

РИЖСКІЙ
Торговый Архивъ.

35-ый годъ изданія.

1908.

Выпускъ I.



Рига, 1908 г.

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

(Напечатано для членовъ Рижскаго Биржевого Общества).

Рижскій Торговый Архивъ. .

35-ый годъ изданія.

1908 г.

Составленъ подъ руководствомъ Секретаря Рижскаго Биржевого Комитета

М. Э. фонъ Рейбница.

Оглавление.

	Стр.
Общее обзорѣніе	1
I. Портовые и торговые сборы.	
1. Портовые сборы :	
а. Назначеніе и расходованіе портовыхъ сборовъ	17
б. Измѣненія въ тарифныхъ ставкахъ	29
в. Инструкція по взиманію въ портахъ таможенными учреждениями корабельнаго сбора	31
г. Устраненіе злоупотребленій по уплатѣ попутнаго сбора съ экспортируемаго зерна посредствомъ представленія неправильныхъ коносаментовъ.....	37
2. Торговые и промысловые налоги	39
II. Портовые и судоходныя дѣла.	
3. Портовое Управленіе:	
а. Проектъ преобразованія Портоваго Управленія.....	39
б. Дѣятельность Присутствія по портовымъ дѣламъ.....	44
4. Портовые сооруженія:	
а. Морскія дамбы.....	47
аа. Сношенія, касающіяся отчетности по дѣлу о морскихъ дамбахъ	47
аб. Сношенія, касающіяся содержанія и ремонта морскихъ дамбъ	48
ав. Ремонтныя работы, произведенныя въ 1907 году.....	48
б. Работы по выправленію рѣки Двины:	
аа. Землечерпательныя работы, произведенныя Управленіемъ работъ въ портѣ.....	48
аб. Ремонтныя работы.....	49
ав. Передача готовыхъ сооруженій	49
в. Проектъ улучшенія устья р. Двины	49
г. Подъѣздныя улицы къ Андреевскому полуострову и къ набережнымъ желѣзнодорожной и экспортной гавани.....	49
д. Укрѣпленіе берега на Красной Двинѣ.....	52
е. Устройство прорыва.....	59
ж. Проектъ по урегулированію весенняго половодья въ Рижскомъ портѣ выше желѣзнодорожнаго моста.....	59
з. Кюлевейскій каналъ.....	60
и. Границы Рижскаго порта.....	60
к. Керосинный складъ въ портѣ.....	60
л. Тумбы для привязыванія судовъ.....	61
м. Малая Двина.....	62
5. Землечерпательныя работы:	
а. Работы землечерпательныхъ машинъ въ 1907 г.....	63
б. Землечерпательный караванъ.....	67
в. Переписка касательно землечерпательныхъ работъ :	
аа. Программа работъ.....	67
аб. Рабочіе журналы землечерпательнаго каравана.....	73
ав. Землечерпательныя работы вдоль дамбъ АВ и СDE.....	73

	Стр.
гг. Углубленіе гавани за дамбою АВ.	73
дд. Землечерпательныя работы у крѣпостного кабеля	75
ее. Землечерпательныя работы въ Старо-Мюльграбенской бухтѣ ..	75
жж. Насыпи изъ вычерпаннаго грунта	76
зз. Отчетъ о расходованіи суммъ, отпущенныхъ на землечерпательныя работы.	79
г. Ходатайства относительно землечерпательныхъ работъ :	
аа. Гаппаксъ-Грабенъ	80
бб. Новый Мюльграбенъ	81
вв. Малая Двина близъ корабельной верфи Егорова и около озера Штинтъ	82
гг. Гагенсбергская бухта	82
дд. Экспортная гавань	83
ее. Малая Двина	83
д. Отношеніе Управленія работъ порта къ ходатайствамъ о землечерпательныхъ работахъ	86
6. Постройна Ринской желѣзнодорожной гавани :	
а. Землечерпательныя и намывныя работы ..	89
б. Земляныя работы	90
в. Постройки	90
г. Застройка территоріи въ предѣлахъ Рижской желѣзнодорожной гавани	90
д. Зимнія работы и мастерская.	109
7. Приобрѣтеніе морского ледокола	110
8. Работы ледоколовъ :	
а. Дѣятельность рѣчныхъ ледоколовъ.	119
б. Дѣятельность морскихъ ледоколовъ	122
9. Землечерпательницы и пароходы Бирневого Комитета:	
а. Землечерпательницы, рефулеры и шаланды.	129
б. Пароходы.	130
10. Обязательныя постановленія для Ринскаго порта :	
а. Установленіе сообщенія ломового извоза въ предѣлахъ портовой территоріи вблизи рельсовыхъ путей.	133
б. Упорядоченіе пассажирскаго сообщенія на пароходахъ въ районѣ порта.	133
11. Зимняя гавань:	
а. Движеніе ...	134
б. Границы зимней гавани.	135
в. Плата за аренду земельныхъ участковъ	138
г. Такса для пользованія зимнею гаванью.	138
д. Отношеніе Усть-Двинскаго крѣпостного управленія къ зимней гавани	138
е. Право пользованія зимнею гаванью	139
ж. Подъѣздной путь на Фортъ-Кометской дамбѣ	140
з. Поворотный мостъ на Фортъ-Кометской дамбѣ	140
12. Новая зимняя гавань.	141
13. Мюльграбенскій портъ :	
а. Передвиженіе судовъ въ 1907 году.	142
б. Рельсовые пути	142
в. Пути сообщенія съ городомъ.	143
г. Удлиненіе набережныхъ.	145
д. Склады для керосина и соли.	155
14. Больдерааская гавань :	
Движеніе судовъ и оборотъ товаровъ въ Больдерской гавани за 1907 г.	157

15. Желѣзнодорожная гавань :	
а. Правила о порядкѣ движенія черезъ рельсовые пути	157
б. Нагрузка стоящихъ передъ желѣзнодорожнымъ амбаромъ судовъ .	159
в. Застройка принадлежащей къ желѣзнодорожной гавани территории	159
16. Рижское мореходное училище дальняго плаванія :	
а. Посѣщеніе	160
б. Преподаваніе и учебныя силы	160
в. Отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ	160
17. Вспомогательная касса для шкиперовъ	161
18. Вспомогательная касса для моряковъ	161
19. Пріютъ для моряковъ :	
а. Посѣщеніе пріюта	161
б. Учрежденіе Владиміръ-Марія	162
в. Капиталь по имени Феодора Реймера	162
20. Лечение больныхъ матросовъ	162
21. Плавучій донъ	163
22. Рижскій кораблеподъемный донъ	164
23. Больдерааскій машиностроительный заводъ	164
24. Компасо-провѣрочная станція	164
25. Наблюденія съ помощью самопишущихъ графштокъ въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ	164
26. Наблюденія надъ ледоходомъ	165
27. Мѣста для выгрузки и нагрузки :	
а. Отводъ причальныхъ мѣстъ для пароходовъ каботажнаго плаванія на лѣвомъ берегу р. Двины у дамбы АВ	166
б. Отводъ причального мѣста у дамбы АВ для эмигрантскаго паро- хода „Эдуардъ Регель“	170
в. Оставленіе судами, окончившими погрузку, городской набережной	171
28. Цехъ лоцмановъ :	
Уставъ общества Рижскихъ лоцмановъ	172
29. Маяки, морскіе сигналы и освѣщеніе фарватера :	
а. Лизерортскій свѣтящій баканъ	173
б. Морскіе сигналы для бара	175
в. Колокольный буй на барѣ передъ устьемъ Западной Двины	176
г. Свѣтящій огонь въ гавани	176
д. Освѣщеніе фарватера	176
30. Поощреніе русскаго торговаго мореплаванія :	
а. Правила о наймѣ для службы на судахъ и плотахъ и на работы по судоходству и сплаву на внутреннихъ водныхъ путяхъ	177
б. Соединеніе русскихъ судовладельцевъ къ профессиональному союзу	180
31. Березинская система и верхняя Двина :	
а. Березинская система	180
б. Верхняя Двина	181
32. Соединеніе рѣки Лифляндской Аа съ Западною Двиною	181

III. Страхованіе.

33. Страхованіе состава рабочихъ Рижскаго Биржевого Комитета отъ несчастныхъ случаевъ	182
34. Страхованіе пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Комитета отъ огня и взрывовъ паровыхъ котловъ	183
35. Страхованіе парохода „Геркулесъ“ отъ аварій на морѣ	184

IV. Телеграфная часть.

36. Риго-Больдерааснй телеграфъ 184
 37. Телеграфное Отдѣленіе въ биржѣ 184
 38. Беспроволочное телеграфное сообщеніе съ Домеснесомъ 184
 39. С.-Петербургское телеграфное агентство 184

V. Почтовая часть.

40. Изданіе новаго списка всѣхъ почтовыхъ и телеграфныхъ станцій 186

VI. Желѣзнодорожная часть.

41. Желѣзнодорожный Отдѣлъ при Рижномъ Биржевомъ Комитетѣ 186
 42—52. Статьи отчета 42 по 52 желѣзнодорожной части въ это изданіе отчета не включены, такъ какъ свѣдѣнія и данныя, сообщенныя въ этихъ статьяхъ, находятся или въ протоколахъ подлежащихъ сѣздовъ и сѣщаній или въ сборникѣ тарифовъ и въ самыхъ тарифныхъ изданіяхъ 187
 53. Риго-Орловская желѣзная дорога :
 а. Разныя сношенія съ Управленіемъ Риго-Орловской желѣзной дороги 187
 б. Переустройство Рижскаго желѣзнодорожнаго узла 188

VII. Таможенная часть.

54. Безпошлинный обратный привозъ изъ-за границы мѣшковъ 191
 55. О переводѣ отдѣленія Рижской Пробырной Палаты въ зданіе таможни 194
 56. О досмотрѣ и выдачѣ бандерольныхъ посылокъ съ образчиками 195
 57. Обложение таможенной пошлиной локомотивовъ 197
 58. Перестройка таможенной набережной 199
 59. Сооруженіе зданія для досмотра пассажирскаго багажа и амбара въ таможенномъ районѣ 208
 60. Электрическое освѣщеніе таможенныхъ зданій и таможеннаго района 209
 61. Артельные работы при Рижской таможнѣ :
 а. Контрактъ съ Биржевой Артелью 215
 б. Такса за артельные работы 217
 в. Покрытіе выгруженнаго въ сверхъурочное время, а также въ воскресные и праздничные дни въ таможенномъ районѣ товара 218

VIII. О банковыхъ и биржевыхъ дѣлахъ.

62. Дополненіе устава Рижскаго Биржевого банка 219
 63. Совѣтъ Сѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства 220
 64. Учрежденіе расчетнаго отдѣла при Рижской конторѣ Государственнаго банка 221
 65. Объ учрежденіи новыхъ выборныхъ установлений торгово-промышленнаго класса и о преобразованіи Биржевыхъ комитетовъ 221

IX. Дѣла, касающіяся амбаровъ и складовъ.

66. Биржевой амбаръ 228
 67. Рижскій элеваторъ 228
 68. Сарай и амбары на территоріи желѣзнодорожной гавани :
 а. О пожарахъ 228
 б. Сношенія касательно продленія аренднаго контракта 229

Х. Вывозная торговля.**69. Лѣсная торговля:**

- а. Поставка лѣсныхъ матеріаловъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Даніи 234
- б. Производство сплава лѣса вольными якорщиками..... 235
- в. Такса якорщиковъ 236
- г. По поводу улучшения судоходнаго состоянія Бенкенгольмскаго рукава..... 237
- д. Упорядоченіе операций въ Рижскомъ портѣ съ вывознымъ лѣснымъ грузомъ..... 237
- е. По вопросу о воспрещеніи погрузки лѣса съ набережной на протяженіи четырехъ-этажнаго желѣзнодорожнаго пакгауза 237

70. Торговля хлѣбомъ, сѣменами и вынимками:

- а. Проектъ новаго германско-нидерландскаго договора на хлѣбъ, идущій съ Чернаго и Азовскаго морей и съ Дуная 238
 - б. Установленіе натурального вѣса хлѣба на 20-ти литровой чашѣ.. 242
 - в. Введеніе законнаго типа для хлѣбныхъ вѣсовъ (пурка) 242
 - г. Конференція мукопромышленниковъ..... 245
 - д. Отказъ въ принятіи хлѣба, заряженнаго для провоза по желѣзной дорогѣ..... 246
 - е. Исключительный тарифъ для хлѣбныхъ товаровъ, слѣдующихъ изъ Рыбинска въ Ригу 247
71. Льняное и пеньковое дѣло 248
72. Торговля масломъ 249

ХІ. Привозная торговля.**73. Торговля сельдями:**

- а. Перемены въ составѣ присяжныхъ браковщиковъ сельдей..... 254
- б. Причиненіе убытка торговлѣ сельдями незаконнымъ употребленіемъ чужихъ товарныхъ знаковъ 254

74. Подъемные краны:

- а. Отдача крановъ въ аренду Биржевой артели 255
- б. Дѣятельность крановъ 257
- в. Плавучій кранъ 257

ХІІ. Фабричное дѣло.

- 75. Волненіе фабричныхъ рабочихъ 260
- 76. Проекты законовъ объ обязательномъ страхованіи отъ инвалидности и старости и о главномъ по страховымъ дѣламъ Присутствіи 260
- 77. Законодательство для рабочихъ на фабрикахъ и заводахъ ... 261
- 78. Включеніе новаго стачечнаго условія въ Балтійскую чартепартію о перевозкѣ каменнаго угля и кокса 262

ХІІІ. Торговья должности.

- 79. Пенсіи должностнымъ лицамъ и вознагражденія за товары, вывезенные безъ браковки 265
- 80. Рижская Биржевая Артель:
 - а. Дѣятельность..... 266
 - б. Уставъ Артели..... 267

XIV. Торговое законодательство.	
81. Проектъ закона объ обеспеченіи доброкачественности пищевыхъ и внусовыхъ средствъ и напитковъ.....	267
82. О гербовомъ сборѣ :	
а. Освобожденіе инкассовыхъ ордеровъ и чековъ отъ оплаты гербовымъ сборомъ.....	270
б. Устраненіе неясностей въ Уставѣ о гербовомъ сборѣ и въ изданныхъ, съ цѣлью разъясненія такового, циркулярахъ.....	270
83. Нормированіе рабочаго времени въ торговыхъ учрежденіяхъ :	
а. Постановленія, касающіяся обеспеченія нормальнаго отдыха служащихъ въ портовыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ.....	275
б. Обязательное постановленіе о времени отдыха въ торговыхъ предпріятіяхъ, складахъ и конторахъ.....	275
XV. 84. Торговые обычаи Рижской биржи.....	275
XVI. Учебная часть.	
85. Рижскій Политехническій Институтъ.....	275
86. Больдераасное народное училище.....	276
87. Ремесленное училище Рижскаго Ремесленнаго Общества.....	277
88. Коммерческое училище Рижскаго Биржевого Общества.....	278
89. Продажа бывшаго временнаго зданія училища.....	282
XVII. 90. Пожертвованія съ благотворительною цѣлью.....	283
XVIII. Торговая статистика, Вѣстникъ Рижской Биржи, Промышленная газета и Торговый архивъ.	
91. Торговая статистика.....	288
92. Вѣстникъ Рижской Биржи.....	293
93. Промышленная газета.....	293
94. Торговый архивъ.....	293
XIX. 95. Хроника.....	294

Особыя приложенія.

I. Члены Рижскаго Биржевого Общества въ Январѣ 1908 г.....	297
II. Такса за работы, производимыя Желѣзнодорожнымъ Отдѣломъ при Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ.....	303
III. Распредѣленіе желѣзныхъ дорогъ по районамъ распредѣлительныхъ комитетовъ.....	305
IV. Правила объ устройствѣ и порядкѣ занятій всероссійскихъ съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства и ихъ Совѣта.....	306
V. Обязательныя постановленія объ обеспеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ въ гор. Ригѣ.....	309
VI. Высочайше утвержденное 12-го сентября 1907 г. положеніе Совѣта Министровъ объ измѣненіи ст. ст. 5, 6 и 9 Высочайше утвержденаго 15-го ноября 1906 г. положенія объ обеспеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ.....	315
VII. Уставъ Общества Рижскихъ лоцмановъ.....	317
VIII. Уставъ Рижской Биржевой Артели.....	343

Отчетъ

Рижскаго Биржевого Комитета о дѣятельности
его въ интересахъ торговли и судоходства за
1907 годъ.

Общее обзорѣніе.

Если уже въ отчетѣ за 1906 годъ возможно было установить значительное ослабѣваніе революціоннаго движенія и замѣтное возвращеніе безопасности въ городахъ и селахъ, то настоящій отчетъ съ удовольствіемъ привѣтствуетъ возвращеніе почти нормальныхъ торговыхъ и бытовыхъ условій. Не считая нападений чисто разбойничьяго характера, спокойствіе и безопасность не были нарушены ни забастовками политическаго характера или вообще болѣе крупными забастовками ни какими-либо другими особыми происшествіями. Заключить однако изъ этихъ признаковъ полное исчезаніе и уничтоженіе революціоннаго движенія въ нашихъ провинціяхъ и революціоннаго зачумленія значительныхъ слоевъ населенія значило бы предаваться неправому и довольно опасному оптимизму. Постоянно продолжающееся появленіе революціонныхъ газетъ и прокламаций, открытіе все новыхъ конспиративныхъ кружковъ, въ особенности же послѣдовавшее со значительнымъ большинствомъ голосовъ избраніе социаль-демократическихъ представителей города Риги, какъ въ первую и вторую, такъ и въ третью Государственную Думу — ясно доказываютъ, что тлѣющая подъ пепломъ искра еще не погасла и что малѣйшее отступленіе правительственной власти отъ принятой ею твердой и неукоснительной политики несомнѣнно

вызвало бы новый вспыхъ угасающаго огня. — Дѣйствительно послѣдніе выборы не имѣли уже значенія и послѣдствій нервыхъ двухъ выборовъ, такъ какъ благодаря измѣненію закона о выборахъ городу Ригѣ было предоставлено право посылать въ Государственную Думу двухъ представителей, по одному изъ каждой куріи, вслѣдствіе чего появилась возможность послать въ Государственную Думу также и представителя вѣрныхъ Государству и въ положительномъ смыслѣ творчески дѣйствующихъ элементовъ.

Спокойствіе, или правильнѣе — застой, однако менѣе утѣшительнаго характера, къ сожалѣнію замѣчалось въ истекшемъ году также и по отношенію къ законодательной и хозяйственной дѣятельности Государства. Отчасти вслѣдствіе послѣдовавшаго въ короткомъ промежуткѣ времени распущенія двухъ Государственныхъ Думъ и обусловленнаго тѣмъ парализованія законодательныхъ факторовъ Государства, такъ и вслѣдствіе частыхъ перемѣнъ въ управленіи подлежащими министерствами — въ истекшемъ году ни одинъ изъ важныхъ законопроектовъ, подробно обсужденныхъ и разработанныхъ въ теченіе послѣднихъ лѣтъ, не былъ законченъ. Переходный періодъ броженія, господствовавшій уже въ 1906 году въ нашей внутренней политикѣ, остался отличительнымъ признакомъ ея также и въ 1907 году.

Застоемъ этимъ однако не были захвачены учрежденія, заступающія общественные интересы и законосовѣщательныя учрежденія, какъ напр. Рижскій Биржевой Комитетъ. Дѣятельность послѣдняго потребовалась въ широкомъ объемѣ не только по отношенію къ исполненію обычныхъ его работъ, но таковая больше, чѣмъ когда-либо въ предшествовавшихъ годахъ была посвящена составленію плановъ и проектовъ, имѣющихъ громадное значеніе для развитія и процвѣтанія торговли и судоходства города Риги, и привлечена къ сотрудничеству при выработкѣ дальновидныхъ и многообѣщающихъ проектовъ и реформъ.

Упомянувъ вкратцѣ о главнѣйшихъ видахъ дѣятельности Биржевого Комитета, указываемъ относительно подробностей на слѣдующіе ниже соответствующіе отдѣлы годового отчета.

