ⁰ / ₀	2,2 ⁰ / ₀
1903 :	10,6 ⁰ / ₀	24,5 ⁰ / ₀	0,6 ⁰ / ₀
1904 :	16,8 ⁰ / ₀	21,0 ⁰ / ₀	1,2 ⁰ / ₀

Изъ Россійской Имперіи сыръ вывозился въ количествѣ :

1900 :	41,000 пуд.
1901 :	44,000 „
1902 :	45,000 „
1903 :	36,000 „
1904 :	34,000 „

Слѣдовательно внѣшняя торговля этимъ предметомъ не только не поднималась, но даже довольно значительно сокращалась.

Дичи и птицы битой вывозилось изъ Риги :

1886—1890 :	4,475 пуд.*)	въ среднемъ
1891—1895 :	7,748 „	„ „ „
1896 :	16,379 „	
1897 :	19,370 „	
1898 :	17,974 „	
1899 :	91,281 „	
1900 :	29,771 „	
1896—1900 :	34,955 „	въ среднемъ
1901 :	90,371 „	
1902 :	253,162 „	
1903 :	448,637 „	
1904 :	476,322 „	

Нашъ вывозъ дичи и птицы битой опять немного поднялся : вывозилось выше 25,000 пудовъ болѣе чѣмъ въ 1903 г. Эта отрасль нашей внѣшней торговли стала развиваться лишь въ послѣдніе годы вслѣдствіе улучшенія условій перевозки этихъ скоропортящихся продуктовъ.

По вывозу другого мяса въ свѣжемъ, соленомъ и копченомъ видѣ пока не замѣтно никакихъ успѣховъ ; такъ вывозилось изъ Риги въ отчетномъ году 21,170 пудовъ противъ 29,350 пудовъ въ 1903 г. и 26,786 пудовъ въ 1902 г.

Общій вывозъ мяса изъ Россіи также обращается въ узкихъ предѣлахъ, что объясняется на первомъ ряду отсутствіемъ большихъ

*) До 1901 г. въ пудахъ нетто, съ 1902, 1903 и 1904 гг. въ пудахъ брутто. За вычетомъ тары экспортъ въ послѣднихъ годахъ составлялъ 189,870, 336,476 и 357,242 пуд.

экспортныхъ мясобоенъ, устройство которыхъ на широкомъ основаніи хотя предполагалось, но не осуществлено еще.

Вывозъ дичи и птицы битой изъ нашихъ сосѣднихъ портовъ слагался слѣдующимъ образомъ :

	Либава	Ревель	Вицава
1886—1890 :	45,065 пуд.	46,997 пуд.	— пуд.
1891—1895 :	48,452 „	59,477 „	— „
1896 :	141,471 „	99,511 „	— „
1897 :	192,901 „	154,368 „	— „
1898 :	81,264 „	143,227 „	— „
1899 :	106,202 „	125,027 „	— „
1900 :	191,641 „	120,542 „	— „
1896—1900 :	142,696 „	128,535 „	— „
1901 :	190,478 „	81,791 „	— „
1902 :	78,228 „	32,456 „	— „
1903 :	47,843 „	53,254 „	50,192 „
1904 :	34,602 „	49,620 „	48,656 „

Либава и Ревель, сильно превосходившіе Ригу еще въ пятилѣтіи 1896—1900 г., въ послѣднее время далеко отстали. Отъ вывоза балтійскихъ портовъ приходятъ въ отчетномъ году на Ригу 78,2⁰/₀ (въ 1903 г. 74,8⁰/₀), на Либаву 5,7⁰/₀ (въ 1903 г. 7,9⁰/₀), на Ревель 8,1⁰/₀ (въ 1903 г. 8,9⁰/₀) и на Вицаву 8⁰/₀ (въ 1903 г. 8,4⁰/₀). Изъ сего явствуетъ, что Вицава уже отгѣснила Либаву и собирается превзойти также Ревель.

Вывоза дичи и птицы битой изъ Россіи, а также изъ С.-Петербурга изъ публикацій Департамента Таможенныхъ Сборовъ усматривать нельзя, такъ какъ въ нихъ продукты эти не значатся отдѣльно, а включены въ рубрику „мясо свѣжее“.

Главнѣйшія потребительницы дичи и птицы битой суть Великобританія и Германія.

Шкуръ и кожъ вывозилось изъ Риги :

1891—1895 :	156,799 пуд.	въ среднемъ
1896 :	176,649 „	„
1897 :	207,352 „	„
1898 :	225,427 „	„
1899 :	324,125 „	„
1900 :	231,237 „	„
1896—1900 :	232,958 „	въ среднемъ
1901 :	297,785 „	„
1902 :	492,303 „	„
1903 :	632,988 „	„
1904 :	726,438 „	„

Нашъ вывозъ шкуръ и кожъ, состоящій по большей части изъ экспедиціоннаго товара. съ 1902 года постоянно расширялся. Собственно въ отчетномъ году вывозилось около 100,000 пуд. болѣе чѣмъ въ 1903 г. Въ особенности поступаютъ въ нашъ портъ телячьи, овечьи и козьи шкуры, а на второмъ ряду конскія кожи. Рига является главнѣйшимъ экспортнымъ мѣстомъ Имперіи.

Изъ пашихъ сосѣднихъ портовъ Либава имѣетъ наибольшее значеніе:

	Ревель	С.-Петербургъ	Либава	Виндава
1896 :	23,545 пуд.	101,710 пуд.	120,920 пуд.	— пуд.
1897 :	49,093 „	146,655 „	135,935 „	— „
1898 :	82,400 „	144,512 „	218,735 „	— „
1899 :	99,186 „	281,449 „	165,625 „	— „
1900 :	117,635 „	167,833 „	304,182 „	— „
1896—1900 :	74,372 „	168,432 „	189,079 „	— „
1901 :	71,871 „	203,359 „	253,563 „	— „
1902 :	63,297 „	243,695 „	270,665 „	— „
1903 :	66,591 „	154,000 „*)	266,912 „	4,771 „
1904 :	76,790 „	178,000 „*)	276,000 „	2,404 „

Общій вывозъ изъ Россіи составлялъ по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ:

1896 :	710,865	пуд.
1897 :	900,024	„
1898 :	979,354	„
1899 :	1,124,361	„
1900 :	1,168,006	„
1896—1900 :	976,522	„ въ среднемъ
1901 :	1,133,247	„
1902 :	1,331,100	„
1903 :	1,550,000	„
1904 :	1,926,000	„

Слѣдовательно вывозъ отчетнаго года противъ пятилѣтія 1896—1900 г. почти удвоился.

Главнѣйшія страны сбыта суть Германія, Великобританія, Франція и Бельгія.

Отпускъ минеральныхъ маселъ (бакуиновъ) изъ Риги составляло :

*) Однѣхъ только кожъ.

1886—1890 :	345,491	пуд.	въ среднемъ
1891—1895 :	278,470	”	”
1896 :	371,972	”	”
1897 :	295,811	”	”
1898 :	274,963	”	”
1899 :	323,783	”	”
1900 :	345,332	”	”
1896—1900 :	322,372	”	въ среднемъ
1901 :	275,539	”	”
1902 :	307,670	”	”
1903 :	540,343	”	”
1904 :	610,080	”	”

Слѣдовательно въ отчетномъ году замѣтно довольно отрадное увеличеніе вывоза.

Другихъ нефтяныхъ продуктовъ вывозилось въ 1904 г. изъ Риги : 118,385 пуд. гудрона (въ 1903 г. 30,320 пуд.) и 19,454 пуд. вазелиноваго масла (въ 1903 г. 9,801 пуд.).

Вывозъ минеральныхъ смазочныхъ маселъ изъ Ревеля и керосина изъ Либавы обнимало слѣдующія количества :

	Ревель	Либава	
1896 :	311,548 пуд.	638,294 пуд.	
1897 :	219,372 ”	257,546 ”	
1898 :	139,462 ”	251,118 ”	
1899 :	204,915 ”	703,952 ”	
1900 :	171,313 ”	385,368 ”	
1896—1900 :	209,322 ”	447,255 ”	въ среднемъ
1901 :	305,631 ”	702,344 ”	
1902 :	359,000 ”	193,654 ”	
1903 :	368,378 ”	1,152 ”	
1904 :	395,365 ”	— ”	

Черезъ С.-Петербургъ вывозилось очищенныхъ и неочищенныхъ смазочныхъ маселъ и легкихъ освѣтительныхъ маселъ въ 1904 г. 1,447,000 пуд. противъ 1,893,000 пуд. въ 1903 г.

Вывезенное черезъ балтійскіе порты количество нефтяныхъ продуктовъ въ сравненіи съ вывозомъ всей Имперіи является совершенно ничтожнымъ. Главнѣйшее мѣсто вывоза этихъ продуктовъ Батумъ, отпуская въ 1904 г. 61¹/₂ милл. пуд. легкихъ освѣтительныхъ маселъ (керосина) противъ 57²/₃ милл. пуд. въ 1903 г. и 9,8 милл. пуд. смазочныхъ маселъ противъ 10,4 милл. пуд. въ 1903 г.

Отпускъ отдѣльныхъ видовъ нефтяныхъ продуктовъ изъ Россіи по изданнымъ статистическимъ отдѣломъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ свѣдѣніямъ въ послѣднихъ 4 годахъ представляется въ слѣдующимъ видѣ (въ пудахъ) :

	1904	1903	1902	1901
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Сырая нефть	120,000	152,000	375,948	441,388
Плотные минеральн. жиры (вазелинъ, парафинъ) .	33,000	8,000	301	665
Вазелиновое масло . . .	476,000	506,000	324,696	243,432
Легкія масла, не подлежа акцизн. обложенію (лег- кій бензинъ, газолинъ) .	1,146,000	1,069,000	406,336	78,582
Освѣтительн. } легк. (коро- масла, облож. } синъ и др.)	85,169,000	83,112,000	74,594,119	77,479,719
акцизомъ . } тяжелыя .	6,493,000	5,837,000	3,626,879	4,130,684
Нефтяныя } неочищенн.	4,191,000	1,652,000	1,648 367	1,261,002
смаз. масла } очищенныя	9,389,000	11,798,000	9,530 215	8,729,071
Нефтяные остатки . . .	3,077,000	2,923,000	3,120,473	2,714,474

По болѣе важнымъ нефтянымъ продуктамъ, какъ то по керосину и смазочнымъ масламъ, слѣдовательно въ послѣдніе года замѣтно нѣкоторое увеличеніе вывоза.

Главнѣйшія потребительницы русскихъ нефтяныхъ продуктовъ Великобританія, Германія и Бельгія.

Наша торговля лѣснымъ товаромъ иллюстрируется слѣдующею таблицею, а именно вывозилось:

1900	прибл. 46,550,000	куб.-фут.
1901	" 39,850,000	"
1902	" 46,100,000	"
1903	" 47,200,000	"
1904	" 47,900,000	"

по Двинѣ подвозилось:

1900	около 19,300	гонокъ
1901	" 16,400	"
1902	" 8,200	"
1903	" 13,700	"
1904	" 17,600	"

а по Двиго-Ааскому каналу:

въ 1903 г.: 119,875 штукъ длинныхъ лѣсовъ, 234,880 штукъ шпиреровъ, 5,242 осиновыхъ чурбановъ, 765³/₄ куб. саж. питпропсовъ.

въ 1904 г.: 142,656 штукъ длинныхъ лѣсовъ, 239,458 штукъ шпиреровъ, 6,327 осиновыхъ чурбановъ, 2,455 штукъ и 385 пленицъ питпропсовъ и нѣкоторые другіе товары.

Кромѣ того прибывали лѣсные товары съ рѣки Курляндская Аа, черезъ море сосѣднихъ прибрежныхъ мѣстъ и по желѣзнымъ

дорогамъ, по объ этихъ количествахъ нельзя было достать свѣдѣній.

Высокой цифрѣ вывезеннаго въ отчетномъ году количества лѣса, которое только уступаеетъ 1897 г., къ сожалѣнію не соотвѣтствуетъ финансовый результатъ, который даже почти былъ отрицательный преимущественно вслѣдствіе подавляющаго вліянія войны на торговлю. Съ другой стороны въ томъ-же обстоятельстве заключается причина увеличенія вывоза въ отчетномъ году, такъ какъ неопредѣленность будущаго, опасаемыя осложненія съ Великобританіею, которыя могли-бы имѣть своимъ послѣдствіемъ блокаду порта, а равно тяжелыя условія кредита, вѣроятно побуждали экспортеровъ, болѣе постоянно стремляться къ продажѣ своихъ товаровъ, чѣмъ они это дѣлали бы при нормальномъ положеніи дѣлъ. Всѣ эти обстоятельства своевременно принимались во вниманіе и использовались покупателями въ странахъ потребленія. Надѣясь за границею на паденіе курса рубля, вслѣдствіе котораго послѣдовало бы подавленіе на всѣ цѣны, покупатели на столько сдержались съ закупокъ, что въ третьемъ мѣсяцѣ года торговля на всемірномъ рынкѣ почти совершенно затихла. Курсъ рубля не палъ, но тѣмъ не менѣе русскіе экспортеры, уставшіе отъ обожданія и частью понужденные сокращеніемъ кредита со стороны бабковъ, стали продавать свои товары при падающихъ цѣнахъ. При этомъ положеніе лѣсной торговли на всемірномъ рынкѣ отнюдь не была благопріятна. Только въ Германіи наступило замѣтное улучшеніе дѣлъ, а въ остальныхъ странахъ, а въ особенности въ Великобританіи, занимающей какъ главнѣйшая покупательница руководящее положеніе въ лѣсной торговлѣ, импортеры оставались при своемъ убѣжденіи, что виды на общій ходъ торговли еще не допускаютъ утѣшительнаго вхожденія въ дѣлки.

Къ означеннымъ затрудненіямъ присоединилась еще пріостановка платежей со стороны многихъ внутреннихъ торговцевъ. Лѣсные торговцы, банки и частные заимодавцы понесли тяжелыя убытки. Съ другой стороны можно указать на тотъ до извѣстной степени утѣшительный фактъ, что мѣстная лѣсная торговля не понесла болѣе существенныхъ убытковъ отъ иностранныхъ конкурсовъ.

Какъ видно изъ вышеприведенныхъ данныхъ подвозъ лѣса по Двинѣ былъ довольно значителенъ и принялъ-бы еще большіе размѣры, если бы по открытіи военныхъ событій производители не пріостанавливали работу въ лѣсахъ. Изъ лѣсовъ лѣсные матеріалы при хорошемъ сапнемъ пути вывозились довольно успѣшно и сплавъ по Двинѣ совершался безъ особыхъ затрудненій. Вслѣдствіе наступившихъ еще въ мартѣ сильныхъ морозовъ прибытіе весеннихъ гонокъ опоздало на нѣсколько недѣль. Хотя въ мѣстѣ пріемки гонокъ выше Риги происходили нѣкоторые заломы, но къ счастью они не принимали болѣе значительнаго размѣра. Позднею осенью въ оставшихся на островахъ выше

желѣзнодорожнаго моста лѣсныхъ товаровъ бури и ледоходъ производили довольно существенныя опустошенія.

Двино-Ааскій каналъ существуетъ нынѣ уже два года, но, какъ слышно, въ эксплуатаціи его все еще замѣчаются разные недостатки, устраненіе которыхъ весьма желательно. Но въ отчетномъ году часть гонокъ сплавления въ Ригу еще черезъ море.

Переходя къ отдѣльнымъ предметамъ нашего лѣсного экспорта мы приводимъ слѣдующія данныя:

Бревнъ вывозилось

	тесаныхъ		круглыхъ		всего	
	сосновыхъ	еловыхъ	сосновыхъ	еловыхъ		
1900 :	32,416	28,921	55,528	208,553	=	325,418 штукъ
1901 :	24,185	26,276	50,884	248,795	=	350,140 „
1902 :	24,450	23,330	129,495	299,042	=	476,317 „
1903 :	29,806	23,623	117,769	280,727	=	451,925 „
1904 :	31,613	20,624	125,629	296,881	=	474,747 „

Англійскіе брусья вывозились лишь въ обычномъ небольшомъ количествѣ, а значительно большая часть тесанныхъ бревнъ состояла изъ голландскихъ брусевъ, которые преимущественно сбываются въ Голландіи. Но такъ какъ въ Бельгіи и Голландіи еще не улучшилось угнетенное настроеніе послѣднихъ лѣтъ, обнаружившееся во вяломъ сбытѣ при низкихъ цѣнахъ въ мелочной торговлѣ и при большихъ запасахъ, то въ общемъ товары продавались нелегко, тѣмъ болѣе что на рынкѣ имѣлись еще перезимовавшіе запасы.

Сосновые голландскіе брусья 11×13“ продавались сначала за 6 и 7 коп. выше цѣны за среднее число футовъ, т. е. 33 и 34 коп. за погонный голландскій футъ при $27/28'$ въ среднемъ за 2-ой сортъ съ браковкою. Затѣмъ лѣтомъ товаръ этотъ продавался за 5 и 4 коп. выше цѣны за среднее число футовъ. За еловые голландскіе брусья 11×13“ платили зимою еще 1 коп. выше цѣны за среднее число футовъ т. е. 29 коп. за погонный футъ при $28/29'$ въ среднемъ за кронъ съ браковкою. Впослѣдствіи цѣна понизилась до 2 и 3 коп. ниже цѣны за среднее число футовъ. Брусья эти иногда поставляются съ большимъ среднимъ числомъ футовъ, но въ такомъ случаѣ ставка за среднее число футовъ соотвѣтственно ниже. Лѣтомъ оказалось, что этотъ видъ товаровъ подвозился въ ограниченномъ размѣрѣ, но къ сожалѣнію не удалось достигать улучшенія цѣнъ при продажѣ за границу.

Сосновыя и еловыя норвежскія округленныя бревна (Каррбалкен), какъ вообще въ послѣднихъ годахъ, почти исключительно выдѣлывались въ Ригѣ изъ закупленныхъ круглыхъ бревнъ за счетъ экспортныхъ домовъ, такъ что трудно опредѣлить во что этотъ товаръ обходится подлежащимъ домамъ. Незначительныя партіи готовыхъ бревнъ продавались за $12\frac{1}{2}$ коп. за футъ на основаніи 10“ диаметра, но въ послѣдствіи еще дешевле. При про-

дажѣ въ Голландію выручалось большею частью отъ 23 до 24 центовъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже 25 центовъ за погонный футъ на основаніи 10" діам. съ повышеніемъ на 5 центовъ за каждый дальнѣйшій дюймъ толщины сѣвъ въ хороній голландскій портъ. Въ концѣ сезона нельзя было предупредить дальнѣйшему ослабванію настроенія рынка и паденію цѣнъ приблизительно до 22 центовъ. Еловые бревна встрѣчались на рынкѣ въ достаточномъ количествѣ, сосновыя-же осенью довольно рѣдко и оплачивались приблизительно на 2 цента выше, чѣмъ еловыя. Вывозъ голландскихъ бревенъ „Карр“ увеличился приблизительно на 24,000 штукъ, по количеству это было-бы существенно больше, если бы неблагоприятныя условія рынка не препятствовали-бы развитію торговли. Увеличеніе это находитъ свое объясненіе вѣроятно въ попыткѣ прирейнскихъ лѣсоильныхъ заводовъ пріобрѣтать въ Ригѣ круглыя бревна; но таковыя закупки окажутся возможными лишь въ годахъ большаго избытія круглаго лѣснаго матеріала. Продавцамъ трудно будетъ поставлять нынѣ требуемую большую среднюю длину въ $13\frac{1}{4}$ метр.; нынѣ прходящія въ нашъ портъ корабли не особенно удобны для перевозки подобныхъ бревенъ.

Ольховыя, осиновыя и березовыя бревна вывозились въ слѣдующемъ количествѣ:

1900:	175,115	штукъ
1901:	186,519	"
1902:	241,080	"
1903:	165,198	"
1904:	140,206	"

При этомъ подсчетѣ, по которому вывозилось около 25,000 штукъ менѣе чѣмъ въ предшествовавшемъ году, слѣдуетъ имѣть въ виду, что въ видѣ чурбановъ въ отчетномъ году вывозилось 164,589 штукъ противъ 84,863 штукъ въ 1903 г., т. е. около 80,000 штукъ болѣе. Наступившее въ теченіе сезона паденіе цѣнъ едва-ли можно объяснить слабымъ потребленіемъ, а лучше значительнымъ подвозомъ.

При закупкѣ ольховыхъ бревенъ платили:

9" діам. сперва	$7\frac{3}{4}$ коп.,	впослѣдствіи	7 коп.
10" " "	12—12 $\frac{1}{2}$ "	" "	11 "
11" " "	14—14 $\frac{1}{2}$ "	" "	13 "

за погонный футъ съ браковкою при средней длинѣ 20'; въ концѣ сезона удалось пріобрѣтать бревна по 17 коп. за кубическій футъ съ браковкою, что является дальнѣйшимъ паденіемъ цѣнъ.

Экспортныя цѣны были:

отъ 74 до 72 пфеп. за куб. футъ сѣвъ Роттердамъ
" 70 " 65 " " " " " " порты рѣки Везеръ
или прибр. 25 марокъ за куб. метръ сѣвъ Штетинъ
" 26 " " " " " " Любекъ

За осиновыя бревна при закупкѣ платили:

10" діам. около	9 коп.	} за пог. футъ при средней длинѣ 20' съ браковкою,
11" " "	11 "	
12" " "	12 "	

но в послѣдствіи возможно было закупать гораздо дешевле, какъ это видно по нѣкоторымъ сдѣлкамъ, заключеннымъ по 13 коп. за куб. футъ съ браковкою.

При продажѣ за границу выручалось:

25 марокъ	за куб. метръ	сіѣ Роттердамъ
24 марки	" "	" " Штетинъ и Любекъ
26 франковъ	" "	" " Гентъ.

Въ Германіи и Швеціи, которыя обращаютъ вниманіе на хорошее качество товара, цѣны не такъ сильно падали, какъ въ Бельгіи, которая не особенно притязательна относительно качества товара. Всѣхъ осиновыхъ бревнъ нельзя было продать, такъ что къ концу сезона довольно крупная партія, впрочемъ не особенно пригодная для экспорта, продавалась мѣстному заводу по 5 коп. за погонный футъ въ томъ черномъ состояніи, въ которомъ она лежала на складѣ.

Мурлаты вывозились изъ Риги:

	сосновыя	еловыя	всего
1900:	68,854	53,926	122,780
1901:	58,165	41,059	99,224
1902:	71,579	51,976	123,555
1903:	74,796	37,670	112,466
1904:	95,023	30,029	125,052

Увеличенное количество вывезенныхъ мурлатъ относится по большей части къ недлиннымъ сортамъ сосновыхъ 10×10" мурлатъ для германскаго рынка, составляющимъ въ настоящее время весьма существенную часть торговли мурлатами. Хотя цѣны на мурлаты мало по малу понижались съ 105 пфен. до 97 пфен. за куб. футъ сіѣ Штетинъ за такъ называемый Берлинскій сортиментъ, но спросъ оставался въ продолженіи всего года оживленнымъ. Въ Ригѣ платили при закупкѣ сперва около 25½ коп., но въ теченіе лѣта цѣны падали до 23 и 22½ коп. за погонный футъ. Болѣе длинныя мурлаты въ обычномъ среднемъ размѣрѣ трудно продавались. На шотландскомъ рынкѣ онѣ вытѣснялись болѣе крѣпкою и сравнительно болѣе дешевою елиною (pitch pine), но и въ другихъ мѣстахъ сбыта торговля ими развивалась лишь туго. Въ Ригѣ платили за 2 сортъ отъ 2 до 3 коп. ниже цѣны за среднее число футовъ, т. е. отъ 26 до 25 коп. за погонный футъ въ ²⁸/₂₉' средней длины, при чемъ одна болѣе крупная партія средней длины 30' распродана была даже за 25 коп.

За сосновыя 11×11" мурлаты показалось мало интереса и онѣ продавались по 1 коп. въ среднемъ за футъ, т. е. 27 коп. за $27/28'$ средней длины.

Торговля еловыми 10×10" мурлаты была наименѣе благопріятна. Онѣ закупались въ Ригѣ по 19—17 коп. за погонный футъ съ браковкою при $28/29'$ средней длины; при ограниченномъ подвозѣ почти все количество распродано было за границу.

Еловыя 11×11" мурлаты требовались немного, а подвезенныя партіи получались весьма неохотно по 3 и 4 коп. ниже цѣны за среднее число футовъ.

Вывозъ слиперовъ всѣхъ размѣровъ составлялъ:

	тесаные	круглые	всего	
1900 :	2,213,578	36,482	2,250,060	штукъ
1901 :	2,163,433	20,467	2,183,900	"
1902 :	1,891,887	41,669	1,933,556	"
1903 :	1,752,610	30,451	1,783,061	"
1904 :	1,856,416	35,643	1,892,059	"

Подвозъ сего товара въ отчетномъ году едва-ли увеличился противъ предшествующаго года; увеличение же вывезеннаго количества объясняется отчасти большими запасами на складахъ къ началу отчетнаго года, отчасти-же тѣмъ обстоятельствомъ, что въ Ригѣ въ теченіе лѣта слипера меньшихъ размѣровъ выдѣлывались изъ бревнъ. Спросъ и производство, кажется, соотвѣтствовали другъ другу, такъ что мало удовлетворительный ходъ торговли надо объяснить указанными уже во введеніи общими причинами. Въ отчетномъ году конкуренція сосѣднихъ портовъ даже до Нарвы также дала себя почувствовать, но пока еще она не производитъ существеннаго вліянія на вывозимое черезъ Ригу количество.

При закупкѣ сосновыхъ 10×10 квадр. слиперовъ $8^{11}/_{12}'$ длины, представляющихъ главнѣйшій размѣръ обращающихся у насъ слиперовъ, болѣе значительныя колебанія цѣнъ не замѣчались. Въ первой части зимы платили отъ 225 до 228 коп. за подборъ изъ 40% тесанныхъ, 30% со стѣнкою въ 8" и 30% со стѣнкою въ 7" съ обычнымъ задаткомъ; но затѣмъ по открытію войны покупатели нѣкоторое время воздержались отъ закупокъ. Въ послѣдствіи закупки возобновлялись по прежнимъ цѣнамъ и по прибытіи весеннихъ гонокъ нѣкоторыя сдѣлки совершались даже по 232 и 233 коп., по эти цѣны не продержались, такъ какъ надежды на улучшеніе лондонскаго рынка не сбылись. Остальная часть лѣта проходила вяло при цѣнѣ около 225 коп. за штуку.

Сосновые 10×10" квадр. $8^{11}/_{12}'$ длины со стѣнкою 6" въ общемъ колебались между 145 и 155 коп. за штуку.

При продажѣ въ Великобританію еще въ январѣ удалось выручить 43/6 за лодъ f. a. B. за 40/30/30⁰/о при немедленной уплатѣ, но затѣмъ въ первые мѣсяца войны дѣла затихли до марта, когда болѣе обширная партія была продана за 42/9. Съ тѣхъ поръ цѣны медленно, но постоянно понижались, такъ что въ іюлѣ платили лишь 41/9 за 40/30/30⁰/о. Послѣ временнаго оправленія въ августѣ, при чемъ выручили 42/—, поступили на рынокъ новыя отгрузки Мемеля, такъ что съ тѣхъ поръ почти невозможно было совершать еще сдѣлки съ рижскимъ товаромъ, тѣмъ болѣе, что покупатели отклонили условія на f. a. B., если они не имѣли одновременно въ своемъ распоряженіи пароходныхъ помѣщений. Равнымъ образомъ въ это время покупатели отдавали преимущество лучшимъ сортаментамъ какъ подбору изъ 60⁰/о тесаныхъ и 40⁰/о слиперовъ со стѣнкою въ 8" или 50/50⁰/о, такъ что подборъ изъ 40/30/30⁰/о отгѣспенъ былъ на задній планъ. Позднею осенью подборъ продавался за 41/6 f. a. B.

За слипера со стѣнкою въ 7" и 6" едва-ли платили выше 40/3 и 30/6 за лодъ f. a. B.; въ концѣ сезона цѣны падали до 39/— и 28/6.

Съ основными слиперами 9×9" квадр. 8¹¹/₁₂' длины торговали усиѣнно лишь въ началѣ сезона. Въ Англіи предлагали сперва 33/—, затѣмъ въ маѣ только 32/— и 31/—, въ іюнѣ 30/— и еще менѣе за лодъ f. a. B. за подборъ въ 70⁰/о со стѣнкою въ 7" и 30⁰/о со стѣнкою въ 6". Съ тѣхъ поръ цѣны болѣе не поднялись. Первые закупки зимою по 145 коп. за штуку были еще спекулятивнаго характера; затѣмъ платили, соотвѣтственно заграничнымъ цѣнамъ, только еще 138 до 135 коп., а впоследствии даже 128. 125, 115 коп. и еще менѣе. Вообще слипера сего размѣра примѣняются преимущественно при постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ англійскихъ колоніяхъ и въ такихъ случаяхъ оплачиваются хорошо.

Торговля сосновыми 6×10" полуквадр. рейнландскими и англійскими слиперами 8¹¹/₁₂' длины также была вяла. Поставки для германскихъ желѣзныхъ дорогъ принимались по дешевымъ цѣнамъ и заграничнымъ предпринимателямъ удалось понижать цѣны до размѣра, по которому и англичанамъ представлялось выгоднымъ опять выступить покупателями. Большая часть германскихъ сдѣлокъ совершалась по условіямъ cif, по которымъ за большую часть выручалось отъ 228 до 227 пфен. за штуку f. a. B., при чемъ можно принять за наивысшую цѣну 233 пфен., за наимнзшую 225 пфен. Въ Ригѣ большая часть продавалась за 195 до 190 коп. за пару, хотя въ исключительныхъ случаяхъ платили даже 198 коп.; позднею осенью цѣны были еще ниже. Подвозъ слиперовъ сего размѣра былъ немного больше чѣмъ въ предшествовавшемъ году.

Сосновые 10×5" и 9×4¹/₂" длиною 8¹¹/₁₂' обтесанные полуслипера почти никакой роли болѣе не играютъ съ тѣхъ поръ, какъ для русскихъ рельсовыхъ путей потребность въ слиперахъ небольшого размѣра сильно увеличилась. Въ Ригѣ платили отъ 150 до 140 коп. и 125 до 115 коп. за пару, а за границую едва-ли возможно получить болѣе 30/- за лодъ f. a. B.

Еловые 10×10" квадр. слипера 8¹¹/₁₂' длины обыкновенно приравниваются ходу торговли бѣлыми породами лѣса. Экспортная цѣна колебалась между 28/6 и 30/— за лодъ f. a. B., а въ Ригѣ платили отъ 145 до 155 коп. за штуку.

Нашъ сильнѣйшій конкурентъ, Мемель, отпуская въ отчетномъ году 648,000 слиперовъ противъ 792,000 въ 1903 г. Убыль приблизительно въ 150,000 штукъ объясняется преимущественно тѣмъ обстоятельствомъ, что большое количество слиперовъ не достигло порта до наступленія зимы и осталось на пути во льду.

Что касается пиленнаго лѣса, то въ послѣдніе 5 лѣтъ вывозились слѣдующія количества (въ штукахъ):

	свыше 3 дм.	3 дм.	ниже 3 дм.	всего
1899 :	11,939	5,646,290	12,184,799	18,833,029
1900 :	9,850	6,136,262	10,505,232	16,651,344
1901 :	11,460	4,726,122	8,458,734	13,196,316
1902 :	16,984	6,129,304	11,357,689	17,503,977
1903 :	16,770	6,073,138	13,678,722	19,768,630
1904 :	6,541	5,564,461	13,646,833	19,217,835

Торговля произведеніями нашихъ лѣсопильныхъ заводовъ, какъ важнѣйшая отрасль рижской лѣсной торговли, понятно, имѣла особенно сильно страдать подъ указанными въ началѣ сего обзора неблагоприятными условіями. Въ началѣ отчетнаго года положеніе рынка и заключенныя уже сдѣлки дали отрадныя виды на будущность, но картина эта внезапно измѣнилась при открытіи войны; наступило почти полное затишье, за которымъ послѣдовалъ крайне вялый ходъ торговли при падающихъ цѣнахъ. Обнаружившіяся при этомъ настойчивыя старанія мѣстныхъ руководящихъ торговыхъ домовъ, держать цѣны, оставались тщетными подъ давленіемъ обстоятельствъ и вполнѣдствіи къ сожалѣнію оказалось, что тѣ поступали лучше, которые сперва продавали свои товары. Чрезвычайно трудно стало экспортерамъ вывозимыхъ въ довольно большомъ количествѣ дешевыхъ еловыхъ товаровъ, которые встрѣчали сильную конкуренцію въ румынскомъ и трансильванскомъ бѣломъ деревѣ и еще болѣе въ направленныхъ лѣтомъ на англійскій рынокъ американскихъ бальзамныхъ соснахъ (spruce). Въ отчетномъ году болѣе узкіе размѣры также навлекали на себя главнѣйшій интересъ и 3×9" и болѣе широкія планки вѣроятно будутъ пріобрѣтать свое прежнее значеніе

лишь по достиженіи южно-африканскаго рынка своей прежней приемо-способности. Менѣе всего экспортеры имѣли основаніе жаловаться на дѣла съ Германією; вообще подъ конецъ сезона охота къ покупкамъ повсюду немного оживилась.