Какъ уже съ момента своего основанія, такъ и въ истекшемъ году Биржевой Комитетъ считалъ первою и главнѣйшею своею задачею — развитіе и усовершенствованіе Рижскаго порта, источника торговой жизни и, въ связи съ тѣмъ, также и процвѣтанія города Риги, — какъ равно и попеченіе о судоходствѣ.

Въ этомъ отношеніи, кромѣ текущихъ работъ по углубленію рѣчки, въ особенности три вопроса болѣе всего занимали Биржевой Комитетъ, а именно: пріобрѣтеніе большого морскаго ледокола, постройка большихъ складочныхъ сооружений у экспортной гавани и

преобразование существующаго Портоваго Управленія на началахъ широкаго самоуправленія.

Послѣ того какъ въ теченіе многихъ лѣтъ вопросъ относительно пользы и необходимости большаго морскаго ледокола для Рижскаго порта всесторонно обсуждался, окончательное же рѣшеніе по сему вопросу постоянно откладывалось, тяжелыя условія судоходства въ послѣднюю зиму, вызванныя необыкновенно большими массами льда, — какъ равно успѣшная дѣятельность большаго казеннаго ледокола „Ермакъ“ и не въ послѣднемъ ряду опыты, сдѣланныя большими ледоколами въ городахъ Ревель, Ганге и др. портахъ, подѣйствовали на почти единогласное рѣшеніе сего вопроса въ положительномъ смыслѣ. По начинанію цѣлаго ряда мѣстныхъ экспортныхъ фирмъ, Биржевымъ Комитетомъ вопросъ этотъ вновь былъ поставленъ на очередь и, послѣ подробныхъ предварительныхъ работъ, было рѣшено приступить къ приобрѣтенію для города Риги собственнаго, большаго морскаго ледокола изъ собственныхъ средствъ купечества, ибо мысль о приобрѣтеніи ледокола на казенныя средства оказалось почти безнадежною. Теперь Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ состоявшемуся 11 мая общему собранію биржевого купечества былъ представленъ подробно выработанный проектъ о приобрѣтеніи ледокола въ 2000 до 2500 лошадин. силъ за цѣну приблизительно въ 350,000 рублей, съ тѣмъ условіемъ, чтобы для погашенія затраченнаго на приобрѣтеніе капитала съ процентами, какъ равно на расходы по содержанію ледокола правительствомъ было разрѣшено взиманіе корабельнаго сбора въ размѣрѣ 10 коп. съ лафта и дополнительнаго сбора въ размѣрѣ 50% портоваго сбора со всѣхъ, въ теченіе четырехъ зимнихъ мѣсяцевъ, т. е. съ декабря по мартъ м., привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ. Проектъ былъ одобренъ и затѣмъ, 8 августа, было сдѣлано соответствующее иредставленіе Министру Торговли и Промышленности. Рѣшенія же до конца года не поступило.

Въ виду возрастающаго съ каждымъ годомъ движенія, купечество все болѣе и болѣе стало страдать отъ полной недостаточности пристаней для вывозной торговли, и Биржевой Комитетъ пришелъ къ тому убѣжденію, что только собственная инициатива въ состояніи привлечь необходимыя средства, такъ какъ въ болѣе или менѣе опредѣленное время отъ казны помощи ожидать нельзя.

Личные переговоры съ компетентными кругами центральныхъ правительственныхъ мѣстъ возбудили надежду на существенную поддержку подобнаго рода иредпріятія со стороны Правительства. Поэтому Биржевой Комитетъ рѣшился, на основаніи составленныхъ инженеромъ Флейшеромъ предположеній и собраннаго имъ матеріала, снести съ Правительствомъ, не испросивъ предварительно разрѣшенія общаго собранія купечества, о которомъ имѣлось въ виду

хлопотать лишь впоследствии. Для этого Биржевымъ Комитетомъ былъ внесенъ въ Портовое Присутствіе проектъ договора между Министерствомъ Торговли и Биржевымъ Комитетомъ съ просьбою представить этотъ проектъ въ Министерство при одобрительномъ заключеніи со стороны Портоваго Присутствія. — Суть договора заключалась въ томъ, чтобы Биржевому Комитету было разрѣшено совершить заемъ въ размѣрѣ 5,000,000 рублей на постройку складочныхъ помѣщеній съ механическими приспособленіями у экспортной гавани, на устройство набережныхъ сооружений и т. п. и чтобы Министерство отъ себя гарантировало какъ погашеніе займа, такъ и поступленіе процентныхъ платежей; кромѣ того, согласно договору, всѣ сооружения по погашеніи затраченнаго капитала имѣютъ перейти бесплатно во владѣніе казны.

Означенный проектъ былъ одобренъ Портовымъ Присутствіемъ въ засѣданіи отъ 4 апрѣля 1907г. и представленъ Отдѣлу торговыхъ портовъ. Когда же послѣ устраненія разныхъ, препятствующихъ осуществленію проекта, неожиданныхъ трудностей, проектъ наконецъ имѣлъ быть представленъ Министру Торговли, получилась новая задержка вслѣдствіе наступившей смерти послѣдняго, и къ концу года проектъ еще лежалъ безъ дальнѣйшаго движенія.

По начинанію предсѣдателя Николаевскаго Биржевого Комитета, Властелицы, Совѣтъ Създовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства, занялся тщательнымъ разсмотрѣніемъ вопроса о преобразованіи мѣстныхъ управленій торговыхъ портовъ, носящихъ въ настоящее время преимущественно бюрократическій характеръ, при чемъ Совѣтомъ были испрошены заключенія отдѣльныхъ биржевыхъ комитетовъ по сему вопросу. Рижскій Биржевой Комитетъ, имѣя возможность въ сущности согласиться съ выводами г-на Властелицы и начальника административной части Отдѣла Торговыхъ Портовъ, статскаго совѣтника Хвостова, внесъ въ Совѣтъ подробное мнѣніе, подчеркивая въ послѣднемъ необходимость реорганизации портовыхъ управленій на основаніи широкой автономіи съ рѣшающимъ вліяніемъ купечества и съ широкими правами. На основаніи поступившихъ мнѣній Совѣтомъ затѣмъ былъ составленъ проектъ новаго закона для портовыхъ управленій, въ коемъ неоднократно приняты въ соображеніе точки зрѣнія, внесенныя Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ.

Этотъ проектъ былъ представленъ состоявшемуся въ январѣ 1908 г. II общему съѣзду представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства. Уже весной 1907 г. Биржевой Комитетъ узналъ о затѣянномъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ измѣненіи городского положенія, при чемъ имѣлось въ виду передать управленіе портами городскимъ управленіямъ. Биржевой Комитетъ тотчасъ же пытался добиться того, чтобы его допустили къ участію въ этихъ

совѣщаніяхъ, однако о продолженіи сего плана ничего не было слышно, и только на упомянутомъ сѣздѣ въ январѣ мѣс. 1908 г. представитель Министерства Внутреннихъ Дѣлъ сообщилъ, что Министерствомъ заготовленъ проектъ относительно передачи портовыхъ управленій въ вѣдѣніе городскихъ управъ. Сѣздъ со своей стороны тогда рѣшительно запротестовалъ противъ этого плана. Кромѣ того слышно, будто въ правительственныхъ кружкахъ замѣчается сильное стремленіе, имѣющее цѣлью обратить всѣ портовые сборы, въ полномъ ихъ объемѣ, въ общія государственныя средства.

Такъ какъ казалось, что вопросъ о ревизіи портовыхъ сборовъ, для котораго при существенномъ содѣйствіи Биржевого Комитета уже былъ составленъ полный матеріалъ, и необходимость ревизіи была признана самимъ Правительствомъ, остановился будто на мертвой точкѣ, Биржевой Комитетъ сочелъ своимъ долгомъ, въ интересахъ нѣкоторыхъ особенно тяжело обремененныхъ отраслей торговли, ходатайствовать предъ Министромъ Торговли объ ускорѣннн сего дѣла. До истеченія же года судьба этого ходатайства осталась нерѣшенной.

Работы по углубленію рѣки, производимыя Биржевымъ Комитетомъ со времени перехода портовыхъ сборовъ въ доходъ казны только по порученію Правительства и на ассигнуемыя ежегодно Правительствомъ средства, въ истекшемъ году достигли значительныхъ размѣровъ. Всего было вычерпано 177,247 кубич. саженой земли (противъ 165,842 кубич. саженой въ предшествовавшемъ году). На производство этихъ работъ Биржевой Комитетъ получилъ изъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ 253,319 рублей, далѣе на укрѣпленіе вычерпанной земли въ видѣ насыпи — 10,000 рублей. Кромѣ того на содержаніе и ремонтъ морскихъ дамбъ была ассигнована сумма въ 8768 рублей.

Возможность производительнаго использования вычерпаннаго дна представилась Биржевому Комитету при случаѣ принятія, на основаніи особаго соглашенія съ Городскою Управою, работъ по насыпкѣ части острова „Кипенгольма“ вышиною въ 12—15 футовъ, въ виду предполагаемаго въ 1908 году соединенія сего острова съ материкомъ посредствомъ постройки новаго моста. Подобнымъ образомъ Биржевой Комитетъ принялъ на себя работы по насыпкѣ земельныхъ участковъ, принадлежащихъ товариществу резиновой мануфактуры подъ фирмою Проводникъ и химическимъ заводамъ въ Мюльграбенѣ, бывш. М. Гефлингеръ. Работы эти производились посредствомъ принадлежащихъ Биржевому Комитету землесосныхъ сплавляющихъ аппаратовъ, причемъ было употреблено 55,000 куб. саж. вычерпаннаго

дна, вывозимаго до сихъ поръ для погруженія въ море, что конечно обходилось многимъ дороже, и требовало значительную трату времени.

Въ виду замѣченнаго уже нѣсколько лѣтъ, особенно же чувствительно въ отчетномъ году, вреднаго вліянія многочисленныхъ отмелей рѣки Двины поверхъ желѣзнодорожнаго моста на стеченіе половодья, а тѣмъ самымъ и на омельченіе нижняго бассейна рѣки, Биржевымъ Комитетомъ былъ возбужденъ вопросъ въ Рижскомъ Портовомъ Присутствіи объ исходатайствованіи средствъ, необходимыхъ для производства предварительныхъ работъ по урегулированію русла.

Со стороны Портоваго Присутствія сему вопросу данъ былъ соотвѣтствующій ходъ, резолюціи же по настоящее время не поступило.

Становящійся все болѣе и болѣе чувствительнымъ недостатокъ въ причальныхъ мѣстахъ у самаго города заставилъ Биржевой Комитетъ возвратиться къ затѣянному неоднократно уже раньше плану, а именно причаливанія каботажныхъ пароходовъ къ лѣвому берегу рѣки Двины въ находящейся за дамбою АВ гавани. Когда же ходатайство его по сему вопросу Портовымъ Присутствіемъ было отклонено, то на отказъ Портоваго Присутствія въ законномъ порядкѣ была подана жалоба. Чтобы однако своевременно приготовить эту гавань къ принятію каботажныхъ пароходовъ, Биржевой Комитетъ, по соглашеніи съ Городской Управой, приступилъ къ углубленію большей части гавани до 22 футовъ, добившись также и согласія Городской Управы на мощеніе необходимыхъ для означенныхъ пароходовъ причальныхъ мѣстъ, каковыя работы имѣютъ быть произведены лѣтомъ 1908 года.

Наконецъ Биржевой Комитетъ на собственные средства озаботился объ углубленіи „Малой Двины“ отъ бухты Подераа, до расположенныхъ на островѣ Кипенгольмъ и принадлежащихъ Комитету земельныхъ участковъ, желая такимъ образомъ открыть къ нимъ доступъ также и для кораблей съ осадкою до 17 футовъ, вслѣдствіе чего приносимая этими участками польза значительно увеличится.

Съ начала января мѣсяца по начало апрѣля мѣсяца судоходство по Рижскому заливу было сопряжено со многими препятствіями, а съ 5 февраля по 7 марта, совершенно прекратилось. Благодаря хлопотамъ Биржевого Комитета были командированы въ Ригу ледоколы „Владиміръ“, „Ледоколъ II“ и „Ермакъ“, поддерживавшіе навигацію, борясь нерѣдко со значительными трудностями. Въ декабрѣ мѣсяцѣ минувшаго года состояше не только на морѣ, но и на рѣкѣ Двинѣ представляло чрезвычайныя затрудненія, такъ что временами обслуживаніе большихъ морскихъ пароходовъ лежало почти исключительно на обязанности принадлежащихъ Биржевому Комитету ледоколовъ, изъ коихъ въ особенности только что перестроенный и значительно уси-

ленный „Геркулесъ“ успѣлъ оказать судоходству значительныя услуги. Биржевой Комитетъ также и въ этомъ мѣстѣ считаетъ своимъ долгомъ съ горячею благодарностью вспоминать о любезномъ одолженіи, оказанномъ ему со стороны Отдѣла портовъ Министерства, командировавшаго „Ермака“ въ декабрѣ мѣсяцѣ снова въ Ригу и оставившаго его тамъ далеко за новый годъ. Особенную же благодарность заслуживаютъ командиръ и экипажъ „Ермака“ за свою неутомимую и самоотверженную дѣятельность.

Много переговоровъ вызвала направленная на имя Начальника работъ порта жалоба Начальника Риго - Орловской желѣзной дороги по случаю загроможденія набережной у экспортной гавани сложенными въ этомъ мѣстѣ лѣснымъ товаромъ. Чтобы получить достаточно мѣста для складыванія прибывающаго по желѣзной дорогѣ и назначеннаго для вывоза лѣса, Начальникъ работъ вошелъ въ Портовое Присутствіе съ обширнымъ проектомъ о продолженіи и расширеніи портовыхъ сооружений въ Мюльграбенѣ, по существу присоединяющимся къ поданному уже въ прошломъ году проекту Биржевого Комитета. На одобренныя Биржевымъ Комитетомъ предложенія Начальника работъ, Портовое Присутствіе изъявило свое согласіе, необходимыя же для производства работъ средства по настоящее время еще не ассигнованы.

По маячному дѣлу Биржевой Комитетъ въ состояніи отмѣтить весьма удовлетворительный для судоходства успѣхъ. Послѣ того, какъ въ 1899 году энергичныя и настоятельныя его хлопоты объ установкѣ плавучаго бакана у Лизерортскаго рифа оказались тщетными, Биржевой Комитетъ новымъ представленіемъ отъ 12 октября добился того, что по сообщенію Главнаго Гидрографическаго Управленія, необходимыя для постройки бакана средства приняты въ смѣту Морского Министерства на 1908 годъ. Также по настоянію Биржевого Комитета предусматривается усиленіе створныхъ огней у входа въ портъ.

Биржевымъ Комитетомъ въ истекшемъ году были даны заключенія по слѣдующимъ касавшимся порта и судоходства вопросамъ, а именно: по вопросу объ изданіи мѣстнаго обязательнаго постановленія о пароходномъ движеніи въ районѣ гавани, по вопросу объ устройствѣ особаго порта для легковоспламеняющихся веществъ, по вопросу объ измѣненіи инструкціи для взыванія корабельнаго сбора, по вопросу о постановленіи правилъ для движенія подвозокъ по рельсовымъ путямъ расположеннымъ въ районѣ порта, по вопросу о постановленіи правилъ найма экипажа для кораблей и плотовъ, а равно и правилъ осмотра морскихъ кораблей, ихъ котловъ, машинъ и т. п.

Неоднократныя хлопоты причинило Биржевому Комитету въ истекшемъ году таможенное дѣло. Имѣя въ виду, что многочисленныя и нерѣдко весьма цѣнныя посылки съ заграничными золотыми издѣ-

ліями и драгоцѣнностями отправлялись изъ Таможни въ расположенную въ значительномъ разстояніи Пробирную Палату и оттуда обратно въ Таможню только черезъ невооруженнаго таможеннаго чиновника, такъ что постоянно грозила опасность ограбленія его, — то Биржевой Комитетъ, по соглашенію съ Управляющимъ Таможнею, вошелъ съ представленіемъ отъ 26 сентября въ Отдѣлъ промышленности при Министерствѣ Торговли о перенесеніи отдѣленія Пробирной Палаты въ таможню. Это ходатайство однако было отклонено, такъ какъ по мнѣнію Отдѣла Промышленности имѣющееся въ Таможни помѣщеніе для упомянутой цѣли оказалось недостаточнымъ.

Далѣе Биржевой Комитетъ былъ принужденъ возобновить поданное уже раньше въ Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ прошеніе о выдачѣ бандерольныхъ посылокъ съ образцами товаровъ черезъ почтовое учрежденіе, а не черезъ Таможню, ибо вышедшее между тѣмъ распоряженіе Департамента относилось лишь къ товарамъ, не подлежащимъ оплатѣ таможенною пошлиною и къ животнымъ въ живомъ видѣ, упомянутыя же выше посылки были оставлены безъ вниманія. Имѣя въ виду, что вторичное ходатайство, несмотря на поддержку со стороны Совѣта биржевыхъ сѣздовъ, также было оставлено безъ послѣдствій, Биржевой Комитетъ ограничился подачею новаго прошенія относительно бандерольныхъ посылокъ съ образцами кофея, риса и каучука. На сіе прошеніе до конца года отвѣта не поступило.

Поданное по начинанію мѣстныхъ импортеровъ на имя Отдѣла Торговли при Министерствѣ Торговли прошеніе отъ 1 мая о распространеніи умѣреннаго таможеннаго тарифа для локобилей, также и на употребляемые въ сельскомъ хозяйствѣ маленькіе локобилы, ввозимые обыкновенно вмѣстѣ съ молотилками, удостоилось рѣшенія въ благопріятномъ смыслѣ посредствомъ циркуляра Департамента Таможенныхъ Сборовъ отъ 13 мая.

Особенную важность для удобной и полезной дѣятельности привозной торговли имѣли перенятые еще изъ предшествовавшихъ лѣтъ переговоры, направленные на расширеніе и устройство, какъ равно и на освѣщеніе таможеннаго района и таможенныхъ помѣщеній. Въ отвѣтъ на представленный 5 декабря 1906 года Биржевымъ Комитетомъ проектъ портоваго инженера Пабста. Начальникомъ работъ въ Ригѣ былъ внесенъ въ Портовое Присутствіе проектъ о расширеніи, перестройкѣ и устройствѣ таможеннаго района, отличающійся въ нѣкоторыхъ пунктахъ отъ нерваго проекта. Тогда Биржевымъ Комитетомъ было подано въ Портовое Присутствіе составленное особою Коммиссіею возраженіе на проектъ Начальника работъ, послѣ чего Портовымъ Управленіемъ въ принципѣ было рѣшено ходатайствовать предъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ объ ассигнованіи кредита въ 500,000 рублей для начатія работъ по осуществленію проекта. Ближайшему будущему предоставлено объединить

означенные выше два проекта, впрочемъ уже не столь рѣдко различающіеся.

Для устраненія главнѣйшихъ неудобствъ Биржевой Комитетъ уже въ 1906 году хлопоталъ о постройкѣ въ таможенномъ районѣ одного сарая и дебаркадера для пассажировъ. Комитетъ по портовымъ дѣламъ согласился ассигновать для этой цѣли 25,000 рублей при условіи представленія подробныхъ смѣтъ. Исполненіе этой лежащей на обязанности Биржевого Комитета работы занимало Комитетъ еще въ началѣ новаго года.

Принимая во вниманіе, что самая бойкая дѣятельность порта по привозу товаровъ падаетъ какъ разъ на время, когда дни очень коротки, дѣйствіе же Таможни должно быть прекращено съ наступленіемъ сумерекъ, — Биржевой Комитетъ, желая устранить этотъ отзываютійся весьма вредно на торговлю недостатокъ, по соглашенію съ Управляющимъ Таможнею хлопоталъ о введеніи электрическаго освѣщенія, какъ въ таможенномъ районѣ, такъ и въ помѣщеніяхъ таможни и на таможенномъ дворѣ. Относительно освѣщенія таможеннаго зданія и таможеннаго двора — Биржевой Комитетъ обратился въ Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ, относительно же освѣщенія таможеннаго района — въ Рижскую Городскую Управу. Городская Управа однако отказалась принять на свой счетъ расходы по устройству и содержанію освѣщенія, послѣ чего Биржевой Комитетъ, составивъ подлежащій проектъ и смѣты, обратился къ Управляющему Таможнею съ просьбою ходатайствовать предъ Портовымъ Присутствіемъ о принятіи сихъ расходовъ за счетъ портовыхъ сборовъ. Въ этомъ положеніи упомянутые два вопроса находились еще къ новому году.

Въ общемъ засѣданіи представителей Биржевого Комитета и Управляющаго Таможнею разсматривался заключенный между Управляющимъ Таможнею и Рижскою биржевою артелью договоръ о производствѣ работъ при таможнѣ. Послѣ нѣкоторыхъ измѣненій и дополненій договоръ былъ одобренъ. Сравнительно важное измѣненіе относительно характера разрѣшенія споровъ особо комиссіею Биржевому Комитету противъ рѣшенія Департамента Таможенныхъ Сборовъ провести не удалось.

Принадлежащіе Биржевому Комитету и находящіеся въ таможенномъ районѣ два крана были отданы биржевой артели въ арендное пользованіе, послѣ того какъ Управляющій Таможнею изъявилъ свое согласіе на то, чтобы внесенный артелью въ кассу таможни залогъ служилъ также обезпеченіемъ въ случаѣ могущихъ встрѣчаться поврежденій крановъ.

По близко касающемуся судоходства дѣлу, а именно по вопросу объ устраненіи задержки въ Больдераа прибывающихъ и выходящихъ кораблей почти на цѣлый часъ для исполненія разныхъ тамо-

женныхъ и полицейскихъ обрядностей, — несмотря на обѣщанное со стороны Управляющаго Таможнею содѣйствіе, улучшенія достигнуть не удалось.

Желѣзнодорожный отдѣлъ также и въ истекшемъ году съ обычною точностью исполнялъ свои обязанности, какъ по отношенію къ дѣятельности, непосредственно служащей интересамъ купечества, торговли и промышленности, такъ и по отношенію къ задачѣ, состоящей въ слѣдующемъ обработываніи поступающихъ въ Биржевой Комитетъ вопросовъ по желѣзнодорожному дѣлу. Завѣдывающій этимъ отдѣломъ участвовалъ во всѣхъ сѣздахъ, къ коимъ въ прошломъ году прибавились еще сѣзды пораѣнныхъ комитетовъ, поскольку на таковыхъ разсматривались вопросы, имѣвшіе значеніе для города Риги. Несообразность между грудною работой, исполняемой симъ отдѣломъ въ интересахъ частныхъ кліентовъ и достигнутыми за исполненіе сихъ работъ доходами, заставило Биржевой Комитетъ повысить таксу за эти работы — съ 1 января 1908 года.

Въ особенности дѣятельность Биржевого Комитета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ была направлена на слѣдующіе вопросы, а именно: въ примѣненіи тарифа для провоза коровьяго масла, рассчитаннаго для болѣе короткаго маршрута со станцій Сибирской желѣзной дороги чрезъ Вятку-Вологду въ С.-Петербургъ и въ Ревель, также и на болѣе далекій маршрутъ чрезъ Батраки и Москву, вслѣдствіе чего эти транспорты отвлекались отъ естественнаго пути слѣдованія, Биржевой Комитетъ усмотрѣлъ чувствительный ущербъ интересамъ Риги, въ виду чего онъ обратился къ Министру Торговли съ просьбою отмѣнить упомянутый выше окольный путь. Просьба была удовлетворена въ томъ смыслѣ, что льгота удешевленной перевозкн по окольному пути была отмѣнена съ 1 января 1903 года. Просьба объ отмѣнѣ сей льготы къ раньшему сроку была отклонена подъ предлогомъ, что Сѣверная желѣзная дорога пока еще не достаточно приспособлена къ этимъ транспортамъ. Далѣе Биржевой Комитетъ въ отношеніи на имя Завѣдующаго дѣлами международныхъ сообщеній обратился противъ стремленій Добровольнаго Флота и Восточно-Азіатскаго Пароходства къ достиженію льготнаго тарифа для провоза товаровъ, слѣдующихъ по прямому сообщенію съ Америкою чрезъ Либаву. Равнымъ образомъ Биржевой Комитетъ въ поданномъ въ Департаментъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ представленіи обратился противъ проекта уравненія провозныхъ тарифовъ для товаровъ съ чисто привознымъ характеромъ и слѣдующихъ въ Москву чрезъ Ревель и Ригу. Въ первомъ случаѣ Биржевымъ Комитетомъ достигнуть полный успѣхъ, такъ какъ внесенный упомянутыми обществами проектъ былъ оставленъ безъ послѣдствій. Второй вопросъ былъ пока отложенъ. Много хлопотъ потребовалъ вопросъ относительно тяжело обременяющаго торговлю

взиманія сбора за простой вагоновъ въ такіе праздники, когда выгрузка вагоновъ оказывается невозможною, такъ какъ рабочіе въ эти дни или не желаютъ работать или производство работъ согласно закону о нормальномъ отдыхѣ вовсе запрещено. Послѣ того какъ за этотъ вопросъ энергичнѣйшимъ образомъ принялся также совѣтъ биржевыхъ сѣздовъ, можно надѣяться на благоприятное рѣшеніе сего дѣла.

Спеціальные переговоры съ Управленіемъ Рига-Орловской желѣзной дороги состоялись по вопросу о введеніи контроля въса отдѣльныхъ мѣстъ товаровъ по желанію получателей, далѣе по вопросу объ устройствѣ товарной станицы въ Московскомъ форштадтѣ и по другимъ менѣе важнымъ вопросамъ. Относительно желѣзнодорожнаго пассажирскаго движенія Биржевой Комитетъ хлопоталъ, хотя безъ видимаго пока успѣха, о введеніи спальнаго вагона въ скорые поѣзда въ прямомъ сообщеніи Рига-Вержолово, объ улучшеніи сообщенія поѣздовъ, обращающихся между Виндавою и Ригой и объ установкѣ на Рижскихъ станціяхъ автоматовъ для продажи перонныхъ билетовъ.

Дѣятельность по бапковымъ и биржевымъ дѣламъ выражается въ слѣдующемъ:

Согласно ходатайству Рижскаго Биржевого Банка и постановленію общаго собранія членовъ биржевого общества отъ 13 марта Биржевымъ Комитетомъ было исходатайствовано разрѣшеніе Министра Финансовъ на дополненіе устава банка въ томъ смыслѣ, что въ исключительныхъ случаяхъ Биржевому Банку предоставляется право, во избѣжаніе убытковъ, пріобрѣсти куплею ссуженныя банкомъ недвижности.

Разматриваемый уже въ теченіе многихъ лѣтъ вопросъ о реорганизаціи биржевыхъ учрежденій поступилъ, по прохожденіи разныхъ фазисовъ, въ Совѣтъ биржевыхъ сѣздовъ, въ которомъ особою комиссіею былъ выработанъ новый проектъ. Сей проектъ, съ которымъ въ общемъ согласился также и Биржевой Комитетъ, былъ одобренъ Совѣтомъ 13 іюня. Энергичнѣйшее сопротивленіе со стороны Комитета вызвало лишь то условіе, согласно коему всякій посѣщающій биржу обязательно долженъ поступать въ число членовъ биржевого общества. Условіе это появлялось также и во всѣхъ прежнихъ проектахъ и, въ виду своего прямо губительнаго характера, всегда встрѣчало живѣйшее сопротивленіе со стороны Биржевого Комитета. Выходъ, дающій Биржевому Комитету возможность оставаться при прежней его точкѣ зрѣнія, былъ найденъ такимъ образомъ, что къ правиламъ проекта прибавили, что для тѣхъ изъ Биржевыхъ Комитетовъ, кои этого пожелаютъ, остаются въ силѣ прежніе ихъ уставы. Въ этомъ смыслѣ Биржевой Комитетъ обра-

тился непосредственно также и къ Министру Торговли и Промышленности.

Благодаря стараніямъ Биржевого Комитета уже въ прошломъ году въ принципѣ разрѣшенное и высшими властями утвержденное расчетное отдѣленіе (Clearinghouse) при Рижскомъ Отдѣленіи Государственнаго Банка могло начать свое дѣйствіе въ іюль мѣс. 1907 года.

Кромѣ упомянутыхъ выше хлопотъ о полученіи разрѣшенія на совершеніе займа въ сумму 5,000,000 рублей для возведенія большихъ амбаровъ у экспортной гавани много хлопотъ причиняли Биржевому Комитету выстроенные имъ на участкѣ, принадлежащемъ къ желѣзнодорожной гавани деревянные сараи. Послѣ того какъ уже осенью 1904 года одинъ изъ этихъ сараевъ сгорѣлъ и былъ замѣненъ каменнымъ сараемъ, въ іюнѣ мѣс. пожаромъ были уничтожены еще двое другихъ сараевъ, причемъ еще пять сараевъ, а въ декабрѣ мѣс. еще одинъ сарай, понесли болѣе или менѣе значительныя поврежденія. Два сгорѣвшіе деревянные сараи также были замѣнены каменными. Имѣя же въ виду, что до срока бесплатнаго перехода сихъ сараевъ во владѣніе желѣзнодорожнаго Управленія остается всего только одинъ годъ, Биржевой Комитетъ хлопоталъ о продолженіи аренднаго договора еще на два года. При соблюденіи извѣстныхъ условій желѣзнодорожное Управленіе согласилось на отсрочку аренднаго договора; къ концу же года Биржевой Комитетъ еще не успѣлъ высказаться за или противъ принятія сихъ условій.

Дѣятельность Биржевого Комитета въ качествѣ представителя интересовъ отдѣльныхъ отраслей торговли въ общемъ была незначительная. По отношенію къ хлѣбной торговлѣ все еще германско-нидерландскій договоръ о грузахъ съ чернаго и прибалтійскаго морей вызывалъ различные переговоры, которые по всей вѣроятности будутъ рѣшены въ окончательномъ видѣ на имѣющемъ состояться въ январѣ мѣс. 1908 г. въ Берлинѣ торговомъ съѣздѣ.

По лѣсной торговлѣ, кромѣ упомянутыхъ уже раньше хлопотъ по созданію подходящихъ складовъ, въ особенности для привозимаго по желѣзной дорогѣ экспортнаго товара, возникли разсужденія относительно сплава лѣса при посредствѣ такъ назыв. вольныхъ якорщиковъ, относительно улучшенія условій сплавки по отдѣльнымъ рукавамъ рѣки Западной Двины, какъ равно относительно участія въ совѣщаніяхъ объ условіяхъ сплавки лѣса по рѣкамъ Лифляндской Аа, по Ницѣ и др. Рѣшительныя мѣры были приняты Биржевымъ Комитетомъ по случаю ходатайства мѣстныхъ торговыхъ фирмъ въ защиту интересовъ вывозной торговли коровимъ масломъ. Благодаря дѣятельности акціонернаго общества Гергардъ и Гей, объяснимой по мнѣнію Биржевого Комитета и обратившихся къ Комитету интересентовъ единственно изъ существованія особаго соглашенія, заключеннаго

между означеннымъ акціонернымъ обществомъ и обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, большая часть транспортовъ коровьяго масла была отвлечена отъ гор. Риги и направлена на болѣе дорогой и далекій путь въ Виндаву, отчего понесли значительные убытки не только гор. Рига, но и само государство. Въ виду этого Биржевой Комитетъ 14 іюня вошелъ съ представленіемъ къ Министру Торговли о возбужденіи строгаго слѣдствія по сему дѣлу, какъ равно о прекращеніи сихъ противозаконныхъ дѣйствій.

Въ отвѣтъ на это представленіе было получено сообщеніе Отдѣла Торговли о томъ, что согласно объясненіямъ, даннымъ предсѣдателемъ названнаго желѣзнодорожнаго общества, вызвавшіе упомянутое отвлечение транспортовъ циркуляры Лондонскаго агента акц. о-ва Гергардъ и Гей были основаны на недоразумѣніи и въ настоящее время отмѣнены. Несмотря на то отвлечение транспортовъ масла продолжало дѣйствовать, причиняя гор. Ригѣ громадный ущербъ.

Помѣщеніе судовладѣльцами въ балтійской чартепартіи по транспорту каменнаго угля новаго условія въ высшей степени беспокоило мѣстныхъ импортеровъ угля, въ виду чего Биржевой Комитетъ, по ихъ просьбѣ, выхлопоталъ у Совѣта биржевыхъ сѣздовъ назначеніе совѣщанія торгующихъ привознымъ каменнымъ углемъ въ Прибалтійскихъ портахъ. На этомъ совѣщаніи, состоявшемся 31 августа въ С.-Петербургѣ, условились относительно совмѣстнаго протеста противъ упомянутаго условія, какъ равно и относительно нѣкоторыхъ другихъ весьма обременительныхъ пунктовъ въ чартепартіяхъ.

Коллегиальное отношеніе, образовавшееся между Комитетомъ Рижскаго общества фабрикантовъ и Биржевымъ Комитетомъ уже со времени основанія перваго, замѣчалось также и въ истекшемъ году и немало содѣйствовало успѣшной общей обработкѣ нѣкоторыхъ вопросовъ, касающихся интересовъ обоихъ упомянутыхъ учреждений, т. напр. вопроса о страхованіи отъ несчастныхъ случаевъ и старости, составленія новой номенклатуры для тарифа желѣзныхъ издѣлій, вопроса о ревизіи устава о гербовомъ сборѣ и пр.

Относительно сотрудничества по законодательству, поскольку оно касалось интересовъ торговли, то таковое, кромѣ заключеній по вопросу упомянутой уже раньше реорганизаціи биржевыхъ учреждений, по составленію проекта закона относительно поддѣлки пищевыхъ продуктовъ, и по другимъ менѣе важнымъ законопроектамъ, главнымъ образомъ по двумъ вопросамъ имѣло немалое значеніе, а именно составленіе заключенія къ проекту закона объ обязательномъ страхованіи отъ старости и инвалидности лицъ, служащихъ въ торговыхъ и промышленныхъ предпріятіяхъ, какъ равно и возбужденіе вопроса о ревизіи устава о гербовомъ сборѣ. Изъ разнообразныхъ и обсуждавшихся на нѣкоторыхъ совѣщаніяхъ законопроектовъ по рабочему вопросу Министерствомъ Торговли наконецъ только одна

часть, а именно обязательное страхованіе отъ старости и инвалидности. была принята къ осуществленію на практикѣ, причемъ дѣйствіе законопроекта было распространено на всѣ лица, служащія не только въ промышленныхъ, но также и въ торговыхъ предпріятіяхъ. По сему вопросу Министерство Торговли прислало Биржевому Комитету на разсмотрѣніе подлежащій законопроектъ, состоящій въ тѣсной связи съ германскимъ законодательствомъ. Пригласивъ къ участию Комитетъ Рижскаго общества фабрикантовъ и Рижское общество взаимнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ, Биржевой Комитетъ представилъ Министерству заключеніе выработанное особою комиссіею, состоящею изъ представителей названныхъ трехъ учреждений, нѣсколько однако измѣнивъ таковое.

Послѣдовавшіе многочисленныя циркуляры и дополненія къ уставу о гербовомъ сборѣ увеличили число уже безъ того заключающихся въ уставѣ неясностей; въ особенности же неравномѣрное примѣненіе законоположеній со стороны наблюдающихъ за поступленіемъ сборовъ чиновниковъ, создало прямо таки нетерпимое положеніе, тяжело обременяющее торговлю и промышленность. Также и по этому вопросу Комитетъ Фабрикантовъ и Биржевой Комитетъ соединились къ общей работѣ и, пригласивъ къ участию свѣдущихъ лицъ, составили подробное представленіе на имя Министра Финансовъ, прося о доодлпнномъ выясненіи цѣлаго ряда особенно жгучихъ вопросовъ, представляя для этого одновременно вполнѣ точныя предложенія. Затѣмъ Биржевой Комитетъ обратился къ Совѣту биржевыхъ сѣздовъ съ просьбою о поддержкѣ сего ходатайства. Въ виду этого Совѣтъ сѣздовъ также и со своей стороны вошелъ съ представленіемъ къ Министру Финансовъ и уже въ ноябрѣ мѣс. могъ сообщить Биржевому Комитету, что возбужденный вопросъ въ скоромъ будущемъ будетъ разсматриваться въ Министерствѣ Финансовъ. Изъ частныхъ затѣмъ псточниковъ Биржевой Комитетъ получилъ свѣденіе, что по части вопросовъ затребовано мнѣніе Лифляндской Казенной Палаты, впрочемъ же Министерство Финансовъ предполагаетъ производить общую ревизію устава о гербовомъ сборѣ.

Нѣкоторымъ образомъ также въ область законодательства слѣдуетъ отнести установленіе и собраніе Рижскихъ торговыхъ обычаевъ, съ каждымъ годомъ болѣе и болѣе примѣняемыхъ судебными учрежденіями при рѣшеніи судебныхъ исковъ, которые возникли изъ торговыхъ сдѣлокъ и въ которыхъ общіе законы оказываются недостаточными. Принимая во вниманіе, что настоящее собраніе обычаевъ составлено въ 1893 году, между тѣмъ однако образовались нѣкоторые новые обычаи, а другіе, какъ устарѣвшіе, вышли изъ употребленія, Биржевой Комитетъ, чрезъ свою делегацію, приступилъ къ новому разсмотрѣнію и къ новой обработкѣ обычаевъ. Къ концу года эта работа подвигалась настолько, что новосоставленный проектъ въ скоромъ будущемъ

можно будетъ представить общему собранію биржевого купечества на утвержденіе.

По учебной части, къ которой Биржевой Комитетъ издавно относился съ живѣйшимъ интересомъ, слѣдуетъ только вкратцѣ вспоминать, что основанное имъ 7 лѣтъ тому назадъ коммерческое училище также и въ истекшемъ году развилось самымъ удовлетворительнымъ образомъ. Чувствительную потерю понесло училище вслѣдствіе выбытія, по тяжелой глазной болѣзни, организатора и заслуженнаго руководителя, директора, д. ст. сов. Э. Фризендорфа, на мѣсто коего былъ избранъ директоромъ и утверждёнъ инспекторъ училища, ст. сов. Фр. Демме.

Забота о дальнѣйшемъ успѣшномъ будущемъ воспитанниковъ, окончившихъ курсъ училища не только на почвѣ реальныхъ наукъ, но и по другимъ отраслямъ, заставила Биржевой Комитетъ, на основаніи представленія Попечительнаго Совѣта училища, обратиться въ Министерство Торговли съ ходатайствомъ о предоставленіи также и окончившимъ курсъ коммерческаго училища воспитанникамъ права, по выдержаніи дополнительнаго испытанія по латинскому языку, поступать въ университеты, каковымъ правомъ въ настоящее время уже пользуются воспитанники реальныхъ училищъ. Пока однако этотъ вопросъ остался безъ дальнѣйшаго движенія, точно также и возбужденный въ прошломъ году вопросъ о языкѣ преподаванія.

Въ заключеніе слѣдуетъ еще указать на обширное заключеніе по вопросу объ организаціи государственной торговой статистики и статистики спеціально по хлѣбной торговлѣ, составленное по просьбѣ Совѣта биржевыхъ сѣздовъ секретаремъ статистическаго отдѣленія Биржевого Комитета.

Хотя въ приведенныхъ выше замѣткахъ только въ краткости могло быть указано на особенно выдѣляющуюся по отдѣльнымъ вопросамъ дѣятельность Биржевого Комитета, о такъ назыв. же мелкой работѣ и объ исполненіи всѣхъ текущихъ дѣлъ еще упомянуто, то все-таки эти краткія указанія въ достаточности доказываютъ, что Биржевымъ Комитетомъ также и въ истекшемъ году были приложены всѣ возможные старанія къ защитѣ и поддерживанію интересовъ мѣстной торговли и мѣстнаго купечества, какъ равно и къ сохраненію и упроченію значенія нашего города для торговли.

1. Портовые и торговые сборы.

1. Портовые сборы.

а. Назначение и расходование портовых сборовъ.