Круглыя бревна для распилки въ отчетномъ году подвозились въ довольно большомъ количествѣ и владѣльцы могли лишь съ трудомъ, при падающихъ цѣнахъ продавать свои товары. Особенно имѣло страдать подъ обезцѣненіемъ товара привезенный въ огромномъ количествѣ тонкій матеріалъ сомнительнаго качества; подобныя партіи, которыя отклонялись владѣльцами лѣсопильныхъ заводовъ, привыкшихъ покупать за наличныя деньги лишь соответствующій цѣль товаръ, продавались лишь подъ длиносрочный кредитъ, если владѣльцы не предпочитали распилку матеріала на свой счетъ. Во всякомъ случаѣ владѣльцы бревнъ въ отчетномъ году понесли большіе убытки.

Расположенные внутри Имперіи лѣсопильные заводы вслѣдствіе груднаго полученія вагоновъ поставляли въ Ригу лишь 75% съ поставленнаго въ предшествовавшемъ году количества. Качество сего товара, какъ слышно, также ухудшилось.

Продажныя цѣны за границу представлялись приблизительно въ слѣдующемъ видѣ :

Еловые планки 3×11" 2 сорта	7 £ 10 s	до	7 £ 5 s
„ „ 3×9" 2 „	7 £ — s	„	6 £ 15 s
„ батенсы 3×8/7" 2 „	5 £ 15 s	„	5 £ 5 s
„ „ 2 ¹ / ₂ ×7" несорт.	6 £ — s	„	5 £ 10 s

за стандартъ съ доставкой на бортъ.

Еловые планки 3×9" (длина въ метрическихъ единицахъ):

25 до 22¹/₂ сантимовъ за 2 сортъ

22 „ 19¹/₂ „ „ 3 „

за погонный метрической футъ съ доставкой на бортъ

Еловые батенсы 2¹/₂×7" длина въ метрич. единицахъ, не сортированные. Fr. 170—150

Сосновые батенсы 2¹/₂×7" длина въ метрич. единицахъ, не сортированные. „ 175—165

Сосновые батенсы 3×8" и 3×7" длина въ метрич. единицахъ, не сортированные „ 150—145

Сосновыя планки 3×9" длина въ метрич. единицахъ, не сортированные. „ 210—195

Еловые доски 1 и 2 сорта не сортированныя:

1×8" приблизительно 170—160 М.

1×7" „ 160—140 „

1×6" „ 155—135 „

1×5" „ 140—120 „

Всѣ цѣны разумѣются за стандартъ съ доставкой на бортъ.

Вышеобозначенныя котировки относятся къ излюбленнымъ маркамъ; товаръ менѣе высокаго достоинства продавался гораздо дешевле.

Дрань (Splittholz). Экспортъ составлялъ :

1900 :	14,667	сажень
1901 :	8,405	”
1902 :	8,633	”
1903 :	8,288	”
1904 :	7,184	”

Экспортъ сего товара опять уменьшился, что, можетъ быть, обусловливается тѣмъ, что, несмотря на обильный подвозъ въ отчетномъ году бревнъ, все труднѣе становится достать необходимаго для изготовленія хорошей драни матеріала. Любители толстаго товара, какъ слышно, все болѣе обращаются къ сѣвернымъ портамъ. Весною и въ первой части лѣта спросъ былъ хорошъ и платили 7 руб. 50 коп. за сажень и футъ съ доставкой на судно, затѣмъ спросъ уменьшился, вслѣдствіе чего цѣны падали до 6 руб. 25 коп. Вслѣдствіе усиленія спроса осенью цѣна поднималась опять до 7 руб. 50 коп., при чемъ распродалось почти все количество драни.

Шахтовые распорки (Pitprops) вывозились въ слѣдующемъ количествѣ :

1900 :	4,008,184	штукъ
1901 :	2,962,636	”
1902 :	3,062,390	”
1903 :	3,374,346	”
1904 :	4,848,258	”

Цѣны были приблизительно слѣдующія :

8 руб. 75 коп. до 6 руб. 25 коп. за 3" пропса 11/12 фут. въ среднемъ
 9 " 50 " " 7 " — " " 3" " 15/16 " " "
 за 1000 погонн. футовъ.

Большое число вывезеннаго количества объясняется какъ усиленнымъ спросомъ на короткіе пропсы, такъ и отвлеченіемъ экспорта сего товара отъ Виндавы и Либавы въ Ригу.

О видахъ на лѣсную торговлю въ 1905 г. при нынѣшнемъ положеніи дѣлъ судить трудно. Нѣтъ основанія предполагать, чтобы производство въ экспортныхъ странахъ, за исключеніемъ Россіи, сокращалось. Въ нашей-же Имперіи изъ-за большихъ убытковъ прошлаго года и вслѣдствіе сокращеннаго до крайности кредита въ самомъ дѣлѣ надо ожидать существеннаго сокращенія рубки лѣса. Съ другой стороны торговля въ потребительныхъ странахъ находится, какъ прежде, въ угнетенномъ состояніи. Одна только Германія

составляетъ исключеніе, въ которой условія потребленія нельзя не признать вполне здоровыми. Признаки нѣкотораго улучшенія, которые въ послѣднее время появились въ нѣкоторыхъ странахъ, оказывались лишь временными мѣстными явленіями, неимѣвшими никакого вліянія на общее положеніе дѣлъ. Наличные запасы въ большинствѣ ввозящихъ странъ, въ особенности въ Великобританіи, не достигаютъ размѣра послѣднихъ лѣтъ. Наконецъ нельзя не имѣть въ виду войну въ восточной Азіи, которая въ продолженіи своемъ все еще можетъ создавать условія, опрокидывающія всѣ расчеты и надежды.

II. Ввозъ.

Тотъ фактъ, что паша ввозная торговля, состоящая по большей части изъ сырья и полуфабрикатовъ, сильно сокращалась въ отчетномъ году, надо преимущественно приписать общей экономической депрессіи, вызванной войною, а въ спеціальности трудному положенію промышленности, о которой мы въ подробности говорили уже во введеніи къ настоящему обзору.

Цѣнность рижской морской ввозной торговли составляла начиная съ 1866 года:

1866—1870:	14,419,305	руб. въ среднемъ
1871—1875:	22,537,505	" " "
1876—1880:	32,609,535	" " "
1881—1885:	27,442,544	" " "
1886—1890:	21,139,758	" " "
1891:	18,830,838 ^{1/4}	"
1892:	20,698,639	"
1893:	26,384,634 ^{1/4}	"
1894:	33,066,954	"
1895:	30,747,310 ^{1/2}	"
1891—1895:	25,945,677	" въ среднемъ
1896:	42,081,397	"
1897:	43,578,327	"
1898:	58,481,526 ^{1/4}	"
1899:	63,355,661	"
1900:	58,599,935	"
1896—1900:	53,219,369	" въ среднемъ
1901:	55,300,368	"
1902:	73,811,061	"
1903:	105,843,912	"
1904:	62,184,874	"

Кромѣ того въ отчетномъ году въ Ригу ввозились еще товары черезъ сухопутную границу цѣнностью 1,974,501 руб. противъ

2,564,908 руб. въ 1903 г., 2,185,515 руб. въ 1902 г., 2,189,163 руб. въ 1901 г., 2,258,747 руб. въ 1900 г., 1,907,127³/₄ руб. въ 1899 г., 1,205,692 руб. въ 1898 г. и 1,150,000 руб. въ 1897 г. Ввезенные въ Ригу изъ Финляндіи товары составляютъ въ 1904 г. цѣнность 277,308 руб. противъ 296,072 руб. въ 1903 г., 436,638 руб. въ 1902 г., 481,699 руб. въ 1901 г., 698,989 руб. въ 1900 г., 764,991 руб. въ 1899 г., 623,174 руб. въ 1898 г. и 55,000 руб. въ 1897 г.

Приведенная въ предстоящей таблицѣ цифра цѣнности нашей ввозной торговли въ отчетномъ году уступаетъ только цѣнности 1903 и 1902 гг., при чемъ однако слѣдуетъ имѣть въ виду, что цѣнность за 1904 г. исчислена только предварительно, тогда какъ данныя за 1903 г. и 1902 г., а равно за всѣ предшествующіе годы исчислены уже окончательно, а послѣдніе, какъ показываетъ опытъ, значительно выше предварительныхъ. Слѣдовательно по окончательномъ опредѣленіи результатъ отчетнаго года будетъ благопріятнѣе, чѣмъ выше показано, который однако и тогда еще далеко уступитъ результату 1903 г.

Изъ общей цѣнности ввезенныхъ въ Ригу товаровъ приходило на долю главнѣйшихъ странъ происхожденія:

	Великобританія %	Германія %	Бельгія %	
1866—1870 :	58,0	18,8	4,8	въ средн.
1871—1875 :	47,8	24,3	4,3	" "
1876—1880 :	43,1	28,7	8,3	" "
1881—1885 :	46,0	28,8	5,8	" "
1886—1890 :	41,2	30,3	7,4	" "
1891 :	39,8	31,6	7,3	
1892 :	37,2	33,4	8,0	
1893 :	45,9	17,6	13,5	
1894 :	41,8	27,1	12,2	
1895 :	37,3	32,4	14,7	
1891—1895 :	40,6	28,1	11,7	въ средн.
1896 :	37,5	35,6	14,7	
1897 :	33,0	35,8	18,8	
1898 :	37,8	33,1	13,5	
1899 :	39,8	37,6	10,9	
1900 :	48,7	32,6	6,4	
1896—1900 :	39,8	34,9	12,4	въ средн.
1901 :	41,9	38,8	4,9	
1902 :	55,7	27,9	4,8	
1903*):	55,7	28,8	2,8	

*) За 1904 г. при составленіи сего обзора еще нельзя было достать достовѣрныхъ данныхъ о направленіи нашей ввозной торговли.

Главнѣйшая уже издавна наша поставщица товаровъ, Великобританія, въ двухъ послѣднихъ годахъ значительно обгоняла Германію, которая еще въ пятилѣтіе 1896—1901 гг. лишь немного уступала соединенному королевству. Если даже принять во вниманіе, что большая часть ввезенныхъ будто бы изъ Голландіи и нѣкоторая часть ввезенныхъ изъ Бельгіи товаровъ фактически происходитъ изъ Германіи, то все таки еще общій результатъ двухъ послѣднихъ лѣтъ для Германіи въ сравненіи съ Великобританіею очень неблагоприятенъ.

Участіе Великобританіи въ нашемъ ввозѣ иностранныхъ товаровъ въ отчетномъ году почти одинаково съ 1902 г., между тѣмъ какъ участіе Германіи увеличилось на 0,9⁰/₀, участіе-же Бельгіи понизилось на 2⁰/₀. Означенныя государства поставляли намъ въ 1903 г. 87,3⁰/₀ потребныхъ намъ товаровъ (въ 1902 г.: 88,4⁰/₀, въ 1901 г.: 85,6⁰/₀, въ 1900 г.: 87,7⁰/₀), такъ что на всѣ остальные страны приходило лишь 12,7⁰/₀, 11,6⁰/₀, 14,4⁰/₀ и 12,3⁰/₀.

Цѣнность нашего ввоза составляла въ рубляхъ: *)

		изъ Великобританіи руб.	изъ Германіи руб.	изъ Бельгій руб.	
въ среднемъ	1876—1880 :	9,350,904	14,038,931	2,703,635	
”	”	1881—1885 :	7,908,456	12,624,361	1,588,905
”	”	1886—1890 :	6,410,554	8,704,067	1,576,043
	1891 :	5,957,991 ¹ / ₂	7,498,452 ¹ / ₄	1,370,183 ¹ / ₂	
	1892 :	6,917,658 ¹ / ₂	7,703,654 ¹ / ₄	1,647,396 ³ / ₄	
	1893 :	4,658,282 ¹ / ₂	12,122,147 ¹ / ₂	3,577,951 ³ / ₄	
	1894 :	8,984,635 ¹ / ₂	13,836,282 ¹ / ₂	4,037,908 ¹ / ₂	
	1895 :	9,982,841 ¹ / ₂	11,476,712 ¹ / ₄	4,539,886 ¹ / ₂	
въ среднемъ	1891—1895 :	7,300,282	10,527,450	3,034,665	
	1896 :	14,968,451	15,785,551	6,178,392 ¹ / ₄	
	1897 :	15,617,717 ¹ / ₄	14,366,862 ¹ / ₄	8,173,197 ¹ / ₄	
	1898 :	19,332,198 ¹ / ₂	22,124,450	7,882,497 ¹ / ₂	
	1899 :	23,832,261 ¹ / ₄	25,225,997 ¹ / ₂	6,928,942 ³ / ₄	
	1900 :	19,088,424 ¹ / ₂	28,538,348	3,734,293 ³ / ₄	
въ среднемъ	1896—1900 :	18,567,950	21,208,242	6,579,465	
	1901 :	21,438,406 ¹ / ₄	23,164,170 ¹ / ₂	2,701,340 ¹ / ₂	
	1902 :	20,627,160 ³ / ₄	41,089,790 ³ / ₄	3,525,296 ³ / ₄	
	1903 :	30,508,040	58,948,663 ³ / ₄	2,996,868 ¹ / ₄	

Посему ввозъ изъ Великобританіи и Германіи достигъ небывалыхъ размѣровъ. Великобританія поставляла намъ въ 1903 г. приблизительно на 18 милл. руб. и Германія на 10 милл. руб.

*) При составленіи сего обзора еще нельзя было достать точныхъ данныхъ о направленіи нашей ввозной торговли въ 1904 г.

товаровъ болѣе чѣмъ въ 1902 г. Цѣнность ввезенныхъ изъ выше-приведенныхъ трехъ государствъ въ Ригу товаровъ составляло въ 1903 г. около $92\frac{1}{2}$ милл. руб. противъ $65\frac{1}{4}$ милл. руб. въ 1902 г., $47\frac{1}{3}$ милл. руб. въ 1901 г., $51\frac{1}{3}$ милл. руб. въ 1900 г., 56 милл. руб. въ 1899 г., $49\frac{1}{2}$ милл. руб. въ 1898 г. и 38 милл. руб. въ 1897 г., такъ что на долю всѣхъ остальныхъ государствъ приходило въ 1903 г. только $13\frac{1}{2}$ милл. руб. противъ $8\frac{1}{2}$ милл. руб. въ 1902 г., 8 милл. руб. въ 1901 г., 7 милл. руб. въ 1900 г., $7\frac{1}{3}$ милл. руб. въ 1899 г., 9 милл. руб. въ 1898 г. и $5\frac{1}{2}$ милл. руб. въ 1897 г.

Изъ ряду помянутыхъ остальныхъ государствъ въ 1903 г. выступаютъ въ особенности Данія и Голландія, изъ которыхъ мы получали въ отчетномъ году даже больше товаровъ чѣмъ изъ Бельгii, занимавшей до сихъ поръ третье мѣсто среди нашихъ поставщиковъ. Что-же касается до Данii, то тутъ преимущественно рѣчь идетъ не о ввозѣ изъ, а о ввозѣ черезъ Данiю, въ которой перегружались прибывшіе изъ другихъ странъ товары. Доставляемые изъ голландскихъ портовъ въ Ригу товары большею частью германскаго происхожденiя. Въ 1903 г. ввозъ изъ Данii имѣлъ цѣнность $4\frac{2}{3}$ милл. руб. (въ 1902 г.: 1,7 милл. руб.), изъ Голландii $3\frac{1}{4}$ милл. руб. (въ 1902 г.: 2 милл. руб.), изъ Америки 1,8 милл. руб. (въ 1902 г.: 1,3 милл. руб.), изъ Африки 1,2 милл. руб. (въ 1902 г.: также 1,2 милл. руб.), изъ Швециi и Норвегii 1,4 милл. руб. (въ 1902 г.: 1 милл. руб.), изъ Португалii 660,000 руб. (въ 1902 г.: 950,000 руб.), изъ Испаниi 21,000 руб. (въ 1902 г.: 145,000 руб.) и изъ Францii 379,000 руб. (въ 1902 г.: 69,000 руб.). Изъ остальныхъ европейскихъ странъ, а равно изъ Азii и Австралиi мы въ 1903 г. прямымъ путемъ никакихъ товаровъ не получали.

Въ Ревель ввозилось морскимъ путемъ:*)

въ среднемъ съ

1896 до 1900 г.:	11,652,851	пуд.	цѣнностью	57,675,692	руб.
въ 1901 году:	12,552,562	"	"	43,072,120	"
" 1902 "	13,812,013	"	"	45,372,293	"
" 1903 "	15,486,923	"	"	59,595,815	"

Ввозъ Либавы же, по изданнымъ мѣстнымъ Биржевымъ Комитетомъ даннымъ составлялъ цѣнность:

1895 :	13,961,418	руб.
1896 :	17,211,339	"
1897 :	17,568,458	"
1898 :	17,455,157	"
1899 :	18,708,970	"

*) При составленii сего обзора еще нельзя было достать данныхъ за 1904 г.

1900 :	24,923,559	руб.
1901 :	18,190,704	„
1902 :	17,530,723	„
1903 :	16,526,816	„
1904 :	16,881,749	„

Слѣдовательно ввозъ двухъ послѣднихъ лѣтъ держался почти на томъ-же уровнѣ, какъ и вообще въ данныхъ о ввозѣ сего порта замѣчаются лишь незначительныя колебанія.

Ввозная торговля Виндавы достигла лишь съ 1903 г. пѣ- котораго значенія, а именно имѣла цѣнность: въ 1903 г. 7,053,537 руб., въ 1904 г. : 7,193,714 руб.

Цѣнность ввоза въ Россію черезъ европейскую границу (за исключеніемъ Финляндіи и черноморской границы Кавказа) составляла по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ:

1896 :	502,784,154	руб.
1897 :	480,764,637	„
1898 :	530,312,169	„
1899 :	562,718,090	„
1900 :	536,756,880	„
1896—1900 :	522,667,186	„ въ среднемъ
1901 :	496,913,117	„
1902 :	493,098,129	„
1903 :	564,714,000	„
1904 :	543,556,000	„

По отдѣльнымъ главнѣйшимъ категоріямъ товаровъ цѣнность эта распредѣляется за послѣдніе 8 лѣтъ слѣдующимъ образомъ :

	1896	1897	1898	1899
Жизненн. припасы	67,080,226	61,651,974	67,477,792	70,753,980
Сырые и полуобработ.				
матеріалы . . .	289,701,572	280,409,653	291,459,456	289,886,954
Животныя . . .	1,321,108	858,387	1,038,825	1,384,485
Фабричн. издѣлія .	144,681,248	137,844,623	170,336,096	200,692,671
Всего .	502,784,154	480,764,637	530,312,169	562,718,090
	1900	1901	1902	1903
Жизненн. припасы	77,083,239	82,404,198	79,610,343	84,371,000
Сырые и полуобработ.				
матеріалы . . .	293,881,063	273,567,948	282,764,922	330,306,000
Животныя . . .	683,200	905,522	871,234	1,010,000
Фабричн. издѣлія .	165,109,378	140,035,449	129,851,630	149,027,000
Всего .	536,756,880	496,913,117	493,098,129	564,714,000

	1904
Жизненн. припасы	88,762,000
Сырые и полуобработ. матеріалы .	319,444,000
Животныя	955,000
Фабричн. издѣлія	134,395,000
	Всего 543,556,000

Въ отчетномъ году цѣнность ввоза свыше 21 милл. руб. или на 3,9% ниже чѣмъ въ 1903 г., который впрочемъ является понынѣ наилучшимъ.

Изъ отдѣльныхъ категорій товаровъ одна только категорія жизненныхъ припасовъ показываетъ увеличеніе ввоза, составляющее въ сравненіи съ 1903 г. почти 4¹/₂ милл. руб. или 5,2%, тогда какъ всѣ остальные категоріи понесли уронъ. Цѣнность ввезенныхъ сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ сокращалась почти на 11 милл. руб. или 3,4% и цѣнность фабричныхъ издѣлій на 14,6 милл. руб. или 10,9%, цѣнность-же впрочемъ незначительной группы животныхъ на 55,000 руб. или 5,8%.

Перейдемъ за симъ къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ главнѣйшихъ предметовъ ввоза:

Импортъ каменнаго угля въ Ригу, а также въ остальные балтійскіе порты составлялъ:

	Рига	С.-Петербургъ	Ревель	Либава
1891—1895 :	11,573,964	69,138,410	2,673,133	4,407,980
1896 :	15,951,791	75,808,666	1,880,145	5,829,814
1897 :	16,696,439 ¹ / ₂	77,101,920	2,424,365	6,243,745
1898 :	19,513,003 ¹ / ₂	91,054,867	3,013,994	6,655,704
1899 :	31,009,401	117,280,031	6,289,765	11,331,068
1900 :	31,826,204	99,844,522	6,568,087	17,918,935
1896—1900 :	22,999,368	92,218,001	4,035,271	9,595,853
1901 :	22,920,250	87,035,891	5,603,822	9,101,628
1902 :	24,364,967	91,016,163	6,476,100	7,237,917
1903 :	26,994,149	91,027,000	6,735,929	7,873,514
1904 :	28,117,388	95,321,000	6,480,000*)	7,750,087

Оказывающееся въ отчетномъ году увеличеніе рижскаго ввоза противъ 1903 г. (выше 1 милл. пудовъ) едва-ли уходило на потребление, а вѣроятно къ концу года является чрезмѣрнымъ остаткомъ на складахъ.

Многочисленные орды на покупку угля вызывались безъ сомнѣнія войною, такъ какъ всякій заводъ стремился сбильно обезпечивать себя „на всякій случай“. На дѣйствительное потребление однако едва-ли

*) По свѣдѣніямъ Департамента таможенныхъ Сборовъ.

требовалось столько-же, сколько въ 1903 г. Предположеніе это вѣроятно найдеть свое подтвержденіе данными о ввозѣ въ 1905 г., но уже нинѣ представляется основательнымъ въ виду многочисленныхъ и довольно значительныхъ отсрочекъ обязательствъ къ приему закупленнаго угля съ 1904 на 1905 г.

Цѣны за уголь (за цѣлыя партіи, очищенные отъ пошлыны на кораблѣ), помимо совершенно незначительныхъ колебаній, держались въ теченіе 1904 г. на 13¹/₂ коп. за пудъ.

Кромѣ выше означенныхъ 4 балтійскихъ портовъ по ввозу каменнаго угля заслуживаютъ еще упоминанія Перновъ и Виндава, ввозившіе въ послѣднихъ 4 годахъ слѣдующія количества :

	Перновъ	Виндава
1901 :	2,307,652	286,305
1902 :	2,597,846	339,475
1903 :	4,731,000	483,796
1904 :	4,186,000	486,613

Увеличеніе ввоза въ отчетномъ году замѣчается, кромѣ Риги, еще въ С.-Петербургѣ, тогда какъ ввозъ всѣхъ остальныхъ балтійскихъ портовъ держался приблизительно на уровнѣ предшествующаго года.

Съ общаго русскаго ввоза приходятъ на отдѣльные балтійскіе порты :

	1901	1902	1903	1904
	%	%	%	%
Рига	11,9	13,9	14,9	14,6
С.-Петербургъ съ Кронштадт.	45,2	51,8	50,2	49,4
Ревель съ Балтійск. портомъ	2,9	3,7	3,7	3,4
Перновъ	1,2	1,5	2,6	2,2
Виндава	0,2	0,2	0,3	0,2
Либава	4,7	4,1	4,3	4,0
всего	66,1	75,2	76,0	73,8

По сему около трехъ четвертей ввозимаго въ Россію количества каменнаго угля направлялось въ послѣднихъ трехъ годахъ черезъ балтійскіе порты, среди которыхъ значительно преобладаетъ С.-Петербургъ, ввозившій почти половину всего количества. Второе мѣсто занимаетъ Рига, третье Либава, четвертое Ревель, пятое Перновъ и послѣднее Виндава.

Ввозимый въ балтійскіе порты каменный уголь по значительно большей части происходитъ изъ Великобританіи, тогда какъ черезъ западную сухопутную границу ввозился исключительно только силезскій уголь.

Черезъ сухопутную границу ввозилось:

1901:	52,518,138	пуд.
1902:	36,354,635	„
1903:	34,479,000	„
1904:	32,915,000	„

изъ сего количества направлялось черезъ Сосновицы:

1901:	46,809,209	пуд.	или	24,3 ⁰ / ₀	общаго русскаго ввоза
1902:	31,264,231	„	„	17,8 ⁰ / ₀	„ „ „
1903:	32,409,000	„	„	17,9 ⁰ / ₀	„ „ „
1904:	30,913,000	„	„	16,0 ⁰ / ₀	„ „ „

Черезъ всѣ остальные таможи ввозилось въ 1904 г. 17,619,912 пуд. или 9,1⁰/₀ общаго русскаго ввоза противъ 8,868,612 пуд. (4,9⁰/₀), въ 1903 г., 7,208,370 пуд. (4,1⁰/₀) въ 1902 г. и 12,719,980 пуд. (6,6⁰/₀) въ 1901 г.

Изъ этихъ послѣднихъ таможенъ имѣеть нѣкоторое значеніе Одесская, черезъ которую ввозилось:

	пуд.	въ ⁰ / ₀ съ общаго русскаго ввоза
1901:	6,343,872	3,3 ⁰ / ₀
1902:	1,116,257	0,6 ⁰ / ₀
1903:	1,522,000	0,8 ⁰ / ₀
1904:	1,097,000	0,6 ⁰ / ₀

Всего ввозилось въ Россію каменнаго угля и кокса черезъ европейскую границу (за исключеніемъ Финляндіи) по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ:

	Камен. угля пуд.	Кокса пуд.	
1896:	120,826,110	22,217,309	
1897:	129,473,479	24,392,154	
1898:	154,402,001	27,939,960	
1899:	237,892,748	35,014,508	
1900:	239,821,262	33,873,847	
1896—1900:	176,483,120	28,687,555	въ средн.
1901:	192,493,666	31,060,941	
1902:	175,595,473	26,923,799	
1903:	181,193,000	30,168,000	
1904:	192,876,000	35,606,000	

Изъ сего количества происходило изъ:

	Великобританіи		Германіи	
	Каменн. уголь	Коксъ	Каменн. уголь	Коксъ
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1896 — 1900 :	130,574,549	5,312,963	39,503,207	13,542,522
1901 :	134,282,979	3,338,990	55,427,704	12,074,223
1902 :	131,221,688	3,247,106	39,641,448	12,127,506
1903 :	114,484,000	3,036,000	41,810,000	9,979,000
1904 :	150,368,000	3,994,000	38,526,000	10,264,000

Слѣдовательно въ торговлѣ каменнымъ углемъ преобладаетъ Великобританія, въ торговлѣ же коксомъ большее значеніе имѣетъ Германія. Большая часть ввозимаго въ Россію количества кокса происходитъ изъ Австро-Венгріи, изъ которой получалось въ 1904 г. 18,152,000 пуд. противъ 14,436,000 пуд. въ 1903 г., 11,547,179 пуд. въ 1902 г., 15,598,785 пуд. въ 1901 г. и 9,427,326 пуд. въ среднемъ въ пятилѣтїи съ 1896 г. по 1900 г.

Въ отчетномъ году опять возбуждался правительствомъ и серьезно обсуждался вопросъ о вытѣсненіи изъ сѣверо-западнаго края иностраннаго каменнаго угля съ цѣлью лучшаго распространенія отечественнаго продукта. Въ прежнихъ нашихъ обзорахъ мы уже указали на почти непреодолимые затрудненія, препятствующія осуществленію этихъ предположеній и заключающіяся преимущественно въ томъ, что въ виду далекаго разстоянія мѣстъ производства крайне трудно существенное удешевленіе отечественнаго продукта, безъ котораго примѣненіе его въ балтійскомъ промышленномъ районѣ немислимо. Надлежащее удешевленіе русскаго угля достижимо лишь путемъ сильнаго пониженія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, о которомъ однако не можетъ быть рѣчи, такъ какъ дѣйствующій тарифъ уже принадлежитъ къ самымъ низкимъ тарифамъ, вообще примѣняемымъ въ Россіи, и почти подходитъ къ собственнымъ расходамъ желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того вытѣсненіе иностраннаго угля не могло-бы не имѣть весьма вреднаго непосредственнаго вліянія на всю торговлю и судоходство Риги и большинства остальныхъ балтійскихъ портовъ (уменьшеніе поступленія портовыхъ сборовъ, вслѣдствіе чего должны страдать работы по устройству портовъ, затѣмъ сильное повышеніе морскихъ фрахтовъ на вывозные товары). Наконецъ надлежитъ имѣть въ виду крайне недостаточную провозо- и пропускную способность желѣзныхъ дорогъ, которая уже нынѣ не въ состояніи своевременно и точно доставлять передаваемые имъ къ перевозкѣ грузы къ мѣсту назначенія, доказательствомъ чего служатъ обычные хлѣбные залежи. Всѣ эти крайне вредныя неудобства и недостатки непременно еще усиливались-бы.

Ввозъ кокса въ Ригу и остальные балтійскіе порты составлялъ :

	Рига пуд.	С.-Петербур. съ Кронштадтомъ пуд.	Ревель съ Балт. портъ пуд.	Либавъ пуд.	Всего пуд.
1891—1895 :	551,801	4,140,443	53,375	136,912	4,882,531
1896 :	990,035 ¹ / ₂	5,954,368	63,812	192,485	7,200,700 ¹ / ₂
1897 :	956,296 ¹ / ₂	7,111,746	56,325	205,142	8,329,509 ¹ / ₂
1898 :	1,310,603	6,639,125	101,203	224,940	8,275,871
1899 :	1,362,435	7,917,845	209,597	136,617	9,626,494
1900 :	1,343,804	7,717,233	251,737	463,818	9,776,592
1896—1900 :	1,192,635	7,068,063	136,535	244,600	8,641,833
1901 :	906,715 ¹ / ₂	4,015,155	254,007	238,521	5,414,398 ¹ / ₂
1902 :	644,112 ¹ / ₂	5,799,653	182,096	230,128	6,855,989 ¹ / ₂
1903 :	1,142,846 ¹ / ₂	5,146,000	125,670	228,860	6,643,376 ¹ / ₂
1904 :	1,287,352	6,322,000	195,000	147,607	7,951,959

Ввозъ кокса въ Ригу увеличился, но увеличеніе это нельзя объяснить усиленнымъ потребленіемъ со стороны промышленности, а большіе запасы и этого товара вѣроятно перешли въ новый годъ. Цѣна (по очисткѣ пошлиною въ кораблѣ) въ теченіе всего года держалась приблизительно на 21¹/₂ коп. за пудъ.

Ввозъ также увеличился въ С.-Петербургѣ и Ревелѣ, тогда какъ онъ сократился въ Либавѣ.

Во ввозѣ въ Россію балтійскіе порты участвуютъ лишь въ скромномъ размѣрѣ, а именно :

	1901 %	1902 %	1903 %	1904 %
Рига съ	2,9	2,4	3,8	3,6
С.-Петербургъ и Кронштадтъ съ . .	12,9	21,5	17,0	17,8
Ревель и Балтійскій портъ съ . .	0,8	0,7	0,4	0,5
Либавъ съ	0,8	0,9	0,8	0,4
Всего	17,4	25,5	22,0	22,3

По этой отрасли торговли С.-Петербургъ занимаетъ первое мѣсто, далеко за ней слѣдуетъ Рига, остальные-же порты почти никакого значенія не имѣютъ.