Предложениемъ отъ 12 декабря 1906 г. за № 6382 Административная часть Отдѣла Торговыхъ Портовъ уведомила Рижскій Биржевой Комитетъ, что вмѣстѣ съ симъ сдѣлано сношеніе съ Канцеляріей Министра Торговли и Промышленности объ отпускѣ въ распоряженіе Комитета назначенныхъ по вѣдомости расходовъ специальныхъ средствъ Министерства Торговли и Промышленности, состоящихъ въ распоряженіи Комитета по портовымъ дѣламъ на 1907 г. по Рижскому порту:

по § 8 на производство землечерпательныхъ и дноуглубительныхъ работъ въ р. Западной Двинѣ	253,319 руб.
въ томъ числѣ: 203,319 руб. на продолженіе этихъ работъ и 50,000 руб. на усиленіе землечерпательныхъ и дноуглубительныхъ работъ для болѣе интенсивной работы землечерпательнаго каравана и	
по § 9, ст. 2 на содержаніе и ремонтъ морскихъ дамбъ, по трехлѣтней сложности	8,768 „
	<u>всего 262,087 руб.</u>

Означенная сумма препровождена была Биржевому Комитету при предложеніи Министерства Торговли и Промышленности отъ 16 января 1907 г. за № 385 а.

Вслѣдствіе надлежащаго ходатайства Административная Часть Отдѣла Торговыхъ Портовъ предложениемъ отъ 27 февраля 1907 г. за № 1050 уведомила Биржевой Комитетъ, что ею вмѣстѣ съ симъ сдѣлано сношеніе съ Канцеляріей Министра Торговли и Промышленности о переводѣ въ распоряженіе Биржевого Комитета, согласно

журналу 159 засѣданія Комитета по портовымъ дѣламъ 18 января 1907 г., въ копіи при семъ прилагаемому, 10,000 рублей на укрѣпленіе насыпи, безъ предварительной повѣрки исчисленій Техническимъ Совѣщаніемъ, но съ тѣмъ, чтобы типы, цѣны и мѣста насыпокъ опредѣлялись Начальникомъ работъ Рижскаго порта и чтобы по окончаніи работъ былъ представленъ завѣренный Начальникомъ работъ порта отчетъ въ видѣ смѣты.

Упомянутая выше сумма препровождена Биржевому Комитету при предложеніи г. Министра Торговли и Промышленности отъ 7 марта 1907 г. за № 1672.

На основаніи циркулярнаго предложенія Отдѣла Торговыхъ Портовъ Министерства Торговли и Промышленности отъ 18 марта 1905 г. за № 1702 Рижскій Биржевой Комитетъ 10 мая 1907 г. внесъ въ Рижское по портовымъ дѣламъ Присутствіе нижеслѣдующія смѣтныя предположенія о расходахъ изъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ на 1908 г. Проектъ этотъ былъ рассмотрѣнъ въ VIII засѣданіи названнаго Присутствія 2 іюня 1907 г. и имѣетъ слѣдующее содержаніе:

Смѣтныя предположенія

о расходахъ изъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ
дѣламъ по Рижскому порту на 1908 годъ,
составленныя Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ.

СМѢТНЫ

о расходах по Рижскому порту изъ специальныхъ составленных Рижскимъ

№№ по порядку	Перечень смѣтныхъ предположеній	Испрашивается на 1908 годъ	
		Руб.	Коп.
1	<p>I. Законъ 8 июля 1904 г., разд. IV, ст. 2 пк. а.</p> <p>§ 8.</p> <p>На землечерпательныя и дноуглубительныя работы</p>	<p>200,000</p> <p>50,000</p> <p>250,000</p>	—

предположенія

предствъ Комитета по портовымъ дѣламъ на 1908 годъ, Биржевымъ Комитетомъ.

Основанія назначеній			Ассигновано Комитетомъ по портовымъ дѣламъ на 1907 годъ 203,319 руб. и на содержаніе землечерпательнаго каравана для болѣе интенсивной работы 50,000 руб.
И з р а с х о д о в а н о			
въ 1904 г.	въ 1905 г.	въ 1906 г.	
160,552 руб. 54 коп.	197,130 руб. 30 коп.	<p>196,219 руб.</p> <p>50,000 „</p> <p>246,219 руб.</p>	

Землечерпательныя работы на рѣкѣ Двинѣ производятся Биржевымъ Комитетомъ съ 1818 года. Законными основаніями служили до преобразования портовыхъ сборовъ въ 1901 году (законъ 8 июля 1901 года) ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныя мнѣнія Государственнаго Совѣта отъ 10 апрѣля 1867 года и 5 февраля 1901 года. Такъ какъ размѣръ производимыхъ землечерпательныхъ работъ зависитъ отъ обмелѣній рѣки весной того года, на который смѣта составляется, то, какъ само собою разумѣется, не могутъ быть представлены заранѣе подробныя смѣтныя исчисленія необходимой суммы, въ виду чего испрашиваемая сумма должна быть исчислена, согласно п. 3 циркулярнаго предположенія Отдѣла Торговыхъ Портовъ отъ 18 марта 1905 г., за № 1702, по трехлѣтней сложности и подтверждена ссылками на соответствующіе расходы предшествовавшихъ лѣтъ.

Такъ какъ однако съ одной стороны стеченіемъ половодія весной сего года фарватеръ у города, въ особенности передъ лѣвымъ берегомъ, значительно обмелѣлъ и съ другой стороны портовый районъ, содержимый землечерпательнымъ караваномъ въ надлежащей глубинѣ, постройкою желѣзнодорожной гавани увеличился, то Биржевой Комитетъ покорнѣе проситъ о повышеніи трехлѣтней сложности до размѣра 200,000 рублей, соответствующаго приблизительно ассигнованнымъ на сей предметъ въ 1906 и 1907 годахъ суммамъ.

Ассигнованіемъ суммы 50,000 руб. на содержаніе принадлежащихъ Биржевому Комитету большихъ землечерпательницъ „Рига“ и „Мюльграбенъ“ съ принадлежащими къ нимъ шаландами въ прошломъ году дана была возможность отвѣчать все возрастающимъ требованіямъ судоходства касательно глубины фарватера и привести глубину фарватера съ моря до Бальдерааской гавани до 25 футовъ, а съ моря до экспортной гавани — до 24 футовъ. Однако является не только необходимымъ приспособить Рижскій портъ для судовъ съ осадкою въ 26 футовъ и привести глубину въ портъ къ соответственной современнымъ требованіямъ нормѣ, но и устранить опасность, грозящую порту со стороны находящихся выше

№№ по порядку	Перечень смѣтныхъ предположеній.	Непращивается на 1908 годъ		Основанія назначеній	
		Руб.	Коп.		
2	<p>§ 9 пк. 1.</p> <p>На укрѣпленіе насыпи, полученной отъ засыпи землечерпательнаго грунта</p>	10,000	—	<p>понтоннаго моста на протяженіи нѣсколькихъ верстъ обмелѣній. При стеченіи весеннихъ водъ большое количество песка съ пазваныхъ обмелѣній сносится въ предназначенную для судоходства часть порта ниже моста, отчего фарватеръ передъ городскими набережными мелѣетъ до такой степени, что для сохраненія глубины фарватера въ продолженіе цѣлаго ряда лѣтъ $\frac{1}{5}$ часть всего ежегодно вычерпаемаго въ портѣ грунта вычерпана была передъ упомянутыми набережными. До достиженія этой глубины проходитъ нѣсколько мѣсяцевъ именно того періода времени, въ которомъ судоходство обыкновенно бываетъ наиболее оживленнымъ. Удаленіе обмелѣній выше моста значительно способствовало бы уменьшенію обмелѣній передъ городскими набережными и устраненію образующихся такими обмелѣніями неудобствъ. Для достиженія большей глубины фарватера и для удаленія образовавшихся выше моста обмелѣній Виржевой Комитетъ охотно соглашается употреблять принадлежащій ему землечерпательный караванъ, за недостаткомъ однако надлежащихъ средствъ на эксплуатацію и содержаніе означеннаго каравана Комитетъ находитъ себя вынужденнымъ, также и на 1908 годъ просить объ ассигнованіи 50,000 руб., причѣмъ онъ надѣется, что разрѣшеніемъ этого кредита достигнута будетъ возможность воспользованіемъ всего землечерпательнаго каравана продолжать начатыя работы по углубленію и улучшенію Рижскаго порта.</p> <p>На укрѣпленіе насыпи, полученной отъ засыпки землечерпательнаго грунта. Комитетомъ по портовымъ дѣламъ 25 августа 1906 года отпущено было Виржевому Комитету на 1907 годъ сумма 10,000 руб. Комитетъ по портовымъ дѣламъ 18 января сего года постановилъ, чтобы типы, цѣны и мѣста насыпокъ опредѣлялись Начальникомъ работъ порта и чтобы по окончаніи работъ былъ представленъ отчетъ въ видѣ смѣты, завѣренный Начальникомъ работъ этого порта.</p> <p>Виржевой Комитетъ проситъ отпустить ему для той же цѣли и подъ тѣми же условіями на 1908 годъ сумму 10,000 рублей.</p>	
И з р а с х о д о в а н о					
			Ассигновано Комитетомъ по портовымъ дѣламъ на 1907 годъ		
		въ 1904 г.	въ 1905 г.	въ 1906 г.	
		7,594 р. 61 к.	8,713 р. 88 к.	8,719 руб.	8,768 руб.
3	<p>§ 9 пк. 2.</p> <p>На содержаніе и ремонтъ морскихъ дамбъ</p>	9,000	—	<p>Образованное 25 марта 1902 года въ г.Ригѣ по приказанію Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича особое совѣщаніе признало возможнымъ, оставить за Виржевымъ Комитетомъ содержаніе Фортъ-Кометской дамбы, западной и Магнусгофской дамбъ, всѣ же остальные гидротехническія сооруженія, находящіяся до 1902 года въ завѣдываніи Виржевого Комитета, передать въ вѣдѣніе Начальника работъ Рижскаго порта. На основаніи сего постановленія ремонтъ дамбы у Вецаке, береговыхъ укрѣпленій Верхняго Подераа и береговыхъ укрѣпленій у дер. Рипушь Виржевымъ Комитетомъ уже не производится,</p>	

Законъ 8 июля 1901 г., разд. IV, ст. 2 пк. а.

§ 9 пк. 2.

Образованное 25 марта 1902 года въ г.Ригѣ по приказанію Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича особое совѣщаніе признало возможнымъ, оставить за Виржевымъ Комитетомъ содержаніе Фортъ-Кометской дамбы, западной и Магнусгофской дамбъ, всѣ же остальные гидротехническія сооруженія, находящіяся до 1902 года въ завѣдываніи Виржевого Комитета, передать въ вѣдѣніе Начальника работъ Рижскаго порта. На основаніи сего постановленія ремонтъ дамбы у Вецаке, береговыхъ укрѣпленій Верхняго Подераа и береговыхъ укрѣпленій у дер. Рипушь Виржевымъ Комитетомъ уже не производится,

№№ по порядку	Перечень сметных предположений.	Испрашивается на 1908 годъ	
		Руб.	Коп.
	§ 9, пк. 1.		
4	На удлиненіе набережныхъ въ Новомъ Мюльграбенѣ	100,000	—
	§ 10, пк. 1.		
5	На сооруженіе въ Рижскомъ таможенномъ районѣ сараевъ и пр.	25,000	—

Основанія назначеній.
<p>послѣднимъ уплачивается лишь жалованье сторожу дамбы Вецаке, впредь до приѣма дамбы Начальникомъ работъ Рижскаго порта.</p> <p>Имѣя же въ виду, что поврежденія въ морскихъ дамбахъ происходятъ главнымъ образомъ отъ бурной погоды осенью и зимою, а потому ремонтныя работы, могущія оказаться необходимыми въ 1908 году, могутъ быть опредѣляемы лишь послѣ бурь будущей зимы, то, руководствуясь п. 3 циркулярнаго предложенія Отдѣла Торговыхъ Портовъ отъ 18 марта 1905 года за № 1702, размѣръ испрашиваемой суммы слѣдуетъ исчислить по трехлѣтней сложности. Виржевой Комитетъ покорѣйше проситъ объ ассигнованіи суммы 9,000 руб., такъ какъ работы въ 1904 и 1905 годахъ не были вполне исполнены, въ виду чего трехлѣтняя сложность расходовъ стала ниже дѣйствительной потребности сихъ расходовъ.</p> <p>Въ продолженіе уже многихъ лѣтъ въ Новомъ Мюльграбенѣ, особенно осенью и весною, ощущается недостатокъ въ причальныхъ мѣстахъ для пароходовъ, привозящихъ каменный уголь. Вслѣдствіе сего импортеры угля обратились въ Виржевой Комитетъ съ ходатайствомъ, не только принять надлежащія мѣры для улучшенія подъѣздныхъ рельсовыхъ путей въ Мюльграбенѣ, но и распорядиться объ удлиненіи набережныхъ для угольныхъ пароходовъ для размѣщенія 5 пароходовъ. Удовлетвореніе означеннаго ходатайства представляется лишь возможнымъ, если набережная въ упомянутомъ протяженіи не будетъ предоставлена другимъ судамъ, что однако на долгое время врядъ ли окажется допустимымъ, такъ какъ въ послѣдніе годы и вывозъ лѣсныхъ товаровъ, привозимыхъ въ Ригу по желѣзнымъ дорогамъ, черезъ Мюльграбенскую гавань значительно увеличился. Удлиненіе набережныхъ въ Новомъ Мюльграбенѣ является возможнымъ на восточной сторонѣ, по направленію къ озеру „Штинтъ“, гдѣ для этой цѣли находятся весьма удобныя мѣста.</p> <p>На производство удлиненія вышеупомянутыхъ набережныхъ Виржевой Комитетъ въ прошломъ году ходатайствовалъ объ отпускѣ на первое время суммы 100,000 руб.</p> <p>Комитетъ по портовымъ дѣламъ, признавая означенное удлиненіе набережныхъ вполне цѣлесообразнымъ и необходимымъ, въ виду однако значительности испрашиваемыхъ суммъ и необходимости соблюденія экономіи въ расходованіи специальныхъ средствъ, постановилъ отпустить кредитовъ на означенныя работы отложить до болѣе благопріятнаго времени.</p> <p>Такъ какъ Рижскому по портовымъ дѣламъ Присутствію известно, какія громадныя неудобства въ портѣ причиняются прибывающими въ Ригу въ большомъ количествѣ экспортными лѣсными товарами вслѣдствіе отсутствія въ портѣ подходящихъ мѣстъ и набережныхъ, то Виржевой Комитетъ съ цѣлью устраненія сихъ весьма чувствительныхъ недостатковъ, счелъ себя обязаннымъ возобновить въ настоящемъ году вышеупомянутое ходатайство.</p> <p>Уже въ продолженіе цѣлаго ряда лѣтъ мѣстными импортерами указывалось на то обстоятельство, что нынѣшнее устройство въ Рижскомъ таможенномъ районѣ въ некоторыхъ отношеніяхъ не соответствуетъ</p>

№№ по порядку	Перечень смѣтныхъ предположеній	Испрашивается на 1908 годъ		Основанія назначеній
		Руб.	Коп.	
				<p>справедливымъ требованіямъ торговли и что непременно должны быть приняты надлежащія мѣры для устранения тѣхъ неудобствъ, которыя вредно отзываются на развитіи привозной торговли. Къ улучшеніямъ, необходимымъ въ таможенномъ районѣ, между прочимъ, принадлежитъ устройство навѣсовъ надъ частью складочныхъ мѣстъ, на которыхъ въ настоящее время складываемые товары подвергаются вліянію погоды и часто порчѣ отъ дожди, снѣга, бури и жары. Хотя импортеры стараются по возможности охранять подвергающіеся скорой порчѣ товары прикрываніемъ брезентами и пр., которые отчасти защищаютъ товары отъ дожди, но все-таки эта мѣра не ограждаетъ означенныхъ товаровъ отъ мокроты снизу, причиняющей большіе убытки.</p> <p>Неудобствомъ, также неоднократно подававшимъ поводъ къ жалобамъ и затрудняющимъ исполненіе таможенныхъ обрядностей, является то обстоятельство, что за неимѣніемъ надлежащихъ помѣщеній досмотръ пассажирскаго багажа въ Рижской Таможнѣ совершается подъ открытымъ небомъ, не взирая на непогоду, дождь, бурю и снѣгъ. Подобныя жалобы какъ пассажировъ, такъ равно и таможенныхъ чиновниковъ, могутъ быть устранены постройкою легкаго зданія для досмотра пассажирскаго багажа.</p> <p>Для устранения описаннаго неудобства Биржевой Комитетъ въ прошломъ году ходатайствовалъ объ отпускѣ на первыхъ порахъ суммы 100,000 рублей.</p> <p>Комитетъ по портовымъ дѣламъ, признавая съ своей стороны означенныя сооруженія вполне целесообразными и необходимыми, въ виду однако значительности испрашиваемыхъ суммъ и необходимости соблюденія экономіи въ расходованіи специальныхъ средствъ, постановилъ отпускъ кредитовъ на означенныя работы отложить до болѣе благоприятнаго времени.</p> <p>Вслѣдствіе сего Биржевой Комитетъ проситъ объ отпускѣ на первое время суммы около 25,000 рублей для постройки по крайней мѣрѣ одного сарая и легкаго зданія для досмотра пассажирскаго багажа, причѣмъ Комитетъ оставляетъ за собою право, въ свое время вернуться къ проекту расширенія и застройки таможеннаго района, представленному имъ 8 ноября прошлаго года въ Присутствіе по портовымъ дѣламъ, одобреніемъ какового проекта представляется возможнымъ построенный въ 1877 году таможенный районъ привести въ соответственный современнымъ требованіямъ торговли и судоходства видъ.</p>

Въ 173-мъ засѣданіи Комитета по портовымъ дѣламъ, состоявшемся 31-го августа 1907 г. подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника А. А. Штофа, разсматривался общій докладъ Отдѣла Торговыхъ Портовъ о смѣтныхъ ассигнованіяхъ изъ спеціальныхъ средствъ означеннаго Комитета, въ которомъ въ качествѣ представителей Рижскаго Биржевого Комитета участвовали г. г. статскій совѣтникъ Н. фонъ Крамеръ и инженеръ О. Флейшеръ. Иsproшенныя Биржевымъ Комитетомъ суммы на производство землечерпательныхъ и дноуглубительныхъ работъ 200,000 руб. и на усиленіе этихъ работъ 50,000 руб., а равно и 10,000 руб. на укрѣпленіе насыпи, полученной отъ засыпки, разрѣшены были безпрекословно, между тѣмъ какъ испрошенный на содержаніе и ремонтъ морскихъ портовыхъ дамбъ кредитъ въ 9000 руб. разрѣшенъ по трехлѣтней сложности въ размѣрѣ 8,733 руб., а сумма 25,000 руб. на сооруженіе въ Рижскомъ таможенномъ районѣ сараевъ — по повѣркѣ исчисленій Техническимъ Совѣщаніемъ.

Что касается кредита въ 100,000 рублей, испрошеннаго Биржевымъ Комитетомъ для расширенія набережной въ Мюльграбенѣ, то эта статья вызвала много преній; въ этихъ преніяхъ представители правительства съ одной стороны не отрицали основательности упомянутаго прошенія, но съ другой стороны обратили вниманіе на то обстоятельство, что ограниченныя средства, находящіяся въ настоящее время въ распоряженіи Комитета по портовымъ дѣламъ, не даютъ ему возможности теперь же ассигновать этотъ кредитъ; прежде всего нужно выяснитъ, останутся ли Комитету по портовымъ дѣламъ какія-то средства, а именно сколько послѣ удовлетворенія всѣхъ нужныхъ расходовъ на 1908 годъ. Накопецъ предоставили на усмотрѣніе Биржевого Комитета представить въ концѣ года новое прошеніе по выше означенному дѣлу, послѣ чего разрѣшеніе нужнаго кредита будетъ зависѣть отъ размѣра свободныхъ спеціальныхъ средствъ.

Въ прошломъ году Рижское портовое Присутствіе 3-го мая для улучшенія русла рѣки выше желѣзнодорожнаго моста признало необходимость исполненія предварительныхъ работъ, чтобы на основаніи ихъ возможно было бы выработать проектъ для регулированія полноводія.

Такъ какъ Рижскому Биржевому Комитету оказалось крайне нужнымъ улучшеніе этой части русла рѣки въ интересахъ гавани, то онъ отношеніемъ отъ 23-го мая 1907 г. обратился къ Начальнику Рижскаго порта съ просьбою черезъ Портовое Присутствіе исходатайствовать ассигнованіе средствъ, нужныхъ для предварительныхъ работъ на 1908 годъ.

Въ восьмомъ засѣданіи Рижскаго Портоваго Присутствія 2-го іюня 1907 г. единогласно признана была необходимость ассигнованія испрошенныхъ средствъ для упомянутыхъ предварительныхъ работъ.

б. Измѣненія въ тарифныхъ ставкахъ.

8 іюня 1901 года состоялся законъ о преобразованіи взимаемыхъ въ Имперіи портовыхъ сборовъ. Еще до появленія сего закона представителями торговли въ особомъ совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ г. Товарища Министра Финансовъ 24 апрѣля 1901 г. было указано, что ставки попутнаго сбора являются для многихъ товаровъ, въ особенности для лѣса, непосильно высокими. Заявление это вліянія на нормировку ставокъ попутнаго сбора не имѣло, но вслѣдъ за появленіемъ закона и само правительство пришло очевидно къ тому же заключенію, ибо Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія 31 августа того же года за № 3805 указалъ, что ставка съ лѣсныхъ матеріаловъ въ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда можетъ оказаться для нѣкоторыхъ сортовъ лѣса чрезмѣрно обременительною и что представляется необходимымъ имѣть заключеніе Биржевого Комитета о томъ, на сколько попутное обложеніе, съ точки зрѣнія интересовъ нашей отпускной торговли, примѣнимо къ лѣснымъ грузамъ.

Заключеніе Рижскаго Биржевого Комитета было представлено Отдѣлу 24 Октября того же 1901 г. за № 1114. Въ этомъ заключеніи Биржевой Комитетъ заявилъ, что по его расчетамъ новыя ставки выше прежнихъ въ 4 раза, а на нѣкоторые лѣсные матеріалы въ 8 разъ, такъ что обложеніе достигло $\frac{1}{2}\%$ и даже болѣе съ цѣнности товара.

Независимо отъ сего Биржевымъ Комитетомъ уже 16 октября подано было ходатайство г. Министру Финансовъ о пониженіи попутнаго сбора съ цѣлага ряда товаровъ.

27 марта 1902 г. за № 322 Рижскій Биржевой Комитетъ представилъ въ Министерство Финансовъ мотивированное ходатайство мѣстныхъ лѣсопромышленниковъ о пониженіи сбора. Въ этомъ ходатайствѣ между прочимъ указано было на то, что $\frac{1}{2}$ копѣчный попутный сборъ поглощаетъ для лѣсныхъ товаровъ около 73% чистой прибыли и что эта утрата не можетъ быть переложена на заграничнаго покупателя.

Результатомъ поступившихъ въ Министерство со всѣхъ сторонъ ходатайствъ о пониженіи ставокъ попутнаго сбора было пониженіе съ $\frac{1}{2}$ коп. на $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда для нѣкоторыхъ лѣсныхъ и другихъ товаровъ. Дальнѣйшее пониженіе для хлѣбныхъ товаровъ послѣдовало въ ноябрѣ 1903 г.

Между тѣмъ въ сентябрѣ 1903 г. Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ было получено предложеніе Отдѣла Торговыхъ Портовъ отъ 5 сентября 1903 г. за № 4663. Въ этомъ предложеніи указывалось на то, что примѣненіе на практикѣ закона 8 іюня 1901 г. о преобразованіи взимаемыхъ въ имперіи портовыхъ сборовъ вызвало со стороны купечества въ портахъ ходатайства о необходимости пересмотра сего закона, въ цѣляхъ измѣненія размѣра ставокъ на отдѣльные товары, причѣмъ высказывались пожеланія о томъ, чтобы при опредѣленіи размѣра сихъ ставокъ была принята главнымъ образомъ во вниманіе цѣна каждаго отдѣльнаго товара. Далѣе сообщалось, что, придавая весьма важное значеніе установленію такой системы обложенія въ портахъ товаровъ попуднымъ сборомъ, при которой было достигнуто возможно полное соотвѣтствіе между цѣною товара и размѣромъ обложенія, общее по имперіи поступленіе портовыхъ сборовъ давало бы возможность Главному Управленію Торговаго Мореплаванія удовлетворить непрерывно возрастающія потребности нашихъ торговыхъ портовъ. Его Императорское Высочество Главноуправляющій Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами призналъ соотвѣтственнымъ образовать въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1903 г. особую комиссію при участіи представителей Биржевыхъ Комитетовъ для выработки ближайшихъ по сему предмету предположеній, на основаніи коихъ имѣло быть внесено на уваженіе Государственнаго Совѣта соотвѣтственное представленіе объ измѣненіи закона 8 іюня 1901 г. Вмѣстѣ съ тѣмъ Отдѣлъ просилъ о представленіи необходимаго матеріала для выполненія вышеизложенной задачи.

11 ноября того же 1903 г. за № 1221 Рижскій Биржевой Комитетъ представилъ Отдѣлу весьма обширный и цѣнный матеріалъ по вопросу о пересмотрѣ ставокъ попуднаго сбора. Согласно указанію Отдѣла должно было быть съ одной стороны установлено возможно правильное соотношеніе размѣра обложенія съ цѣнностью товаровъ и вмѣстѣ съ тѣмъ увеличено общее по имперіи поступленіе портовыхъ сборовъ. Поэтому Рижскій Биржевой Комитетъ, указавъ въ своемъ заключеніи на непомѣрно высокое обложеніе однихъ товаровъ, въ то же время указалъ на товары, могущіе безусловно вынести болѣе высокое обложеніе. Къ своей запискѣ Биржевой Комитетъ приложилъ 10 таблицъ и на основаніи этихъ таблицъ доказалъ, что увеличеніе общаго размѣра поступленій отъ попуднаго сбора вполне совмѣстимо съ болѣе справедливымъ обложеніемъ отдѣльныхъ товаровъ. По одному Рижскому порту, по даннымъ 1902 г., могло быть достигнуто увеличеніе поступленія на 110,000 руб. въ годъ.

Предположенный пересмотръ закона 8 іюня 1901 г. однако въ 1904 г. не состоялся и лишь въ 1905 г. Отдѣломъ Портовъ былъ внесенъ въ Совѣтъ по дѣламъ торговаго мореплаванія законопроектъ

объ измѣненіи порядка взиманія попутнаго сбора. Проектъ этотъ по своему характеру и своему размѣру далеко не соотвѣтствовалъ началамъ, указаннымъ Отдѣломъ въ своемъ отношеніи отъ 5 сентября 1903 г. за № 4663. Проектъ былъ встрѣченъ Совѣтомъ по дѣламъ торговаго мореплаванія очень несочувственно. Это обстоятельство побудило Отдѣлъ взять свой проектъ обратно. Въ засѣданіи своемъ отъ 3 февраля 1905 г. Совѣтъ призналъ единогласно необходимымъ установить въ самомъ законѣ не только предѣлы обложенія попутнымъ сборомъ, но по возможности цѣлую скалу ставокъ сборовъ съ отнесеніемъ къ этимъ ставкамъ всѣхъ товаровъ въ извѣстной болѣе детальной группировкѣ, чѣмъ та, которая существуетъ по нынѣ дѣйствующему закону 8 іюня 1901 г., причемъ нашелъ необходимымъ обусловить отнесеніе того или другого товара къ опредѣленной ставкѣ какъ стоимостью товара, такъ и принятіемъ во вниманіе другихъ обстоятельствъ, требующихъ болѣе совершеннаго оборудованія порта.

Во исполненіе постановленія Совѣта новая скала попутнаго сбора была выработана Отдѣломъ Портовъ осенью 1905 г. и сообщена на заключеніе Биржевыхъ Комитетовъ, а въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1906 г. обсуждена и окончательно установлена комиссією, образованной для этой цѣли Совѣтомъ по дѣламъ торговаго мореплаванія. Съ тѣхъ поръ дѣло опять стоитъ.

Такимъ образомъ прошло 6 лѣтъ съ момента признанія самимъ правительствомъ необходимости измѣненія ставокъ портоваго сбора по закону 8 іюня 1901 г., а ставки эти между тѣмъ понинѣ въ силѣ, несмотря на то, что эти ставки по отношенію къ однимъ товарамъ непомерно высоки, а къ другимъ цѣннымъ товарамъ слишкомъ низки и что пересмотръ этихъ ставокъ далъ бы значительное увеличеніе портовыхъ сборовъ.

Въ виду изложеннаго и принимая во вниманіе, что установленіе новыхъ ставокъ соотвѣтствовало бы какъ интересамъ торговли такъ и правительства, что всѣ предварительныя работы уже произведены и окончены, что новыя ставки уже выработаны совмѣстно представителями правительства и торговли и поэтому все это дѣло нуждается лишь въ направленіи и утвержденіи надлежащею властью, Рижскій Биржевой Комитетъ представленіемъ отъ 23 октября 1907 г. за № 1858 обратился къ г. Министру Торговли и Промышленности съ просьбою не отказать въ благосклонномъ разрѣшеніи сего дѣла.

Просимаго разрѣшенія до заключенія настоящаго годового отчета не послѣдовало.

в. Инструкция по взиманію въ портахъ таможенными учрежденіями корабельнаго сбора.

Препровождая выработанный особымъ совѣщаніемъ при Отдѣлѣ Торговаго Мореплаванія проектъ новой инструкции по взиманію въ

портахъ таможенными учрежденіями корабельнаго сбора, означенный Отдѣлъ предложеніемъ отъ 11 мая за № 2897 просилъ Биржевой Комитетъ. представить Отдѣлу свое заключеніе по существу означенной инструкціи, состоящей изъ слѣдующихъ 20 пунктовъ, а именно :

Ст. 1. Корабельный сборъ, установленный высочайше утвержденнымъ 8 іюня 1901 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, взимается таможенными учрежденіями на основаніяхъ, указанныхъ въ означенномъ узаконеніи и въ настоящей инструкціи.

Ст. 2. Корабельный сборъ взимается въ размѣрѣ 10 коп. съ тонны грузовой вмѣстимости судна съ судовъ подъ русскимъ флагомъ и съ судовъ иностранныхъ, принадлежащихъ государствамъ, которыя, по дѣйствующимъ трактатамъ о торговлѣ и мореплаваніи, предоставляютъ судамъ подъ русскимъ флагомъ права судовъ наиболѣе благопріятствуемой державы; съ судовъ же тѣхъ государствъ, съ коими такихъ трактатовъ не заключено, размѣръ сбора опредѣляется въ 2 рубля съ тонны грузовой вмѣстимости судна.

Ст. 3. Грузовая вмѣстимость судна опредѣляется по мѣрительнымъ свидѣтельствамъ, съ соблюденіемъ правилъ, изложенныхъ въ ст. ст. 108 и 109 и примѣчаній къ ней уст. торг. изд. 1903 г.

Ст. 4. Корабельный сборъ взимается со всѣхъ судовъ, приходящихъ изъ заграницы и отходящихъ за границу, отдѣльно за приходъ и отходъ, при каждомъ посѣщеніи порта, за исключеніемъ случаевъ, указанныхъ въ ст. ст. 5, 6 и 7 настоящей инструкціи.

Ст. 5. Съ судовъ подъ русскимъ флагомъ, совершающихъ рейсы между русскими портами, лежащими на различныхъ моряхъ, корабельный сборъ за приходъ и за отходъ взыскивается одинъ разъ въ годъ, т. е. до 1. января слѣдующаго года въ томъ портѣ, который суда эти посѣтятъ первымъ въ теченіе года.

Ст. 6. Съ судовъ подъ русскимъ флагомъ, содержащихъ срочныя сообщенія между русскими и иностранными портами, сборъ взимается за приходъ и за отходъ одинъ разъ въ теченіе года, т. е. до 1. января слѣдующаго года, въ томъ портѣ, который суда эти посѣтятъ первымъ въ теченіе года.

Ст. 7. На основаніяхъ, предусмотрѣнныхъ предыдущей статьей. корабельный сборъ взимается и съ содержащихъ срочныя сообщенія иностранныхъ судовъ тѣхъ державъ, которыя по дѣйствующимъ трактатамъ о торговлѣ и мореплаваніи предоставляютъ судамъ подъ русскимъ флагомъ права судовъ наиболѣе благопріятствуемой державы.

Ст. 8. Пароходствомъ, содержащимъ срочныя сообщенія, признается такое, которое совершаетъ рейсы по заранее объявленному во всеобщее свѣдѣніе и опубликованному въ мѣстныхъ

вѣдомостяхъ росписанію, съ указаніемъ дней прихода и отхода и съ перечисленіемъ въ немъ названія тѣхъ пароходовъ, которые должны совершать срочные рейсы.

Ст. 9. Означенныя въ ст. 8 росписанія срочныхъ рейсовъ представляются владѣльцами пароходовъ въ мѣстное портовое управленіе, а за отсутствіемъ такового -- въ мѣстную таможенную, при прошеніи о взиманіи корабельнаго сбора одинъ разъ въ годъ, причемъ, если срочныя сообщенія содержатся между портами, навигація въ которыхъ продолжается круглый годъ, то росписанія устанавливаются на годичный срокъ и должны быть представлены въ мѣстное портовое управленіе не позже, какъ 7 февраля: если же срочныя сообщенія содержатся между портами, въ которыхъ навигація прекращается, то росписанія составляются на обычный навигаціонный періодъ и должны быть представлены въ мѣстное портовое управленіе не позже, какъ черезъ пять недѣль послѣ фактическаго открытія навигаціи.

Въ случаѣ, если замерзаніе порта произойдетъ позднѣе обычнаго срока, росписаніе сохраняетъ свою силу впредь до прекращенія навигаціи, безъ дополнительнаго взиманія корабельнаго сбора, при условіи посѣщенія портовъ срочными пароходами въ сроки, соответствующіе росписанію.

Ст. 10. Представляемая въ мѣстное портовое управленіе росписанія срочныхъ рейсовъ препровождаются начальниками торговыхъ портовъ, въ копіяхъ, въ Отдѣлъ торговаго мореплаванія, а прошенія владѣльцевъ о взиманіи корабельнаго сбора одинъ разъ въ годъ препровождаются въ двухдневный срокъ, съ заключеніемъ начальника порта, къ руководству мѣстной таможни.

Ст. 11. Измѣненіе росписаній можетъ послѣдовать лишь съ особаго, каждый разъ, разрѣшенія Отдѣла торговаго мореплаванія, причемъ о такихъ измѣненіяхъ должно быть объявлено во всеобщее свѣдѣніе не позднѣе, какъ за мѣсяць до вступленія оныхъ въ силу. Прошенія пароходо-владѣльцевъ объ измѣненіи росписаній срочныхъ рейсовъ подаются на имя Начальника мѣстнаго торговаго порта и послѣднимъ представляются въ трехдневный срокъ въ Отдѣлъ торговаго мореплаванія. По полученіи разрѣшенія Отдѣла, Начальникъ порта сообщаетъ о семъ, для свѣдѣнія, мѣстной таможнѣ.

Ст. 12. Выполненіе срочныхъ рейсовъ можетъ быть производимо любымъ изъ пароходовъ, поименованныхъ въ росписаніи. Замѣна одного парохода другимъ, незначащимся въ росписаніи, разрѣшается лишь при томъ условіи, если вступающій на линію новый пароходъ уплатитъ причитающійся съ него корабельный сборъ, на основаніяхъ, предусмотрѣнныхъ въ ст. ст. 6 и 7 сей инструкціи.

Ст. 13. Суда, нарушившія срочность росписанія (ст. 8) лишаются льготы, установленной въ ст. ст. 6 и 7 сей инструкціи. Нарушеніемъ срочности признается: 1) Опозданіе прибытіемъ къ порту болѣе, чѣмъ на трое сутокъ противъ указаннаго въ росписаніи дня; 2) опозданіе отбытіемъ отъ порта болѣе, чѣмъ на трое сутокъ противъ указаннаго въ росписаніи дня и 3) отбытіе отъ порта судна ранѣе дня, назначеннаго по росписанію.

Примѣчаніе 1. Опозданіе прибытіемъ къ порту или отбытіемъ отъ порта большее чѣмъ на трое сутокъ, можетъ быть оправдано лишь путемъ морского протеста, какими-либо непреодолимыми причинами.

Примѣчаніе 2. Сутки считаются съ 12 часовъ ночи до 12 часовъ ночи слѣдующаго дня, день же, упомянутый въ росписаніи, въ счетъ льготныхъ дней не включается.

Ст. 14. Въ случаѣ нарушенія срочности, пароходъ платитъ корабельный сборъ при каждомъ посѣщеніи порта, пока не возстановитъ срочности прихода или отхода. Въ случаѣ же непосѣщенія порта, неоправданнаго, притомъ, путемъ морского протеста, какими-либо непреодолимыми причинами, таковое считается нарушеніемъ всей срочности линіи и все росписаніе признается недѣйствительнымъ.

Ст. 15. Если ко времени, назначенному по росписанію для прихода и отхода срочныхъ пароходовъ, въ портъ придутъ и отойдутъ два или нѣсколько пароходовъ, поименованныхъ въ росписаніи, то льготою по корабельному сбору пользуется пароходъ, имѣющій меньшую вмѣстимость, пароходы же большей вмѣстимости уплачиваютъ сей сборъ на общемъ основаніи.

Ст. 16. Подъ грузовою вмѣстимостью для исчисленія корабельнаго сбора, разумѣется показанная въ мѣрительномъ свидѣтельствѣ чистая вмѣстимость по выключеніи изъ полной кубической емкости судна пространствъ, подлежащихъ вычету на основаніи правилъ объ измѣреніи судовъ. Къ судамъ иностраннымъ, при опредѣленіи грузовой ихъ вмѣстимости для исчисленія корабельнаго сбора, примѣняются правила, установленныя въ конвенціяхъ о взаимномъ признаваніи судовыхъ мѣрительныхъ свидѣтельствъ. Суда тѣхъ государствъ, съ коими не заключено означенныхъ конвенцій, подлежатъ измѣренію для опредѣленія ихъ грузовой вмѣстимости (уст. торг. ст. 125).

Ст. 17. Корабельному сбору не подлежатъ: 1) суда подъ военнымъ флагомъ, а равно принадлежащія правительственнымъ учрежденіямъ; 2) суда, предназначенныя исключительно для укладки и содержанія въ исправности подводныхъ телеграфныхъ кабелей; 3) суда, подъ русскимъ флагомъ, совершающія плаваніе между русскими портами, лежащими на томъ же морѣ (считая Азовское

море и омывающія русскую территорію воды Дуная частями Чернаго моря и принимая части Тихаго океана, омывающія восточные берега Азіи, за одно море); 4) суда, прибывающія въ порты по внутреннимъ водамъ; 5) суда, подъ русскимъ флагомъ, имѣющія грузовую вмѣстимость менѣе 20 тоннъ; 6) коммерческія суда, заходящія въ порты не для торговыхъ дѣйствій, т. е. суда, кои какъ придутъ, такъ и уйдутъ исключительно съ балластомъ безъ груза, или, придя съ грузомъ добровольно или по необходимости, не произведутъ въ портѣ торговыхъ операций; 7) суда русскихъ яхтъ-клубовъ на основаніи ихъ уставовъ; 8) суда, совершающія рейсы въ Каспійскомъ морѣ; 9) суда, принадлежащія жителямъ Архангельской губерніи и служащія для производства морскихъ рыбныхъ и звѣриныхъ промысловъ и 10) буксирные пароходы съ чистой нулевой вмѣстимостью.