Болѣе трехъ четвертей русскаго ввоза направляется черезъ сухопутную границу (Сосновицы и Границу) :

	пуд.	въ % съ обще- русскаго ввоза
1901 :	25,528,977	82,2 %
1902 :	19,787,469	73,5 %
1903 :	23,189,000	76,9 %
1904 :	27,193,000	76,4 %

Эти количества происходятъ частью изъ Австро-Венгріи, частью изъ Силезіи, тогда какъ балтійскіе порты получаютъ коксъ изъ Вестфалии.

Добыча каменного угля и антрацита въ отдѣльныхъ производительныхъ районахъ Россіи, по свѣдѣніямъ „Вѣстника Финансовъ“, составляла (въ 1000 пудовъ):

	1898	1899	1900	1901
Южная Россія	461,883	562,795	691,470	694,420
Польша	249,510	242,488	250,650	258,915
Ураль	23,550	22,104	22,160	30,255
Московскій районъ	9,864	13,686	16,705	16,007
Кавказъ	1,901	2,221	3,893	3,342
по Европейской Россіи	746,708	843,294	984,878	1,002,939
	1902	1903	1904	
Южная Россія	642,140	728,090	?	
Польша	263,320	295,160	?	
Ураль	33,202	30,080	?	
Московскій районъ	12,814	13,910	?	
Кавказъ	2,036	2,210	?	
по Европейской Россіи	953,512	1,069,450	1,135,000*	

Слѣдовательно добыча каменного угля уменьшилась въ послѣднихъ годахъ довольно значительно и достигла въ 1904 г. небывалыхъ еще размѣровъ.

О добычѣ каменного угля въ главнѣйшихъ странахъ производства мы пока располагаемъ весьма неполными данными. Великобританія производила въ 1904 г. круглымъ числомъ 230 милл. тоннъ противъ 227 милл. тоннъ въ 1903 и 1902 гг. Производство Германіи, по даннымъ имперскаго отдѣла внутреннихъ дѣлъ, достигло въ 1904 г. рекордной суммы 120,7 милл. тоннъ противъ 116,7 милл. тоннъ въ 1903 г. и 107,5 милл. тоннъ въ 1902 г. О добычѣ каменного угля въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки въ 1904 г. мы никакихъ свѣдѣній не имѣемъ; по подсчетамъ геологическаго правительственнаго департамента въ 1903 г. добыто выше 300 милл. тоннъ.

Ввозъ чугуна въ Ригу составлялъ:

1871—1875:	231,994	пуд. въ среднемъ
1876—1880:	2,080,505	" " "
1881—1885:	3,637,472	" " "
1886—1890:	1,407,162	" " "
1891:	345,543	" " "
1892:	244,911	" " "
1893:	506,073	" " "
1894:	371,247	" " "

*) Сумма эта, основывающаяся на приблизительномъ подсчетѣ, позаимствована изъ всеподданнѣйшаго доклада Министра Финансовъ о государственной росписи за 1905 г.

1895 :	584,125 ¹ / ₂	пуд.	
1891—1895 :	410,380	”	въ среднемъ
1896 :	473,734 ¹ / ₂	”	
1897 :	400,831	”	
1898 :	1,037,528	”	
1899 :	650,404 ¹ / ₂	”	
1900 :	185,094 ¹ / ₂	”	
1896—1900 :	549,519	”	въ среднемъ
1901 :	74,265	”	
1902 :	45,768	”	
1903 :	53,899	”	
1904 :	28,626 ¹ / ₂	”	

Чугунъ въ послѣднее время вообще надлежитъ исключить изъ числа нашихъ важнѣйшихъ ввозныхъ товаровъ. Незначительное количество, поступающее еще къ намъ, состоитъ изъ спеціальныхъ марокъ (шведскій чугунъ древеснаго угля для ковкой выплавки). Наша потребность почти цѣликомъ покрывается южнорусскими, польскими, а также уральскими заводами.

Ввозъ въ С.-Петербургъ, Ревель и Либаву въ отчетномъ году немного больше чѣмъ въ Ригу. Въ отдѣльные балтійскіе порты ввозилось :

	С.-Петерб. и Рига	Кронштадтъ	Ревель и Балт. портъ	Виндава	Либава	Всего
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1901 :	74,265	327,408	43,535	—	49,016	494,224
1902 :	45,768	142,873	35,731	—	6,582	230,954
1903 :	53,899	121,000	21,863	907	1,595	199,264
1904 :	28,626 ¹ / ₂	239,000	70,000*)	183	51,381	389,190 ¹ / ₂

По сему наибольшее значеніе имѣетъ С.-Петербургъ, который вообще по ввозу чугуна стоитъ во главѣ всѣхъ портовъ Имперіи. Увеличеніе ввоза въ 1904 г. объясняется усилившеюся потребностью Военнаго и Морского Министерствъ.

Хотя общій ввозъ четырехъ балтійскихъ портовъ въ отчетномъ году довольно замѣтно увеличился противъ двухъ предшествующихъ лѣтъ, но это вѣроятно лишь временное явленіе.

Еще скромнѣе ввозъ черезъ южные порты (Одессу, Мариуполь, Новороссійскъ, Батумъ), а также черезъ сухопутную границу, а именно ввозилось :

*) По свѣдѣніямъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

	черезъ южные порты	черезъ сухопутную границу
1901 :	93,342	330,913
1902 :	17,488	165,918
1903 :	23,000	103,000
1904 :	27,000	86,000

Ввозъ чугуна въ Россію изъ-за границы съ 1901 г. настолько палъ, что въ нѣкоторыхъ годахъ даже Финляндія какъ поставщица имѣетъ большее значеніе.

А именно въ Россію черезъ европейскую границу (со включеніемъ черноморской границы Кавказа) ввозились слѣдующія количества

	изъ-за границы пуд.	изъ Финляндіи пуд.	Всего пуд.
1896 :	4,211,350	386,677	4,598,027
1897 :	5,056,138	945,519	6,001,657
1898 :	6,093,859	679,430	6,773,289
1899 :	7,563,197	784,299	8,347,496
1900 :	2,576,167	588,308	3,164,475
1896—1900 :	5,100,142	676,847	5,776,989 въ средн.
1901 :	959,644	886,975	1,846,619
1902 :	458,817	664,980	1,123,797
1903 :	342,000	488,000	830,000
1904 :	558,000	524,000	1,082,000

Съ общаго русскаго ввоза чугуна въ послѣднихъ четырехъ годахъ происходило :

	изъ Финляндіи	изъ-за границы
1901 :	48,0 ⁰ / ₀	52,0 ⁰ / ₀
1902 :	59,2 ⁰ / ₀	40,8 ⁰ / ₀
1903 :	58,8 ⁰ / ₀	41,2 ⁰ / ₀
1904 :	48,4 ⁰ / ₀	51,6 ⁰ / ₀

Финляндскій чугунъ является дешевымъ добавочнымъ матеріаломъ, тогда какъ иностраннй продуктъ пріобрѣтается какъ качественный чугунъ. Низкій уровень цѣнъ на финляндскій чугунъ обусловливается низкими морскими фрахтами.

Производство чугуна Россіи во всѣхъ районахъ (въ уральскомъ, центральномъ, сѣверномъ, южномъ и польскомъ) по отпечатаннымъ въ ежегодникѣ Министерства Финансовъ свѣдѣніямъ составляло :

1891—1895 :	73,123,000 пуд. въ среднемъ
1896—1900 :	139,008,000 " " "
1901 :	175,017,000 "
1902 :	156,497,000 "
1903 :	149,155,000 "
1904*) :	180,000,000 "

*) Сумма эта, основанная на приблизительномъ подсчетѣ, позаимствована изъ всеподданнѣйшаго доклада Министра Финансовъ о государственной росписи за 1905 г.

Слѣдовательно производство достигло въ отчетномъ году своего высшаго размѣра послѣ сильнаго сокращенія въ 1902 и 1903 гг.

По справкамъ общества германской желѣзной и стальной промышленности производство чугуна въ Германіи и Луксембургѣ составляло 10,103,941 тоннъ противъ 10,085,634 тоннъ въ 1903 г. По составленнымъ секретаремъ „American Iron and Steel Association“ даннымъ, въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки въ 1904 г. производилось 16,5 милл. тоннъ противъ 18 милл. тоннъ въ 1903 г. Производство Англии опредѣляется фирмою Больдингъ и Лау въ 8 милл. тоннъ противъ 8,8 милл. тоннъ въ 1903 г. По приблизительнымъ подсчетамъ производили въ 1904 г. Франція 2,8 милл. тоннъ, Австро-Венгрія 1,6 милл. тоннъ и Бельгія 1,3 милл. тоннъ.

Ввозъ въ Ригу и наши сосѣдніе порты желѣза въ полосахъ, брускахъ, плитахъ и т. п. составлялъ:

	Рига	С.-Петербургъ и Кронштадтъ	Ревель и Балтійскій портъ	Черновъ	Виндава	Либавъ
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1896:	1,577,733	1,962,928	310,866	9,069	—	666,890
1897:	2,221,746 ¹ / ₂	3,180,400	503,102	—	27	1,081,120
1898:	2,456,566	2,579,862	451,848	11,329	—	1,308,644
1899:	2,088,436	2,129,146	835,539	52,339	20	1,098,470
1900:	261,177 ¹ / ₂	820,541	266,517	3,672	—	408,483
1896-1900:	1,721,132	2,134,575	473,574	15,282	9	912,721
1901:	291,914 ¹ / ₂	1,171,502	345,058	3,242	—	316,114
1902:	153,773	832,033	228,769	8,100	6,783	183,934
1903:	102,115	662,000	118,968	?	1,550	38,000
1904:	155,909	623,000	236,000*)	?	2,430	24,161

Въ ввозѣ сего предмета замѣчается также весьма сильное сокращеніе, благодаря развитію отечественнаго производства, хотя не въ томъ-же размѣрѣ, какъ въ ввозѣ чугуна. Еще въ пятилѣтіи съ 1896 по 1900 гг. черезъ выше перечисленные порты направлялось въ среднемъ 5¹/₄ милл. пуд., тогда какъ ввозилось въ 1901 г. только 2,1 милл. пуд., въ 1902 г. 1,4 милл. пуд., въ 1903 г. 900,000 пуд. и въ 1904 г. круглымъ числомъ 1 милл. пуд. Сильнѣйшій уронъ понесла Рига, а именно съ 1,7 милл. пуд. въ пятилѣтіи съ 1896 по 1900 гг. до приблизительно 156,000 пуд. въ 1904 г. И въ остальныхъ трехъ балтійскихъ портахъ, заслуживающихъ вообще упоминанія, въ С.-Петербургѣ, Либавѣ и Ревелѣ оказывается довольно существенное уменьшеніе ввоза. Но участіе балтійскихъ портовъ въ общемъ ввозѣ Россіи все еще очень значительно, составляя въ 1904 г. 44,3⁰/₀ противъ 33,9⁰/₀ въ 1903 г., 39,1⁰/₀ въ 1902 г. и 41,5⁰/₀ въ 1901 г.

Изъ южныхъ портовъ только Одесса и Батумъ имѣютъ нѣкоторое значеніе, а именно получали:

*) По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

	Одесса пуд.	Батумъ пуд.
1901 :	850,552	105,092
1902 :	753,903	81,341
1903 :	733,000	41,000
1904 :	531,000	26,000

Съ всего ввезеннаго въ Россію количества желѣза направлялось черезъ южные порты въ 1904 г. 23,7⁰/₀ противъ 28,5⁰/₀ въ 1903 г., 23,2⁰/₀ въ 1902 г. и 18,7⁰/₀ въ 1901 г.

Ввозъ по желѣзнымъ дорогамъ черезъ нашу западную сухопутную границу составлялъ :

	пуд.	въ ⁰ / ₀ съ общаго ввоза
1901 :	1,774,742	34,6
1902 :	1,078,255	29,8
1903 :	659,000	24,2
1904 :	418,000	17,8

По сему сокращеніе ввоза довольно существенно.

Ввозъ желѣза въ полосахъ, брускахъ, плитахъ и т. п. черезъ европейскую границу Россіи (за исключеніемъ Финляндіи) представляется въ слѣдующемъ видѣ :

1896 :	15,893,704	пуд.	
1897 :	18,194,672	"	
1898 :	18,635,108	"	
1899 :	15,526,923	"	
1900 :	5,429,278	"	
1896—1900 :	14,735,937	"	въ среднемъ
1901 :	5,126,428	"	
1902 :	3,614,538	"	
1903 :	2,718,000	"	
1904 :	2,352,000	"	

Количество это по отдѣльнымъ сортамъ распределяется слѣдующимъ образомъ :

	Желѣзо въ полосахъ сортное и т. п. пуд.	Желѣзо листовое до № 25 по бирминг. калибру пуд.	Желѣзо листовое выше № 25 по бирминг. калибру пуд.
1896 :	7,796,495	7,012,339	1,084,870
1897 :	9,268,658	7,517,195	1,408,819
1898 :	9,560,149	7,428,674	1,646,285
1899 :	7,675,562	6,093,886	1,757,475
1900 :	2,437,639	1,627,034	1,364,605
1896—1900 :	7,347,701	5,935,826	1,452,410
1901 :	2,038,357	1,589,392	1,498,679
1902 :	1,035,893	1,046,621	1,532,024
1903 :	635,000	740,000	1,343,000
1904 :	589,000	580,000	1,183,000

Изъ этой таблицы явствуесть, что ввозъ сего предмета близокъ совершенному прекращенію; значеніе имѣеть только еще желѣзо листовое выше № 25 по бирмингамскому калибру, т. е. весьма тонкіе листья, которые пока еще не выдѣлываются въ Россіи ни въ удовлетворительномъ качествѣ, ни въ достаточномъ количествѣ.

Главнѣйшая поставщица сего предмета Германія.

Ввозъ стали въ Ригу и другіе балтійскіе порты составлялъ :

	Рига	С.-Петербургъ и Кронштадтъ	Ревель и Балт. портъ	Перновъ	Виндава	Либава
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1896 :	1,090,363	1,419,201	127,991	—	—	24,150
1897 :	1,107,254	1,563,154	111,716	—	—	26,655
1898 :	1,213,791 ^{1/2}	1,181,178	85,938	—	—	11,246
1899 :	929,577	713,892	34,452	—	—	8,258
1900 :	352,262	218,491	31,716	101	—	4,000
1896—1900 :	938,649	1,019,183	78,363	20	—	14,862
1901 :	315,437 ^{1/2}	178,631	38,673	19	—	10,118
1902 :	245,396	139,081	37,284	264	4,464	59,892
1903 :	219,083 ^{1/2}	152,000	38,385	?	22,496	87,254
1904 :	274,755 ^{1/2}	138,000	59,000*)	?	24,046	105,207

Ввозъ стали изъ-за границы вѣроятно также прекратится въ ближайшемъ будущемъ вслѣдствіе усиленія русской производительности. Русскіе заводы, поставляющіе удовлетворительный въ качественномъ отношеніи продуктъ, благодаря выгоднымъ условіямъ производства и высокимъ покровительственнымъ пошлинамъ поставлены въ возможность, легко побѣдить иностранную конкуренцію.

Среди балтійскихъ портовъ Рига является важнѣйшимъ портомъ по ввозу стали. С.-Петербургъ, прежде превосходившій насъ, получаетъ въ настоящее время гораздо меньшее количество.

Черезъ всѣ балтійскіе порты еще въ пятилѣтіи 1896—1900 гг. ввозилось въ среднемъ 2 милл. пуд. въ годъ противъ 601,000 пуд. въ 1904 г., 519,000 пуд. въ 1903 г., 486,381 пуд. въ 1902 г. и 542,878^{1/2} пуд. въ 1901 г. Слѣдовательно большихъ колебаній въ послѣднихъ четырехъ годахъ не происходило.

Большая часть ввозимаго въ Россію количества стали направляется черезъ балтійскіе порты, а именно въ 1904 г. 72,3% противъ 67,3% въ 1903 г., 71,2% въ 1902 г. и 72,7% въ 1901 г.

*) По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

Черезъ всѣ остальные таможи проходило въ отчетномъ году 229,992 пуд., что составляетъ 27,7⁰/₀ общерусскаго ввоза стали, противъ 251,782 пуд. = 32,7⁰/₀ въ 1903 г., 196,908 пуд. = 28,8⁰/₀ въ 1902 г. и 204,100 пуд. 27,3⁰/₀ въ 1901 г. Изъ сего количества приходило на Одессу: въ 1904 г. 71,000 пуд., въ 1903 г. 89,000 пуд. въ 1902 г. 100,570 пуд. и въ 1901 г. 110,778 пуд.

Ввозъ стали въ европейскую Россію (за исключеніемъ Финляндіи) представляется въ слѣдующимъ видѣ:

1896 :	3,806,420	пуд.	
1897 :	4,533,433	„	
1898 :	3,617,772	„	
1899 :	2,281,824	„	
1900 :	1,043,964	„	
1896—1900 :	3,056,682	„	въ среднемъ
1901 :	746,978	„	
1902 :	683,289	„	
1903 :	771,000	„	
1904 :	831,000	„	

По отдѣльнымъ сортамъ количества эти распределяются слѣдующимъ образомъ:

	Сталь полосовая, сортовая, брусковая и ломъ	Сталь листовая до № 25 по бирминг. калибру	Сталь листовая выше № 25 по бирминг. калибру
1896 :	2,878,578	873,894	53,948
1897 :	3,136,615	1,342,168	54,650
1898 :	2,836,444	702,682	78,646
1899 :	1,806,608	422,669	52,547
1900 :	848,462	164,193	31,309
1896—1900 :	2,301,341	701,121	54,220
1901 :	615,056	105,888	26,034
1902 :	550,879	110,175	22,235
1903 :	571,000	122,000	78,000
1904 :	628,000	103,000	100,000

Такимъ образомъ начиная съ 1896 г. ввозъ стали полосовой, сортовой, брусковой и лома, а также листовой до № 25 по бирмингскому калибру сильно сокращался, между тѣмъ какъ ввозъ листовой стали выше № 25 даже увеличивался весьма существенно.

Главнѣйшія страны происхожденія этихъ предметовъ Германія и Великобританія.

Развитіе русскаго производства желѣза и стали иллюстрируется слѣдующею таблицею, позаимствованною изъ ежегодника Министерства Финансовъ, а именно производилось:

	готоваго желѣза	стали	
1891—1895 :	28,965,000 пуд.	38,843,000 пуд.	въ среднемъ
1896—1800 :	30,534,000 „	97,440,000 „	„ „ „
1901 :	23,340,000 „	136,016,000 „	
1902 : *)	117,510,000 пуд.		
1903 : *)	136,215,000 „		

Импортъ въ Ригу желѣзнодорожныхъ рельсовъ и другихъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ составлялъ :

	Рельсы	Желѣзод. матеріалы	
1896 :	33,945 ¹ / ₂ пуд.	21,110 пуд.	
1897 :	148,989 „	76,421 „	
1898 :	52,205 „	26,061 ¹ / ₂ „	
1899 :	60,271 „	40,904 ¹ / ₂ „	
1900 :	11,908 „	11,501 „	
1896—1900 :	61,463 „	35,200 „	въ среднемъ
1901 :	23,625 „	6,122 „	
1902 :	2,633 „	6,585 „	
1903 :	912 „	2,331 ¹ / ₂ „	
1904 :	4,164 „	808 ¹ / ₂ „	

Ввозъ указанныхъ предметовъ изъ-за границы, игравшій прежде существенную роль въ нашей ввозной торговлѣ, уже длинный рядъ лѣтъ понижался до совершенной ничтожности. Напримѣръ въ пятилѣтіи 1866—1870 гг. ввозилось 1,999,962 и 626,190 пуд. въ среднемъ, въ пятилѣтіи 1871—1875 гг. 1,855,644 и 400,940 пуд. и въ пятилѣтіи 1876—1880 1,717,901 и 295,814 пуд. въ среднемъ противъ 4164 и 808¹/₂ пуд. въ отчетномъ году. Усилившаяся въ особенности въ послѣднемъ десятилѣтіи потребность въ рельсахъ и желѣзнодорожномъ матеріалѣ сполна покрывается русскими заводами.

Черезъ всѣ балтійскіе порты направлялось въ 1904 г. 8914 пудовъ рельсовъ противъ 1077 пудовъ въ 1903 г.

Несмотря на постоянно усиливающееся сооруженіе желѣзныхъ дорогъ ввозъ Россіи сократился до минимума, составляя :

	желѣзн. рельсовъ	стальн. рельсовъ	Всего
1901 :	47,479	31,247	78,726
1902 :	8,013	39,792	47,805
1903 :	26,000	14,000	40,000
1904 :	33,000	22,000	55,000

*) По предварительнымъ даннымъ.

Ввозъ въ Ригу машинъ составлялъ въ пудахъ:

	Промышленныя, земледѣльческія и другія машины	части*) машинъ	Всего	
	пуд.	пуд.	пуд.	
1871—1875 :	158,392	24,564	182,956	въ средн.
1876—1880 :	395,450	65,514	460,964	„ „
1881—1885 :	645,613	25,142	670,755	„ „
1886—1890 :	261,820	13,806	275,626	„ „
1891—1895 :	565,993	19,089	585,082	„ „
1896 :	425,723	196,099 ¹ / ₂	621,822 ¹ / ₂	
1897 :	427,451 ¹ / ₂	317,410	744,861 ¹ / ₂	
1898 :	776,610 ¹ / ₂	441,463	1,218,073 ¹ / ₂	
1899 :	1,045,460 ¹ / ₂	723,672 ¹ / ₂	1,769,133	
1900 :	517,924 ¹ / ₂	608,052 ¹ / ₂	1,125,977	
1896—1900 :	638,634	457,339	1,095,973	въ средн.
1901 :	382,532 ¹ / ₂	574,680	957,212 ¹ / ₂	
1902 :	391,516	659,201	1,050,717	
1903 :	233,794 ¹ / ₂	746,499 ¹ / ₂	980,294	
1904 :	561,654 ¹ / ₂	461,818	1,023,472 ¹ / ₂	

По сему въ отчетномъ году машины всякаго рода и части ихъ ввозились въ немного большемъ количествѣ, чѣмъ въ 1903 г. Въ предстоящей таблицѣ особенно бросается въ глаза высокая цифра ввоза въ 1899 г., которая объясняется новымъ сооруженіемъ въ то время заводовъ и расширеніемъ уже существующихъ промышленныхъ предпріятій.

Сравнительно благоприятный результатъ отчетнаго года состоитъ преимущественно въ связи съ усиленнымъ ввозомъ комплектныхъ земледѣльческихъ машинъ, которыхъ ввозилось 314,250 пуп. противъ 41,745 пуд. въ 1903 г. и 16,000 пуд. въ среднемъ въ пятилѣтіи 1896—1900. Также немного поднялся въ отчетномъ году ввозъ комплектныхъ промышленныхъ машинъ, а именно съ 192,000 въ 1903 г. до 247,000 пуд. Значительно-же сократился ввозъ машинныхъ частей всякаго рода, составляя въ отчетномъ году 461,000 пуд. противъ 746,000 пуд. въ 1903 г., т. е. въ первомъ году на 285,000 пуд. менѣе.

Важнѣйшая страна происхожденія ввозимыхъ въ Ригу машинъ Великобританія, съ которою по заключеніи торговаго договора 1894 г. Германія успѣшно соперничаетъ: послѣдняя уже дѣлалась главнѣйшею нашею поставщицею земледѣльческихъ машинъ; по этой отрасли и Швеція уже опередила Великобританію.

*) Части земледѣльческихъ и другихъ машинъ съ 1896 г. нашею таможеню болѣе не регистрируются особо.

По ввозу машинъ наши сосѣдніе порты намъ значительно уступаютъ; ими ввозилось всего:

	Рига пуд.	С.-Петербургъ и Кронштадтъ пуд.	Ревель и Балт. портъ пуд.	Либавя пуд.	Виндава пуд.
1896:	621,822 ¹ / ₂	1,040,039	509,753	364,641	—
1897:	744,861 ¹ / ₂	833,252	479,075	222,707	—
1898:	1,218,073 ¹ / ₂	1,339,764	709,991	276,273	—
1899:	1,769,133	1,466,247	903,372	380,104	—
1900:	1,125,977	925,635	776,682	502,446	—
1896—1900:	1,095,973	1,120,987	675,774	349,234	—
1901:	957,212 ¹ / ₂	455,951	318,605	334,405	—
1902:	1,050,717	445,381	206,963	186,514	270,991
1903:	980,294	468,000	194,680	197,794	679,452
1904:	1,023,472 ¹ / ₂	466,000	189,000	181,297	642,358

За Ригю по сему Виндава является важнѣйшимъ портомъ; С.-Петербургъ занимаетъ лишь третье мѣсто.

Всѣ 5 портовъ въ совокупности ввозили въ послѣднихъ 4 годахъ слѣдующія количества:

1901:	2,066,173 ¹ / ₂ пуд.
1902:	2,160,566 "
1903:	2,520,220 "
1904:	2,502,127 ¹ / ₂ "

Процентуальное участіе отдѣльныхъ портовъ въ общемъ русскомъ ввозѣ составляетъ:

	1901 %	1902 %	1903 %	1904 %
Риги	13,2	14,3	11,7	12,8
С.-Петербурга съ Кронштадтомъ . .	6,3	6,1	5,6	5,8
Ревеля съ Балтійскимъ портомъ . .	4,4	2,8	2,3	2,4
Виндавы	—	3,7	8,1	8,0
Либавы	4,6	2,5	2,3	2,2
Всего	28,5	29,4	30,0	31,2

Весьма обширныя партіи машинъ перевозятся по желѣзнымъ дорогамъ черезъ западную сухопутную границу (преимущественно черезъ таможи Вержоловскую, Граевскую, Александровскую, Сосновицкую, Границкую, Радзивловскую, Млавскую и Волочискую, а именно:

	пуд.	въ % съ общаго ввоза
1901:	3,865,583	53,4
1902:	3,823,524	52,0
1903:	3,127,000	37,2
1904:	2,787,000	34,8

Слѣдовательно ввозъ черезъ западную сухопутную границу болѣе значителенъ чѣмъ ввозъ черезъ балтійскіе порты.

Изъ южныхъ портовъ достойны упоминанія Одесса, Новороссійскъ, Батумъ и Маріуполь, ввозившіе слѣдующія количества :

	Одесса пуд.	Новороссійскъ пуд.	Батумъ пуд.	Маріуполь пуд.
1901 :	404,056	545,427	143,497	52,847
1902 :	497,313	745,375	84,605	38,561
1903 :	285,000	224,000	69,000	8,000
1904 :	226,000	169,000	101,000	21,000

Ввозъ черезъ всѣ границы Россійской Имперіи составлялъ по даннымъ статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ :

1896 :	7,881,048	пуд.	
1897 :	7,113,247	"	
1898 :	9,882,180	"	
1899 :	12,417,681	"	
1900 :	9,587,304	"	
1896—1900 :	9,376,292	"	въ среднемъ
1901 :	7,234,626	"	
1902 :	7,355,991	"	
1903 :	8,399,000	"	
1904 :	8,016,000	"	

Начиная съ 1896 г., отличавшагося особенно оживленною учредительскою дѣятельностью по области промышленности, замѣчается сокращеніе ввоза машинъ, но въ послѣднихъ 2 годахъ оказывается опять небольшое увеличеніе ввоза.

Въ послѣднее время въ Россію поступаютъ по большей части земледѣльческія машины, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы :

	Земледѣльческ. машины пуд.	Промышленн. машины пуд.	Части машинъ пуд.
1901 :	2,715,150	3,443,797	1,075,679
1902 :	3,392,685	3,044,009	919,297
1903 :	4,350,000	3,243,000	806,000
1904 :	3,896,000	3,283,000	837,000

Главнѣйшая страна пріобрѣтенія Россіею машинъ Германія, изъ которой въ послѣднихъ двухъ годахъ ввозилось почти 4 милліона пудовъ цѣнностью около 30 милл. рублей, тогда какъ изъ Великобританіи поступило къ намъ въ 1904 г. только 1,2 милл. пудовъ цѣнностью 10 милліоновъ рублей противъ 1,4 милліоновъ пудовъ цѣнностью 13 милл. руб. въ 1903 г. По снабженію Россіи земледѣльческими машинами Великобританія даже уступаетъ Сѣверной Америкѣ, а это тѣмъ болѣе замѣчательно, что вслѣдствіе русско-

американской таможенной войны машины американскаго происхожденія облагаются дополнительною пошлиною въ 30%.

Слѣдовательно Россія все еще затрачиваетъ крупныя суммы на приобрѣтеніе иностранныхъ машинъ, хотя наша туземная машиностроительная промышленность стала довольно видною и много-стороннею.

Ввозъ свинца въ Ригу составлялъ:

1891—1895:	61,507	пуд. въ среднемъ
1896—1900:	170,275	” ” ”
1901:	182,287	”
1902:	219,133 ¹ / ₂	”
1903:	293,878	”
1904:	235,838	”

Слѣдовательно начиная съ пятидѣтія 1896—1900 гг. ввозъ свинца сильно поднимался. Отчетный годъ только уступаетъ рекордному 1903 г. приблизительно на 58,000 пуд. Довольно значительная часть ввозимаго свинца отправляется по желѣзнымъ дорогамъ во внутреннія части Имперіи. Главнѣйшія страны происхожденія Германія, Великобританія и Бельгія.

Весьма обширенъ ввозъ С.-Петербурга, составлявшій въ 1902 г. 1,482,872 пуд. или 59,2% общаго русскаго ввоза противъ 1,383,839 пуд. или 59,9% въ 1901 г. За 1903 и 1904 гг. пока еще нельзя было достать свѣдѣній.

Черезъ Ревель также направляются значительныя количества (въ 1903 г. 193,463 пуд.). Либава и Виндава имѣютъ меньшее значеніе. Первая получила въ 1903 г. 52,094 пуд., послѣдняя въ 1904 г. 48,782 пуд.

Въ Европейскую Россію (за исключеніемъ Финляндіи) ввозилось по официальнымъ даннымъ:

	Свинецъ въ брускахъ и ломъ	Свинецъ въ слиткахъ, листахъ, проволокъ и трубахъ
1901:	2,171,491 пуд.	138,541 пуд.
1902:	2,389,057 ”	115,844 ”
1903:	2,899,000 ”	125,000 ”
1904:	2,468,000 ”	101,000 ”

Существенныхъ перемѣнъ въ ввозѣ свинца въ послѣднихъ 4 годахъ не происходило.

Ввозъ хлопка черезъ Рижскій портъ усматривается изъ слѣдующей таблицы:

1886—1890 :	145,483	пуд. въ среднемъ
1891 :	114,462 ¹ / ₂	”
1892 :	117,350 ¹ / ₂	”
1893 :	230,121 ¹ / ₂	”
1894 :	173,704	”
1895 :	171,014	”
1891—1895 :	161,451	” въ среднемъ
1896 :	233,714 ¹ / ₂	”
1897 :	134,786 ¹ / ₂	”
1898 :	388,138	”
1899 :	532,985 ¹ / ₂	”
1900 :	312,123	”
1896—1900 :	320,349	” въ среднемъ
1901 :	509,706	”
1902 :	645,867	”
1903 :	1,366,584 ¹ / ₂	”
1904 :	1,637,432 ¹ / ₂	”

Ввозъ хлопка въ отчетномъ году достигъ небывалой еще высоты. Въ сравненіи съ наилучшимъ до того 1903 годомъ ввезено круглымъ числомъ на 270,000 пуд. болѣе. Причина послѣдовавшаго въ послѣднихъ годахъ развитія этой отрасли нашей виѣшней торговли заключается преимущественно въ сильномъ оживленіи транзитнаго сообщенія хлопка (въ 1903 г. транзитное сообщеніе хлопка составляло около милліона пудовъ), а затѣмъ и въ развитіи нашей мѣстной хлопчатобумажной промышленности какъ по расширенію уже существующимъ, такъ и по учрежденію новыхъ предпріятій.