Ст. 18. Корабельный сборъ какъ за приходъ, такъ и за отходъ (за исключеніемъ случаевъ, предусмотрѣнныхъ въ ст. 19), взыскивается при отпускѣ судна отъ порта, причемъ, на основаніи выписки изъ мѣрительнаго свидѣтельства, исчисляется сумма причитающагося сбора, по уплатѣ коего на списокъ экипажа (судовой роли) дѣлается надпись о разрѣшеніи отхода.

Примѣчаніе. Корабельный сборъ взыскивается какъ за приходъ такъ и за отходъ судна и въ тѣхъ случаяхъ, когда судно, принявшее въ портѣ грузъ, пришло съ балластомъ, или когда судно, пришедшее съ грузомъ, отойдетъ отъ порта съ однимъ балластомъ.

Ст. 19. Съ судовъ, ранѣе не совершавшихъ заграничныхъ рейсовъ и впервые отправляющихся изъ русскихъ портовъ въ заграничные и притомъ не принадлежащихъ къ числу срочныхъ (ст. 6), корабельный сборъ взымается только за отходъ при отпускѣ оныхъ; съ судовъ, кои по прибытіи изъ заграничнаго порта переходятъ въ плаваніе между русскими портами, безъ захода въ заграничные, или во внутреннихъ водахъ, или же совершенно прекращаютъ рейсы, корабельный сборъ взыскивается только за приходъ, при выдачѣ таможенными владѣльцамъ ихъ судовыхъ документовъ, принятыхъ при приходѣ сихъ судовъ изъ заграницы.

Ст. 20. Пароходы, содержащіе срочные рейсы между иностранными и такими русскими портами, гдѣ навигація совершается не круглый годъ, могутъ, при замерзаніи означенныхъ портовъ, замѣнять ихъ другими портами съ особаго каждый разъ разрѣшенія Министра Торговли и Промышленности и безъ соблюденія требованій ст. 9 настоящей инструкціи.

По тщательномъ обсужденіи вышеприведеннаго проекта новой инструкціи по взиманію корабельнаго сбора, при участіи мѣстныхъ представителей заинтересованныхъ въ дѣлѣ пароходныхъ обществъ, Биржевой Комитетъ нашель, что проектъ этотъ содержитъ въ себѣ

немаловажныя затрудненія противъ дѣйствующей инструкціи отъ 18-го января 1902 г., состоящія отчасти въ включеніи новыхъ обременительныхъ постановленій, отчасти въ исключеніи прежнихъ льготъ, при чемъ Комитетъ представленіемъ отъ 28 іюня 1907 года за № 1296 доложилъ Отдѣлу Торговаго Мореплаванія въ отдѣльности слѣдующія замѣчанія :

Статьею 9 проекта допускается установленіе срочныхъ рейсовъ, дающихъ льготу уплаты корабельнаго сбора одинъ разъ въ годъ лишь въ началѣ года или же не позже какъ черезъ 5 недѣль послѣ открытія навигаціи. Въ интересахъ же пароходныхъ обществъ, желающихъ устанавливать срочные рейсы также въ теченіе года, Биржевой Комитетъ считаетъ весьма желательнымъ, чтобы статья 9 была дополнена постановленіемъ, предоставляющимъ пароходнымъ обществамъ устанавленіе новыхъ срочныхъ рейсовъ въ видѣ исключенія также въ теченіе года, если будутъ исполнены предусмотрѣнныя въ статьяхъ 8 и 10 инструкціи формальности.

Статьи 10 и 11 слѣдовало бы дополнить въ томъ отношеніи, что о послѣдовавшемъ разрѣшеніи росписанія срочныхъ рейсовъ и измѣненія такового извѣщаются не только мѣстная Таможня, но и проситель.

Па случай доказанной неспособности къ плаванію парохода, совершающаго срочные рейсы, или необходимости временнаго изыятія его изъ сообщенія, въ статьѣ 12 слѣдовало бы разрѣшить замѣну его на время неспособности его къ плаванію другимъ пароходомъ и незначащимся въ росписаніи, безъ новаго взиманія корабельнаго сбора, такъ какъ большею частью другіе пароходы общества, значащіяся въ росписаніи, не свободны для производства экстренныхъ рейсовъ.

Пунктъ 3 статьи 13 слѣдовало бы дополнить словами „если пароходъ къ тому не принужденъ вслѣдствіе опасности замерзанія.“

Кромѣ того помянутую статью 13 слѣдовало бы дополнить постановленіемъ о томъ, что не признается нарушеніемъ срочныхъ рейсовъ, если пароходъ, по открытіи срочныхъ рейсовъ, лишенный возможности вслѣдствіе льда прибыть въ портъ назначенія, зайдетъ въ другой портъ для выгрузки или нагрузки.

Постановленіе статьи 14, что въ случаѣ непосѣщенія значащагося въ росписаніи порта, неоправданнаго притомъ путемъ морскаго протеста какими-либо непреодолимыми причинами, таковое считается нарушеніемъ всей срочности линіи и всѣ пароходы линіи лишаются льготы и такимъ образомъ должны страдать отъ упущенія одного парохода, является слишкомъ строгимъ и несправедливымъ, было бы достаточно, чтобы одинъ только виновный пароходъ имѣлъ нести послѣдствія своего упущенія.

Статью 15 слѣдовало бы исключить, такъ какъ очень легко можетъ случиться, что пароходы одной линіи, содержащей въ одинъ и тотъ же портъ два или три рейса въ недѣлю, вслѣдствіе незначительнаго, не нарушающаго срочности, опозданія того или другого парохода, одновременно прибываютъ въ портъ или выходятъ изъ него. Но кромѣ того пароходное предпріятіе легко могло бы обойти постановленіе статьи 15 тѣмъ, что искусственно задерживаетъ одинъ изъ двухъ пароходовъ.

По пункту 8 статьи 9 нынѣ дѣйствующей инструкціи отъ 18 января 1902 года корабельному сбору не подлежатъ суда, приходящія изъ одного русскаго порта въ другой для выгрузки или догрузки или принятія груза, если они уплатили уже всѣ сборы въ первомъ порту. Такъ какъ не усматривается причинъ не включенія въ проектъ новой инструкціи этой важной и вполне основательной льготы, то Рижскій Биржевой Комитетъ покорнѣйше проситъ о включеніи помянутой льготы въ статью 17 проекта.

г. Устраненіе злоупотребленій по уплатѣ попуднаго сбора съ экспортируемаго зерна посредствомъ представленія неправильныхъ коносаментовъ.

Предложеніемъ отъ 7 мая 1907 г. за № 2291 Отдѣлъ Торговли Министерства Торговли и Промышленности сообщилъ Биржевому Комитету, что Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ обратился къ Особенной Канцеляріи по Кредитной Части съ просьбою вмѣнить кредитнымъ учрежденіямъ въ обязанность принимать въ залогъ подъ ссуды на хлѣбные грузы лишь такіе коносаменты, которые снабжены штемпелемъ или надписью таможи о взысканіи за таковой грузъ попуднаго сбора. Принятіе означенной мѣры являлось бы, по мнѣнію Департамента Таможенныхъ Сборовъ, необходимымъ въ виду того обстоятельства, что для оплаты попуднымъ сборомъ вывозимаго хлѣба экспортерами представляются въ таможенное учрежденіе экземпляры коносаментовъ, въ коихъ количество погружаемаго къ отправкѣ груза иногда показывается ниже дѣйствительнаго, въ цѣляхъ уменьшенія уплаты попуднаго сбора. Для полученія же ссудъ подъ залогъ коносаментовъ на хлѣбные грузы изъ частныхъ банковъ и изъ отдѣленій Государственнаго Банка грузоотправителями представляются другіе коносаменты, въ коихъ количество груза, согласно дѣйствующимъ по сему предмету правиламъ, удостоверяется подписями какъ товароотправителя, такъ и шкипера судна, принявшаго грузъ.

Для устраненія вышеуказанныхъ злоупотребленій по уплатѣ попуднаго сбора съ экспортируемаго зерна, Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ проектируетъ поэтому, чтобы банковыя учрежденія принимали подъ залогъ для выдачи ссудъ только такіе коносаменты, которые снабжены засвидѣтельствомъ таможи, отпускающей грузъ и

взыскивающей за таковой попудный сборъ. Для выполнения этого требованія экспортеры должны были бы при уплатѣ попуднаго сбора представлять въ таможеню одинъ лишній экземпляръ коносаментъ, на которомъ таможня и дѣлала бы отмѣтку объ уплатѣ упомянутаго сбора, слѣчая вмѣстѣ съ тѣмъ этотъ экземпляръ коносаментъ, предназначенный для банковской операціи, съ коносаментомъ, остающимся въ таможенѣ, по которому производится исчисленіе причитающагося за грузъ попуднаго сбора.

Сообщая объ изложенномъ, Отдѣлъ Торговли просилъ Биржевой Комитетъ доставить Отдѣлу свой отзывъ по настоящему предмету, по возможности въ непродолжительномъ времени.

По тщательномъ обсужденіи настоящаго дѣла Биржевой Комитетъ представленіемъ отъ 19 мая за № 1102 доложилъ Отдѣлу Торговли, что, признавая устраненіе злоупотребленій въ представленныхъ въ таможенные учрежденія коносаментъ на погруженные хлѣбные товары съ цѣлью уменьшенія уплаты попуднаго сбора крайне необходимымъ, Комитетъ съ полнымъ удовлетвореніемъ встрѣчаетъ направленные къ сему стремленія Департамента Таможенныхъ Сборовъ. Но предложенный Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ способъ устраненія не представляется ему удобнымъ и цѣлесообразнымъ.

Требованіе, чтобы кредитныя учрежденія принимали въ залогъ только такіе коносаменты, которые засвидѣтельствованы таможеню и что для сего засвидѣтельствованія таможни при уплатѣ попуднаго сбора должны быть представлены два экземпляра коносаментъ, имѣло бы послѣдствіемъ чрезвычайное затрудненіе торговли. Такъ какъ на исчисленіе попуднаго сбора и совершеніе всѣхъ формальностей требуется не мало времени, то обыкновенно пройдетъ нѣсколько дней до полученія товароотправителемъ отъ таможни засвидѣтельствованнаго экземпляра коносаментъ. Въ продолженіе этого времени товаровладѣлецъ остается безъ необходимыхъ ему денегъ, а пароходъ, въ большинствѣ случаевъ, уже прибылъ на мѣсто назначенія, тогда какъ коносаменты находятся еще въ порту отправленія.

Кромѣ того наибольшее число коносаментовъ на отправленные товары не закладывается въ русскихъ кредитныхъ учрежденіяхъ, а посылается или непосредственно къ заграничнымъ получателямъ или передается заграничнымъ банкамъ. Такъ какъ только тѣ коносаменты нуждаются въ засвидѣльствованіи, которые закладываются въ русскихъ банкахъ, то при предлагаемомъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ порядкѣ большая часть коносаментовъ на отпускные товары не подлежала бы контролю, а мѣра эта вовсе не достигала бы своей цѣли.

Съ своей стороны Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ предложить болѣе дѣйствительный по его мнѣнію контроль, который, впрочемъ, слѣдовало бы не только примѣнить къ хлѣбнымъ грузамъ,

но распространять также на все вообще грузы. Контроль этот имѣлъ бы состоять въ томъ, что таможнякъ вѣряется въ обязанность признавать только такіе коносаменты и копіи ихъ правильными, которыя подписаны или самимъ шкиперомъ парохода или же положительно уполномоченнымъ со стороны шкипера корреспондентомъ парохода, и если кромѣ того на коносаментѣ имѣется удостовѣреніе корреспондента парохода въ томъ, что показанное въ копіи съ коносамента количество товара вполнѣ соответствуетъ количеству, показанному въ подлинномъ коносаментѣ. Кромѣ того слѣдовало бы подвергать чувствительнымъ взысканіямъ шкиперовъ и корреспондентовъ судовъ, давшихъ или удостовѣрившихъ невѣрныя свѣдѣнія.

2. Торговые и промысловые налоги.

Относительно закона о новомъ промысловомъ налогѣ Биржевой Комитетъ только могъ удостовѣриться въ томъ, что междувѣдомственная комиссія въ истекшемъ году окончила свои работы и что въ скоромъ времени опять должна собраться общая соответственная комиссія.

II. Портовые и судоходныя дѣла.

3. Портовое Управленіе.

а. Проектъ преобразованія Портоваго Управленія.

Совѣтъ Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства отношеніемъ отъ 18-го апрѣля 1907 года за № 609 увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что согласно справкѣ, наведенной Совѣтомъ Съѣздовъ въ Министерствѣ, въ близкомъ времени будетъ созвано особое совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра А. А. Штофа для обсужденія вопроса объ измѣненіи порядка управленія коммерческими портами. Въ виду того, что при разсмотрѣніи означеннаго вопроса предполагается обратить особенно серьезное вниманіе на мнѣнія заинтересованныхъ учреждений, Совѣтъ Съѣздовъ сочелъ долгомъ обратиться къ Биржевому Комитету съ просьбою, въ возможно скоромъ времени дать свой отзывъ на препровожденную въ копіи при отношеніи Совѣта отъ 29-го января с. г. за № 15 докладную записку предсѣдателя Николаевскаго Биржевого Комитета г. Властелицы съ замѣчаніями Начальника Административной Части Отдѣла Торговыхъ Портовъ г. Хвостова относительно нынѣшняго административнаго и хозяйственнаго управленія торговыхъ портовъ и желательной и соответствующей мѣстнымъ нуждамъ торговли постановки портоваго управленія.

Къ сему Совѣтъ нашелъ нужнымъ присовокупить, что полученные имъ отзывы Биржевыхъ Комитетовъ будутъ доложены представителемъ Совѣта въ упомянутомъ совѣщаніи, каковымъ путемъ Совѣтъ надѣется оказать существенную поддержку дѣлу реорганизаціи портового управленія въ желательномъ для нашихъ торгово-промышленныхъ круговъ смыслѣ.

Одновременно съ симъ Совѣтъ Съѣздовъ препроводилъ Биржевому Комитету конію выработаннаго Одесскимъ Биржевымъ Комитетомъ проекта положенія объ Одесскомъ портовомъ общественномъ управленіи, имѣющаго довольно радикальный характеръ.

Въ отношеніи своемъ отъ 27-го апрѣля 1907 года за № 904 Рижскій Биржевой Комитетъ сообщилъ Совѣту Съѣздовъ биржевой торговли и сельскаго хозяйства, что онъ съ живѣйшимъ интересомъ ознакомился съ приложеннымъ къ упомянутому отношенію докладомъ объ изложеніяхъ предсѣдателя Николаевскаго Биржевого Комитета г-на Властелицы и Начальника Административной части Отдѣла торговыхъ портовъ, г-на Хвостова и съ радостью встрѣчаетъ предпринятый Совѣтомъ первый шагъ къ преобразованію портовыхъ управленій, при чемъ Комитетъ далѣе высказалъ слѣдующія соображенія:

Биржевой Комитетъ въ общемъ присоединяется къ изложеніямъ г-на Властелицы относительно критики теперешней организаціи мѣстныхъ портовыхъ управленій. Предоставленныя мѣстнымъ портовымъ управленіямъ права и обязанности, ихъ самостоятельная дѣятельность по отношенію къ мѣстнымъ нуждамъ и условіямъ закономъ скованы, какъ это признаетъ тоже и г-нъ Хвостовъ, въ столь узкіе предѣлы, средства, предоставляемыя въ распоряженіе отдѣльныхъ портовъ, ограничены столь подробно выработанною смѣтою, что о самостоятельной дѣятельности теперешнихъ портовыхъ управленій едва-ли можетъ быть и рѣчи, а кромѣ того самостоятельная дѣятельность въ оставшихся имъ немногихъ и узкихъ областяхъ парализуется еще составомъ портовыхъ управленій, такъ какъ единственные компетентные знатоки мѣстныхъ условій и нуждъ порта — а именно представители торговли и судоходства — находятся въ меньшинствѣ противъ представителей Правительства, незнакомыхъ большею частью съ торговлею и судоходствомъ, не имѣющихъ внѣ портового управленія ничего общаго съ нуждами и дѣятельностью ихъ, кромѣ того однако, какъ это вполне естественно, вслѣдствіе положенія своего болѣе или менѣе склонны или прямо принуждены разсматривать и рѣшать въ портовомъ управленіи всѣ подлежащіе вопросы съ бюрократической точки зрѣнія, несогласуемой съ нуждами торговли и судоходства, постоянно мѣняющимися и требующими тонкаго пониманія.

Въ виду изложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ для успѣшнаго развитія нашихъ портовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ нашей вывозной торговли и нашего судоходства считаетъ полное преобразование мѣст-

ныхъ портовыхъ управленій весьма необходимымъ, а именно въ общемъ на основахъ, изложенныхъ въ секціи Съѣзда.

Биржевой Комитетъ впрочемъ не можетъ присоединиться къ изложеніямъ г-на Властелицы касательно дѣятельности центрального управленія портами въ Ст.-Петербургѣ. Напротивъ Биржевой Комитетъ не можетъ не признать, что онъ въ этомъ установленіи нашелъ всегда полное уразумѣніе всѣхъ вопросовъ, касающихся мѣстныхъ условий и нуждъ и дѣльное споспѣшествованіе интересамъ торговли и судоходства.

Касательно будущей организаціи мѣстныхъ портовыхъ управленій Биржевой Комитетъ въ общемъ присоединяется къ предложеніямъ г-на Хвостова по отношенію расширенія правъ и обязанностей присутствій по портовымъ дѣламъ, равно какъ и по отношенію состава ихъ. По мнѣнію Комитета однако въ видахъ способствованія болѣе частому собранію и скорѣйшей работѣ составъ присутствій по портовымъ дѣламъ долженъ быть по возможности ограниченнымъ; однако чтобы придать необходимое значеніе мнѣніямъ самыхъ компетентныхъ знатоковъ условий и нуждъ порта и дѣятелей въ немъ, слѣдовало бы увеличить число представителей торговли и судоходства. Чтобы обезпечить правительству въ этомъ присутствіи нужное вліяніе на дѣятельность его, было бы достаточно, если въ составъ присутствій входили — какъ представитель Министерства Торговли и Промышленности — Начальникъ порта, какъ представитель Министерства Финансовъ — Управляющій мѣстною Таможнею и какъ представитель Министерства Путей Сообщенія — начальникъ исходящей на портъ магистральной линіи, если управленіе этой линіи находится въ подлежащемъ портовомъ городѣ, въ противномъ же случаѣ находящейся въ данномъ городѣ высшій чиновникъ Министерства. Биржевой Комитетъ полагаетъ, что при такомъ представительствѣ правительства въ присутствіи по портовымъ дѣламъ интересы его будутъ вполне обезпечены. Что же касается общественныхъ представителей въ присутствіяхъ по портовымъ дѣламъ, то Биржевой Комитетъ предлагаетъ назначить въ составъ: двухъ представителей Городского Управленія, двухъ представителей Биржевого Комитета, далѣе двухъ представителей, избираемыхъ биржевымъ купечествомъ изъ числа плательщиковъ портовыхъ сборовъ, двухъ избираемыхъ равнымъ образомъ биржевымъ купечествомъ представителей купечества, участвующаго въ судоходствѣ. Привлеченіе представителей сельскаго хозяйства и земства по мнѣнію Биржевого Комитета совершенно излишне, такъ какъ они не могутъ имѣть ни интереса ни понятія о гавани и ея торговой дѣятельности. Привлеченіе однако портовыхъ рабочихъ по мнѣнію Биржевого Комитета представляется прямо опаснымъ и вреднымъ. Биржевой Комитетъ совершенно не въ состояніи найти какое-нибудь основаніе для включенія рабочихъ

въ составъ присутствій, такъ какъ они ни по своей интеллигенціи ни по своему образованію не подходятъ къ составу присутствія по портовымъ дѣламъ и имѣютъ сношенія единственно только со своими работодателями, купцами, каковыя сношенія регулируются особыми законами. Привлеченіе рабочихъ имѣло бы лишь послѣдствіемъ возникновеніе всевозможныхъ недоразумѣній и осложненій и можно съ полною увѣренностью предполагать, что рабочіе въ скоромъ времени попытаются воспользоваться присутствіемъ по портовымъ дѣламъ для обсужденія и пропандигирования своихъ соціаль-политическихъ идей и дѣлать присутствія поприщемъ борьбы изъ-за заработной платы; этимъ однако и навязанною ему ролью посредника между работодателемъ и рабочимъ присутствіе по портовымъ дѣламъ заняло бы положеніе, совершенно ему чужое и подрывающее его авторитетъ.

Тоже и по отношенію средствъ для порта Биржевой Комитетъ въ общемъ присоединяется къ мнѣнію г-на Хвостова. Доходы порта за исключеніемъ извѣстной части, которая отчисляется въ распоряженіе правительства, должны быть предоставлены въ распоряженіе присутствія по портовымъ дѣламъ, согласно составляемой имъ смѣтѣ. Эта остающаяся порту часть взимаемыхъ въ немъ портовыхъ сборовъ не должна быть меньше $\frac{4}{5}$ всей суммы. Распределеніе суммъ портовыхъ сборовъ, упомянутое кол. сов. Хвостовымъ въ числѣ обязанностей Комитета по портовымъ дѣламъ, по мнѣнію Биржевого Комитета можетъ распространиться только на причитающуюся казнѣ часть, т. е. на $\frac{1}{5}$ часть доходовъ порта на таяія спеціальныя средства, которыя, независимо отъ доходовъ порта, казною могутъ быть отпускаяемы отдѣльно портамъ на извѣстныя цѣли.

Касательно распределенія работъ въ портѣ на компетенціи общественныхъ портовыхъ управленій Биржевой Комитетъ вполне присоединяется къ изложеніямъ г-на Хвостова.

Относительно предложеннаго г-мъ Хвостовымъ коллегіальнаго центрального присутствія, въ родѣ существующаго Совѣта по дѣламъ торговаго судоходства, Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ высказаться противъ учрежденія такового. Биржевой Комитетъ полагаетъ, что участіемъ представителей всѣхъ портовъ или всѣхъ портовыхъ управленій создалось бы здѣсь только поприще борьбы представительства обособленныхъ интересовъ и конкуренціи портовъ между собою. Биржевому Комитету представляется гораздо болѣе удобнымъ и цѣлесообразнымъ передать дѣла этого центрального учрежденія совершенно непричастному установленію, состоящему только изъ государственныхъ служащихъ, какъ это въ настоящее время есть Комитетъ по портовымъ дѣламъ, дѣятельность котораго, какъ Биржевымъ Комитетомъ было уже выше изложено, была вполне удовлетворяющая. Для обсужденія болѣе общихъ вопросовъ, какъ на примѣръ для обсужденія законопроектовъ, для защиты интере-

совъ портовъ и т. д. Комитетъ, по мѣрѣ надобности, могъ бы созывать особыя совѣщанія представителей отдѣльныхъ портовъ.

При отношеніи отъ 26-го іюля за № 1041 Совѣтъ Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства препроводилъ Биржевому Комитету экземпляръ изготовленной дѣлопроизводителемъ Совѣта сводки отзывовъ нашихъ портовыхъ биржевыхъ комитетовъ по вопросу о реформѣ порядка управленія русскими портами, изъ которой усматривается, что большинство портовыхъ биржевыхъ комитетовъ находитъ желательнымъ, чтобы мѣстные портовые управленія были организованы путемъ введенія въ ихъ составъ представителей отъ мѣстнаго биржевого общества, городского управленія, земства и различныхъ другихъ группъ лицъ, занимающихся тою или иною отраслю торговой дѣятельности въ данномъ портѣ, какъ напр. судовладѣльцевъ, лѣсопромышленниковъ, мукомоловъ и т. п. Кромѣ представителей отъ упомянутыхъ общественныхъ организацій, въ составъ портовыхъ управленій должны входить представители отъ Министерствъ Торговли и Промышленности, Финансовъ, Путей Сообщенія (по мнѣнію нѣкоторыхъ биржевыхъ комитетовъ и отъ Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ и Юстиціи), а также отъ желѣзныхъ дорогъ, доходящихъ до даннаго порта. На портовые управленія должно быть возложено вполне самостоятельное завѣдываніе и управленіе портомъ и портовыми сооружениями и охрана порядка и общественной безопасности на портовой территоріи.

Портовое управленіе должно имѣть право самостоятельно распоряжаться расходоуаніемъ имѣющихся въ распоряженіи даннаго порта средствами. Послѣднія, по мнѣнію большинства биржевыхъ комитетовъ, должны состояться изъ всѣхъ мѣстныхъ портовыхъ доходовъ и сборовъ, которые, за вычетомъ лишь извѣстной части въ пользу государственнаго казначейства, должны поступать всецѣло въ полное распоряженіе мѣстнаго портоваго управленія и расходоваться исключительно на нужды и содержаніе мѣстнаго порта. (Биржевые комитеты Архангельскій, Бердянскій и Херсонскій признаютъ однако болѣе правильнымъ, чтобы распредѣленіе портовыхъ сборовъ производилось центральнымъ правительственнымъ органомъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ пострадали бы интересы недавно возникшихъ и вообще маленькихъ портовъ).

По мнѣнію нѣкоторыхъ биржевыхъ комитетовъ для централизаціи дѣятельности мѣстныхъ портовыхъ управленій и для обсужденія вопросовъ, касающихся общихъ нуждъ морской торговли, нужно было бы образовать при Министерствѣ Торговли какъ центральное учрежденіе — Совѣтъ по портовымъ дѣламъ, къ составу котораго кромѣ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ должны принадлежать представители мѣстныхъ портовыхъ управленій.

Совѣтъ съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства въ засѣданіи отъ 18 сентября 1907 г., рассмотрѣвъ вопросъ о переустройствѣ нашего портоваго управленія, пришелъ къ заключенію, что всѣ болѣе важныя биржевыя комитеты считали настоящее устройство портоваго управленія несоотвѣтствующимъ интересамъ торговли и высказались за реорганизацію настоящаго устройства управленія. а именно въ томъ отношеніи, что въ управленіи портовъ должны принимать участіе болѣе заинтересованныя общественныя круги, а въ особенноти мѣстное купечество.

Въ виду того, что представленныя въ Совѣтъ мнѣнія содержали нѣкоторыя болѣе или менѣе важныя разногласія, Совѣтъ назначилъ особенную комиссію для обсужденія и согласованія разныхъ дополненій по этому вопросу, какъ и для выработки проекта положенія для управленія нашихъ морскихъ портовъ. Въ означенную комиссію выбраны были: К. А. фонъ Гюббенетъ, К. Ф. Кетли, Л. П. Котновскій, К. Ю. Медзыховскій и дѣлопроизводитель совѣта А. Л. Рафаловичъ.

Разработанный засимъ и окончательно просмотрѣнный въ засѣданіи Совѣта Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства 30-го октября 1907 г. проектъ „Положенія объ административномъ и хозяйственномъ управленіи торговыхъ портовъ“ долженъ быть обсужденъ 26-го января 1908 г. на второмъ всероссійскомъ съѣздѣ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства.

б. Дѣятельность Присутствія по портовымъ дѣламъ.

17-го января 1907 г. Рижское по портовымъ дѣламъ Присутствіе рассмотрѣло прошеніе владѣльца фабрики Тевеля Жедака о перенесеніи водопроводныхъ трубъ отъ Коёнгольмской канавы до его фабрики. Это прошеніе было удовлетворено. Потомъ по прошенію нѣкоторыхъ владѣльцевъ лѣсопильныхъ заводовъ Коёнгольмская канава признана была принадлежащею къ порту, причемъ собраніе высказало, что было бы весьма желательно углубить эту канаву до 10 футовъ при нормальномъ уровнѣ воды. Наконецъ еще были утверждены и отданы работы по переложенію Кюлевейнскаго канала.

7-го марта 1907 г. по портовымъ дѣламъ Присутствіе занялось рассмотрѣніемъ прошенія фирмы Борнгольдъ и ко. объ оставленіи пристаней для мелкихъ каботажныхъ пароходовъ, поддерживающихъ сообщеніе съ Ливабою, Виндавою и Перновомъ, у городской набережной. Собраніе высказалось за оставленіе этихъ пристаней, за исключеніемъ представителей купечества, которые желали, чтобы пристани этихъ пароходовъ перенесены были на другой берегъ Двины и подали при этомъ особенное мнѣніе.

21-го марта 1907 г. Присутствіе по портовымъ дѣламъ разсмотрѣло прошеніе завода „Проводникъ“ о разрѣшеніи постройки новаго больверга у Красной Двины; это прошеніе удовлетворено было подъ особенными условіями, точно опредѣленными Городскою Управою. Потомъ было отказано въ виду преждевременности въ прошеніи нѣкоторыхъ владѣльцевъ лѣсопильныхъ заводовъ объ углубленіи Гапшаксграбена, хотя была признана необходимость такого углубленія. Наконецъ по предложенію Биржевого Комитета назначена была комиссія для разсмотрѣнія и доолюненія существующихъ обязательныхъ постановленій о движеніи судовъ въ гавани.

28-го марта и 4-го апрѣля 1907 г. Присутствіе по портовымъ дѣламъ разсмотрѣло проектъ Биржевого Комитета о займѣ для застройки портовой территоріи амбарами, при чемъ Присутствіе высказалось за необходимость такой застройки гавани и цѣлесообразность займа. Начальникъ Риги-Орловской желѣзной дороги подалъ особое мнѣніе по сему предмету.

4-го апрѣля 1907 г. Присутствіе по портовымъ дѣламъ обсудило вопросъ объ устройствѣ нѣкоторыхъ улицъ въ гавани; потомъ удовлетворены были прошенія нѣкоторыхъ фирмъ объ устройствѣ приспособленій для причалпванія плотовъ.

11-го апрѣля 1907 г. Присутствіе по портовымъ дѣламъ утвердило предложенное начальникомъ Риги-Орловской желѣзной дороги обязательное постановленіе о движеніи товаровъ въ границахъ территоріи гавани вблизи рельсовыхъ путей. Потомъ Присутствіе рѣшило ходатайствовать черезъ начальника порта объ ассигнованіи средствъ для углубленія Кюлевейнскаго канала. Наконецъ разрѣшено было устройство разныхъ мостиковъ, приспособленій для прикрѣпленія плотовъ и лѣсныхъ огородовъ.

11 мая 1907 г. Присутствіе по портовымъ дѣламъ разсмотрѣло и разрѣшило бюджетъ Портоваго Управленія на 1908 г. Потомъ обсужденъ былъ вопросъ объ углубленіи рукавовъ Западной Двины, при чемъ признана была необходимость не только этихъ работъ, а также приобрѣтенія особенныхъ землечерпательницъ для оныхъ. Дальше обсужденъ былъ предложенный начальникомъ работъ по устройству порта проектъ для приведенія въ порядокъ торговли лѣсомъ и дровами въ гавани, при чемъ представители купечества вмѣстѣ съ нѣкоторыми другими подали особое мнѣніе. Наконецъ удовлетворены были нѣкоторыя прошенія объ устройствѣ приспособленій для прикрѣпленія плотовъ и т. д., отсрочено было прошеніе купца Меркульева объ устройствѣ нефтяного склада при станціи Рига-Берегъ и оставлено безъ послѣдствія прошеніе якорщиковъ объ упраздненіи вольныхъ якорщиковъ.

2 іюня 1907 г. Присутствіе по портовымъ дѣламъ занялось разсмотрѣніемъ бюджета Биржевого Комитета на исполняемыя въ 1908 г. работы

въ портѣ; потомъ разсмотрѣло бюджетъ Городской Управы объ ассигнованіи суммъ изъ спеціальнаго кредита Комитета по портовымъ дѣламъ, наконецъ разсмотрѣло бюджетъ, представленный начальникомъ работъ по устройству порта, на разныя работы, исполняемыя въ портѣ. Дальше рѣшено было ходатайствовать объ ассигнованіи нужныхъ средствъ для предварительныхъ работъ по регулированію рѣки выше желѣзнодорожнаго моста. Потомъ Присутствіе по портовымъ дѣламъ обсудило вопросъ о перестройкѣ таможенной набережной и рѣшило ходатайствовать объ ассигнованіи 500,000 рублей для этой цѣли. Наконецъ разсмотрѣнъ былъ вопросъ устройства угольной станціи для ледокола „Ермакъ“ и разрѣшено было устройство нѣкоторыхъ лѣсныхъ огородовъ.

25 іюня 1907 г. Присутствіе по портовымъ дѣламъ разрѣшило постройку нѣкоторыхъ мостиковъ для пристаней, лѣсныхъ огородовъ и приспособленій для прикрѣпленія плотовъ.

Дальше обсужденъ былъ вопросъ о засореніи Малой Двины, при чемъ постановлено на ней не разрѣшать устройства лѣсныхъ огородовъ и рѣшено, что плоты на ней должны быть прикрѣплены только въ одномъ ряду.

28-го августа 1907 г. Присутствіе по портовымъ дѣламъ по предложенію начальника порта еще разъ разсмотрѣло представленный Биржевымъ Комитетомъ проектъ займа въ 4¹/₂ милліона рублей для застройки новой экспортной гавани. Потомъ доложено было Присутствію прошеніе церковнаго старосты Троицкой церкви о насыпкѣ пизкихъ мѣстъ за Ранкскою дамбою землечерпательнымъ грунтомъ и рѣшено было по возможности удовлетворить это прошеніе. Наконецъ разрѣшено было устройство нѣкоторыхъ лѣсныхъ огородовъ а равно разрѣшена продажа обществу склада -- холодильника „Уніонъ“ двухъ участковъ земли, прилегающихъ къ теперешнему владѣнію этого общества.

24 октября 1907 г. Присутствіе по портовымъ дѣламъ обсудило вопросъ объ устройствѣ улицы въ гавани отъ Николаевской улицы до портовыхъ сооруженій около Царскаго сада. Потомъ еще разъ обсуждено было дѣло относительно произведенной фирмою Эйхе и Ко. насыпи около Малой Двины и рѣшено было поручить Начальнику порта взыскать съ фирмы 4,400 рублей для возстановленія границъ Малой Двины.

5 декабря 1907 г. Присутствіе по портовымъ дѣламъ разсмотрѣло выработанный комиссіею, назначенною для этой цѣли, проектъ устава для пассажирскаго движенія въ районѣ Рижскаго порта; этотъ проектъ припятъ былъ съ нѣкоторыми измѣненіями. Потомъ отведено было для парохода „Эдуардъ Регель“ постоянное мѣсто для причаливанія у дамбы АВ и далѣе рѣшено было вслѣдствіе предложенія начальника Риги-Орловской желѣзной дороги просить начальника порта, не допускать причаливанія пароходовъ, нагружающихъ дрова

съ подвозокъ, передъ четырехэтажнымъ желѣзнодорожнымъ амбаромъ. Наконецъ по прошенію фирмы Смисъ Шнейдеръ уполномоченъ былъ начальникъ порта отдавать въ кратковременную аренду мѣста для складовъ ниже желѣзнодорожныхъ сооружений порта.

19 декабря 1907 г. Присутствіе по портовымъ дѣламъ разсмотрѣло дѣло передачи острова Кундзингсгольмъ въ Министерство Торговли и происходящія изъ этого послѣдствія, при чемъ рѣшено было передать этотъ вопросъ по принадлежности на юридическое заключеніе.

4. Портовые сооружения.

а. Морскія дамбы.

аа. Сношенія, касающіяся отчетности по дѣлу о морскихъ дамбахъ.

При отношеніи отъ 26 февраля 1907 г. за № 485 Биржевой Комитетъ препроводилъ Начальнику работъ по устройству Рижскаго порта отчетъ объ израсходованіи суммы въ 8799 руб., предоставленной въ распоряженіе Биржевого Комитета въ 1906 году на производство работъ по ремонту и содержанію морскихъ дамбъ, съ просьбою о разсмотрѣннн этого отчета въ отношеніи существа работъ и о препровожденн затѣмъ, вмѣстѣ съ приложенными документами, въ Рижское Портовое Управление.

Документы эти были слѣдующіе :

- 1) Опись проектированнымъ въ 1906 году работамъ по ремонту и содержанію морскихъ дамбъ ;
- 2) Отчетъ по расходованію суммъ по ремонту и содержанію морскихъ дамбъ ;
- 3) Засвидѣтельствованная вѣдомость единичныхъ цѣнъ на разные строительные матеріалы ;
- 4) Отчетъ ;
- 5) Копіи всѣхъ оправдательныхъ документовъ по расходованію суммъ ;
- 6) Свѣдѣнія о дѣйствительныхъ цѣнахъ.

Предложеніемъ отъ 18 октября 1907 г. за № 4471 Административная Часть Отдѣла Торговыхъ портовъ просила Начальника Рижскаго Порта предложить Биржевому Комитету, въ дополненіе къ отчетности по ремонту морскихъ дамбъ въ 1906 году, представить оправдательные документы по расходованію суммъ по надзору и на канцелярскіе расходы въ размѣрѣ 538 руб. 12 коп.

При отношеніи отъ 5 ноября за № 1970 Биржевой Комитетъ препроводилъ Начальнику порта требующіеся оправдательные документы.

бб. Сношенія, касающіяся содержанія и ремонта морскихъ дамбъ.

4 мая за № 992 Биржевой Комитетъ препровелъ Начальнику работъ въ портъ списокъ ремонтныхъ работъ, которыя необходимо произвести въ морскихъ дамбахъ; списокъ этотъ былъ утверждёнъ послѣднимъ отношеніемъ отъ 13 іюня за № 680.

15 октября за № 1764 Биржевой Комитетъ препроводилъ Начальнику работъ въ портъ списокъ произведенныхъ работъ по содержанію морскихъ дамбъ.

вв. Ремонтныя работы, произведенныя въ 1907 году.

На Магнусгольмской морской дамбѣ были исправлены поврежденныя мѣста мостовой и заполнены цементнымъ растворомъ въ мостовой швы на пространствѣ 115 кв. саж. Трещины въ каменной стѣнѣ дамбы и въ защитной стѣнѣ исправлены.

У конца морской дамбы заложено 2 куб. саж. каменной стѣны для дополненія устроенныхъ тамъ блоковъ.

Каменная часть оконечности западнаго мола была сломана до поверхности воды. возобновлены связи и затѣмъ верхъ вновь возведенъ изъ камня. На свайной дамбѣ исправлена попорченная стѣна. Рѣчная сторона свайной дамбы защищена отъ подмыванія посредствомъ каменной насыпки. На построенной изъ фашинъ дамбѣ мостовая на протяженіи 10 саженой замѣнена каменной стѣной, а поврежденныя мѣста исправлены. На рѣчной сторонѣ этой дамбы была пополнена каменная насыпка и для увеличенія блоковъ устроена каменная стѣна въ 7 куб. саж. Нанесенныя песчаныя массы были удалены отъ гребня дамбы и ссыпаны на сторону моря.

Каменная облицовка Фортъ-Каметской дамбы на протяженіи 18 саженой возобновлена цементнымъ растворомъ. Для починки разводнаго моста заготовлялся лѣсной матеріалъ. Свайныя связки получили новую планковую обшивку.

Расходы по ремонту и содержанію морскихъ дамбъ, включая расходы по завѣдыванію работами, составили 8771 руб. 85 коп.

б. Работы по выправленію рѣки Двины.

аа. Землечерпательныя работы, произведенныя Управленіемъ работъ въ портъ.

Подвѣдомственная Управленію работъ въ портъ землечерпательница „Перновъ“ углубляла устье рѣки Аа и путь для рѣчныхъ пароходовъ, ведущій черезъ отверстие въ дамбѣ СДЕ къ Красной Двинѣ. Короткое время она работала въ рѣкѣ Аа у Большераа.

Морская землечерпательница „А. фонъ Беттихеръ“ содѣйствовала дноуглубительнымъ работамъ на барѣ и при худой погодѣ употреблялась для расширенія фарватера ниже Шустергольма. Часть вычерпаннаго здѣсь грунта была выгружена передъ Мало-Илкенешскою дамбою, гдѣ образовалось очень много глубокихъ мѣстъ.

66. Ремонтныя работы.