Отношеніе Риги къ сосѣднимъ портамъ по ввозу хлопка иллюстрируется слѣдующимъ сопоставленіемъ. А именно ввозили въ пудахъ :

	Рига	С.-Петербургъ и Кронштадтъ	Нарва	Ревель и Балтійскій портъ
1901 :	509,706	1,596,585	249,964	2,625,078
1902 :	645,867	2,010,186	256,773	3,232,348
1903 :	1,366,584 ¹ / ₂	2,570,000	547,000	4,505,805
1904 :	1,637,432 ¹ / ₂	1,313,000	545,000	4,045,000*)
	Виндава	Либава	Всего	
1901 :	—	24,424	5,005,757	
1902 :	149,299	7,046	6,301,519	
1903 :	66,439	144	9,055,972 ¹ / ₂	
1904 :	204,084	—	7,744,516 ¹ / ₂	

*) По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

Въ отчетномъ году только еще ввозъ Ревеля обшириѣе нашего, тогда какъ по сіе время и С.-Петербургъ еще сильно превосходилъ Ригу. Громадныя количества хлопка, проходяція черезъ Ревель, состоятъ почти исключительно изъ спедиціоннаго товара, пазначеннаго для московскаго фабричнаго раіона. Либава, служившая прежде посредницею по ввозу хлопка въ зимніе мѣсяца, по открытіи Виндавскаго порта лишилась всякаго значенія въ транзитномъ сообщеніи. Самостоятельной торговли хлопкомъ въ Либавѣ уже съ 1889 г. болѣе не производится.

Во всѣ балтійскіе порты въ совокупности въ 1904 г. ввозилось около 1,3 милл. пудовъ менѣ чѣмъ въ 1903 г., но все еще отчетный годъ превосходитъ всѣ остальные предшествовавшіе годы.

Отдѣльные балтійскіе порты участвовали въ общемъ ввозѣ Россіи слѣдующимъ образомъ :

	1901	1902	1903	1904
	%	%	%	%
Рига съ	4,9	5,9	9,7	13,7
С.-Петербургъ и Кронштадтъ съ .	15,4	18,5	18,3	10,9
Нарва съ	2,4	2,4	3,9	4,5
Ревель и Балтійскій портъ съ .	25,3	29,7	32,0	33,7
Виндава съ	—	1,4	0,5	1,7
Либава съ	0,2	0,1	0,0	—
Всего	48,2	58,0	64,4	64,5

По сему въ двухъ послѣднихъ годахъ почти двѣ трети всего ввезеннаго количества направлялись черезъ балтійскіе порты.

Изъ другихъ портовъ Имперіи только еще Одесса имѣетъ нѣкоторое значеніе. Въ прежніе годы только Ревель по ввозу хлопка опередилъ Одессу, въ отчетномъ году однако послѣдняя уступаетъ еще Ригѣ и С.-Петербургу, а именно въ Одессу ввозилось :

1896 :	1,644,385 пуд.
1897 :	2,546,622 "
1898 :	2,926,075 "
1899 :	1,553,148 "
1900 :	1,154,831 "
1901 :	2,004,948 "
1902 :	1,591,435 "
1903 :	1,152,000 "
1904 :	1,218,000 "

Въ общемъ ввозѣ Имперіи этотъ портъ участвовалъ съ 10,1% противъ 8,2% въ 1903 г., 14,6% въ 1902 г. и 19,3% въ 1901 г.

Черезъ важнѣйшія таможи на западно-европейской сухопутной границѣ, Александрово и Вержболово, а также черезъ азіатскую границу (черезъ Астрахань, Баку и Асхабадъ) проходили слѣдующія количества :

	черезъ Александрово и Вержболово	въ % съ общаго ввоза	черезъ азіатскую границу	въ % съ общаго ввоза
1901 :	1,812,102 пуд.	17,5	959,379 пуд.	9,3
1902 :	1,652,160 „	15,2	978,800 „	9,0
1903 :	2,551,000 „	18,1	1,218,000 „	8,7
1904 :	1,599,000 „	13,3	1,120,000 „	9,3

Слѣдовательно на европейской сухопутной границѣ оказывается уменьшеніе ввоза, тогда какъ по азіатской границѣ за исключеніемъ незначительныхъ колебаній, ввозъ держался на прежнемъ своемъ уровнѣ.

Общій ввозъ хлопка въ Россію*) (какъ черезъ европейскую, такъ и черезъ азіатскую границы) по свѣдѣніямъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ составлялъ :

1896 :	9,244,332 пуд.	
1897 :	9,942,166 „	
1898 :	12,070,442 „	
1899 :	10,211,060 „	
1900 :	10,289,275 „	
1896 — 1900 :	10,351,455 „	въ среднемъ
1901 :	10,369,059 „	
1902 :	10,866,416 „	
1903 :	14,055,000 „	
1904 :	12,006,000 „	

По сему ввозъ отчетнаго года уступаетъ приблизительно на 2 милліона пудовъ ввозу 1903 г., являющагося по сіе время наилучшимъ годомъ по ввозу хлопка.

Большая часть ввозимаго въ Россію количества приходитъ непосредственно изъ странъ производства (изъ Америки, Египета, Персіи), тогда какъ собственно Рига по главной части пользуется посредничествомъ Великобританіи и Германіи.

Производство хлопка въ русской Центральной Азіи подвергается довольно значительнымъ колебаніямъ, что преимущественно вызывается опустошеніями отъ саранчи.

Сборъ очищеннаго хлопка составлялъ :

1897 :	3,800,000 пуд.
1899 :	5,029,000 „
1900 :	7,638,000 „
1901 :	5,639,000 „
1902 :	4,897,000 „

*) За исключеніемъ Финляндской границы.

Слѣдовательно въ Россіи производится лишь третья часть потребнаго ей количества хлопка, такъ что столь развитая русская хлопчатобумажная промышленность по пріобрѣтенію необходимаго ей сырья поставлена въ значительной мѣрѣ въ зависимость отъ иностраннаго хлопка. Для устраненія этой зависимости уже длинный рядъ лѣтъ существуетъ стремленіе къ организаціи союза прядильщиковъ и владѣльцевъ плантацій съ цѣлью принимать мѣры къ поднятію и развитію хлопководства въ Туркестанѣ и Закавказкой области.

О ходѣ торговли хлопкомъ въ минувшемъ году Гамбургская торговая палата даетъ слѣдующій отчетъ:

„Хотя уже въ послѣднемъ отчетѣ указано было на дикія колебанія, коимъ подвергались цѣны на хлопокъ въ томъ году, но въ 1904 г. колебанія эти достигли двойной высоты противъ 1903 г. и по ихъ размѣрамъ и ихъ внезапности напоминали время американской междоусобной войны 1860/64 гг.

Сильныя движенія цѣнъ обуславливались недостаточными урожаями въ Америкѣ, въ которой съ 1898 г. небольшой или въ лучшемъ случаѣ средній урожай слѣдовалъ за другимъ и, несмотря на частичное сокращеніе работы прядильныхъ фабрикъ, вызывали каждое лѣто или осень извѣстный недостатокъ запасовъ. Вслѣдствіе выгодныхъ цѣнъ насажденія въ Америкѣ каждую весну постоянно увеличивались, но возлагаемыя на это увеличеніе надежды, иногда поддерживаемыя отчетомъ объ успѣваніи насажденій, никогда не сбывались, такъ что почва для сильнаго повышательнаго движенія цѣнъ въ этомъ году была хорошо подготовлена, ибо въ ряду слабыхъ урожаевъ начиная съ 1898/99 г. урожай 1903/4 г. былъ наименьшій и былъ совершенно недостаточенъ для удовлетворенія міроваго потребленія, такъ какъ запасы къ концу сезона 1903 г. были совершенно истощены. Оптовая спекуляція въ Америкѣ, своевременно сознавая положеніе дѣлъ, вполне завладѣла хлопкомъ, вслѣдствіе чего цѣны, поднявшіяся уже въ декабрѣ 1903 г. до 71 пфен. за middling amerig., повышались все болѣе и достигли наконецъ въ началѣ февраля 85 пфен. за middling, что составляетъ повышение приблизительно въ 60⁰/. Послѣ сего продолжительнаго сильнаго повышенія цѣнъ внезапно наступила рѣзкая реакція, такъ что въ теченіе 5 дней цѣна на „middling“ пала съ 85¹/₂ пфен. до 66³/₄ пфен., тогда какъ на руководящихъ срочныхъ рынкахъ цѣны понижались еще болѣе. Подъ руководствомъ американской повышательной партіи цѣны въ теченіе немногихъ недѣль поднимались опять до 82 пфен., но не могли удержаться, потому что, во первыхъ, потребленіе подъ давленіемъ обстоятельствъ оставалось въ обождательномъ настроеніи, а во вторыхъ, потому что американскій крупный спекулянтъ Сулли, которому приписали баснословныя прибыли, но который уже при

первомъ сильномъ паденіи цѣнъ въ февралѣ потерпѣлъ сильныя убытки, внезапно прекратилъ свои платежи, вслѣдствіе чего въ Нью-Йоркѣ съ одного дня до другого произошло паденіе цѣнъ на 2⁰/₀. Послѣ второго повышенія цѣнъ, послѣдовавшаго до середины марта, настроеніе въ общемъ оставалось понижающимся, хотя сильно колеблющимся; цѣны, которыя во второй половинѣ марта падали до 72¹/₂ пфен. за „middling“, поднялись въ началѣ апрѣля опять до 79¹/₂ пфен., тѣмъ не менѣе однако настроеніе оставалось недовѣрчивымъ тѣмъ болѣе что виды на предстоящій урожай были чрезвычайно благопріятны и состоялось значительное увеличеніе площади насажденій, что впрочемъ вполне естественно при высокихъ цѣнахъ. За симъ цѣны понижались въ маѣ до 67¹/₂ пфен., въ іюнѣ до 57¹/₄ пфен., въ іюль до 56¹/₂ пфен., въ августѣ до 55¹/₂ пфен., но уже съ конца августа до конца сентября повышались опять до 61¹/₂ пфен. Съ тѣхъ поръ на состояніе цѣнъ сильно дѣйствовало вліяніе приближающагося урожая и цѣны безостановочно падали, достигнувъ наконецъ 29 декабря 35 пфен. за „middling“, т. е. лишь половины цѣны отъ 29 декабря 1903 г. и на 50 пфен. ниже высшаго состоянія въ началѣ февраля. Причина столь продолжительнаго паденія цѣнъ заключалась только въ размѣрѣ новаго американскаго урожая. Расчеты, которые первоначально опредѣлялись на 12 милл. кипъ въ крайнемъ случаѣ, постепенно увеличивались и при появленіи отчета Гулна, которымъ количество очищеннаго хлопка до 13 декабря опредѣлилось въ 11,848,000 кипъ, расчеты принимались въ 13 милл. кипъ и выше.

Рижскій импортъ кофе (со включеніемъ транзитнаго товара) составлялъ:

1891—1895 :	24,987	пуд. въ среднемъ
1896 :	24,730	„
1897 :	28,093 ¹ / ₂	„
1898 :	39,886 ¹ / ₂	„
1899 :	35,335 ¹ / ₂	„
1900 :	39,988 ¹ / ₂	„
1896—1900 :	33,607	„ въ среднемъ
1901 :	40,559	„
1902 :	48,254	„
1903 :	41,026	„
1904 :	37,876	„

Ввозъ отчетнаго года немного уступаетъ ввозу трехъ предшлѣднихъ лѣтъ, но довольно значительно превосходитъ средній ввозъ въ пятилѣтіяхъ съ 1896—1900 гг. и съ 1901—1905 гг. Товаръ этотъ поступаетъ къ намъ исключительно не прямымъ путемъ изъ заморскихъ странъ производства, а чрезъ посредство Западной Европы. Въ торговлѣ кофе прежде Великобританія играла важнѣйшую

роль, но съ 1896 г. ея далеко опередила Германія; Голландія въ послѣднее время также поставляетъ большее количество чѣмъ Великобританія.

Черезъ пять главнѣйшихъ балтійскихъ портовъ направлялись слѣдующія количества сыраго и жженнаго кофе въ пудахъ :

	Рига	С.-Петербургъ и Кронштадтъ*)	Ревель съ Балтійск. п.ртомъ*)	Виндава	Либава
1901:	40,559	200,168	30,004	—	10,971
1902:	48,254	191,191	20,437	1,052	10,396
1903:	41,026	?	22,272	1,294	8,704
1904:	37,876	?	?	2,085	8,196

Самый большой ввозъ имѣеть столица, о которой однако мы имѣемъ данныя лишь до 1902 г., Рига стоитъ лишь на второмъ, Ревель на третьемъ мѣстѣ. Ввозъ двухъ остальныхъ балтійскихъ портовъ сравнительно довольно ограниченный.

Съ общаго ввоза Россіи приходило на означенные балтійскіе порты :

	1901 ‰	1902 ‰	1903 ‰	1904 ‰
Рига	7,3	8,2	6,9	6,5
С.-Петербургъ и Кронштадтъ*) .	36,1	32,6	?	?
Ревель съ Балтійскимъ портомъ*)	5,4	3,5	3,8	?
Виндава	—	0,2	0,2	0,4
Либава	2,0	1,8	1,5	1,4

Въ Европейскую Россію (за исключеніемъ Финляндіи) ввозилось сыраго и жженнаго кофе по даннымъ Департамента Таженныхъ Сборовъ :

1896 :	389,109 пуд.	
1897 :	464,063 "	
1898 :	493,821 "	
1899 :	508,367 "	
1900 :	499,906 "	
1896—1900 :	471,053 "	въ среднемъ
1901 :	554,082 "	
1902 :	586,437 "	
1903 :	591,000 "	
1904 :	580,000 "	

Слѣдовательно существенныхъ колебаній по ввозу кофе въ отдѣльныхъ годахъ не происходило.

О ходѣ торговли кофе въ отчетномъ году мы заимствуемъ изъ составленнаго по распоряженію Гамбургской торговой палаты отчета экспертовъ („Sachverständigen-Bericht“) слѣдующее :

*) Свѣдѣнія за 1903 и 1904 гг. еще не опубликованы.

„1904 годъ наступилъ въ безнадежномъ настроеніи по кофе; рассчитывали на прекращеніе въ этомъ году сильнаго давленія на цѣны, вызваннаго громаднымъ сборомъ послѣднихъ лѣтъ въ Бразиліи, и надѣялись съ полною увѣренностью на то, что оцѣненный приблизительно на 2 милл. мѣшковъ менѣе сборъ 1903/4 г. дастъ существенный минусъ видимыхъ міровыхъ запасъ въ концѣ кампаніи, т. е. къ 1 іюля 1904 г.; минусъ этотъ неоднократно опредѣлялся въ 2 милл. мѣшковъ. Поднявшіяся уже въ послѣдней части минувшаго года цѣны въ январѣ еще улучшились благодаря вступленію нью-іоркскихъ спекулянтовъ, которые къ положенію дѣлъ отнеслись столь же оптимистически, какъ европейскіе торговые дома. Но это улучшение не долго продержалось, уже въ началѣ февраля наступило полное измѣненіе дѣлъ, когда изъ Венесуелы и въ особенности изъ Колумбіи поступали неслыхано большія количества кофе, заливавшія сѣвероамериканскіе и европейскіе рынки. Это были результаты сборовъ нѣкоторыхъ лѣтъ, которые въ этихъ странахъ революцій и общей ненадежности удерживались плантаторами, а выпускались на приморскія мѣстности и оттуда на рынки по наступлевіи долгожданнаго спокойствія. Количества эти оцѣнялись въ 1,500,000 мѣшковъ и не удивительно, что внезапно являющееся количество произвело столь сильное давленіе.

Цѣны въ февралѣ понизились приблизительно на 7 пфен., но продержались почти безъ измѣненія въ теченіе слѣдующихъ мѣсяцевъ до іюня, когда опять сократились на 3 пфен. За симъ наступило болѣе благопріятное обсужденіе положенія, такъ что до конца года цѣны постепенно повышались до состоянія ихъ въ январѣ. Причина сего повышенія цѣнъ заключается въ менѣе благопріятномъ опредѣленіи новаго сбора, начинающагося 1 іюля, а также въ вызываемой тѣмъ новой спекуляціи, укоренившейся преимущественно въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки и подтвердившей свое хорошее мнѣніе обширными закупками.“

Ввозъ чая въ Ригу составлялъ:

1891—1895:	1,300	пуд. въ среднемъ
1896:	6,773	„
1897:	1,197	„
1898:	2,526	„
1899:	1,189	„
1900:	3,100 ¹ / ₂	„
1896—1900:	2,957	„ въ среднемъ
1901:	854	„
1902:	182,569 ¹ / ₂	„
1903:	375,530 ¹ / ₂	„
1904:	271,176	„

Товаръ этотъ играетъ лишь съ 1902 г. видную роль въ нашей ввозной торговлѣ. Въ отчетномъ году ввозилось выше 110,000 пуд. менѣе чѣмъ въ 1903 г., въ которомъ ввозъ достигъ высшаго размѣра. Большое количество сего драгоценнаго продукта, прибывающаго къ намъ преимущественно черезъ Великобританію, состоитъ по большей части изъ транзитнаго товара, предназначеннаго для потребленія во внутреннихъ частяхъ Имперіи.

Изъ нашихъ сосѣднихъ портовъ только С.-Петербургъ имѣетъ нѣкоторое значеніе, а именно чай ввозился въ пудахъ:

	Рига	С.-Петербургъ съ Кронштадтомъ	Ревель съ Балт. портомъ*)	Виндава	Либава
1901:	854	164,193	3,899	—	11
1902:	182,569 ^{1/2}	54,636	753 ^{1/2}	500	12
1903:	375,530 ^{1/2}	47,000	382	—	180
1904:	271,176	67,000	?	—	?

Ввозъ чая черезъ европейскую и азіатскую границу Россіи составлялъ:

1901:	3,486,937 пуд.
1902:	3,754,963 „
1903:	3,673,772 „
1904:	1,571,910 „

Оказывающееся за 1904 г. сокращеніе ввоза выше 2 милл. пуд. вѣроятно объясняется вызванными войною въ Восточной Азіи обстоятельствами.

Вина и шампанскаго ввозилось въ Ригу:

	Вина ведръ	Шампанскаго пуд.
1896—1900:	45,125 въ среднемъ	5,536 въ среднемъ
1901:	33,783	15,571
1902:	35,907	7,735
1903:	45,186	10,078 ^{1/2}
1904:	35,549	4,799 ^{1/2}

Ввозъ какъ вина, такъ и шампанскаго въ отчетномъ году сильно сократился противъ 1903 г., но это вѣроятно лишь временное явленіе, такъ какъ этотъ товаръ, потребляемый преимущественно зажиточными слоями населенія, имѣетъ сравнительно постоянный кругъ покупателей.

Непосредственно изъ главнѣйшихъ странъ производства, т. е. изъ Франціи, Испаніи и Португаліи, которыя прежде (отъ 1871 до 1880 гг.) прямо поставляли намъ большія количества, мы уже давно получаемъ лишь очень незначительное количество, а преимущественно

*) Данныя за 1904 г. еще не опубликованы.

черезъ посредство Германіи, производящей также извѣстное вино, а равно Даніи, Великобританіи, Бельгіи и Голландіи.

Среди балтійскихъ портовъ по ввозу вина С.-Петербургъ занимаетъ первое мѣсто. А именно получали вина въ бочкахъ и бутылкахъ:

	С.-Петербургъ съ Кронштадтомъ*)		Генель съ Балтійскимъ портомъ*)	
	въ бочкахъ	въ бутылкахъ	въ бочкахъ	въ бутылкахъ
1898 :	302,996 пуд.	127,793 бут.	11,646 пуд.	18,345 бут.
1899 :	313,354 „	144,039 „	9,179 „	11,689 „
1900 :	280,691 „	121,852 „	9,443 „	12,600 „
1901 :	241,665 „	117,170 „	22,301 „	6,302 „
1902 :	232,613 „	106,927 „	9,112 „	8,499 „
1903 :	?	?	8,503 „	8,123 „
1904 :	?	?	?	?

	Либава		Виндава	
	въ бочкахъ	въ бутылкахъ	въ бочкахъ	въ бутылкахъ
1898 :	17,427 пуд.	4,661 бут.	112 пуд.	— бут.
1899 :	16,080 „	4,985 „	124 „	70 „
1900 :	15,557 „	3,700 „	— „	— „
1901 :	13,992 „	7,814 „	— „	— „
1902 :	13,591 „	7,278 „	272 „	296 „
1903 :	16,383 „	12,772 „	475 „	549 „
1904 :	10,038 „	2,350 „	543 „	322 „

Шампанскаго въ бутылкахъ:

	С.-Петербургъ съ	Ревель съ	Либава
	Кронштадтомъ*)	Балтійск. портомъ*)	
	бут.	бут.	бут.
1898 :	586,297	8,277	21,383
1899 :	664,937	5,650	21,240
1900 :	673,056	6,682	30,779
1901 :	683,977	8,865	40,466
1902 :	714,261	7,136	21,201
1903 :	?	8,361	25,003
1904 :	?	?	24,477

Въ Ревелѣ и Либавѣ также замѣчается въ 1904 г. сокращеніе ввоза.

Черезъ европейскую границу Россіи (за исключеніемъ Финляндіи) по даннымъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ направлялось слѣдующее количество:

*) За 1903 и 1904 гг. еще нельзя было достать данныхъ.

	Вина въ бочкахъ	Вина въ бутылкахъ	Шампанскаго
1898 :	563,400 пуд.	278,198 бут.	884,801 бут.
1899 :	580,694 „	301,946 „	1,007,913 „
1900 :	515,250 „	258,221 „	1,032,864 „
1901 :	449,733 „	261,972 „	1,089,260 „
1902 :	428,687 „	259,155 „	1,123,513 „
1903 :	427,000 „	298,000 „	1,175,000 „
1904 :	347,000 „	239,000 „	1,044,000 „

Хотя ввозъ этихъ товаровъ въ 1904 г. сократился, но, въ виду постоянного развитія русскаго винодѣлія и существеннаго улучшенія качества русскихъ винъ при сравнительно дешевой цѣнѣ ихъ, ввозъ иностранныхъ винъ все еще надо признать довольно виднымъ.

Ввозъ риса въ Ригу и остальные балтійскіе порты составлялъ :

	Рига	С.-Петербургъ съ Кронштадтомъ*)	Ревель съ Балт. портомъ*)	Видава	Либава
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1896 :	28,278 ¹ / ₂	93,221	5,675	—	13,752
1897 :	29,474 ¹ / ₂	90,271	6,862 ¹ / ₂	—	10,407
1898 :	22,507 ¹ / ₂	88,530	6,098 ¹ / ₂	—	11,802
1899 :	75,568	191,809	13,565	—	21,224
1900 :	197,207	321,540	101,682	—	81,211
1896—1900	70,607	157,074	26,776	—	27,679
1901 :	108,163 ¹ / ₂	217,808	73,836 ¹ / ₂	—	33,882
1902 :	129,729 ¹ / ₂	330,648	68,340	6,694	32,680
1903 :	107,489 ¹ / ₂	?	49,729 ¹ / ₂	711	17,532
1904 :	96,414 ¹ / ₂	?	?	2,305	27,983

Хотя нашъ ввозъ риса въ отчетномъ году составляетъ довольно видное количество, но все еще онъ далеко уступаетъ ввезеннымъ въ 1900—1903 гг. количествамъ. Въ особенности 1903 г. превосходитъ отчетный годъ, а именно его ввозъ на выше 100,000 пудовъ больше. Увеличеніе это объясняется чрезвычайными обстоятельствами, вызванными персидскимъ запрещеніемъ вывоза, вслѣдствіе котораго рисоочистительные заводы въ Баку за недостаткомъ сырого матеріала не могли удовлетворить спросъ на дешевые сорта риса, получаемые оттуда. По этому мы должны были пріобрѣтать часть нужнаго намъ дешеваго риса за границу.

Почти все поступающее къ намъ изъ Западной Европы количество риса поставляется Временомъ и Гамбургомъ.

Гораздо значительнѣе нашего ввоза иностраннаго риса ввозъ столицы, между тѣмъ какъ всѣ остальные балтійскіе порты далеко отстаютъ отъ Риги.

*) Данныя за 1903 и 1904 гг. еще не опубликованы.

Въ общерусскомъ ввозѣ риса черезъ европейскую и азіатскую границы поименованные 5 балтійскихъ портовъ участвовали слѣдующимъ образомъ :

	1901	1902	1903	1904
	‰	‰	‰	‰
Рига	2,5	3,4	2,6	2,3
С.-Петербургъ *)	5,0	8,6	?	?
Ревель *)	1,7	1,8	1,2	?
Виндава	—	0,2	0,0	0,0
Либава	0,8	0,8	0,4	0,7

Ввозъ Россіи (за исключеніемъ Финляндіи) черезъ европейскую и азіатскую границы составлялъ по даннымъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ :

	черезъ европейскую границу	черезъ азіатскую границу	Всего
1896 :	222,711	2,774,584	2,997,295
1897 :	227,113	3,304,367	3,531,480
1898 :	213,818	3,083,400	3,297,218
1899 :	500,335	2,712,482	3,212,817
1900 :	1,506,598	1,412,340	2,918,938
1896—1900 въ средн.:	534,115	2,657,434	3,191,549
1901 :	836,319	3,488,949	4,325,268
1902 :	1,234,971	2,598,951	3,833,922
1903 :	870,000	3,296,000	4,166,000
1904 :	834,000	3,409,000	4,243,000

По предстоящей таблицѣ видно, что вмѣстѣ съ уменьшеніемъ ввоза черезъ азіатскую границу увеличивается ввозъ черезъ европейскую границу. Въ 1903 и 1904 гг. соотношеніе обоихъ направлений ввоза было довольно равномѣрно, такъ какъ въ обоихъ годахъ во ввозѣ персидскаго произведенія не встрѣчалось никакихъ препятствій.

О ходѣ торговли рисомъ въ 1904 г. Гамбургская торговая палата даетъ слѣдующій отчетъ :

„Ожиданія, высказанныя въ послѣднемъ отчетѣ относительно новаго урожая, въ общемъ вполне оправдывались, такъ какъ обширныя закупки Японіи въ самомъ дѣлѣ производили существенное вліяніе на цѣны. Но и въ слѣдующіе мѣсяца, несмотря на большой сборъ въ Бирмѣ, оживленіе это не ослабѣло, такъ какъ вслѣдствіе войны Японія почти въ продолженіе всего сезона оставалась на рынкѣ и всегда охотно соглашалась на требованія продавцовъ. Кромѣ того сильный спросъ въ позднее лѣто на судовыя помѣщенія подъ перевозки съ востока въ Европу вызвалъ значительное повышеніе

*) Данныя по 1903 и 1904 гг. еще не опубликованы.

фрагтовъ, а также сборъ въ Бирмѣ оказался слишкомъ высоко оцененнымъ на 264,000 тоннъ. Обстоятельства эти сильно вліяли на европейскія мельницы, ибо тогда какъ за первые грузы рангунскаго сырого риса платили 6/1½ d., въ теченіе лѣта цѣны поднялись приблизительно до 7/3 d.“

Сельдей ввозилось въ Ригу:

1896:	82,071	бочка	
1897:	57,745	„	
1898:	103,141	„	
1899:	74,727	„	
1900:	71,872	„	
1896—1900:	77,911	„	въ средн.
1901:	69,699	„	
1902:	70,393	„	
1903:	88,450	„	
1904:	87,706	„	

Слѣдовательно ввозъ отчетнаго года былъ сравнительно довольно обширенъ достигая почти размѣра ввоза 1903 г. и превышая круглымъ числомъ на 10,000 бочекъ ввезенное въ пятилѣтіи 1896—1900 г. количество.

Высказанныя въ прошлогоднемъ обзорѣ предположенія относительно норвежскихъ жирныхъ сельдей вполне подтвердились въ отчетномъ году. Подвозы были обширны и, благодаря хорошему качеству, соответствующей величинѣ сельдей и умѣреннымъ цѣнамъ, торговля въ февралѣ и мартѣ была очень оживлена и такъ и оставалось въ теченіе всего лѣта.

Въ весеннихъ мѣсяцахъ цѣны за сельди ККК были отъ 16 до 17 руб., за КК отъ 15½ до 17½ руб., за К отъ 14 до 15½ руб. и за МК отъ 13 до 14 руб., но такъ какъ новый осенній уловъ къ сожалѣнію опять не удался и свѣжаго товара за доступныя цѣны нельзя было достать, то цѣны за старый товаръ поднялись до 15 и 18 руб. смотря по величинѣ.

Вслѣдствіе непреодолимой конкуренціи ввозимыхъ безпошлинно черезъ Архангельскъ сельдей торговля норвежскими сельдями „Vaag“ въ Ригѣ находилась въ полномъ застоѣ. Хотя весною продавались нѣкоторыя партіи по 14 и 15 руб., но впослѣдствіи, когда внутреннія губерніи заливались гораздо болѣе дешевыми сельдями изъ Архангельска, торговля совершенно затихла и лишь изрѣдка совершались отдѣльныя сдѣлки по сокращеннымъ цѣнамъ.

Ввозъ черезъ Архангельскъ, состоящій преимущественно изъ норвежскихъ сельдей „Vaag“, достигъ въ 1904 г. уже размѣра 150,000 бочекъ, а это количество при нормальныхъ условіяхъ таможеннаго пропуска по большей части направлялось-бы въ порты балтійскаго

моря. Такъ какъ таможенная пошлина составляетъ около 6 руб. за бочку, то сумма не мала, которой казна лишается. До настоящаго времени еще совершенно неизвѣстно, увѣчатся-ли успѣхомъ представленія всѣхъ балтійскихъ портовъ по поводу беспошлиннаго пропуса сельдей черезъ Архангельскъ.

Торговля же шотландскими и англійскими сельдями, а равно жирными сельдями развивалась удовлетворительно; неудавнѣйшя уловъ жирныхъ сельдей вызвалъ медленно повышающееся движеніе цѣнъ, которое еще существенно усилилось въ текущемъ году; при этомъ цѣны поднимались цѣлыми рублями, въ особенности на англійскія сельди, такъ какъ запасы шотландскихъ сельдей уже къ концу отчетнаго года сильно истощались. Къ концу года стояли слѣдующія цѣны: на шотландскія „fulls“ отъ 19 до 20 руб., „mattfulls“ отъ 18 до 19 руб., „spents“ отъ 15 до 15¹/₂ руб., на шетландскія отъ ¹/₂ до 1 руб. выше, на ярмутскія „fulls“ отъ 19 до 19¹/₂ руб., „mattfulls“ отъ 18 до 18¹/₂ руб. и на „Matjes“ отъ 17¹/₄ до 17³/₄ руб.

Черезъ наши сосѣдніе порты направлялись слѣдующія количества (въ бочкахъ):

	С.-Петербургъ съ Кронштадтомъ	Ревель съ Балт. порт.	Виндава	Либава
1896:	128,897	28,033	7,466	190,221
1897:	127,380	27,932	2,262	114,911
1898:	158,286	63,449	3,131	193,837
1899:	108,833	38,450	1,086	111,292
1900:	118,563	49,934	601	133,805
1896—1900: въ среднемъ:	128,392	41,559	2,909	148,813
1901:	151,573	32,588	1,253	150,419
1902:	140,119	38,789	185	195,336
1903:	159,000	45,967	405	229,694
1904:	183,000	42,000	1,802	275,038

Слѣдовательно Либава является важнѣйшимъ портомъ по ввозу сельдей, ея ввозъ увеличивается съ каждымъ годомъ, Петербургъ стоитъ на второмъ, Рига на третьемъ, Ревель на четвертомъ и наконецъ Виндава на послѣднемъ мѣстѣ.

Ввозъ сельдей во всю европейскую Россію (за исключеніемъ Финляндіи) составлялъ по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ:

1896:	7,476,042 пуд.
1897:	5,911,770 „
1898:	8,583,174 „
1899:	6,364,860 „
1900:	6,361,255 „

1896—1900: въ среднемъ:	6,939,420 пуд.
1901:	7,696,555 „
1902:	7,728,539 „
1903:	9,830,000 „
1904:	11,233,000 „

Значительная часть ввоза направляется изъ конкурирующихъ съ нами германскихъ портовъ черезъ западную сухопутную границу, а именно въ 1904 г. около 5¹/₂ милл. пуд. противъ 4,8 милл. пуд. въ 1903 г. и по 3¹/₂ милл. пуд. въ 1901 и 1902 гг.

Ввозъ иностранныхъ сельдей въ Россію въ отчетномъ году достигъ небывалаго еще размѣра, обнимая 11,2 милл. пуд. противъ 9,8 милл. пуд. въ 1903 г., который до того времени является наилучшимъ по размѣру вывоза. Слѣдовательно потребность въ столь важномъ народопродовольственномъ средствѣ постоянно увеличивается, что впрочемъ неудивительно въ виду вызываемаго хищническимъ рыболовствомъ постояннаго паденія улова сельдей въ волжско-каспійскомъ районѣ.

Ввозъ соли въ Ригу и ея сосѣдніе порты изъ-за границы обнималъ:

	Рига	С.-Петерб. съ Кронштадтомъ*)	Ревель съ Балт. порт.*)	Либава
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1896 :	34,175	13,458	21,652	327
1897 :	29,865 ¹ / ₂	15,431	12,223	626
1898 :	17,651 ¹ / ₂	13,041	14,773	6,332
1899 :	14,644	13,876	24,286	1,356
1900 :	8,075	378	20,800	459
1896—1900 въ средн.:	20,822	11 237	18,747	1,820
1901 :	8,855	1,284	22,299	995
1902 :	14,594 ¹ / ₂	773	29,899	2,069
1903 :	11,798 ¹ / ₂	?	35,092	1,888
1904 :	17,113 ¹ / ₂	?	?	1,772

Прежде столь обширный ввозъ иностранной соли встѣдствіе состоявшейся въ 1880 г. отмѣны акциза на соль и введенія высокой пошлины на столько сокращался, что нынѣ почти не заслуживаетъ болѣе упоминанія. Съ другой стороны туземное, въ особенности южнорусское производство на столько развивалось, что въ состояніи вполне покрывать потребность.

Валтійскіе порты получаютъ потребную имъ соль изъ Крыма морскимъ путемъ. Въ Ригу, Ревель и Либаву поступали слѣдующія количества южнорусской соли:

*) Данныя за 1903 и 1904 гг. еще не опубликованы.

	Рига пуд.	Ревель*) пуд.	Либава пуд.
1896 :	2,032,744	1,422,300	1,111,897
1897 :	1,608,809	1,295,221	2,039,934
1898 :	1,900,881	1,358,400	651,701
1899 :	1,838,520 ^{1/2}	1,470,900	1,040,055
1900 :	1,882,376	1,229,000	429,930
1896—1900 въ средн.	1,852,666	1,355,164	1,054,703
1901 :	2,299,461	1,375,000	1,270,490
1902 :	2,771,536 ^{1/2}	1,386,500	546,768
1903 :	2,761,071	1,393,765	722,600
1904 :	2,752,322	?	693,300

Высшій размѣръ значится за Ригую, привозъ котораго находится въ повышательномъ направленіи. Ревель стоитъ на второмъ, Либава на третьемъ мѣстѣ, о С.-Петербургѣ мы данныхъ не имѣемъ.

Ввозъ иностранной соли въ Россію (за исключеніемъ Финляндіи) составлялъ по официальнымъ даннымъ :

1896 :	622,817 пуд.
1897 :	516,367 ”
1898 :	614,372 ”
1899 :	538,131 ”
1900 :	566,709 ”
1896—1900 въ среднемъ	571,679 ”
1901 :	415,053 ”
1902 :	590,026 ”
1903 :	554,000 ”
1904 :	445,000 ”

Это сравнительно незначительное количество состоитъ изъ красной каменной соли и очень тонкой столовой соли.

Общая добыча соли во всѣхъ производительныхъ районахъ Россіи по ежегоднику Министерства Финансовъ изд. 1903 г. (стр. 810) составляла :

1891—1895 въ средн. :	85,543,000 пуд.
1896 :	82,188,000 ”
1897 :	93,353,000 ”
1898 :	91,917,000 ”
1899 :	102,647,000 ”
1900 :	120,147,000 ”
1896—1900 въ средч. :	98,050,000 ”
1901 : **)	104,146,000 ”

*) Данныя за 1904 г. еще не опубликованы.

**) Болѣе новыхъ данныхъ еще не опубликовано.

Русское производство соли весьма быстро поднималось медленно по отменѣ акциза, но затѣмъ, несмотря на огромныя почвенныя богатства соли, развивалось довольно медленно. Средняя добыча въ двухъ послѣднихъ пятилѣтїяхъ (съ 1891 по 1895 гг. и съ 1896 по 1900 гг.) повышалась съ 85¹/₂ милл. пуд. до 98 милл. пуд. т. е. только на 12¹/₂ милл. пуд.

Главнѣйшее условіе существеннаго дальнѣйшаго развитїя добычи соли заключается въ расширенїи химической промышленности.

Ввозъ въ Ригу красильнаго дерева въ полѣньяхъ и чуркахъ, а равно кверцитрона, квебрахо и разныхъ дубильныхъ веществъ составлялъ :

	Красильное дерево въ полѣньяхъ и чуркахъ, а также кверцитронъ и квебрахо пуд.	Дубильныя вещества (дивидиви, мыро- баланегъ, мимозная кора, дубильные экстракты и др.) пуд.
1896 :	1,057,561	34,321
1897 :	838,614	38,193 ¹ / ₂
1898 :	979,802	65,325
1899 :	659,140	80,321
1900 :	1,691,966	40,141
1896—1900 :	1,045,417	51,660 въ средн.
1901 :	1,286,766	76,941 ¹ / ₂
1902 :	1,020,644 ¹ / ₂	88,228 ¹ / ₂
1903 :	1,566,622 ¹ / ₂	104,085 ¹ / ₂
1904 :	1,769,989	142,277 ¹ / ₂

Ввозъ какъ красильнаго дерева, такъ и дубильныхъ веществъ достигъ въ отчетномъ году высшаго размѣра. Увеличеніе составляетъ въ сравненїи съ 1903 г. 200,000 пуд. и 38,000 пуд. Большинство поступающаго въ Ригу количества красильнаго дерева предназначено для расположеннаго въ Мюльграбенѣ большого завода древесныхъ экстрактовъ.

Весьма значительная часть показанныхъ въ предстоящей таблицѣ количествъ состоитъ изъ квебрахо (въ 1904 г. : 720,526 пуд., 1903 г. : 588,793 пуд., 1902 г. : 555,720 пуд. и въ 1901 г. : 672,092¹/₂ пуд.). Главнѣйшая поставщица красильнаго дерева Америка, являющаяся вообще важнѣйшею производительною страной міра. Посредничество западной Европы по торговлѣ этимъ продуктомъ у насъ не успѣло развиваться.

Какъ мѣсто ввоза, кромѣ Риги, изъ всѣхъ русскихъ портовъ только еще С.-Петербургъ заслуживаетъ упоминанїя, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы, изображающей ввозъ красильнаго дерева,

кверцитрона, другихъ растительныхъ красильныхъ веществъ и квебрахо въ балгійскіе порты :

	Рига пуд.	С.-Петербургъ*) пуд.	Ревель*) пуд.	Либава пуд.	
1896 :	1,057,561	915,389	27,500	377,366	
1897 :	838,614	768,657	26,066 ^{1/2}	6,747	
1898 :	979,802	832,907	28,769 ^{1/2}	36,140	
1899 :	659,140	883,871	21,030	212,679	
1900 :	1,691,966	518,344	17,858 ^{1/2}	205,160	
1896—1900 :	1,045,417	783,834	24,245	167,618	въ средн.
1901 :	1,286,766	926,531	14,152	38,816	
1902 :	1,020,644 ^{1/2}	774,553	22,218	9,108	
1903 :	1,566,622 ^{1/2}	?	13,248	6,927	
1904 :	1,769,989	?	?	854	

Въ общемъ русскомъ ввозѣ порты эти участвовали слѣдующимъ образомъ :

	1901 %	1902 %	1903 %	1904 %
Рига	37,3	38,4	54,1	58,9
С.-Петербургъ*)	26,9	29,1	?	?
Ревель*)	0,4	0,8	0,5	?
Либава	1,1	0,4	0,2	0,0

Ввозъ вообще въ Россію (за исключеніемъ Финляндіи) красильнаго дерева въ полѣньяхъ и чуркахъ (краснаго и кампешеваго дерева), кверцитрона, квебрахо и другихъ особо не поименованныхъ растительныхъ красильныхъ веществъ по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ составлялъ :

1896 :	2,663,725	пуд.
1897 :	1,958,751	"
1898 :	2,088,070	"
1899 :	2,548,280	"
1900 :	2,290,176	"
1896—1900 :	2,309,800	" въ среднемъ
1901 :	3,448,853	"
1902 :	2,658,676	"
1903 :	2,894,000	"
1904 :	3,003,000	"

Слѣдовательно ввозъ отчетнаго года уступаетъ только ввозу 1901 года.

Въ торговлѣ красильнымъ деревомъ, какъ значитсѣ по отчету экспертовъ, издаваемому Гамбургскою торговою палатою

*) Данныя за 1903 и 1904 гг. еще не опубликованы.

(Sachverständigen-Bericht), къ сожалѣнію въ 1904 г. не сбылись надежды, которыя въ общемъ питались въ концѣ 1903 г., ибо 1904 г. доставлялъ разныя разочарованія постояннымъ паденіемъ цѣнъ почти на всѣ сорта красильнаго дерева и продолжительнымъ крайне тихимъ ходомъ торговли. Въ продолженіе всего года отсутствовала обычная оживленная охота къ закупкамъ; главная причина сего заключается преимущественно во вяломъ экспортѣ мануфактурной промышленности, а также въ открытіи русско-японской войны, наконецъ и въ прекратившемся уже лѣтомъ судоходствѣ вверхъ по Эльбѣ. Послѣднее обстоятельство было причиной того, что потребители получали свои товары лишь на четыре и пять мѣсяцевъ позже и теперь еще перерабатываютъ тѣ запасы, которые при другихъ условіяхъ давно уже истощились-бы. Вслѣдствіе сего къ концу года сирость была сравнительно довольно слабъ. Цѣны на красильное дерево къ концу года были столь низки, что съ успѣхомъ могли соперничать съ искусственными красильными веществами. Рынокъ кончился съ весьма тихимъ настроеніемъ.

Настроеніе торговли квебрахо было въ теченіе всего года весьма устойчиво, лишь изрѣдка немного вялѣе. Въ первыхъ мѣсяцахъ продолжалось начавшееся уже въ 1903 г. повышеніе цѣнъ и за исключеніемъ небольшихъ колебаній оставались въ дальнѣйшемъ теченіи года постоянными. Лишь въ послѣднихъ мѣсяцахъ года представилась возможность измѣненія цѣнъ, такъ какъ покупатели были немного болѣе сдержано, но по донесеніямъ изъ Аргентинѣ совершались крупныя сдѣлки для туземныхъ дубильныхъ и аргентинскихъ древесно-экстрактныхъ заводовъ, такъ что годъ кончился въ весьма крѣпкомъ настроеніи и съ высшими цѣнами.

Пробковаго дерева ввозилось въ Ригу и сосѣдніе порты:

	Рига пуд.	С.-Петербургъ*) пуд.	Ревель*) пуд.	Перновъ*) пуд.	Виindaва пуд.	Либава пуд.
1896 :	287,005	57,417	7,494 ¹ / ₂	10,201	893	123,804
1897 :	323,895 ¹ / ₂	57,163	3,401 ¹ / ₂	11,606	—	263,013
1898 :	269,595 ¹ / ₂	64,602	8,230	10,319	—	97,241
1899 :	208,922	24,513	20,134	2,856	—	76,296
1900 :	292,137	62,699	16,480 ¹ / ₂	5,022	—	135,249
1896 - 1900 :	276,311	53,279	11,148	8,001	179	139,120
1901 :	374,349	38,010	34,004 ¹ / ₂	388	—	213,294
1902 :	454,223 ¹ / ₂	28,588	8,801 ¹ / ₂	10,413	2,268	206,599
1903 :	375,190	?	16,495 ¹ / ₂	?	113	197,103
1904 :	300,874	?	?	?	1,239	200,166

*) Данныя за 1903 и 1904 гг. еще не опубликованы.

Ввозъ пробкового дерева въ Ригу, который былъ особенно обширенъ въ годахъ съ 1901 по 1903 г., въ отчетномъ году уменьшился противъ 1903 г. приблизительно на 75,000 пудовъ. Тѣмъ не менѣе ввозъ отчетнаго года размѣромъ выше 300,000 пуд. все еще является довольно значительнымъ.

Изъ ряду остальныхъ балтійскихъ портовъ выдвигается Либава. Этотъ послѣдній портъ вмѣстѣ съ рижскимъ получали въ 1904 г. всего выше 500,000 пудовъ, что составляетъ 58% общаго русскаго ввоза. Главнѣйшія поставщицы Риги суть Африка и Португалія; послѣдняя игравшая прежде первенствующую роль, оттѣснена Африкою съ 1896 г. на второе мѣсто.

Съ ввезеннаго въ Ригу количества пробкового дерева происходило :

	изъ Португаліи	изъ Африки
1901 :	30,0 ⁰ / ₀	60,0 ⁰ / ₀
1902 :	43,2 ⁰ / ₀	47,5 ⁰ / ₀
1903 :	37,4 ⁰ / ₀	53,9 ⁰ / ₀
1904 :	20,2 ⁰ / ₀	53,1 ⁰ / ₀

Ввозъ пробкового дерева въ столицу въ двухъ послѣднихъ годахъ, за которые мы данныхъ не имѣемъ, должно быть довольно значительно увеличился вслѣдствіе открытія въ столицѣ въ 1903 г. большого казеннаго пробочнаго завода. Въ другихъ мѣстностяхъ Имперіи, въ особенности въ Одессѣ, въ послѣднее время также возникли значительные пробочные заводы, между тѣмъ какъ прежде эта отрасль промышленности сосредоточилась только въ Ригѣ, Либавѣ и Москвѣ.

Въ Одессу ввозилось пробкового дерева :*)

1896 :	62,095	пуд.
1897 :	110,708	„
1898 :	121,416	„
1899 :	99,719	„
1900 :	123,904	„
1896 - 1900 :	111,568	„ въ среднемъ
1901 :	213,446	„
1902 :	194,891	„

Черезъ европейскую границу Россіи (за исключеніемъ Финляндіи) по официальнымъ даннымъ ввозились слѣдующія количества пробкового дерева :

*) Данныя за 1903 и 1904 гг. еще не опубликованы.

1891—1895 :	409,789	пуд. въ среднемъ
1896 :	612,976	”
1897 :	910,269	”
1898 :	689,829	”
1899 :	572,296	”
1900 :	685,822	”
1896—1900 :	694,238	” въ среднемъ
1901 :	889,978	”
1902 :	784,762	”
1903 :	851,000	”
1904 :	851,000	”

Такимъ образомъ съ пятилѣтїя 1891—1895 гг. ввозъ пробкового дерева почти удвоился, что отчасти объясняется введеніемъ казенной продажи вина.

Ввозъ въ Ригу искусственныхъ земледобри-
тельныхъ веществъ, а также сырыхъ фосфатовъ
составлялъ :

	искусств. земледобри- тельныхъ веществъ (со включеніемъ селитры чилийской)		сырыхъ фосфатовъ
1896 :	1,208,852	пуд.	224,857 ¹ / ₂ пуд.
1897 :	849,630	”	623,984 ”
1898 :	1,311,829	”	308,970 ”
1899 :	1,470,261 ¹ / ₂	”	796,397 ”
1900 :	1,493,828	”	628,483 ¹ / ₂ ”
1896—1900 : въ среднемъ :	1,266,880	”	516,538 ”
1901 :	2,093,816	”	806,188 ¹ / ₂ ”
1902 :	2,952,942 ¹ / ₂	”	387,274 ”
1903 :	2,173,797 ¹ / ₂	”	462,172 ¹ / ₂ ”
1904 :	2,082,808 ¹ / ₂	”	459,900 ”

Послѣ 1902 г., въ которомъ ввозъ искусственныхъ земле-
удобрильныхъ веществъ достигъ своего максимума, ввозъ сихъ
предметовъ сокращался. Въ 1904 г. поступало на 90,000 пуд. менѣ
чѣмъ въ 1903 г. и круглымъ числомъ на 870,000 пуд. менѣ чѣмъ
въ 1902 г. Сырыхъ фосфатовъ, предназначенныхъ для нашей мѣстной
промышленности, ввозилось въ двухъ послѣднихъ годахъ почти
одинаковое количество.

Цѣны за суперфосфаты, составляющія въ годахъ съ 1901 по
1903 гг. 3 рубля за мѣшокъ въ 6 пудовъ, въ отчетномъ году
составляли отъ 2 руб. 70 коп. до 2 руб. 80 коп. за мѣшокъ.

По отдѣльнымъ сортамъ земледобрильныхъ веществъ ввозъ
распредѣлялся слѣдующимъ образомъ (въ пудахъ) :

	1896*)	1897*)	1898	1899
Суперфосфаты . . .	667,356	499,812	789,470	805,140
Томасовы шлаки . . .	363,620	142,493	357,054 ^{1/2}	325,439
Капшитъ	91,736	88,176	106,046	201,204
Чилійская селитра . . .	32,360 ^{1/2}	44,197	55,164	85,242
Разн.удобр.вещества	—	7,042	4,094 ^{1/2}	53,236 ^{1/2}
Всего	1,155,072 ^{1/2}	781,720	1,311,829	1,470,261 ^{1/2}

	1900	1896/1900 въ среднемъ	1901	1902
Суперфосфаты . . .	689,832	690,322	819,325	1,186,279
Томасовы шлаки . . .	459,635	329,648	890,758	1,288,496
Капшитъ	235,556 ^{1/2}	144,544	267,415 ^{1/2}	328,550
Чилійская селитра . . .	106,170	64,627	115,427	140,877
Разн.удобр.вещества	2,634 ^{1/2}	13,401	890 ^{1/2}	8,740 ^{1/2}
Всего	1,493,828	1,242,542	2,093,816	2,952,942 ^{1/2}

	1903	1904
Суперфосфаты . . .	806,566	737,562 ^{1/2}
Томасовы шлаки . . .	1,026,808	971,997
Капшитъ	230,700	277,364 ^{1/2}
Чилійская селитра . . .	92,308	67,251 ^{1/2}
Разн.удобр.вещества	17,415 ^{1/2}	28,633
Всего	2,173,797 ^{1/2}	2,082,808 ^{1/2}

По всѣмъ сортамъ землеудобрительныхъ веществъ, за исключеніемъ капшита, замѣтно уменьшеніе ввоза противъ 1903 г. Капшитъ и чилійскую селитру мы получаемъ исключительно изъ Германіи, тогда какъ томасовы шлаки происходятъ на половину изъ Бельгійи и на половину изъ Великобританіи. Последняя также преимущественно поставляетъ намъ суперфосфаты.

Ввезенныя въ послѣднихъ годахъ въ Ригу количества сырыхъ фосфатовъ происходятъ сплошь изъ Африки, между тѣмъ какъ прежде главнѣйшею поставщицею была Америка.

Ввозъ искусственныхъ землеудобрительныхъ средствъ въ Либаву по отдѣльнымъ сортамъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ :

*) Ввезенныя въ 1896 и 1897 годахъ количества искусственныхъ землеудобрительныхъ веществъ распредѣлены по сортамъ на основаніи частныхъ свѣдѣній, чѣмъ и объясняется, что окончательныя суммы ввезенныхъ количествъ не тождественны съ приведенными выше цифрами, сообщенными таможеню.

	1896	1897	1898	1899	1900
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Суперфосфаты	278,899	297,116	330,046	374,687	289,311
Томасовы шлаки	331,871	454,177	438,669	463,565	620,959
Каинитъ	20,494	36,792	65,883	41,082	81,710
Чилийская селитра	157,527	87,063	79,314	75,742	69,800
Разныя удобр. вещ.	13	66	127	18	7,173
Всего	788,804	875,214	914,039	955,094	1,068,953

	1896/1900	1901	1902	1903	1904
	въ среднемъ				
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Суперфосфаты	314,012	204,245	457,170	348,607	361,813
Томасовы шлаки	461,848	531,457	386,702	614,614	562,428
Каинитъ	49,192	89,522	83,225	48,639	54,864
Чилийская селитра	93,889	21,587	68,939	74,511	157,493
Разныя удобр. вещ.	1,480	51	13	12	—
Всего	920,421	846,862	996,049	1,086,383	1,136,598

Сильно увеличился ввозъ селитри чилийской, почти удвоившійся противъ 1903 г.

Ревелемъ получались слѣдующія количества:*)

	1896	1897	1898	1899	1900
Суперфосфаты	9,300	278	—	47,625	632
Томасовы шлаки	—	80,437	154,608 ^{1/2}	48,815	162,082
Каинитъ	49,201	43,150	55,094 ^{1/2}	58,709	108,462
Чилийская селитра	14,172	32,177	23,664 ^{1/2}	28,541	25,388
Другія	171	624	195	2	72
Всего	72,844	156,666	233,562 ^{1/2}	183,692	296,636

	1896/1900	1901	1902	1903
	въ среднемъ			
Суперфосфаты	11,567	330 ^{1/2}	24,139	10,129
Томасовы шлаки	89,189	135,995 ^{1/2}	168,664 ^{1/2}	161,785 ^{1/2}
Каинитъ	62,923	197,825	183,662	146,347
Чилийская селитра	24,788	36,617 ^{1/2}	37,990 ^{1/2}	65,003
Другія	213	6 ^{1/2}	6 ^{1/2}	—
Всего	188,680	370,775	414,462 ^{1/2}	383,264 ^{1/2}

Участіе отдѣльныхъ балтійскихъ портовъ въ общемъ ввозѣ суперфосфатовъ, томасовыхъ шлаковъ и каинита въ Россію составляетъ :

*) Данныя за 1904 г. еще не опубликованы.

	суперфосфаты				Томасовы шлаки			
	1901	1902	1903	1904	1901	1902	1903	1904
	%	%	%	%	%	%	%	%
Рига	57,7	57,6	52,0	45,1	32,7	52,9	38,5	37,4
Ревель	0,0	1,2	0,7	?	5,0	6,9	6,1	?
Либава	14,4	22,2	22,5	22,1	19,5	15,9	23,1	21,7
Всего	72,1	81,0	75,2	?	57,2	75,7	67,7	?

	К а п п и т ь			
	1901	1902	1903	1904
	%	%	%	%
Рига	28,5	30,4	31,6	47,3
Ревель	21,1	17,0	20,1	?
Либава	9,5	7,7	6,7	9,4
Всего	59,1	55,1	58,4	?

По сему большая часть русскаго ввоза направляется черезъ балтійскіе порты, среди которыхъ Рига стоитъ во главѣ.

О ввозѣ земледобрительныхъ веществъ во всю Русскую Имперію (за исключеніемъ Финляндіи) мы позаимствуемъ изъ свѣдѣній Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ слѣдующія данныя:

	1904	1903	1902	1901	1900	1899
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Фосфориты, естеств., немолотые	722,000	667,000	348,037	479,736	309,845	342,359
Другія естественныя удобрит. вещества (гуано и др.) необработанныя кости всякаго рода, кромѣ особо поименованныя	22,000	—	4,927	7,395	18,717	4,011
Томасовы шлаки, немолотые	—	64,000	6,425	—	—	91,834
Необработанныя кости, молот., фосфориты, молотые	7,000	27,000	2,063	5,131	1,799	23,538
Томасовы шлаки молотые	2,597,000	2,599,000	2,428,967	2,726,259	2,544,244	2,198,690
Суперфосфаты	1,637,000	1,550,000	2,059,212	1,419,526	1,344,696	1,673,400
Кости обработанныя сѣрною кислотою, компосты, пудреты, всякаго рода	214,000	190,000	123,857	17,007	31,158	10,366
Кости жженныя, костяная зола и костяной уголь	2,000	1,000	546	1,719	1,456	472
Стасфуртскія соли въ естественномъ состояніи (хотя-бы и молотыя)	586,000	729,000	1,081,646	938,620	772,187	461,446
Хлористый калий, сѣрно-кислый калий	339,000	183,000	128,679	152,669	161,357	239,834
Селитра чилийская	1,037,000	881,000	981,453	981,799	861,639	910,902
Всего	7,163,000	6,891,000	7,165,812	6,729,861	6,047,128	5,953,852

Ввозъ отчетнаго года, столь-же обширный какъ въ 1902 г., былъ приблизительно на 270,000 пуд. больше чѣмъ въ 1903 г. По ввозу отдѣльныхъ сортовъ слѣдуетъ указать на то, что ввозъ стасфуртскихъ солей уменьшился круглымъ числомъ на 140,000 пуд., тогда какъ ввозъ хлористаго калия и чилийской селитры увеличился по 156,000 пудовъ.

Ввозъ соды и поташа въ Ригу составлялъ :

	сода		поташъ	
1891—1895 въ среднемъ :	144,630	пуд.	2,539	пуд.
1896 :	171,699	"	7,605 ¹ / ₂	"
1897 :	163,597	"	2,123 ¹ / ₂	"
1898 :	177,874	"	22,837	"
1899 :	86,792	"	8,736	"
1900 :	46,699	"	6,133	"
1896—1900 въ среднемъ :	129,332	"	9,487	"
1901 :	48,950 ¹ / ₂	"	7,670	"
1902 :	41,430	"	4,814	"
1903 :	28,501	"	4,846 ¹ / ₂	"
1904 :	12,666 ¹ / ₂	"	9,096 ¹ / ₂	"

Вслѣдствіе сильнаго развитія туземнаго производства соды и высокой покровительственной пошлины нашъ ввозъ соды, прежде довольно значительный, сократился до минимума. Небольшія ввезенныя количества, предназначенныя для спеціальныхъ цѣлей, поставляются преимущественно Бельгіею и на второмъ ряду Великобританіею.

Еще незначительнѣе ввозъ нашихъ сосѣднихъ портовъ, а именно получали :

	Рига	С.-Петербургъ*)	Ревель*)	Либава
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1901 :	56,620 ¹ / ₂	21,372	8,984	1,622
1902 :	46,244	22,666	10,498	2,581
1903 :	33,347 ¹ / ₂	?	7,101	3,209
1904 :	21,763	?	?	948

Общій ввозъ въ Россію соды и поташа черезъ европейскую границу (за исключеніемъ Финляндіи) по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ (въ пудахъ):

	1898	1899	1900	1901
Ѣдкихъ натрія и кали	435,409	345,538	88,415	71,377
Двууглекисл. натрія и кали	94,179	93,343	74,434	17,811
Соды (углекислаго натрія) и поташа (углекисл. кали)	568,491	293,611	93,493	67,122
Всего	1,098,079	732,492	256,342	156,310

*) Данныя за 1903 и 1904 гг. еще не опубликованы.

	1902	1903	1904
Тѣдкихъ натрія и кали	61,271	48,000	16,000
Двууглекисл. натрія и кали	7,647	7,000	6,000
Соды (углекислаго натрія) и поташа (углекисл. кали)	73,655	39,000	27,000
Всего	142,573	94,000	49,000

Слѣдовательно въ теченіе послѣднихъ семи лѣтъ происходило безпримѣрное сокращеніе ввоза. При настоящемъ положеніи русскаго производства соды можно съ увѣренностью предполагать, что въ ближайшемъ будущемъ продуктъ этотъ совершенно исчезнетъ изъ числа ввозныхъ товаровъ.

Ввозъ смолы въ Ригу составлялъ:

1876—1880 :	360,808	пуд. въ среднемъ
1881—1885 :	414,473	” ” ”
1886—1890 :	402,005	” ” ”
1891 :	277,384	”
1892 :	203,363	”
1893 :	204,955	”
1894 :	324,460	”
1895 :	164,972	”
1891—1895 :	235,027	” въ среднемъ
1896 :	278,012	”
1897 :	253,019	”
1898 :	230,658 ^{1/2}	”
1899 :	161,896	”
1900 :	262,886	”
1896—1900 :	237,294	” въ среднемъ
1901 :	262,702	”
1902 :	223,644 ^{1/2}	”
1903 :	222,637	”
1904 :	304,865	”

Какъ уже указано было въ обзорѣ на 1903 г. видимые запасы смолы въ Ригѣ къ концу 1903 г. были почти совершенно истощены. Тѣмъ оживленіе началось ввозъ 1904 г., результаты котораго въ 304,865 пуд. отнюдь не являются послѣдствіемъ расширенія рижскаго района сбыта или существеннаго усиленія потребленія сего продукта. Въ означенной суммѣ непосредственный ввозъ изъ Америки участвуетъ съ 167,566 пуд., что приблизительно соответствуетъ нормальному положенію дѣлъ, но еще до прибытія первой заокеанской партіи

вышеозначенное положеніе дѣлъ понудило къ оживленнымъ закупкамъ изъ второй руки въ Германіи, а также изъ Франціи. Изъ Франціи приходитъ болѣе чистая, за то и болѣе дорогая смола. Хотя торговля французскою смолою, вслѣдствіе незначительнаго участія Франціи во всемірномъ производствѣ смолы, обращалась въ довольно узкихъ предѣлахъ, но уже одно то обстоятельство, что, не смотря на разницу въ 20⁰/о въ таможенныхъ ставкахъ во вредъ Соединенныхъ Штатовъ, Франція въ Ригѣ могла конкурировать съ Америкою, указываетъ на совершенно ненормальныя условія цѣнъ въ Соединенныхъ Штатахъ. Въ самомъ дѣлѣ, взглянувъ на нижеслѣдующее сопоставленіе отбѣтокъ американскихъ рынковъ, мы должны бросить всякую надежду на возвращеніе тѣхъ низкихъ цѣнъ, которыя существовали еще нѣсколько лѣтъ тому назадъ. Въ Саваннѣ 6 января официально отмѣчивались слѣдующія окончательныя цѣны:

	1902	1903	1904	1905
	въ долларахъ			
за стандартную марку F	1,15	1,60	2,30	2,80
G	1,20	1,70	2,40	2,87 ¹ / ₂ —90
H	1,40	2,00	2,40	3,07 ¹ / ₂
J	1,70	2,40	2,60	3,35
WG	3,60	3,80	3,30	4,85

Слѣдовательно какъ бы высоки уже не были цѣны въ началѣ 1904 г., огромный спросъ, стекающійся въ Саваннѣ изъ всѣхъ частей міра, постоянно поднималъ еще уровень цѣнъ съ очень незначительными колебаніями. Конечно подобное явленіе не можетъ развиваться въ „безконечный вѣнть“, такъ какъ смола все таки остается только суррогатомъ жира въ промышленности. Пока однако, къ сожалѣнію, не имѣется никакаго основанія, ожидать обратнаго дѣйствія: американцы узнали, что политика „restriction of output“, крѣпко поддерживаемая возлюбленнымъ Морганомъ, чрезвычайно прибыльна и кромѣ того способствуетъ сохраненію лѣсовъ. Слѣдовательно пока не будутъ открыты гдѣ нибудь въ мірѣ новыя большіе лѣса съ длинноугольною сосной, удобно расположенныя для экспорта, Америка имѣетъ всѣ козыри въ своей рукѣ и не преминетъ ими пользоваться.

Изъ всѣхъ портовъ Имперіи С.-Петербургъ по ввозу смолы имѣетъ наибольшее значеніе, а именно получалъ гарпіуса, галлипота и пивоваренной смолы (въ пудахъ):

	Рига	С.-Петерб.	Ревель	Либавъ	Одесса
1896:	278,012	853,743	4,923	18,767	185,397
1897:	253,019	865,111	3,295 ¹ / ₂	14,228	190,881
1898:	230,658 ¹ / ₂	809,737	12,248 ¹ / ₂	3,684	176,166
1899:	161,896	949,981	3,901 ¹ / ₂	13,929	254,670

	Рига	С.-Петерб.*)	Ревель*)	Либава	Одесса*)
1900 :	262,886	721,744	5,702 ¹ / ₂	13,191	187,006
1896—1900 : въ средн.	237,294	840,063	6,014	12,759	198,824
1901 :	262,702	906,015	11,105	15,183	287,053
1902 :	223,644 ¹ / ₂	963,843	2,398 ¹ / ₂	17,512	247,197
1903 :	222,637	?	7,226 ¹ / ₂	19,054	?
1904 :	304,865	?	?	14,577	?

Слѣдовательно ввозъ смолы въ Либаву и Ревель обращался въ узкихъ предѣлахъ.

Общій ввозъ смолы въ Россію (черезъ европейскую границу за исключеніемъ Финляндіи) по даннымъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ на отдѣльные сорта:

	1896	1897	1898	1899	1900
Гаршусь . . .)	1,554,193	1,671,944	1,521,030	1,895,698	1,563,794
Галипотъ . . .)					
Пивов.смола . . .)					
Всего	1,554,193	1,671,944	1,552,263	1,935,311	1,591,258
	1896/1900	1901	1902	1903	1904
Гаршусь . . .)	1,660,993	1,830,768	1,810,893	1,865,000	1,813,000
Галипотъ . . .)					
Пивов. смолы . . .)					
Всего	1,660,993	1,873,034	1,851,252	1,907,000	1,852,000

Въ ввезенномъ въ послѣднихъ 4 годахъ количествѣ замѣчаются лишь совершенно незначительныя колебанія.

Изъ другихъ важныхъ товаровъ ввозилось въ Ригу:

	сѣра	копра	мѣлъ	гумми (каучукъ и гут- таперча)
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1881—1885 :	48,331	80,917	1,418,811	3,558
1886—1890 :	102,334	199,499	1,939,513	6,259
1891—1895 :	131,123	164,793	2,312,968	36,474
1896 :	97,329	167,087 ¹ / ₂	3,201,137	61,700
1897 :	105,501	97,456	3,037,741	56,978
1898 :	106,058	166,699	3,675,151	96,856
1899 :	190,310	137,675	4,891,471 ¹ / ₂	120,543
1900 :	186,374 ¹ / ₂	171,421 ¹ / ₂	4,345,836	71,178 ¹ / ₂
1896—1900 :	137,114	148,068	3,830,267	81,451
1901 :	158,344 ¹ / ₂	151,411 ¹ / ₂	4,152,487	92,131 ¹ / ₂
1902 :	124,630	271,938 ¹ / ₂	2,716,419 ¹ / ₂	104,404
1903 :	129,428 ¹ / ₂	371,033 ¹ / ₂	4,316,890 ¹ / ₂	145,194
1904 :	178,385	324,061 ¹ / ₂	3,865,091 ¹ / ₂	114,107 ¹ / ₂

*) Данные за 1903 и 1904 гг. еще не опубликованы.

	глина	металл. руды	джу́та-сыре́ць	огнеупорн.кирпичи
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1881—1885:	439,897	37,762	—	559,700
1886—1890:	617,820	6,450	5,798	315,530
1891—1895:	939,007	313,156	8,845	481,535
1896:	931,538	368,360 ^{1/2}	13,523	724,656
1897:	1,359,865	560,693 ^{1/2}	11,599	730,759
1898:	1,277,455	737,124	189,049 ^{1/2}	917,712
1899:	1,641,125	731,592	131,789 ^{1/2}	1,910,710
1900:	1,965,926 ^{1/2}	812,080 ^{1/2}	271,760 ^{1/2}	694,266
1896—1900:	1,435,182	641,970	123,544	995,621
1901:	1,657,450	942,645 ^{1/2}	239,678	400,815
1902:	1,511,300	772,528 ^{1/2}	397,969 ^{1/2}	408,163
1903:	1,459,247	661,824	443,748	466,596
1904:	1,660,903	814,638 ^{1/2}	378,255	481,810

Съ увеличившагося въ отчетномъ году круглымъ числомъ на 50,000 пуд. ввоза сыры почти половина принадлежитъ къ случайной сдѣлкѣ, заключенной съ мѣстностью во внутреннихъ частяхъ Имперіи. По тарифнымъ условіямъ партія эта должна была-бы быть направлена черезъ С.-Петербургъ и лишь съ трудомъ удалось направить ея черезъ Ригу. Кромѣ сего нѣтъ никакихъ замѣчаній по этому товару, тѣмъ менѣе что и въ цѣнахъ обнаруживались лишь незначительныя колебанія въ сравненіи съ предшествующимъ годомъ.

Значительно большее количество сыры получалось С.-Петербургомъ, а именно въ 1901 г. 429,000 пуд. и въ 1902 504,000 пуд. Болѣе новыхъ данныхъ пока еще не имѣется. Въ Ревель ввозилось въ 1903 г. 43,556 пуд. противъ 71,075 пуд. въ 1902 г. и въ Либаву 6381 пуд. въ 1904 г. противъ 3810 пуд. въ 1903 г.

Нашъ ввозъ копры уменьшился въ 1904 г. приблизительно на 50,000 пудовъ. Въ Либаву и С.-Петербургъ направлялись значительно большія количества, а именно въ первую въ 1904 г. 533,650 пудовъ противъ 643,379 пуд. въ предшествовавшемъ году, въ послѣдній въ 1902 г. 774,605 пуд. противъ 703,666 пуд. въ 1901 г.*)

Ввозъ мѣла въ Ригу въ 1904 г. былъ приблизительно на 450,000 пуд. меньше чѣмъ въ предшествовавшемъ году. Въ С.-Петербургъ въ 1901 и 1902 гг.***) поступало по 1 миллиону пуд. Ревель и Либава по ввозу сего предмета никакого значенія не имѣютъ.

*) Болѣе новыя данныя еще не опубликованы.

**) Данныя за 1903 и 1904 гг. еще не опубликованы.

Нашъ ввозъ сырого гумми (каучука и гутаперчи) противъ 1903 г. уменьшился круглымъ числомъ на 30,000 пуд., но въ сравненіи со всѣми предшествовавшими годами ввозъ представляется все еще довольно виднымъ. С.-Петербургъ, располагающій какъ и Рига, значительною резиноюю промышленностью, также получаетъ крупныя количества гумми (въ 1902 г. 96,000 пуд. противъ 127,000 пуд. въ 1901 г.).

Глинозема ввозилось въ Ригу въ отчетномъ году около 200,000 пуд. менѣе чѣмъ въ 1903 г., въ С.-Петербургъ ввозилось въ 1901 г. 1,4 милл. пуд. противъ 1,6 милл. пуд. въ 1902 г.*).

По открытіи мѣстной джутовой промышленности ввозъ джутовой сырца въ Ригу сильно поднялся. Наивысшее количество ввоза оказывается за 1903 г., въ которомъ ввозилось около 65,000 пуд. болѣе чѣмъ въ отчетномъ году.

Ввозъ металлическихъ и минеральныхъ рудъ въ Ригу распределяется по отдѣльнымъ сортамъ слѣдующимъ образомъ:

	1896	1897	1898	1899	1900
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
желѣзная руда . .	3,072	4,595 ¹ / ₂	63,497	1,221	21,311 ¹ / ₂
марганцовая руда	23,591	19,402	9,742	47,780 ¹ / ₂	27,789 ¹ / ₂
сѣрный колчеданъ	254,246 ¹ / ₂	535,549	660,050 ¹ / ₂	680,350	760,581 ¹ / ₂
ос. не поимен. руды	87,451	1,147	3,834 ¹ / ₂	2,240 ¹ / ₂	2,398
Всего	368,360 ¹ / ₂	560,693 ¹ / ₂	737,124	731,592	812,080 ¹ / ₂
	1896/1900	1901	1902	1903	1904
	въ среднемъ				
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
желѣзная руда . .	18,740	8,691	5,265 ¹ / ₂	6,195 ¹ / ₂	4,353
марганцовая руда	25,661	1,512	6,364	14,492	5,637
сѣрный колчеданъ	578,155	930,261 ¹ / ₂	757,296	640,837	804,011
ос. не поимен. руды	19,414	2,181	3,603	299 ¹ / ₂	637 ¹ / ₂
Всего	641,970	942,645 ¹ / ₂	772,528 ¹ / ₂	661,824	814,638 ¹ / ₂

По сему ввозится преимущественно сѣрный колчеданъ. Въ С.-Петербургъ ввозилось въ 1901 г. 854,000 пуд. сѣрного колчедана противъ 922,000 пуд. въ 1902 г.*). Ревель и Либава по ввозу рудъ никакого значенія не имѣютъ.

Черезъ европейскую границу Россіи (за исключеніемъ Финляндіи) въ послѣднихъ 5 годахъ по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ ввозились слѣдующія количества:

*) Данныя за 1903 и 1904 гг. еще не опубликованы.

	1900	1901	1902	1903	1904
	в ъ п у д а х ъ				
копры	2,286,917	2,555,040	2,903,793	3,283,000	2,382,000
мѣла сырого . . .	4,849,966	4,503,761	3,694,990	5,376,000	5,130,000
каучука и гута- перчи въ сыромѣ видѣ	261,713	335,205	303,342	398,000	362,000
сѣры сырой . . .	918,840	817,927	813,898	1,074,000	864,000
глинозема	4,487,401	4,554,720	4,466,123	4,358,000	4,354,000

Ввозъ глинозема въ отчетномъ году въ сравненіи съ 1903 г. держался на томъ-же уровнѣ, тогда какъ по всѣмъ остальнымъ предметамъ оказывается уменьшеніе ввоза, достигающее у копры 900,000 пуд., у мѣла сырого 246,000 пуд., у каучука и гутаперчи въ сыромѣ видѣ 36,000 пуд. и у сѣры сырой 210,000 пуд.

Въ заключеніе, по примѣру прежнихъ лѣтъ, мы должны замѣтить относительно направленія нашей внѣшней торговли, что приведенныя въ настоящемъ отчетѣ страны, поставляющія намъ наши привозные товары, не всегда тождественны со странами производства этихъ товаровъ, такъ какъ первыя часто являются лишь транзитными странами. Точное опредѣленіе областей производства отдѣльныхъ товаровъ, къ намъ ввозимыхъ, выходитъ въ статистическомъ отношеніи изъ предѣловъ возможнаго. Равнымъ образомъ нельзя вполне точно указать всѣ страны назначенія экспортируемыхъ нами товаровъ въ виду того, что дальнѣйшее отправленіе товаровъ пзъ заграничныхъ портовъ, въ которые они по поданному въ таможенно заявленію вывезены, не подается изысканіямъ съ нашей стороны.

Число прибывшихъ въ Рижскій портъ судовъ: *)

1900:	1,896	суд. вмѣстим.	1,112,640	тоннѣ редж.
1901:	1,839	" "	1,068,776	"
1902:	1,787	" "	1,070,772	"
1903:	2,028	" "	1,242,142	"
1904:	2,042	" "	1,266,326	"

въ томъ числѣ съ баластомъ:

1900:	498	суд. вмѣстим.	366,502	тоннѣ редж.
1901:	492	" "	361,442	"
1902:	495	" "	385,340	"
1903:	621	" "	465,979	"
1904:	611	" "	446,866	"

или въ процентахъ общаго числа, приходило съ баластомъ:

*) За исключеніемъ судовъ, не служащихъ цѣлямъ товарнаго сообщенія.

1900:	32,9%
1901:	33,8%
1902:	36,0%
1903:	37,5%
1904:	35,3%

Число и общая вместимость прибывших пароходов усматриваются изъ слѣдующей таблицы :

1900:	1,553	парох.вмѣстим.	1,026,132	тонн.	редж.
1901:	1,525	" "	999,318	"	"
1902:	1,482	" "	1,002,446	"	"
1903:	1,713	" "	1,157,351	"	"
1904:	1,765	" "	1,186,588	"	"

Такимъ образомъ число редж. тоннъ пароходовъ находится въ слѣдующемъ процентномъ отношеніи къ общей суммѣ редж. тоннъ :

1900 :	92,2%
1901 :	93,5%
1902 :	93,6%
1903 :	93,2%
1904 :	93,7%

Суда плавали подъ флагомъ слѣдующихъ государствъ :

	1900	1901	1902	1903	1904
Россіи	612	607	549	609	592
Германіи	405	418	401	546	560
Швеціи	177	164	150	153	152
Норвегіи	135	98	88	87	98
Даніи	228	243	292	277	261
Голландіи	17	15	16	9	18
Бельгіи	12	6	6	8	5
Франціи	2	2	1	3	5
Англии	303	279	279	334	346
Австріи	—	—	—	—	1
Италіи	—	—	1	2	3
Испаніи	5	6	4	—	—
Греціи	—	—	—	—	1
Бразиліи	—	1	—	—	—
	1896	1839	1787	2028	2042

Первый пароходъ пришелъ 1 января, первое парусное судно 13 января. Официальное открытіе навигаціи и вскрытіе рѣкъ послѣдовало 21 апрѣля 1904 г.



Приложенія.

Обзоръ фрахтовых ставокъ, примѣнявшихся въ Ригѣ при перевозкѣ грузовъ на пароходахъ въ навигаціи 1904 года.

Великобританія.

На Лондонъ фрахты колебались на:

Хлѣбъ и сѣмена	между	1/—	и	—/9	за	320 фунт. осн. фр. за овесъ.
Жмыхи	"	7/—	"	6/—	"	тонну.
Ленъ и пеньку	"	17/6	"	15/—	"	"
Масло	"	10/—	"	10/—	"	"
Яйца	"	22/6	"	22/6	"	"
Масло коровье	"	27/6	"	27/6	"	"
Скиндаръ	"	11/—	"	11/—	"	"
Планки и батенсы	"	25/—	"	16/—	"	штандардъ.
Доски	"	24/—	"	19/—	"	"
Фейрвудъ	"	20/—	"	18/—	"	саж. въ 216 куб. фут.
Дрань (Splittholz)	"	35/—	"	27/—	"	" 288 " "
Слипера	"	7/3	"	5/—	"	лоадъ.
Дичь	"	30/—	"	30/—	"	тонну.
Брусья	"	8/—	"	7/—	"	лоадъ.
Тимбры и мурлаты	"	8/—	"	5/6	"	"
Свацлинги	"	23/—	"	23/—	"	штандардъ.
убоная клепка	"	25/—	"	25/—	"	"
Пропсы	"	10/—	"	10/—	"	лоадъ.
Гримсби.						
Планки и батенсы	"	20/—	"	18/—	"	штандардъ.
Слипера	"	6/9	"	4/9	"	лоадъ.
Гуль.						
Хлѣбъ и сѣмена	"	1/—	"	—/9	"	320 фунт. осн. фр. за овесъ.
Ленъ и пеньку	"	17/6	"	17/6	"	тонну.
Яйца	"	22/6	"	22/6	"	"
Планки и батенсы	"	24/—	"	18/—	"	штандардъ.
Дрань	"	31/—	"	27/6	"	саж. въ 288 куб. фут.
Фейрвудъ	"	26/—	"	20/—	"	" 216 " "
Слипера	"	7/11/2	"	5/9	"	лоадъ.
Питпропсы	"	20/—	"	16/—	"	штандардъ.
Жмыхи	"	7/—	"	6/—	"	тонну.
Масло	"	10/—	"	10/—	"	"
Коровье масло	"	27/6	"	27/6	"	"
Вестъ-Гартлепуль.						
Яйца	"	22/6 1/2	"	22/6	"	"
Планки и батенсы	"	21/—	"	16/6	"	штандардъ.

Дрань	"	27/6	"	27/6	"	за саж. въ 288 куб. фут.
Слипера	"	7/—	"	4/6	"	лоадъ.
Питпропсы	"	19/—	"	18/—	"	штандардъ.
Нью-Кестль на Тайнѣ.						
Планки и батенсы	"	22/6	"	17/—	"	"
Дрань	"	32/6	"	30/—	"	саж. въ 288 куб. фут.
Слипера	"	8/—	"	5/3	"	лоадъ.
Хлѣбъ	"	1/1 1/2	"	—/10 1/2	"	320 фунт. осн. фр. за овесъ.
Масло	"	15/—	"	15/—	"	тонну.

Англійскій каналъ.

Плимутъ.	Слипера	между	7/—	и	6/—	за	лоадъ.
Экмутъ.	Слипера	"	7/3	"	7/—	"	"

Западный берегъ Англии.

Кардифъ.						
Планки и батенсы	между	27/—	и	22/6	за	штандардъ.
Дрань	"	43/9	"	43/9	"	саж. въ 288 куб. фут.
Мурлаты	"	9/9	"	9/9	"	лоадъ.
Бристоль.						
Планки и батенсы	"	24/6	"	24/6	"	штандардъ.
Лесвудъ	"	35/—	"	35/—	"	сажень.
Ливерпуль.	Слипера	"	10/—	9/—	"	лоадъ.
Дрань	"	45/—	"	45/—	"	саж. въ 288 куб. фут.
Масло	"	15/10	"	15/10	"	тонну.
Манчестръ.						
Планки и батенсы	"	27/6	"	25/6	"	штандардъ.
Слипера	"	9/6	"	8/—	"	лоадъ.
Дрань	"	47/6	"	42/6	"	саж. въ 288 куб. фут.
Питпропсы	"	30/—	"	25/—	"	штандардъ.

Ирландія.

Дублинъ.	Планки и батенсы	между	28/6	и	28/6	за	штандардъ.
	Слипера	"	7/—	"	7/—	"	лоадъ.
Бельфасть.							
Планки и батенсы	"	30/—	"	30/—	"	штандардъ.	
Дрань	"	45/—	"	45/—	"	саж. въ 288 куб. фут.	
Хлѣбъ	"	1/7 1/2	"	1/7 1/2	"	320 фунт. осн. фр. за овесъ.	
Ленъ и пеньку	"	22/6	"	22/6	"	тонну.	
Яйца	"	32/6	"	32/6	"	"	
Масло	"	15/—	"	15/—	"	6 бочекъ.	
Жмыхи	"	11/—	"	10/—	"	тонну.	
Дундалькъ.	Слипера	"	8/—	8/—	"	лоадъ.	

Восточный берегъ Шотландіи.

Лисъ.						
Планки и батенсы	между	21/—	и	18/—	за	штандардъ.
Дрань	"	30/—	"	25/—	"	саж. въ 288 куб. фут.
Жмыхи	"	6/6	"	6/—	"	тонну.
Масло	"	10/—	"	10/—	"	"
Ленъ и пеньку	"	17/6	"	15/—	"	"
Хлѣбъ	"	—/10 1/2	"	—/9	"	320 фунт. осн. фр. за овесъ.
Яйца	"	22/6	"	22/6	"	тонну.
Бонесъ.	Питпропсы	"	19/—	19/—	"	штандардъ.
Планки и батенсы	"	20/—	"	19/—	"	"
Гренимутъ.						
Планки и батенсы	"	21/—	"	17/—	"	"
Питпропсы	"	20/—	"	18/—	"	"
Дрань	"	30/—	"	25/—	"	саж. въ 288 куб. фут.
Брусья	"	6/6	"	6/—	"	лоадъ.
Мурлаты	"	7/—	"	6/—	"	"
Слипера	"	6/9	"	5/10	"	"
Метиль.	Ленъ и пеньку	"	17/6	16/—	"	тонну.
Питпропсы	"	22/6	"	20/—	"	штандардъ.
Планки и батенсы	"	22/6	"	18/—	"	"
Слипера	"	6/—	"	6/—	"	лоадъ.
Дунди.	Жмыхи	"	6/6	6/—	"	тонну.
Ленъ и пеньку	"	15/—	"	15/—	"	"
Планки и батенсы	"	21/—	"	18/—	"	штандардъ.
Дрань	"	30/—	"	27/6	"	саж. въ 288 куб. фут.
Мурлаты	"	7/6	"	6/6	"	лоадъ.
Масло	"	10/—	"	10/—	"	тонну.
Слипера	"	5/6	"	5/6	"	лоадъ.
Арброатъ.						
Ленъ и пеньку	"	17/6	"	17/6	"	тонну.
Дрань	"	35/—	"	32/6	"	саж. въ 288 куб. фут.
Монтрозъ.						
Планки и батенсы	"	22/6	"	19/—	"	штандардъ.
Дрань	"	32/6	"	27/6	"	саж. въ 288 куб. фут.
Мурлаты	"	7/6	"	7/6	"	лоадъ.
Ленъ и пеньку	"	17/6	"	16/—	"	тонну.
Жмыхи	"	6/6	"	6/6	"	"
Хлѣбъ	"	1/1 1/2	"	—/10 1/2	"	320 фунт. осн. фр. за овесъ.
Эбердинъ.						
Планки и батенсы	"	22/—	"	18/—	"	штандардъ.
Мурлаты	"	7/6	"	6/6	"	лоадъ.
Ленъ и пеньку	"	17/6	"	16/—	"	тонну.
Масло	"	10/—	"	10/—	"	"

Западный берегъ Шотландіи.

Глазго.	Хлѣбъ	между	1/6	и	1/6	за	320 фунт. осн. фр. за овесъ.
	Масло	"	15/6	"	15/6	"	тонну.

Голландія.

Амстердамъ.						
Масло	между	фр. 14	и	14	за	1015 килогр.
Планки и батенсы	"	гульд. 13	"	11	"	штандардъ.
Бревна капъ	"	13 1/2	"	12	"	тультъ.
Брусья	"	сент. 7 1/2	"	6 1/2	"	погон. фут.
Мурлаты	"	"	"	5	"	"
Рейскія бревна	"	"	"	23	"	метеръ.
Шпалы	"	шилл. 5/9	"	5/9	"	лоадъ.
Цаандамъ.						
Планки и батенсы	"	гульд. 11 1/2	"	11	"	штандардъ.
Бревна капъ	"	"	"	13	"	тультъ.
Брусья	"	сент. 7	"	7	"	погон. футъ.
Роттердамъ.	Хлѣбъ	"	"	шилл. 1/—	"	—/9 за 320 фунт. осн. фр. за овесъ.
Посѣвное сѣмя	"	"	"	сент. 50	"	40 мѣшокъ.
Ленъ и пеньку	"	"	"	гульд. 11	"	11 тонну.
Жмыхи	"	"	"	шилл. 7/—	"	6/6 " "
Масло	"	"	"	франк. 14	"	14 " "
Яйца	"	"	"	шилл. 22/6	"	22/6 " "
Планки и батенсы	"	"	"	гульд. 13	"	10 1/2 штандардъ.
Брусья	"	"	"	сент. 8	"	6 погон. футъ.
Мурлаты	"	"	"	"	"	6 штандардъ.
Осиновый круглякъ	"	"	"	пфен. 19 1/2	"	19 кубич. футъ.
Рейскія бревна	"	"	"	марк. 20	"	18 кубич. метръ.
Шпалы	"	"	"	шилл. 6/—	"	6/— лоадъ.
Шпалы	"	"	"	пфен. 45	"	45 штуку.
Гарлингъ.						
Планки	"	"	"	гульд. 11 3/4	"	11 3/4 штандардъ.
Бревна капъ	"	"	"	"	"	14 " 13 тультъ.

Дельфиль.						
Планки и доски	"	"	"	12	"	11 штандардъ.
Бревна капъ	"	"	"	14	"	13 тультъ.
Мурлаты 10×10"	"	"	"	сент. 5 1/2	"	5 1/2 погон. футъ.
" 11×11"	"	"	"	6 1/2	"	6 1/2 " "
"	"	"	"	7 1/2	"	7 1/4 " "
Брусья	"	"	"	20	"	20 " "
Тернеуень-наналъ.						
Брусья	"	"	"	16	"	16 " "
Мурлаты	"	"	"	"	"	" "

Бельгія.

Антверпенъ.						
Хлѣбъ	между	шилл. —/11 1/4	и	—/9	за	320 фунт. осн. фр. за овесъ.
Посѣвное сѣмя	"	франк. 5/8	"	3/4	"	мѣшокъ.
Жмыхи	"	"	"	8	"	6 тонну.
Масло	"	"	"	14	"	14 1015 килогр.
Планки и доски	"	"	"	28	"	20 штандардъ.
Брусья	"	"	"	сант. 19	"	17 погон. футъ.
Мурлаты 10×10"	"	"	"	14	"	14 " "
" 11×11"	"	"	"	15	"	15 " "
Яйца	"	"	"	шилл. 22/6	"	22/6 " 10 ящиковъ.
Древ. проволоку	"	"	"	франк. 18	"	18 " 1015 килогр.
Гентъ.	Хлѣбъ	"	"	шилл. —/10 1/2	"	—/9 за 320 фунт. осн. фр. за овесъ.
Сѣмя	"	"	"	франк. 5/8	"	3/4 мѣшокъ.
Ленъ и пеньку	"	"	"	"	"	18 " 17 1015 килогр.
Жмыхи	"	"	"	"	"	7 " 6 1015 " "
Планки и доски	"	"	"	"	"	26 " 18 штандардъ.
Бревна капъ	"	"	"	гульд. 15	"	15 тультъ.
Брусья	"	"	"	франк. 25	"	24 штандардъ.
Мурлаты	"	"	"	сант. 15	"	11 1/2 погон. футъ.
"	"	"	"	18	"	16 1/2 " "
Дрань	"	"	"			

Рижскій экспортъ моремъ

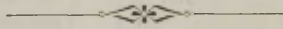
съ 1 января по 31 декабря.

	1903	1904		1903	1904
Азбестъ	—	пуд. 139	Желтокъ	21120	пуд. 9923
Азбестовые товары . . .	10	" —	Желтѣзо	895	" 255
Аппараты	9	" 3	Желѣзный товаръ	1900 ^{1/2}	" 695
Аптекарскіе товары . . .	5343	" 8923	Жестъ	271	" 26
Бочки порожнія	656	" 3007	Жестяные отръзки	10009	" 1052
Брезенты	9	" —	" издѣлія	51	" 83
Бумажныя издѣлія	487	" 740	Животныя:		
" отръзки	—	" 11	Гуси	5190	шт. 2701
Бѣлокъ	3908 ^{1/2}	" 2481	Медвѣди	1	" —
Варенье	17 ^{1/2}	" 350	Лоси	—	" 2
Вата	3	" 3	Собаки	3	" 3
Велосипеды и части ихъ .	26	" 17	Лошади	3104	" 360
Вино	1	" 45	Перепела	4940	" 46500
Водка сладкая	17505 ^{1/2}	" 15685	Куры	—	" 5
Войлокъ	82	" 83	Жиръ	7582	" 5422
Волось:			Жмыхи:		
Растительный	187	" 11	Кокосовыя	47882	пуд. 23614
Конскія гривы	4109	" 852	Коноплянныя	283748	" 304863
" хвосты	—	" 2571	Леночныя	5246	" —
Конскій волосъ	16127	" 13611	Льяныя	2435350	" 2968788
Верблюжій волосъ	1738	" 10794	Рапсовыя	30601	" 37050
Коровій и козій вол. . . .	23093	" 6817	Подсолнечныя	31565	" 8020
Щетина	6745	" 9442	Разцѣя	10070	" 911
Лосья шерсть	547	" —	Земледобрительныя ве-		
Оленья шерсть	—	" 398	щества	1830 ^{1/2}	" —
Ворнашь	16	" 47	Зажигательн. вещества	1253	" 8
Галоши, новыя	32087	" 45066	Игрушки	—	" 13
" старыя	96192	" 87703	Известь	—	" 3
Гвозди	—	" 14999	Игра	505 ^{1/2}	" 237
Глилы	267 ^{1/2}	" 130	Инструменты музык.	255	" 167
Глина	123293	" 100731	Инструменты разныя . . .	30	" 1
Глицеринъ	3777	" 1870	" физическ.	—	" 3
Горчичная мука	—	" 56	" электрич.	—	" 33
Графитъ	32	" —	Казеннъ	—	" 751
Грибы	326	" 414	Камни	57	" 1561
Губка	99	" 58	Каменные издѣлія	—	" 105
Гудронъ	149358	" 118385	Канаты, новыя	51	" 1194
Гумми, сырое	1048	" 2003	" старыя	1476	" 5178
" старое	2185	" 5790	Картофель	—	" 300
Дичь и птицы	44863 ^{7/2}	" 476322	Керосинъ	30320	пуд. 13178
Дробина	22183	" 30571	Кишки	2237	" 6604
Духи	—	" 27	Кирпичи	—	" 1
Дубильныя вещества . . .	77	" —	Клей	970	" 1143
" экстракты	—	" 49	Клеенка	—	" 24

		1903	1904			1903	1904
Книги и картины	3225	пуд.	2767	Лѣсъ :			
Кожа	139	"	32	Целлюлозный лѣсъ,			
Кожанный товаръ	26 ¹ / ₂	"	37	саж. дл.	582117	шт.	1099775
Кожанные отрубаки	9	"	974	Целлюлозный лѣсъ,			
Кожи и шкуры:				леуру. дл.	691329	"	1452272
Конскія	166799	"	155277	Дощечки для цементн.			
Воловья	8663	"	5654	бочекъ	746260	"	523932
Лоспинная	5	"	—	Паркетныя дощечки	74462	"	98269
Телячьи, овечьи,				Скверы	303036	"	355375
козьи	450679	"	558898	Телеграфные столбы	22791	"	43495
Барсучьи	178	"	—	Ваншосъ	—	"	1049
Заячьи	7449	"	5548	Бочечныя клепки, ду-			
Оленьи	692	"	135	бовыя	461903	"	1314444
Собачьи	8	"	10	Бочечныя клепки, бе-			
Медвѣжьи	3	"	2	резенныя, осин. и др.	354540	"	922515
Дикихъ козей	11	"	—	Клепки, дубовыя . . .	136455	"	4863
Сѣверн. оленей	46	"	453	" берез., осин. и др.	456419	"	1'00
Волчьи	24	"	6	Ботсмачты	32037	"	11241
Кроликовья	—	"	6	Стропила и жерди . .	196425	"	300035
Хорьковья	—	"	21	Питпропсы	3374346	"	4848258
Байбиковья	431	"	428	Дрова	8581	саж.	4362 ¹ / ₄
Кислота:				Дрань	8288	"	7183 ³ / ₄
Соляная	—	"	191	Слипера, острокантн.	1752610 ¹ / ₂	шт.	1856416 ¹ / ₂
Сѣрная	—	"	269	" круглые	30451	"	35643
Кокосовая мука	2167	"	3843	Мурлаты, сосновые . .	74796	"	95023
Колоніальные товары . .	3	"	24	" еловые	37670	"	30029
Кондитерскіе товары . .	194	"	544	" берез., ольх. и др.	2811	"	4543
Консервы	441 ¹ / ₂	"	469	Метельныя палки	—	"	103176
Копра	1	"	—	Столбы	—	"	497
Кора:				Ящичныя дощечки . . .	—	пуд.	540
Древесная	—	"	405	Крестовины	1831	шт.	2229
Корнигъ	11	"	54	Древесная проволока	311976	пуд.	348504
Кости	—	"	150	" масса	30	"	—
Костяныя уголь и зола	40655	"	26269	" шерсть	250	"	244
Костяная мука	39399	"	23065	Деревянные товары . .	1085	"	2796
Краски	76	"	155	Рукоятки для кирокъ .	10984	шт.	16238
Крюлить	3965	"	386	Колесныя спицы	230916	"	292007
Кровяное удобренье . . .	47907	"	54007	Лопаты	101	пуд.	—
Крупа: гречневая	3075	"	—	Мануфактурн. товары	82 ¹ / ₂	"	152
" овсяная	1	"	—	Масло:			
Лакъ	43	"	—	Коровье	1277215 ¹ / ₂	"	980917
Ленъ	7206781	"	3883874	Анисовое	188	"	157
Льняная пакля	288824	"	480982	Льняное	1661 ¹ / ₂	"	3344
" пряжа	22579	"	18398	Минеральн. (бакуинъ)	540343	"	160080
Линолеумъ	19	"	47	Олифовое	—	"	9
Ликоподіумъ	513	"	869	Сивушное	7864	"	7361
Лукъ	—	"	4792	Сандельн е	4	"	—
Лѣсъ:				Подсолнечное	39	"	1
Шпиры	6369	шт.	4497	Цитварное	11	"	—
Бревна, сосновыя	117769	"	125629	Эфирное	—	"	3
" еловые	280727	"	296881	Древесное	—	"	1
" дубовыя	358	"	83	Скпидарное	1072	"	—
" берез., ольх.				Рѣнное	—	"	365
и другіе	145225	"	120574	Вазелиновое	9801	"	19454
Чурбаны, разные	84863	"	164589	Разное	—	"	6
" дубовыя	217	"	912	Машины	2976	"	3482
Ппповки	3594	"	4413	Машинныя части	6652	"	5410
Доски, дубовыя	13910	"	30631	Мебель	484 ¹ / ₂	"	427
" 1—2 ¹ / ₂ "	13678722	"	13646833	Металлы	—	"	2274
" 3"	6073138	"	5564461	Металлическіе товары .	108	"	1845
" свыше 3"	16770	"	6541	" обрѣзки	689 ¹ / ₂	"	990
Брусья, сосновыя	29806	шт.	31613	Металлическая зола . .	—	пуд.	287
" еловые	23623	"	20624	Мука, картофельная . .	—	"	760
" берез., ольх. и др.	19973	"	19632	Мѣдная зола	4	"	—
" дубов.(плансоны)	1086	"	1357	Мѣховой товаръ	272 ¹ / ₂	"	140

	1903	1904		1903	1904
Мѣшки	80	353	пуд.	8	5700
Мясо, свиное	4123 ^{1/2}	1582	"	90764	90890
" разное	17344 ^{1/2}	11166	"	1248	58
Мраморныя издѣлія ..	31	—	"	3053	5502
Мыло	252	100	"	—	3
Молочные продукты ..	15	—	"	10187	4128
Напитки	—	88	"	60	—
Нашатырная зола	—	431	"	13	—
Нефть	25	13	"	175	175
Наждакъ	—	19	"	313	3
Образцы и пробы	31	37	"	—	51
Обрѣзки бѣлой кожи ..	9735	13159	"	22 ^{1/2}	9
Обувь	—	12	"	3307	5699
Овощи	6603	46	"	Сѣмена :	
Олово	—	51	"	Алисовое	10095 15395
Оловянная зола	1071	262	"	Бобовое	— 78
" окись	68	—	"	Квишецовое	— 3950
Орѣхи	5	24	"	Посѣвное льняное ..	524253 388431
Отруби	154349	88776	"	Выбойное	618750 633869
Отбросы и обрѣзки ..	82	260	"	Конопляное	17954 9656
Папирсы	331	406 ^{1/2}	"	Рѣжичное	13425 5380
Парафинъ	203 ^{1/2}	6	"	Травное	6300 2105
Пассажирскія вещи ..	7184	10627	"	Высѣвочное	— 49529
Пенька	844906 ^{1/2}	854559	"	Огуречное	218 74
Пеньковая пакля	357769 ^{1/2}	83503	"	Клеверное	4040 8133
" пряжа	70766	79716	"	Тминное ..	— 53
Пергаментъ	—	131	"	Горчичное	190 117
Перо: Постельное	6199	5578	"	Подсолнечное	5469 —
" Пухъ	293 ^{1/2}	280	"	Тимофьево	3744 —
" Разное	25	—	"	Лѣсное	— 32
Перья стальные	19	16	"	Цытвное	10314 9022
Песокъ	—	20	"	Разныя	358 20
" серебрянный ..	—	312	"	Сѣно	137 32
Письмени, принадлежи.	—	6	"	Сѣра	— 1397
Поташъ	—	757	"	Сѣрный цвѣтъ	680 409
Пробки	361	187	"	Сѣтъ	— 3492
Пробковое дерево	587	166	"	Табакъ	27475 51200
Пробковая мука	—	125	"	Табачныя издѣлія ..	45 ^{1/2} 177
Пробковыя издѣлія ..	—	149	"	Телячьи желудки ..	152 118
Пробковыя стружки ..	74542	64237	"	Тряпье	17625 20710
Пробковыя изоляцион-				Угары хрища	865685 1490401
ныя плиты	7860 ^{1/2}	4442	"	Уголь, древесный ..	4 6
Проволока	37	—	"	" каменный	4 —
Птичьи шкурки	—	9	"	Фарфоровыя издѣлія ..	— 7
" перья	—	1647	"	Фаянсовыя издѣлія ..	9 ^{1/2} 4
" крылья	17	2	"	Фонари	— 3
Принасы жизненные ..	236	166	"	Фрукты, разные	348 87
Разные товары	173 ^{1/2}	2362	"	Хвосты конскіе	— пуд. 407
Растенія живыя и цвѣ-				Химическіе продукты.	744 3700
точныя луковичы ..	33	164	"	Хлопокъ	7 4757
Резиновые товары	167	1413	"	Хлопчато-бумажныя из-	
Ремесленныя орудія ..	221	329	"	дѣлія	— 51
Рючки ржаные	212	1 83	"	Хлопчато - бумажная	
Рога	3	87	"	пряжа	— 13
Рогъ и роговые обросы	6881	11872	"	Хлѣбъ, печенный	2 12
Роговая мука	4500	6778	"	Хлѣбъ:	
Рогожки	28735	41999	"	Пшеница	2900780 7780146
Рухлядъ	—	65	"	Рожь	661330 128762
Рыбы и раки	673	2042	"	Кукуруза	3053 —
Рыболовные снаряды ..	16	—	"	Ячмень	1271498 781608
Сало	699	6	"	Овесь	1341621 1237719
Сахаръ	—	74	"	Горохъ	767 20080
Свинцовая зола	30	1645	"	Бобы	— 750
Свѣчи	3	73	"	Чечевича	— 1500
Сепараторы	254	951	"	Вика	18012 9233

	1903	1904	1903	1904
Хлѣбъ:				
Гречиха	27523 пуд.	44018	Чучела	119 пуд. 42
Пшеничная мука...	10 "	1687	Чугунныя издѣлія....	434 1/2 " 8
Ржаная мука	— "	1500	Шамотная масса	— " 19476
Хлѣбные отбросы	274 "	—	Шампанское	98 " —
Хмель	3592 "	1854	Шерсть	23118 1/2 " 33277
Целлюлоза	77419 "	105297	Шерстяная пряжа....	— " 3
Цикорій	269 "	293	Шерстяныя издѣлія ..	3 " —
Цинкъ	— "	30	Шерстяные отбросы ...	65 " —
Цинкъ листовой	— "	182	Шпанскія мушки	188 " 327
Цинковые издѣлія....	— "	23	Шпатель	2 " 10867
Цинковый пепель	372 "	—	Экипажи и части ихъ	432 " 970
Часы	— "	10	Ягоды	5354 " 6103
Чай	2 "	10	Яйца	4555668 " 4549107
			Ящики порожніе.....	12 1/2 " 785

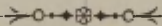


Рижскій импортъ моремъ важнѣйшихъ товаровъ*).

Съ 1-го января по 31-ое декабря.

	1903	1904		1903	1904
Бочечныя части.. . . .	78235	пуд. 85217 ^{1/2}	Машины, промышленныя	192049 ^{1/2}	пуд. 247404
Вино	33889 ^{1/2}	„ 26662	Машинныя части.....	746499 ^{1/2}	„ 461818
Воскъ	17394 ^{1/2}	„ 9746 ^{1/2}	Мѣлъ, необработанный		
Глауберова соль.....	10112 ^{1/2}	„ 17990 ^{1/2}	и перемолотый.....	4316890 ^{1/2}	„ 3865091 ^{1/2}
Глина.....	1459247	„ 1660903	Поташъ.....	4846 ^{1/2}	„ 9096 ^{1/2}
Гумми.....	145194	„ 114107 ^{1/2}	Пробковое дерево, не въ		
Джута-сырецъ.....	443748	„ 378255	дѣлъ.....	375190	„ 300874
Желѣзо не въ дѣлъ... .	102115	„ 155909	Рисъ.....	107489 ^{1/2}	„ 96414 ^{1/2}
Желѣзнодорожн. рельсы	912	„ 4164	Руды металлическія....	661824	„ 814638 ^{1/2}
Желѣзнодорожн. принад-			Свинецъ.....	293878	„ 235838
лежности.....	2331 ^{1/2}	„ 808 ^{1/2}	Селитра.....	92322	„ 67251 ^{1/2}
Каменный уголь.....	26994149	„ 28117388	Сельди.....	796049 ^{1/2}	„ 789358
Коксъ.....	1142846 ^{1/2}	„ 1287352	Смола.....	222637	„ 304865
Кварцъ.....	209174 ^{1/2}	„ 178240	Сола.....	28501	„ 12666 ^{1/2}
Кирпичъ.....	466596 ^{1/2}	„ 481810	Соль.....	11798 ^{1/2}	„ 17113 ^{1/2}
Копра.....	371033 ^{1/2}	„ 324061 ^{1/2}	Сталь не въ дѣлъ.....	219083 ^{1/2}	„ 274755 ^{1/2}
Кофе.....	41026	„ 37876	Сѣра.....	129428 ^{1/2}	„ 178385
Красильное дерево въ			Удобрительн. вещества..	2543662	„ 2475457
полѣньяхъ и тертое	977829 ^{1/2}	„ 1049462 ^{1/2}	Хмель.....	2683	„ 5182
Квебрахо.....	58793	„ 720526 ^{1/2}	Хлопокъ-сырецъ.....	136658 ^{1/2}	„ 1637432 ^{1/2}
Дубильныя вещества... .	104085 ^{1/2}	„ 142277 ^{1/2}	Чай.....	375530 ^{1/2}	„ 271176
Масло растительное....	17356	„ 21700 ^{1/2}	Чугунъ не въ дѣлъ... .	53899	„ 28626 ^{1/2}
Машины, сельско-хозяй-			Шампанское.....	10078 ^{1/2}	„ 4799 ^{1/2}
ственные.....	1745	„ 314250 ^{1/2}	Шпатель.....	371579 ^{1/2}	„ 397959

*) Въ нашемъ распоряженіи въ настоящее время еще не имѣется данныхъ о **всѣхъ** ввезенныхъ черезъ нашъ портъ товарахъ.



XXXIV

Общества Центральной
за 1904

Счетъ прибылей и убытковъ.

Дебетъ.

Кредитъ.

Убытки.	Руб	К.	Прибыли.	Руб	К.
По счету жалованья:			По счету наемной платы:		
Выдано жалованья ...	1,750		Поступ. наемной платы		
расходовъ:			въ 1904 г.	20,991	95
за смазку подъемныхъ					
приспособлений, очист-					
ку улицъ, объявленія					
въ газетахъ и разныя					
мелкіе расходы.....	806	89			
процентовъ:					
уплочено процентовъ..	857	29			
страхованія отъ огня:					
уплочено за 1904 г. ...	428	57			
городскихъ податей:					
уплочено податей за					
1904 г.	1,888	12			
налога съ недви-					
мыхъ имуществъ:					
за 1904 г.	432	71			
дивиденда:					
чистая прибыль за					
1904 г.	14,828	27			
Итого...	20,991	95	Итого...	20,991	95

Рига, 31 Декабря 1904 г.

Н. Фенгеръ.
Кассиръ

Павель Шварцъ.
Ф. Тидеманъ.

П р а в
В. Гартманъ.

ОТЧЕТЪ

складки товаровъ въ г. Ригѣ
годъ.

Б а л а н с ъ.

Дебетъ.

Кредитъ.

Активъ:	Руб.	К.	Пассивъ:	Руб.	К.
Счетъ амбаровъ:			Счетъ акціонернаго капитала:		
Стоимость 7			внесено капитала.....	264,000	—
амбаровъ, по-			запаснаго капитала:		
строенныхъ			на лицо.....	30,000	—
въ городек.			наемной платы за амбары:		
амбарномъ			получено впередъ наемной		
участкѣ со			платы.....	2,859	25
включеніемъ			ремонта:		
стоимости			остатокъ по		
грунта..... Р. 198,039 25			счета ремонта		
Стоимость 5			отъ 1903 г. Р. 5,411 71		
амбаровъ въ			перечислено		
Мюльграбенѣ Р. 97,279 17			изъ запаснаго		
	295,318	42	капитала про-		
Вклады бил. Втор. Рижск. Общ.			цент. за 1904 г. " 1,500 —		
Взаимнаго Кредита:			Р. 6,911 71		
Денежныхъ вкладовъ на			вычитая изъ		
лицо.....	10,000	—	нихъ расходы		
Счетъ процентовъ:			по производ-		
Наросшихъ по означенн.			ству въ 1903 г.		
выше вкладнымъ билетамъ			ремонтныхъ		
процентовъ по 31 Декабря			работъ..... Р. 62 02		
1904 г.	118	75	за вычетомъ		
страхованія отъ огня:			расходовъ по		
уплоченныхъ			ремонту въ		
впередъ стра-			1904 г. " 838 38		
ховыхъ премій Р. 60 67			засимъ запасный капиталъ		
за амбаръ въ			по ремонту составляетъ...	6,073	33
Мюльграбенѣ. Р. 506 92			дивиденда:		
кассы:			остатокъ съ		
наличными деньгами.....	46	72	нераспредѣ-		
Текущій счетъ:			ленной въ		
въ Биржевомъ Банкѣ....	13,747	17	1903 г. при-		
			были..... Р. 1912 80		
			еще не вы-		
			плаченнаго		
			дивиденда за		
			1901 г. " 125 —		
			чистая прибыль		
			за 1904 г. ... - 14,828 27		
Итого...	319,798	65	Итого...	319,798	65

л е н і е:

Ч. Дрисгаусъ.

К. Г. фонъ Зенгбушъ.
Бухгалтеръ В. Тисъ.

Списокъ Рижскихъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ

за 1905 г.

Номерный флагъ синяго цвѣта, буквы и номера бѣлаго цвѣта, въ лѣвомъ углу русскій національный флагъ.

Объясненія: д. дубовый лѣсъ, с. сосновый лѣсъ, в. винтовой пароходъ, ж. изъ желѣза, с. изъ стали, с. н. старый промѣръ, н. п. новый промѣръ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовозяевъ	Мѣсто жительства судовозяевъ
		А.					
1	гаф. шкуна	Адамъ д. и с.		Сѣтинъ	155 н. п.	Г. Сѣтина и Г. Ясона наслѣдн.	Адямюнде и Рига
2	„	Адольфъ д. п с.		Э. Берзинъ	154 „	Г. Екисъ	Адямюнде
3	Зм.гаф. шкуна	Альдебаранъ д. и с.	HBDL	вакантн.	211 с. п.	Вм. Морицъ и др.	Постенденъ
4	„	Александръ д. п с.	HKQS	тоже	339 „	М. Лѣлкальнъ	Кюрбисъ чр. Лемзаль
5	„	Александръ д. и с.		Д. Грушвальдъ	272 н. п.	В. Бертлишъ и Шталь	Роиенъ
6	гаф. шкуна	Алиде д. и с.		вакантн.	148 с. п.	К. Аболинь и П. Егеръ	Упесгриве
7	Зм.гаф. шкуна	Альма д. и с.	HVKT	М. Кальберзинъ	312 „	М. Кальберзинъ и Г. Шноръ	Перингель и Кирбисъ
8	гаф. шкуна	Альма д. и с.		Г. Пейчъ	147 „	Э. Дункель	Угунцѣмъ
9	Зм.гаф. шкуна	Амалия д. и с.	HMKL	Ф. Зилеманъ	327 н. п.	Г. Шноръ и Э. Кукенъ	Кирбисъ и Петерс- капелле
10	гаф. шкуна	Андреасъ д. и с.	HVKS	Ноге	148 „	К. Зебергъ	Рига

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
11	3 м. гаф. шкуна	Андромеда д. и с. . . . .	. . . . .	Ф. Вейдеманъ	200 с. п.	А. Фриденвалдъ и Ф. Вейдеманъ	Роіенъ
12	3 м. шкуна	Анна д. и с.	MBNG	вакантн.	280 „	М. Вейде и Г. Яисонъ	Гайнашъ и Рига
13	3 м. гаф. шкуна	Анна д. и с. . . . .	. . . . .	Плумъ	255 „	Г. Фишеръ и др.	Ангериъ
14	гаф. шкуна	Анна д. и с. . . . .	. . . . .	вакантн.	148 „	фонъ Адеркассъ	Кирбисъ
15	3 м. шкуна	Анна Альвине д. и с.	HBKR	Г. Ф. Грассъ	321 п. п.	Грассъ и Лѣлкальнъ	тоже
16	гаф. шкуна	Анна Грѣта д. и с. . . . .	. . . . .	Грюнбергъ	131 с. п.	Г. Грюнбергъ	Упесгриве
17	„	Анна Маріе д. и с. . . . .	. . . . .	Звейгъкъсъ	176 п. п.	Братья Брунслѣйтъ	Валдзенъ
18	3 м. шкуна	Анна Матильде д. и с.	HRCN	К. Кезе	378 с. п.	Г. Яисонъ и др.	Рига
19	3 м. гаф. шкуна	Анна Ольга д. и с.	MCDW	К. Яупкальнъ	218 п. п.	Г. Грассъ и др.	Кирбисъ
20	„	Анна Оттиліе д. и с.	HKQN	А. Фишеръ	232 с. п.	Г. Фишеръ и др.	Ангериъ
21	„	Ансъ д. и с.	HDCG	Л. Фриденбергъ	317 „	Братья Пулинъ	Угунцѣмъ
22	гаф. шкуна	Ансъ д. и с. . . . .	. . . . .	А. Писбергъ	78 п. п.	А. Писбергъ	Шоценъ
23	3 м. гаф. шкуна	Антаресъ д. и с. . . . .	. . . . .	Штраумеръ	340 с. п.	Братья Гриванъ	Дондагенъ-Гипкенъ
24	гаф. шкуна	Антаресъ д. и с. . . . .	. . . . .	Ш. Скадинъ	155 „	Скадинъ и Антманъ	Дондагенъ-Кошрагенъ и Питрагенъ
25	„	Антонъ д. и с.	HKQD	Д. Розенфельдъ	201 „	Вм. Морицъ и др.	Постенденъ
26	„	Аргтурусъ д. и с.	HDBW	Г. Дрейманъ	152 п. п.	Братья Гриванъ	Дондагенъ-Гипкенъ
27	„	Ауда д. и с. . . . .	. . . . .	вакантн.	118 „	К. Аболнъ	Упесгриве
28	3 м. шкуна	Аурора с.	HKNG	К. Велинъ	280 „	Судох. Общ. „Аустро“	Рига
29	„	Аустро д. и с.	HKRL	М. Петерсонъ	322 „	тоже	„

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
30	3 м. шкуна	Ауструмъ д. и с. .	НВКD	П. Петерсонъ .	392 с. п.	П. Бауэръ и др. . .	Рига
31	„	Анна Маріе д. и с.	. . .	И. Станкевицъ	181 н. п.	І. Пуришь и др. . .	Апрохцѣмъ
Б.							
32	3 м. шкуна	Бальцеръ д. и с. .	НВJW	М. Штальбергъ	367 с. п.	І. Бальцеръ . . .	Адiамюнде
33	„	Беноръ д. и с. . .	. . .	Якобсонъ . . .	374 „	Г. Кальнишь и Зеглинъ	Дреймансдорфъ
34	3 м. гаф. шкуна	Берта Альвина д. и с.	НКСR	вакантн.	270 „	Г. Калнишь	тоже
35	„	Бесмеръ д. и с. . .	. . .	Каль	225 н. п.	Братья Муцнѣкъ . .	Вандзенъ
36	3 м. шкуна	Бетанія д. и с. . .	НВJV	М. Дрезинъ . . .	338 „	І. Экисъ	Адiамюнде
37	„	Бетлегемъ д. и с. .	НКQM	М. Г. Мартинсонъ	338 с. п.	І. Мартинсонъ . . .	Гутмансбахъ
38	„	Бетти д. и с. . . .	. . . .	Э. Викмапъ . . .	414 „	І. Бальцеръ и братья Греве	Адiамюнде и Петерс- капелле
39	3 м. гаф. шкуна	Брѣдисъ д. и с. . .	НВJТ	П. Крастинъ . . .	356 „	А. Пэшъ и др. . . .	Мюльграбенъ
40	гаф. шкуна	Брутто д. и с. . . .	. . . .	Ф. Штраумеръ . .	113 н. п.	І. Вандебергъ . . .	Шоценъ
41	3 м. гаф. шкуна	Бринумъ д. и с. . .	. . . .	І. Сникверъ . . .	183 „	Братья Сникверъ . .	Калетегъ
В.							
42	3 м. гаф. шкуна	Валгалцѣмъ д. и с.	НКСТ	Брунслѣпъ	260 н. п.	М. Брунслѣпъ и др.	Вандзенъ
43	3 м. шкуна	Вега д. и с. . . . .	. . . .	П. Анзакъ	283 „	І. Марксонъ и Грантъ	Орренгофъ
44	„	Венусъ д. и с. . . .	. . . .	Р. Калнишь	152 „	Р. Калнишь	Залисъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судохозяевъ	Мѣсто жительства судохозяевъ
45	3 м. гаф. шкуна	Видвудъ д. и с. . . . .	. . . . .	П. Мелбардъ	249 н. п.	П. Андерсонъ и др.	Рутергъ
46	"	Вильгельмъ д. и с. . . . .	. . . . .	вакантн.	216 "	Э. Морицъ и др.	Дондангенъ
47	"	Вильгельмъ д. и с.	LJFS	Утопэртъ	232 с. п.	М. Грантъ	Орренгофъ
48	гаф. шкуна	Витруиъ с. . . . .	. . . . .	Дѣлкалиъ	115 "	А. Норитъ	Кирбиъ
49	3 м. гаф. шкуна	Владиміръ д. и с.	HNGF	Б. Озолинь	251 "	Б. Озолинь	Мюльграбенъ
50	гаф. шкуна	Вольдемаръ д. и с. . . . .	. . . . .	А. Фрейманъ	128 "	А. Фрейманъ	Дондангенъ
51	3 м. гаф. шкуна	Вальтеръ д. и с. . . . .	. . . . .	М. Конгсъ	160 н. п.	О. и Р. Грантъ	Орренгофъ
52	гаф. шкуна	Вельда д. и с. . . . .	. . . . .	К. Романовъ	99 "	Г. Закъ и др.	Марграфенъ
Г.							
53	гаф. шкуна	Генрихъ Магдалена д. и с. . . . .	. . . . .	Э. Цельмишь	135 с. п.	Г. Микельсонъ	Улесгриве
54	3 м. шкуна	Георгій д. и с.	MLKV	Г. Краузе	269 "	Г. и М. Вейде	Гайнашъ
55	3 м. гаф. шкуна	Гулбисъ д. и с.	HVJQ	П. Бауманъ	338 "	К. и Г. Веллинь и др.	Першигелъ
56	гаф. шкуна	Густавъ д. и с. . . . .	. . . . .	Г. Калнинь	162 "	Г. Калнинь	Орренгофъ
57	"	Гайнашъ д. и с. . . . .	. . . . .	Г. Тесперь	136 н. п.	Г. Петтакъ	Гайнашъ
58	3 м. гаф. шкуна	Голгата д. и с. . . . .	. . . . .	Д. Мартинсонъ	244 "	Г. Лоренцъ	Гутманебахъ
Д.							
59	барка	Дельта ж.	. . . . .	Д. Оттманъ	537 с. п.	Д. Оттманъ	Рига
60	гаф. шкуна	Дельфинъ д. и с. . . . .	. . . . .	Ошмуцивъкъ	193 "	Ошмуцивъкъ и Г. Каркнинь	Угунцѣмъ
61	3 м. шкуна	Дерь Курландеръ д. и с.	HPDN	Г. Гравель	363 ц. п.	Судох. Общ. „Аустра“	Рига

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
62	гаф. шкуна	Джонъ Ашиъ д. и с.	MLKN	ваканти . . .	158 с. п.	И. Микельсона насл.	Гаіінашъ
63	"	Джонъ Эмиль д. и с.	HKJR	Якобсонъ . . .	161 ,,	Л. Якобсонъ . . .	Марграфенъ
64	Зм. гаф. шкуна	Дзимтене д. и с. .	. . .	Легздинъ . . .	107 ,,	Братья Легздинъ и И. Индриксонъ . . .	Адіамюнде
65	гаф. шкуна	Доротей д. и с. . .	MBJG	А. Мюллеръ . . .	123 ,,	К. Зебергъ . . .	Рига
66	Зм. гаф. шкуна	Драугсъ д. и с. . .	. . .	К. Дункель . . .	294 н. п.	Братья Дункель и др.	Угуицѣмъ
67	"	Дзеннисъ д. и с. . .	. . .	Р. Каринъ . . .	248 ,,	Г. Гроссъ . . .	Кирбисъ
З.							
68	Зм. гаф. шкуна	Затуриъ д. и с. . .	HBLJ	А. Конгсъ . . .	198 н. п.	И. Марксонъ . . .	Орренгофъ
69	гаф. шкуна	Земіѣкъ д. и с. . .	. . .	П. Бергъ . . .	143 ,,	М. Бергъ . . .	Ангериъ
70	Зм. гаф. шкуна	Зетти д. и с. . .	JRCB	Э. Кадакасъ . . .	216 ,,	Э. Кадакасъ . . .	Усть-Двинскъ
71	гаф. шкуна	Зибенсъ д. и с. . .	HBJP	Вентенбергъ . . .	196 с. п.	Братья Пулинъ . . .	Угуицѣмъ
72	Зм. гаф. шкуна	Зинамсъ д. и с. . .	HDBV	П. Ансонъ . . .	248 н. п.	К. Пулинъ и др. . .	тоже
73	"	Зѣдописъ д. и с. . .	HDC	Пикшенъ . . .	217 ,,	Ф. Мартинсонъ и К. Заидфельдъ . . .	Вишава и Дондангенъ. Гинкенъ
74	"	Зѣмельъ д. и с. . .	. . .	К. Гертнеръ . . .	196 ,,	К. Мейеръ и др. . .	Роинъ
Г, И.							
75	гаф. шкуна	Іоганнесъ д. и с. . .	HKJT	Г. Норитъ . . .	196 н. п.	И. и Ф. Мартинсонъ . . .	Суссикасъ и Вишава
76	Зм. гаф. шкуна	Іонатаиъ д. и с. . .	HBJL	Слессеръ . . .	296 с. п.	И. Лисона насл. и др.	Рига

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена пикперовъ	Регистр. тона	Имена судохозяевъ	Мѣсто жительства судохозяевъ
77	гаф. шкуна	Илу д. и с. . . . .	. . . . .	І. Трейманъ .	106 н. п.	І. Лива и др.	Орренгофъ
78	3 м. шкуна	Императоръ д. и с.	HDVC	С. Берзинъ . .	349 „	І. Мартинсонъ . .	Гутмансбахъ
79	3м.гаф.шкуна	Индрикъ д. и с. . .	. . . . .	Ф. Дамкалнъ .	219 с. п.	І. Дамкалнъ	Калетенъ
80	„	Ингерсоллъ д. и с.	. . . . .	Д.С.Мартинсонъ	197 н. п.	Д. С. Мартинсонъ .	Гутмансбахъ
К.							
81	3 м. шкуна	Капелла д. п с. . . .	HBJG	Ф. Матусалъ .	349 п. п.	М. Бракшъ и др. . .	Петерскапелле, Грюнгофъ
82	„	Капелла д. и с. . . .	. . . . .	А. Конгсъ . . .	280 „	Марксонъ	Орренгофъ
83	3м.гаф.шкуна	Каралъ д. и с. . . .	HDCJ	М. Зандбергъ .	260 с. п.	М. Баршъ и А. Гостъ	МерзерефъиУгунцъмъ
84	гаф. шкуна	Катарина д. и с. . .	HVWL	П. Егеръ	134 „	П. Егеръ	Упесгриве
85	„	Катарина д. и с. . .	MLRF	Э. Лълмешъ . .	218 „	Г. Грассъ	Кирбисъ
86	3м.гаф.шкуна	Катарина д. и с. . .	MBTD	А. Чаксте	223 н. п.	Г. Шноръ	тоже
87	3 м. шкуна	Каупо д. и с. . . . .	. . . . .	С. Рейсонъ . . .	287 „	Звейгзне, Ницманъ и Ко.	Рига и Рутернъ
88	3м.гаф.шкуна	Каусъ д. и с. . . . .	. . . . .	І. Крастинъ . .	249 „	ЛонфельдтъиФишеръ	Кестерцъмъ
89	3 м. шкуна	Конкордія д. и с. . .	. . . . .	К. Јогансонъ . .	279 с. п.	Јогансонъ и І. Јансонъ	Мюльграбенъ и Рига
90	„	Константинъ д. и с.	HMSW	Регесонъ	369 „	А. Клейнъ	Черновъ
91	гаф. шкуна	Корентусъ д. и с. . .	. . . . .	Л. Бушъ	88 п. п.	Л. Бушъ и др. . . .	Аренсбургъ
92	„	Кристапъ д. и с. . . .	. . . . .	ваканти.	158 с. п.	Е. Мальбергъ и Трей	Рига
93	„	Курземиѣксъ д. и с.	HBJF	Шланцъ	244 п. п.	Г. и І. Муциѣкъ . .	Вандзенъ
94	3м.гаф.шкуна	Кальпи д. и с. . . . .	. . . . .	М. Пулинъ . . .	246 „	М. Пулинъ и др. . .	Угунцъмъ
95	„	Карлъ д. и с. . . . .	. . . . .	П. Бауманъ . . .	163 „	Л. Мартинсонъ и К. Ангельсонъ	Вандзенъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судохозяевъ	Мѣсто жительства судохозяевъ
Л.							
96	3 м. шкуна	Латвія д. и с. . . .	НВВQ	Нуринъ	428 с. п.	І. Дамкалинъ	Калетенъ
97	3 м. гаф. шкуна	Лембитъ д. и с. . . .	НВLR	В. Краукле	284 „	М. Клейнъ	Орренгофъ
98	3 м. шкуна	Леннокъ д. и с. . . .	ННGB	Мейеръ	338 н. п.	тоже	тоже
99	„	Лену д. и с. . . .	„	А. Грантъ	329 „	О. Грантъ и др. . . .	Дреймансдорфъ
100	3 м. гаф. шкуна	Ливадія д. и с. . . .	НКRP	Оттомеръ	277 с. п.	Морицъ и Оттомеръ	Дондангенъ
101	гаф. шкуна	Лиго д. и с. . . .	„	вакантн. . . .	95 п. п.	Ф. Эмсъ и др. . . .	Кирбисъ
102	3 м. гаф. шкуна	Лизетте д. и с. . . .	„	Янкевицъ	175 „	І. Крейцбергъ	Калетенъ
103	„	Лилли д. и с. . . .	ННQM	Томсонъ	293 „	І. Мартинсонъ и др.	Сусикасъ
104	гаф. шкуна	Лина д. и с. . . .	ННQC	А. Бергманъ	101 с. п.	К. Зебергъ	Рига
105	„	Лина д. и с. . . .	„	Миккенбергъ	145 „	М. Мивенбергъ и др.	Катептокъ
106	3 м. шкуна	Линда д. и с. . . .	НРFL	Лоренцъ	296 н. и.	М. Клейнъ	Орренгофъ
107	гаф. шкуна	Лукасъ д. и с. . . .	НВGM	Г. Тэннисонъ	202 с. п.	Г. Тэннисонъ	Перновъ
108	3 м. гаф. шкуна	Лѣвигъ д. и с. . . .	„	М. Лѣвигъ	255 п. п.	М. Лѣвигъ	Упесгриве
М.							
109	гаф. шкуна	Магдалена с. . . .	НКPS	П. Вейнбергъ	165 с. п.	П. Вейнбергъ	Плененгофъ
110	„	Мадейра д. и с. . . .	„	М. Круминъ	158 н. п.	К. Фриденвальдъ и др.	Роіенъ
111	„	Марія д. и с. . . .	НКQW	вакантн. . . .	162 с. и.	І. Прѣдолинъ	Феликсбергъ
112	3 м. шкуна	Маріе Анна д. и с.	МВGF	Э. Эртинъ	255 „	Э. Эртинъ	Рига

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судозозяевъ	Мѣсто жительства судозозяевъ
113	гаф. шкуна	Маріе д. и с. . . .	. . . .	І. Кирштейнъ .	108 с. п.	Кирштейнъ и Яунземъ	Петерскапелле и Дуббельнъ
114	3 м. гаф. шкуна	Маркусъ д. и с. . .	HKDS	Э. Рейнбергъ .	272 „	І. Дамкалнъ и др. .	Калетенъ
115	гаф. шкуна	Марсъ д. и с. . . .	HRDC	ваканти. . . .	165 „	І. Фаульбаума насл.	Рига
116	„	Марсъ д. и с. . . .	HMSB	І. Граудъ . . .	175 „	І. Граудъ	Плененгофъ
117	3 м. гаф. шкуна	Марта д. и с. . . .	. . . .	М. Грюнбергъ .	278 п. п.	Г. Садовскій и др. .	Ангериъ
118	„	Марта Марія д. и с.	HNGF	Мартинсонъ .	259 „	Мартинсонъ и Муйжулъ	Гутмансбахъ и Петерскапелле
119	„	Мартинъ Густъ д. и с.	HKVF	К. Вакъ	221 „	М. Брунслѣпъ. . . .	Вандзенъ
120	гаф. шкуна	Март. Михаэль д. и с.	HKSP	Мартинсонъ .	238 с. п.	Ф. Вейде	Гайнашъ
121	3 м. гаф. шкуна	Март. Эдуардъ д. и с.	. . . .	ваканти. . . .	277 „	Судходное Общество „Аустра“	Рига
122	3 м. шкуна	Мартинсонъ д. и с.	HQBL	І. Лѣлкальнъ .	411 „	Лѣлкальнъ	Кирбисъ
123	3 м. гаф. шкуна	Матеусъ д. и с. . .	HRDP	Плауцъ	262 „	І. и Г. Муциѣкъ. .	Вандзенъ
124	3 м. шкуна	Матсъ д. и с. . . .	HCBW	А. Уттопѣртъ .	293 п. п.	О. и Р. Грантъ и Уттопѣртъ	Орренгофъ
125	гаф. шкуна	Меліоръ д. и с. . . .	. . . .	ваканти. . . .	47 „	І. Р. Вейде	Гайнашъ
126	3 м. шкуна	Меркаторъ д. и с. .	HBGL	тоже	370 с. п.	М. и І. Вейде. . . .	тоже
127	гаф. шкуна	Мерсрагцѣмсъ д. и с.	HBLV	тоже	184 „	Л. Якобсонъ и др. .	Марграфенъ
128	гаф. шкуна	Микельсонъ д. и с.	. . . .	І. Лейя	136 п. п.	М. Микелсонъ. . . .	Угунцѣмъ
129	3 м. гаф. шкуна	Мигусъ д. и с. . . .	HDBN	Мартинькалнъ .	254 „	А. Мартинькалнъ и Ангелсонъ	Вандзенъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
130	3 м. гаф. шкуна	Мильда д. и с.		М. Калнишъ	213 н. п.	К. Лопфельдъ и др.	Ангернъ
131	гаф. шкуна	Миноръ д. и с.		Ф. Кугенъкъ	163 „	Ф. Кугенъкъ и др.	Калегенъ
132	„	Михаэль д. и с.	MLKW	Ф. Кэосаръ	100 „	Г. Мивелсона насл.	Гайнашъ
133	„	Молодецъ д. и с.		Розентъ	96 „	Г. и М. Вейде	тоже
134	„	Мониторъ д. и с.		П. Рикартъ	108 „	Г. Р. Вейде	тоже
135	шкуна	Мэри д. и с.		О. Мейеръ	143 „	М. Мейеръ и др.	тоже
И.							
136	3 м. гаф. шкуна	Нара д. и с.	HDBF	Крейцбергъ	261 н. п.	Ф. Лерхъ и К. Пулинь	Угунцѣмъ
137	„	Неутунъ д. и с.	HKSC	Уттопэртъ	239 с. п.	Р. и О. Грантъ	Оррегофъ
138	3 м. шкуна	Нимродъ д. и с.	HRDL	М. Аболинь	391 „	П. Андерсонъ	Рутернъ
139	3 м. гаф. шкуна	Ноасъ д. и с.	HVDM	М. Шталь	258 н. п.	Г. Шталь и В. Бертлинь	Вандзенъ и Роигенъ
140	„	Ноасъ д. и с.	HPFC	Спѣдзе	334 с. п.	Г. Екисъ и др.	Адіамонде
141	гаф. шкуна	Нора		вакантн.	52 н. п.	П. Видемана вдова	Залисмюнде
О.							
142	3 м. гаф. шкуна	Ольга д. и с.	JQWG	Г. Пулинь	266 с. п.	Братья Пулинь	Угунцѣмъ
143	гаф. шкуна	Ольга Эмилие д. и с.	HKNJ	Д. Романовъ	123 „	Д. Романовъ	Либава
144	„	Орестъ д. и с.	HKJW	А. Мазаше	139 „	А. Эрмансонъ	Ангернъ
145	3 м. шкуна	Оріентъ д. и с.	HBDN	Ц. Мельбардъ	456 н. п.	Судоходное Общество „Аустра“	Рига

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судохозяевъ	Мѣсто жительства судохозяевъ
146	3 м. шкуна	Отто д. и с. . . .	HREP	Г. Лауръ . . .	299 н.п.	Г. Мартинсонъ . . .	Гутмансбахъ
147	„	Отомаръ д. и с. . .	MLNT	А. Якобсонъ . . .	325 с.п.	О. Грантъ	Орренгофъ
148	„	Отомаръ д. и с. . .	. . . .	М. Мейеръ . . .	275 н.п.	А. Клейнъ и др. . .	Черновъ
149	„	Омеръ	HDEM	Г. Кангаръ . . .	278 „	О. Грантъ и др. . .	тоже
150	гаф. шкуна	Ольга . . . . .	. . . .	Д. Страутинь . . .	98 „	Д. Страутинь . . .	Калетенъ
II.							
151	гаф. шкуна	Паулъ д. и с. . . . .	. . . .	С. Пулинъ . . .	198 с.п.	Братя Пулинъ . . .	Угунцѣмъ
152	„	Паулъ д. и с. . . . .	. . . .	К. Галлинъ . . .	121 „	М. Баршъ и К. Галлинъ	Мерзерефъ
153	3 м. гаф. шкуна	Паулине д. и с. . . . .	. . . .	М. Кринкель . . .	257 „	Г. Дамкальнъ	Калетенъ
154	гаф. шкуна	Паулине д. и с. . . . .	. . . .	А. Риксъ . . .	115 н.п.	Г. Теаръ и др. . . .	Килькондъ
155	шкуна	Паулусъ д. и с. . . .	HBDQ	Ф. Вейдеманъ . . .	199 с.п.	П. Бенкиса насл. . .	Адиамюнде
156	3 м. гаф. шкуна	Петеръ д. и с.	HKFK	Г. Эргардъ . . .	245 н.п.	Г. Микелсона насл. .	Гайнашъ
157	гаф. шкуна	Петеръ Лидія д. и с. . . . .	. . . .	Р. Путсель . . .	139 с.п.	Г. Грелль	Рига
158	„	Петрусъ д. и с. . . .	HVKW	Г. Трумпе . . .	149 „	ф. Штрикъ	тоже
159	3 м. гаф. шкуна	Питтанъ д. и с.	HCVT	Г. Сникеръ . . .	305 „	А. Вейде насл. . . .	Гайнашъ
160	гаф. шкуна	Поларусъ д. и с. . . . .	. . . .	Г. Линденбергъ . . .	150 „	Г. Капкальнъ	Калетенъ
161	3 м. гаф. шкуна	Поларъ д. и с. . . . .	. . . .	П. Гиртбанъ . . .	228 „	М. Бергъ и Г. Гиртбанъ	Марграфенъ, Вандзенъ
162	гаф. шкуна	Пукисъ д. и с. . . . .	. . . .	вакантн.	117 „	Ф. Лерхъ и др. . . .	Угунцѣмъ
163	3 м. гаф. шкуна	Пулинъ д. и с.	JRBQ	М. Якобсонъ . . .	306 „	Г. Пулинъ	Нурмгузенъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
Р.							
164	гаф. шкуна	Регина д. и с.		Бринкманъ	147 н. п.	Братья Чаупъ и Ко.	Суссикасъ
165	„	Регулусъ д. и с.		ваканти.	125 с. п.	І. Марксонъ	Орренгофъ
166	3 м. шкуна	Регулусъ д. и с.	HSBS	К. Бауэръ	348 н. п.	А. В. Вейде	Гайнапъ
167	3 м. гаф. шкуна	Рейнвальдъ д. и с.		К. Рейнвальдъ	223 „	Р. Рейнвальдъ	Роіентъ
168	„	Рейнгардъ д. и с.		Вернеръ	245 с. п.	Фр. Эргардтъ и др.	Красная Двина и Рига
169	„	Рига д. и с.	HBKV	ваканти.	299 „	І. Шпоре и др.	Рутерпъ
170	„	Ригель д. и с.		Э. Индриксонъ	159 н. п.	М. Барпъ и др.	Марграфенъ
171	3 м. шкуна	Ринушенъ д. и с.	MBSN	С. Ласисъ	298 с. п.	С. Ласисъ	Рига
172	гаф. шкуна	Розалие д. и с.	PMFB	ваканти.	216 „	М. Киштейнъ	Петерскапелле
173	„	Ронисъ д. и с.		А. Томель	136 н. п.	Г. Мюндеръ	Марграфенъ
174	3 м. гаф. шкуна	Роя д. и с.	NKRB	ваканти.	292 с. п.	Дункель и др.	Роіентъ
175	гаф. шкуна	Роѳнѣкъ д. и с.		Ошмуциѳкъ	123 н. п.	Вигрѳсъ и Рожвальпъ	тоже
176	„	Рудепсъ д. и с.		К. Зандерсонъ	100 с. п.	І. Пулинъ	Нурмгузенъ
177	„	Рукисъ д. и с.		К. Фишеръ	117 „	К. Фишеръ и др.	Ангерпъ
178	3 м. шкуна	Руте д. и с.		Кайя	348 н. п.	І. Екисъ и др.	Адіамюнде
179	„	Рудольфъ д. и с.		І. Дрезинъ	346 „	П. Легздинъ и Ко.	тоже
С.							
180	3 м. гаф. шкуна	Салме д. и с.	HRFG	Падимейстеръ	279 с. п.	І. Кристепбрунъ	Каспервикъ
181	„	Свейксъ д. и с.	HBLD	Томсенъ	265 „	Братья Пулинъ	Угунцѳмъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
182	Зм. гаф. шкуна	Свиксъ д. и с. . . .	HDCB	Э. Вейнбергъ . . .	192 н. п.	И. Пулинъ	Нурмгузенъ
183	„	Слика д. и с. . . .	HDCF	вакантн. . . .	228 „	Братья Гриванъ . .	Дондапгенъ
184	„	Старсъ д. и с. . . .	JRCP	П. Юргенбергъ	235 „	М. Моргенштернъ и др.	Угунцѣмъ
185	гаф. шкуна	Сельма д. и с. . . .	„ . . .	М. Кургеръ . . .	151 „	Э. Грантъ и др. . .	Гайнашъ
186	Зм. гаф. шкуна	Союсъ	„ . . .	Р. Лоссманъ . . .	91 „	Р. Витоль и др. . .	Залисмюнде
Т.							
187	гаф. шкуна	Танита д. и с. . . .	„ . . .	Круминъ	142 с. п.	И. Саккаръ	Роіенъ
188	Зм. гаф. шкуна	Тевія д. и с. . . .	HRCQ	Г. Мартинсонъ . .	305 „	Г. Дамкалнъ	Калетепъ
189	„	ТринаЦэциліе д. и с.	„ . . .	Ф. Р. Андрусъ . .	255 „	М. Фишеръ и др. .	Ангернъ
У.							
190	Зм. гаф. шкуна	Угунцѣмсъ д. и с. .	HNGB	К. Пауловскій . .	267 с. п.	Братья Пулинъ . .	Угунцѣмъ
191	гаф. шкунч	Узцитиба д. и с. . .	„ . . .	вакантн. . . .	137 „	Г. Шейнеръ и др. .	Мелзилленъ
192	„	Упесгриве д. и с. . .	„ . . .	Г. Зальминъ . . .	228 „	Г. Зальминъ	Рига
193	Зм. гаф. шкуна	Уранусъ д. и с. . .	HBLK	Пэддеръ	298 н. п.	Р. и М. Грантъ . .	Орренгофъ
Ф.							
194	гаф. шкуна	Фанія д. и с. . . .	„ . . .	П. Маккисъ . . .	134 н. п.	Ф. Фриденбергъ . .	Ангернъ
195	Зм. гаф. шкуна	Фата Моргана д. и с.	HCBV	Граудинъ	181 „	Г. и М. Брупслѣпъ .	Вандзенъ
196	З м. шкуна	Феодоръ д. и с. . . .	„ . . .	Михельманъ . . .	402 с. п.	Ф. Дубковскій и Ми- хельманъ	Гутмансбахъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судохозяевъ	Мѣсто жительства судохозяевъ
197	гаф. шкуна	Фомальгаутъ д. и с.	HPFB	М. Шульцманъ	174 н. п.	К. Шульцманъ и др.	Гипкенъ
198	„	Фортуна д. и с.		М. Вейке	79 „	Г. Кальшинъ	Орренгофъ
199	„	Фортуна д. и с.		ваканти	98 „	П. Лаунитцъ	Дондангенъ
200	3 м. гаф. шкуна	Фортуна д. и с.		А. Томель	175 с. п.	А. Томель	Рига
201	гаф. шкуна	Фрицъ д. и с.		Ф. Таммиссаръ	151 „	І. Дамкалнъ	Калетенъ
202	3 м. гаф. шкуна	Фрицъ Густавъ д. и с.	HBLM	Зилеманъ	312 „	І. Саусинъ	Кирбисъ
203	гаф. шкуна	Фуксъ д. и с.	HNGQ	Бахманъ	152 н. п.	І. и М. Микелсонъ	Гайнашъ
X.							
204	3 м. гаф. шкуна	Христіянъ Вольде- маръ д. и с.	HDEN.	М. Инце	215 н. и.	М. Витоль и др.	Петерскапелле
Ц.							
205	гаф. шкуна	Ценитъ д. и с.		І. Кирштейнъ	198 с. и.	І. Кирштейнъ	Роіенъ
206	3 м. гаф. шкуна	Цериба д. и с.	HRCF	Круминъ	315 „	Братя Пулинъ	Угуицѣмъ
207	„	Циркусъ д. и с.		М. Берзинъ	207 „	І. Дрейманъ и др.	Марграфенъ
208	3 м. шкуна	Цирусъ		М. Руссбергъ	258 „	Снотинъ и др.	Виндава
III.							
209	гаф. шкуна	Шталь д. и с.		Б. Шталь	188 с. п.	І. Шталь	Калетенъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судохозяевъ	Мѣсто жительства судохозяевъ
Э.							
210	гаф. шкуна	Эйтикъ д. и с. . . . .	. . . . .	вакантн.	92 н. п.	І. Гулбе	Гирбисъ
211	3 м. гаф. шкуна	Эйфрозине д. и с. . . . .	. . . . .	тоже	246 „	Фрейбергъ и Граудъ	Плененгофъ
212	3 м. шкуна	Экваторъ д. и с.	HVGJ	Сакне	411 с. и	Братъи Вейде	Гайпангъ
213	гаф. шкуна	Эльвира д. и с.	HBLT	П. Ауманъ	120 „	К. Ауманъ и Антманъ	Вайдень и Питрагенъ
214	3 м. шкуна	Эльза Аугусте д. и с. . . . .	. . . . .	С. Муйшулъ	195 н. п.	С. Муйшулъ и др.	Петерскапелле
215	гаф. шкуна	Эмилие д. и с.	HKNL	М. Теттеръ	152 „	І. Розенбергъ и др.	Царникау
216	3 м. гаф. шкуна	Эмма д. и с. . . . .	. . . . .	Янкевиць	266 с. п.	Братъи Мартинкалиъ	Вандзенъ
217	„	Эмилие д. и с. . . . .	. . . . .	Ф. Цируль	349 н. п.	І. Дамкалиъ	Калетенъ
218	„	Эрглисъ д. и с. . . . .	. . . . .	Фр. Вакъ	230 „	М. Бахманъ и Вакъ	Рига
219	гаф. шкуна	Эрика д. и с. . . . .	. . . . .	Г. Фрейбергъ	98 н. п.	І. Янсонъ и др.	тоже
220	„	Эристъ д. и с. . . . .	. . . . .	Э. Прѣдинъ	173 „	Э. Прѣдинъ и др.	Калетенъ
221	3 м. гаф. шкуна	Эристъ Альфредъ д. и с.	HRFC	Г. Мартинсонъ	317 с. п.	Эристъ Мориць и др.	Рига
222	„	Эристъ Давидъ д. и с.	HNQG	Э. Грече	288 „	Грече и др.	Петерскапелле
Ю							
223	3 м. гаф. шкуна	Юліе Маріе д. и с.	HVFG	Силъвичъ	248 н. п.	Г. и І. Муциъгъ	Вандзенъ
224	барка	Юно д.	HPFD	К. Блазе	374 с. п.	І. Блазе	Виндава
225	3 м. гаф. шкуна	Юпитеръ д. и с.	HNQS	А. Эйхенъ	305 н. п.	І. Марксонъ	Орренгофъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
Я.							
226	3 м. гаф. шкуна	Ядвига д. и с. . . . .	. . . . .	И. Краукле	299 с. п.	И. Озолинъ и И. Краукле	Залисмюнде
227	„	Язепъ д. и с.	HBFC	Фогель	284 н. п.	И. Шталь и др.	Калетенъ
228	„	Якобъ д. и с.	HRFS	К. Берзинъ	272 „	И. Озолинъ и братья Микельсонъ	Залисмюнде и Гайнашъ
229	3 м. шкуна	Якобъ и Катарина д. и с.	MBWR	И. Розенбергъ	305 „	И. Домбровскій	Рига
230	3 м. гаф. шкуна	Якобъ Марія д. и с.	HRDN	ваканти.	319 с. п.	И. Шталь и др.	Калетенъ
231	гаф. шкуна	Янисъ д. и с. . . . .	. . . . .	Мазапше	122 „	И. Мазапше	Ангерпъ
232	3 м. гаф. шкуна	Яновъ	MBCN	И. Эрманъ	167 н. п.	Братья Микельсонъ	Гайнашъ
233	„	Яутрисъ д. и с. . . . .	. . . . .	И. Грюнбергъ	178 „	И. Грюнбергъ	Упесгриве

Въ 1904 г. погибло и продано 9 судовъ вмѣстимостью 1955 регистр. тоннъ.

„ 1904 г. вновь поступило 19 „ „ 3631 „ „

Слѣдовательно къ Рижскому порту приписано 233 парусныя судна вмѣстимостью 52,706 регистр. тоннъ.

Изъ сего числа принадлежатъ:

29 парусн. суда вмѣстимостью 7,524 рег. тоннъ судовладельцамъ проживающимъ въ Ригѣ

3	„	„	722	„	„	„	„	какъ въ Ригѣ такъ и внѣ Риги.
201	„	„	44,442	„	„	„	„	въ Лифляндск. и Курляндск. губ.

Морскіе пароходы.

№	Корреспонденты.	Номеръ патента.	Названіе суда.	Различит. знакъ.	Имена шкиперовъ.	Номери лощ. силъ.	Регистр. тона.
1	Гельмсингъ и Гриммъ. . . . .	. . .	Ксенія в.	HRDY	А. Русовъ	350	2143,50 п.п.
2	”	. . .	Бэтти в.	HPVW	О. Тидеманъ	257	1644,70 ”
3	”	. . .	Зигридь в.	HBPP	І. Михельсонъ	218	1272,28 ”
4	”	. . .	Дагмаръ в.	HGPF	О. Блауменфельдтъ	215	1229,65 ”
5	”	. . .	Кэти в.	HKCM	Э. Магдебургеръ	215	1225,62 ”
6	”	. . .	Эрика в.	HKCL	Г. Силлингъ	215	1258,55 ”
7	”	. . .	Анна в.	HBFR	Хр. Грюнбергъ	189	1098 ”
8	”	. . .	Ольга в.	HBFN	К. П. Штэссеръ	187	888,97 ”
9	”	. . .	Вѣра в.	HBFM	Г. Скридули	134	693,60 ”
10	”	. . .	Вел. кн. Александръ Михайловичъ	HBJM	Д. Бенгсонъ	255	855 ”
11	”	. . .	Сергѣй в.	HKGF	В. Грелль	255	857 ”
12	”	. . .	Михайль в.	HKCN	І. Тодѣ	255	832 ”
13	”	. . .	Мэри в.	MKRC	П. Анкуръ	125	596 ”
14	Братья Зебергъ . . . . .	. . .	Генераль Циммерманъ в.	. . . . .	А. Беръ	160	756 ”
15	”	. . .	Графъ Тодлебенъ . . . в.	. . . . .	Г. Пукне	160	742 ”
16	”	. . .	Генераль Радецкій . . в.	. . . . .	П. Бауэръ	150	721 ”
17	”	. . .	Графъ Толстой в.	. . . . .	І. Вимбе	150	686 ”
18	Рижское Пароходное общество	7	Гурикане в.	HKLM	Р. Шмидтъ	110	562,08 ”
19	”	5	Императоръ Николай II в.	HBVG	Р. Вольтеръ	150	544,25 ”
20	”	8	Константинъ в.	HRCM	М. Силлинь	100	465,68 ”
21	”	2	Двина в.	MBHV	Г. Јогансонъ	80	327,17 ”
22	”	4	Рига в.	MBGT	Л. Шмидтъ	80	279,51 ”

ст.

ж.

Буксирные и рѣчные пароходы.

№	Корреспонденты.	Нумеръ патента.	Названіе суда.	Имена шкиперовъ.	Номин. лоп. сила.	Регистр. тона.
1	Администрація Рижск. городск. пароходнаго сообщенія . . .	. . .	A	Г. Клоккъ	16	12 с. п.
2		. . .	B	М. Озолинъ	16	12 „
3		. . .	C	Г. Музыкантъ	16	12 „
4		. . .	D	Г. Силлинъ	16	12 „
5		. . .	E	Г. Шеффель	16	12 „
6		. . .	E в.	Г. Спанъ	13	6 „
7		. . .	G в.	Г. Кливъ	13	6 „
8		. . .	H в.	Г. Ауцъ	13	6 „
9		. . .	I в.	Г. Чикетъ	17 ¹ / ₂	6 „
10		. . .	K в.	Г. Струннъ	35	—
11	. . .	L в.	Г. Краузе	35	—	
12	Рижскій Биржевой Комитетъ .	5	Геркулесъ в.	Г. Плавнѣкъ	100	56 „
13	„	21	Симсонъ	вакантн.	120	109 „
14	„	4	Кометъ в.	Смилга	12	8 „
15	„	58	Планетъ в.	Вигуль	25	14 „
16	„	62	Геримаркъ в.	Г. Кохъ	60	30 „
17	„	. . .	Цандеръ в.	Эрръ	60	30 „
18	„	. . .	Рудольфъ Керковіусъ в.	Г. Миллеръ	60	30 „
19	Андреасъ Линде	11	Москито в.	А. Линде	45	12 „
20	Пароходное Общ. А. Аугсбургъ	. . .	Прима I в.	Сабассъ	10	25 „

ж.

№	Корреспонденты.	Номеръ патента.	Название суда.	Имена шкиперовъ.	Номи. лош. сила.	Регистр. тона
21	Пароходное Общ. А. Аугсбургъ	.	Секунда II в.	Крастинъ	10	25 с. п.
22	"	.	Агнесъ III в.	вакантн.	7 ^{1/2}	4 н. п.
23	"	.	Кварта IV в.	Савицкій	3	6 с. п.
24	"	.	Квинта V в.	Невердовскій . .	3	6 "
25	"	.	Секста VI в.	вакантн.	10	25 "
26	"	.	Септима VII . . . в.	Зарринъ	10	25 "
27	"	52	Митава VIII . . . в.	Е. Кильпъ	25	40 "
28	"	25	Омнибусъ IX . . .	вакантн.	25	30 "
29	"	53	Паулъ X в.	тоже	25	18 "
30	"	22	Прэцизе XI в.	тоже	12	18 "
31	"	.	Вольдемаръ Шперлингъ XII в.	Чандеръ	30	35 н. п.
32	"	29	Экспрессъ XIII . . в.	Шейбе	15	28 с. п.
33	"	18	Рига-Больдераа XIV в.	Каюкъ	15	28 "
34	"	57	Штинтзе XV	вакантн.	10	10 "
35	"	.	Городск. Голова Керковіусъ XVI в.	І. Кампе	30	35 "
36	"	.	Адольфъ Агте XVII в.	А. Крастинъ . . .	62	40 "
37	"	.	Кондоръ XVIII . . в.	Бутте	75	—
38	"	9	Адлеръ XIX в.	вакантн.	21	82 "
39	"	.	Кеккау XX в.	тоже	25	15 "
40	„Гермесъ“	8	Аа в.	тоже	12	10 "
41	" . . . . .	.	Гермесъ в.	Клеверъ	4	8 "
42	П. П. Станкевиць	19	Активъ в.	вакантн.	12	6 "
43	А. Штраухъ и М. Крумингъ	106	Даленъ	К. Бергъ	30	50 "

ж.

№	Корреспонденты.	Номеръ патента.	Название суда.	Имена шкиперовъ.	Номин. лоп. сила.	Регистр. тона.
44	А. Штраухъ и М. Крумингъ	2354	Биненгофъ в.	Бауманъ	12	10 с. п.
45	„		Газенгольмъ в.	Жагаръ-Кисъ . .	14	9 п. п.
46	„	3171	Иванъ в.	Г. Берзинъ	12	30 „
47	„		Катлекартъ в.	Г. Нейландъ . . .	25	24 „
48	„	86	Александръ в.	Прейсъ	12	10 с. п.
49	„		Бобби в.	Н. Бергъ	11	8 „
50	„	214	Нептунъ в.	Г. Берзингъ	40	21 „
51	„		Фрицъ в.	вакантн.	8	—
52	К. Глазенапъ		Анна в.	?	16	9 „
53	Анд. Роне		Андреасъ в.	Ропе	15	9 „
54	А. Элрихъ и Ко.	45	Баку в.	Апсе	12	7 „
55	Ө. Нихлау		Бенкенсгольмъ . . . в.	Грикманъ	25	13 „
56	Новиковъ и Тиль	49	Блицъ в.	вакантн.	10	5 „
57	„	51	Меркурій в.	Петерсонъ	18	17 „
58	М. Сапотницкій и Л. А. Виленкинъ		Анна в.	вакантн.	8	9 „
59	„		Максъ в.	„	7	6 „
60	„		Кодимо в.	„	20	5 „
61	„		Курландія в.	„	25	22 „
62	„		Уна в.	„	25	16 „
63	М. Ф. Нестеровъ		Браво в.	?	8	—
64	„		Россия в.	?	25	22 „
65	„		Воли Владиміръ . . в.	?	8	—
66	Л. Г. Янсонъ		Бруно в.	?	1	—

ж.

№	Корреспонденты.	Номеръ патента.	Название суда.	Имена шкиперовъ.	Номин. лош. сила.	Регистр. тона.
67	Г. В. Шуманъ	39	Викингъ в.	Удеръ	22	7 с. п.
68	П. П. Бергъ	46	Владиміръ в.	Бергъ	12	6 „
69	Ганса Берзинга насл.		Волебусъ в.	?	18	—
70	Г. М. Курландъ		Халло в.	Рупутцъ	5	—
71	Робертъ Зебергъ	16	Уніонъ в.	Г. Адамсонъ	32	14 „
72	„		Вассерботъ в.	Г. Вимбе	12	18 н. п.
73	Балтійское спасательн. общество	33	Золидъ в.	Крастинъ	50	23 с. п.
74	„	35	Двина в.	Озолинъ	45	60 н. п.
75	Хр. Кергалвъ		Дельфинъ в.	Г. Пукне	18	10 с. п.
76	Эрнстъ Гэтце		Элизабетъ в.	Дурингъ	17	—
77	„		Марія в.	Розенфельдъ	6	2 „
78	„		Робертъ в.	А. Розенфельдъ	35	13 „
79	Ф. А. Эйхе		Штернъ в.	?	—	—
80	И. И. Фришманъ		Земгалътсъ в.	?	20	21 „
81	Цементн. зав. К. Хр. Шмидтъ		Иодераа в.	Кранихъ	18	—
82	А. Алслебенъ		Ирма в.	Хр. Чунчинъ	10	—
83	Братья Френкель	44	Флора в.	Рудольфъ	14	6 „
84	Г. Ламекъ		Краке в.	П. Адамсонъ	25	16 „
85	Братья Нестеровы		Ласточка в.	?	4	2 „
86	„	69	Работникъ в.	?	18	8 „
87	Марія Г. Мольденгауеръ		Люція в.	?	12	—
88	С. Г. Флейшъ		Ликсна в.	?	2	—
89	А. А. Яисонъ		Мартинъ в.	А. Яисонъ	3	4 „

ж.

№	Корреспонденты	Номеръ патента	Названіе суда	Имена шкиперовъ	Номин. лоп. сила	Регистр. тона
90	Г. Г. Удре	3	Мобиль в.	вакантн.	16	18 н. п.
91	Г. Г. Ваиге		Павель в.	?	10	12 „
92	В. А. Юхеръ		Іосифъ в.	?	8	10 с. п.
93	А. Д. Трифионовъ	40	Москва в.	В. Брѣде	15	8 „
94	А. Г. Вейнбергъ		Марія в.	?	4	—
95	Инд. Зильбергъ		Мира в.	Инд. Зильбергъ	17	19 „
96	Г. А. Вигандтъ		Маркъ в.	А. Вигандтъ	8	5 н. п.
97	Г. Лугге	41	Нева в.	Г. Лугге	30	16 с. п.
98	„	43	Рота в.	Нейландъ	12	6 „
99	А. Баллодъ		Нора в.	Закке	13	9 „
100	К. А. Линде	20	Пилотъ в.	Б. Г. Гривингъ	35	13 „
101	Авг. Домбровский	7	Паратъ в.	Мещъ	18	10 „
102	А. Штраутманъ	48	Прима в.	вакантн.	9	4 „
103	„		Катарина в.	Нейбургъ	12	9 „
104	Г. А. Рейнбергъ	36	Рига в.	Аугустовскій	35	19 „
105	Николай Гарманъ	23	Риваль в.	Сиполь	16	15 „
106	Е. Ф. Нестерова насл.	54	Рязань в.	Г. Грюнфельдъ	22	9 „
107	Ф. Шапиро		Сильвія в.	Г. Гульбе	24	12 н. п.
108	Розенфельтъ		Свѣтъ в.	?	18	—
109	С. Шалитъ и М. Берлинъ		Сипаи в.	вакантн.	14	8 „
110	Г. Л. Морръ		Сагурнъ в.	?	10	—
111	А. П. Несадомовъ		Удалой в.	?	20	21 „
112	М. Мироновицъ	70	Цито в.	?	13	7 с. п.

ж.

№	Корреспонденты.	Номеръ патента.	Названіе суда.	Имена шкиперовъ.	Номин. лош. сила.	Регистр. тона
113	Бейеръ и Ванагъ		Юнге в.	вакантн.	4	8 с. п.
114	В. Г. Финъ фанъ Драатъ		Голландія в.	Юргенсонъ	28	19 „
115	„		Фризія в.	Унгуръ	6	6 „
116	Джонъ Зебергъ		Яковъ в.	Я. Яунземъ	30	12 „
117	„		Цезаръ в.	Лугге	25	10 „
118	А. Тайлоръ		Викторія в.	вакантн.	18	20 „
119	Павлъ М. Путнинъ		Паулъ в.	М. Путнинъ	32	16 „
120	В. Клейнбергъ	23	Мэри	вакантн.	36	34 „
121	„		Двина в.	Удре	8	5 „
122	А. Штраухъ и М. Крумингъ		Арго в.	вакантн.	2	—
123	„	2349	Стрѣлокъ в.	„	2	—
124	П. Т. Радіоновъ		Германъ в.	?	10	7 н. п.
125	„		Леонидъ в.	?	17	5 „
126	І. Домбровскій		Элизабетъ в.	Кальнингъ	8	17 „
127	Карлъ Рогге		Марсъ в.	?	1	—
128	А. Клейнъ		Виндъ в.	Вейде	80	98 „
129	„Проводникъ“		Проводникъ в.	?	1	—
130	Ланге и сынъ		Монтеръ в.	?	20	20 „
131	Г. А. Малингъ		Подераа в.	?	8	6 „
132	Г. Мазура		Германъ в.	?	4	14 „
133	Общество Ильгецѣмск. шесртѣ-ткацк. фабр.		Сквирелль в.	?	5	5 „
134	Рижское строительн. общество		Инженеръ в.	?	8	9 „