Часть сооружений для выправленія рѣки Двины была исправлена Городскимъ Управленіемъ, часть Управленіемъ работъ. Основательному ремонту были подвергнуты береговыя укрѣпленія Нижняго-Подераа.

66. Передача готовыхъ сооружений.

Предполагавшаяся передача казнѣ одной части работъ по выправленію рѣки Двины въ 1907 году не состоялась.

в. Проектъ улучшенія устья рѣки Двины.

Весною 1907 года, при спаденіи половодья въ Двинѣ, глубина бара уменьшилась до 24 футовъ. Песчаныя мели были опять удалены землечерпательницами. Для установленія происшедшихъ мало-по-малу измѣненій въ расположеніи и высотѣ мелей у устья рѣки Двины были произведены, какъ и въ предыдущихъ годахъ, обычные промѣры.

г. Подъѣздныя улицы къ Андреевскому полуострову и къ набережнымъ желѣзнодорожной и экспортной гавани.

1) Послѣ того какъ Биржевой Комитетъ, вслѣдствіе просьбы Начальника порта, 28 декабря 1906 года высказался по поводу возбужденнаго Городскою Управою вопроса о подъѣздныхъ улицахъ къ Андреевскому полуострову, въ засѣданіи Рижскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія отъ 4 апрѣля былъ рассмотрѣнъ составленный Управленіемъ Риги-Орловской желѣзной дороги проектъ о застройкѣ принадлежащей городу и Министерствомъ Путей Сообщенія и Торговли, расположенной ниже Андреевскаго бассейна береговой полосы и при этомъ рѣшено:

а. предполагаемую къ устройству проѣзжую дорогу по Екатерининской дамбѣ, вдоль Царскаго сада, на протяженіи отъ Елисаветинской улицы къ Мачтовой улицѣ до переѣзда на портовую территорию, считать портовою дорогою;

б. проѣзжая дорога отъ таможеннаго района къ Андреасгольму, по восточному и сѣверному берегамъ гавани должна быть отодвинута къ рельсовымъ путямъ, послѣ ихъ перекладки на новое мѣсто, каковыя работы исполнить въ зависимости отъ переустраиваемыхъ мостовъ на городскомъ каналѣ;

в. устроить переѣзды черезъ желѣзнодорожные пути и продолжить проѣзжія дороги по портовой территоріи отъ Ганзейской улицы на Андреасгольмъ, отъ Екатерининской дамбы къ временнымъ амбарамъ Рижскаго Биржевого Комитета, въ продолженіе Петергольмской улицы на Андреасгольмъ, въ концѣ портовой дороги

за Мачтовой улицей па территорію къ амбарамъ Риго-Орловской желѣзной дороги и отъ Пиленгофской улицы къ амбарамъ Риго-Орловской желѣзной дороги и къ территоріи Министерства Торговли и Промышленности, каковыя по детальной разработкѣ подлежатъ одобренію Присутствія ;

г. для развитія складочныхъ помѣщеній у деревянныхъ пристаней проложеніе удобныхъ проѣзжихъ дорогъ и переѣздовъ черезъ желѣзнодорожные пути ; сортировочный паркъ отправленія, проектированный въ настоящее время на портовой территоріи позади временныхъ деревянныхъ амбаровъ, подлежитъ уничтоженію ;

д. при уничтоженіи сортировочнаго парка отправленія, указаннаго въ пунктѣ „г“, таковой временно перенести къ незасыпальной водной площади Меллерсгофскаго полуострова, каковую водную площадь предполагается обратить въ каботажную гавань ;

е. признать желательнымъ приспособить для складочныхъ мѣстъ набережную Меллерсгофскаго рукава между зданіемъ электрической станціи Риго-Орловской желѣзной дороги и указаннымъ сортировочнымъ паркомъ, для чего уложить рельсовые пути и углубить рукавъ ;

ж. одобрить распланированіе двумя рядами складочныхъ мѣстъ портовой территоріи какъ на Андреасгольмѣ, принадлежащемъ городу, такъ и на Меллерсгофѣ, принадлежащемъ Министерствомъ Путей Сообщенія и Торговли и Промышленности.

2) 27. сентября Начальникъ Рижскаго порта обратился къ Биржевому Комитету съ просьбою высказаться по поводу отношенія Рижской Городской Управы отъ 17 сентября за № 6939, при которомъ Городскою Управою препровожденъ былъ Начальнику порта генеральный планъ части улицы, проектированной отъ Николаевской улицы къ портовымъ сооруженіямъ у Царскаго сада, согласно которому для одной части упомянутой улицы, а именно отъ Елпсаветинской до Ганзейской улицъ, подлежитъ отчужденію, между прочимъ, принадлежащая военному вѣдомству полоса земли. Вслѣдствіе сего Городская Управа проситъ о внесеніи означеннаго плана на разсмотрѣніе Портового Присутствія и, въ случаѣ принятія такового, представить оный Комитету по портовымъ дѣламъ съ просьбою, чтобы послѣдній или же Главное Управление по дѣламъ торговаго мореплаванія и портовъ вошло въ сношеніе съ военнымъ вѣдомствомъ относительно уступленія необходимаго для проведенія проектированной улицы казеннаго участка земли.

Биржевой Комитетъ 29 сентября за № 1740 отвѣтилъ на это, что онъ можетъ только одобрительно отозваться о сказанномъ проектѣ, такъ какъ вышеупомянутая улица составляетъ часть вновь проектированной къ проведенію улицы между Николаевской улицей и новыми портовыми сооруженіями, необходимость которой признана и

для осуществленія какого проекта испрошены уже изъ спеціальныхъ средствъ Портового Комитета нужныя суммы.

3) Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 4 августа за № 1477 обратился къ Городской Управѣ по нижеслѣдующему предмету:

Въ началѣ текущаго года Рижскимъ по портовымъ дѣламъ Присутствіемъ была учреждена комиссія изъ представителей Портового Управленія, Городского Управленія, купечества и Биржевого Комитета, чтобы выяснить, по какимъ причинамъ экспортная гавань все еще не эксплуатируется согласно своему назначенію. Причинами сего явленія комиссія признала:

- 1) Недостатокъ въ амбарахъ и навѣсахъ;
- 2) Недостатокъ въ мощенныхъ дорогахъ къ порту и недостатокъ въ подъездныхъ дорогахъ къ порту.

Въ цѣляхъ устраненія главнымъ образомъ послѣдняго недостатка, Рижская Городская Управа включила въ свои смѣтныя предположенія объ отпускѣ ассигнованій изъ спеціальныхъ средствъ портовыхъ сборовъ на устройство дорогъ въ 1908 г. проведеніе слѣдующихъ улицъ:

1) Устройство портовой улицы, начиная отъ Ганзейской улицы, вдоль элеваторной вѣтви желѣзной дороги, до переѣзда черезъ упомянутую желѣзную дорогу у Мачтовой улицы.

2) Устройство нѣсколькихъ подъездныхъ улицъ, а именно Петергольмской и Ганзейской.

Въ засѣданіи Присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 2-го іюня с. г. представители Биржевого Комитета и купечества присоединились вполне къ предположеніямъ Городского Управленія равно, какъ и къ мнѣнію послѣдняго, что упомянутыя дороги должны быть сооружены непременно въ продолженіе 1908 года и что раздѣленіе предполагаемыхъ Городскимъ Управленіемъ работъ на очереди по мѣрѣ ихъ необходимости, какъ это предложено было Начальникомъ работъ порта, ни въ какомъ случаѣ не допустимо, такъ какъ подобное частичное проведеніе улицъ можетъ легко послужить поводомъ къ возникновенію вопроса относительно необходимости вообще устройства всѣхъ улицъ и всѣхъ участковъ.

Подчеркивая только что изложенное, Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ указать на то, что устройствомъ поименованныхъ выше улицъ — число необходимыхъ подвозныхъ дорогъ къ экспортной гавани еще не опредѣлено и что для полной эксплоатаціи новыхъ портовыхъ сооружений необходимо еще устройство двухъ важныхъ улицъ, а именно: 1) улицы, ведущей вдоль таможеннаго раіона до Ганзейской улицы и 2) Пиленгофской улицы.

Первая изъ этихъ улицъ, ведущая вдоль таможеннаго раіона, на устройство которой, по мнѣнію Биржевого Комитета, потребуется около 100,000 рублей, предназначена для сообщенія изъ центра города

и Московскаго форштата и къ устройству ея возможно будетъ приступить лишь послѣ рѣшенія проектированныхъ измѣненій таможеннаго района, такъ что слѣдуетъ надѣяться, что устройство этой улицы послѣдуетъ въ 1909 году. Что же касается Пиленгофской улицы, которая предназначена служить главнымъ образомъ товарному движенію къ построеннымъ Риго-Орловской желѣзною дорогою портовыми сооруженіямъ, недостаточность устройства которой заставляеть перевозить товары изъ расположенныхъ на восточной оконечности и на сѣверъ отъ ведущей къ элеватору желѣзнодорожной вѣтви городскихъ участковъ къ новымъ портовымъ сооруженіямъ только по далекимъ окружнымъ путямъ, то уже нынѣ замѣчается крайняя необходимость въ перестройкѣ этой улицы, соотвѣтственно нынѣшнимъ требованіямъ сообщенія. Пиленгофская улица въ настоящее время укрѣплена только недостаточною насыпью гранта и совершенно непригодна для перевозки тяжелыхъ грузовъ.

Въ виду изложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ обратиться къ Рижской Городской Управѣ съ просьбою, не найдетъ ли она возможнымъ распорядиться о немедленной заготовкѣ чертежей и смѣтъ перестройки Пиленгофской улицы, чтобы этимъ дать возможность Присутствію по портовымъ дѣламъ войти въ Главное Управленіе съ представленіемъ о томъ, чтобы въ смѣтныя предположенія ассигнованій изъ специальныхъ средствъ портовыхъ сборовъ на 1908 г. были включены, кромѣ включенныхъ уже расходовъ на улицы, тоже и средства для устройства Пиленгофской улицы, на что, по мнѣнію Биржевого Комитета, потребуется не больше 40,000 рублей.

Рижскій Биржевой Комитетъ надѣется, что при соблюденіи этой программы построекъ къ началу 1910 года будутъ устроены самыя необходимыя подвозныя улицы къ станціи Рига-Берегъ и полагаетъ, что только по исполненіи этой программы представится возможнымъ соотвѣтственно использовать новыя портовые сооруженія и назначенныя къ постройкѣ портовые амбары.

Городская Управа 7 августа отвѣтила на это, что она вполне присоединяется къ взгляду Биржевого Комитета относительно необходимости устройства Пиленгофской улицы, такъ какъ по этой улицѣ можетъ быть открыто сообщеніе между Выгонной дамбой, какъ и Белленгофской улицею и новыми, устроенными на счетъ казны, портовыми сооруженіями. Городская Управа распорядилась о выработкѣ проекта и представитъ таковой Портовому Присутствію.

д. Укрѣпленіе берега на Красной Двинѣ.

6 февраля Начальникъ порта обратился къ Рижскому Биржевому Комитету съ просьбою высказаться по поводу слѣдующаго прошенія товарищества „Проводникъ“ :

„Ссылаясь на почтенное отношеніе Рижскаго Портоваго Управленія отъ 2-го октября с/г. за № 2505, Правленіе Товарищества симъ позволяетъ себѣ обратиться къ Портовому Управленію съ почтительнѣйшею просьбою о подверженіи новому пересмотру вопроса, касающагося устройства больверка на берегу рѣки Красной Двины, въ смыслѣ, изложенномъ въ прошеніи Правленія Товарищества отъ 10-го августа с/г. При этомъ Правленіе Товарищества считаетъ нужнымъ указать на тѣ именно причины, которыя заставляютъ его обратиться съ настоящею, новою просьбою къ Портовому Управленію. Причины эти слѣдующія: Теперешняя глубина воды въ Красной Двинѣ, довольно значительная для такого небольшого рукава, представляетъ собою остатокъ прежней глубины рѣки — въ 40 и болѣе футовъ. Причину такой колоссальной для незначительнаго рукава глубины отнюдь нельзя искать въ предполагаемомъ по рукаву теченіи.

Всѣмъ жителямъ мѣстности, прилегающей къ Красной Двинѣ, хорошо извѣстно, что въ былое время, до сооруженія регулирующихъ теченіе рѣки Двины дамбъ, часто, во время весенняго ледохода, образовывались запоры льда въ главномъ рукавѣ рѣки, обусловливавшіе сильный разливъ ея. Очень страдали отъ этого низкорасположенныя части береговъ, затоплявшихся водою. Затоплялась водою одновременно и Выгонная Дамба съ Городскимъ выгономъ. Сильный напоръ воды изъ Большой Двины въ Красную Двину углублялъ послѣднюю и вмѣстѣ съ тѣмъ размывалъ ея слабые, лишенные всякаго искусственнаго укрѣпленія берега. Теперь же, когда проблема регулированія Двины является въ самомъ совершенномъ смыслѣ рѣшенной, подобныя наводненія безусловно отошли въ область преданій.

Падежной защитой отъ наводненія небольшого бассейна Красной Двины служить теперь, помимо портовыхъ выправительныхъ сооружений, также и Выгонная Дамба, поднятая за послѣднее время выше уровня высшихъ водъ, какъ равно и желѣзная дорога, проведенная къ элеватору.

Благодаря вышесказаннымъ обстоятельствамъ и незначительности размѣровъ самого бассейна Красной Двины, опасность со стороны большого водополя и стремительнаго теченія больше не угрожаетъ. Чтобы не быть голословными, сошлемся на тотъ фактъ, что послѣ искусственнаго уменьшенія глубины рукава въ 1899 г. таковая съ тѣхъ поръ не подвергалась почти никакимъ измененіямъ. Это, какъ слѣдуетъ предположить, послужило поводомъ также и Портовой Городской Строительной Комиссіи, въ своемъ представленномъ въ Ст.-Петербургъ на утвержденіе проектъ постройки чрезъ Красную Двину новаго моста опредѣлить для такового относительно небольшой пролетъ, при сравненіи съ шириной самой рѣки.

Коснувшись вопроса о постройкѣ постоянного моста чрезъ рукавъ Красной Двины — каковая постройка, въ связи съ предстоящими работами по улучшенію и расширенію Мюльграбенской гавани, конечно будетъ исполнена въ недалекомъ будущемъ — нельзя не указать, что въ случаѣ оставленія ширины рукава въ 250 фут., при пролетѣ моста около 30 арш. = 70 фут., и принимая, согласно утвержденію Портоваго Управленія, что какое-либо теченіе существуетъ по рукаву, означенною постройкою моста будетъ нанесенъ существенный ущербъ интересамъ нашего предпріятія, такъ какъ суженная пролетомъ моста струя будетъ ударяться во вдающійся, лѣвый берегъ рукава, состоящій изъ дюннаго песку, и размывать его. Конечно, такое размываніе можетъ быть предупреждено возведеніемъ соотвѣтствующаго дорогостоящаго берегового укрѣпленія, но это явилось бы крутымъ налогомъ на частное предпріятіе, неоправдываемое къ тому же дѣйствительною потребностью общественныхъ интересовъ. Нельзя предполагать при этомъ, чтобы въ расчеты города и Правительства, смотря по тому, на чьи средства мостъ будетъ возведенъ, входило причиненіе ущерба частному предпріятію; поэтому, не безъ основанія, можно предвидѣть, что когда наступитъ надлежащее для сего время — въ зависимости отъ времени постройки моста — Правительство или Городское Управленіе признаютъ правильнымъ принять мѣры къ огражденію отъ размыва частнаго земельного участка, какъ это было сдѣлано въ 1899 г. съ участкомъ Приказа Общественнаго Призрѣнія: правда, тогда дѣло шло объ участкѣ, принадлежащемъ казенному учрежденію, но, съ другой стороны, причиною размыва служили тогда силы природы, въ данномъ же случаѣ на лицо будетъ, такъ сказать механическая причина — постройка сооружения, служащаго интересамъ всего города и, между прочимъ, менѣе всего нашего Товарищества. Всѣ эти неудобства конечно отпадутъ, если Товариществу будетъ разрѣшено устройство просимаго имъ нынѣ берегового укрѣпленія по линіи, исходная точка которой будетъ совпадать съ устоемъ моста.

За послѣднимъ наводненіемъ, Красная Двина имѣла значительную глубину, а берега ея крутую отлогость. Около 1894 г., Товарищество А. Аугсбургъ открыло правильное пароходное сообщеніе между городомъ и Краснодариньемъ. Прохожденіе пароходовъ по Красной Двинѣ совершалось два раза въ теченіе часа. Волненіемъ, которое производили эти пароходы, окончательно смыло берега земельного участка, принадлежавшаго прежде Приказу Общества Призрѣнія, а нынѣ Товариществу „Проводникъ“: въ особенности пострадалъ въ этомъ отношеніи высокій, прямой берегъ, идущій вдоль самага фарватера, такъ что оказалось нужнымъ произвести въ 1899 г. необходимыя работы надъ его укрѣпленіемъ.

Другой берегъ (Проводника) отстоитъ отъ фарватера на значи-

тельпомъ разстояніи и поэтому обмелѣлъ. Причиной его обмелѣнія послужилъ песокъ, смытый водою съ берега Проводника и, за отсутствіемъ теченія, осадившійся на дно и оставшійся тамъ лежать.

Этимъ именно и можно объяснить то явленіе, которое сразу бросается въ глаза во время мелководья. Касаясь судоходства по Красной Двинѣ, Правленіе Товарищества не можетъ обойти молчаніемъ тотъ фактъ, что въ данное время, кромѣ Проводника, могутъ входить въ расчетъ развѣ лишь небольшія промышленныя предпріятія, какъ А. Г. Рутенбергъ (химическій заводъ) и Г. Фанненшмидтъ (ящичная фабрика). Свободный же отъ застроекъ Городской выгонъ не настолько обширенъ, чтобы на немъ, со временемъ, могла развиваться промышленность колоссальныхъ размѣровъ, для которой явилось бы необходимымъ оживленное судоходство. Нынѣ навигація по Красной Двинѣ столь незначительна, что вопросъ о ней отпадаетъ уже самъ собою. Незначительное пассажирское сообщеніе, несомнѣнно, совершенно прекратится съ постройкою постояннаго чрезъ рукавъ моста и продолженіемъ электрическаго трамвая до Мюльграбена. Если даже предположить, что навигація здѣсь когда-нибудь удесятерится, на что, однако, не имѣется никакихъ данныхъ, то и тогда она явится, при водяномъ пространствѣ рѣки въ 200 футовъ, сравнительно незначительной, и поверхность воды Красной Двины останется, для глазъ, по прежнему пустынной. Насколько проблематичны предположенія возможности развитія въ будущемъ судоходства по Красной Двинѣ, подтверждаетъ тотъ фактъ, что при новѣйшей разработкѣ въ Портовомъ Присутствіи границъ Рижскаго порта въ таковыя было включено не все теченіе рукава, какъ было раньше, а лишь протяженіе его до элеваторной ж. д. вѣтви, замыкающей собою рукавъ и придающей ему характеръ глухого развитія, котораго въ будущемъ, повидимому, не предвидѣлось. Въ видѣ сравненія. Правленіе Товарищества находитъ не лишнимъ привести здѣсь слѣдующій фактъ: каналъ Императора Вильгельма имѣетъ ширину поверхности всего лишь 60 метровъ = 196,7 футовъ, при ширинѣ въ 22 метра = 72 фута на днѣ, при глубинѣ 9 метровъ = 30 футовъ, — длина канала = 98,65 километровъ, а между тѣмъ онъ, несмотря на свое значительное протяженіе (Красная Двина отъ моста до истока рукавъ Большой Двины имѣетъ длину, не превышающую $1\frac{1}{2}$ версты), вполне отвѣчаетъ своей цѣли, обслуживая судоходство въ самыхъ обширныхъ размѣрахъ.

Обращаясь къ воднымъ путямъ, входящимъ въ составъ Рижскаго порта, Правленіе Товарищества не можетъ не указать, что рукава и протоки, па которыхъ торговое движеніе производится въ значительно большемъ объемѣ, чѣмъ по Красной Двинѣ, не имѣютъ ширины даже и въ 200 футовъ, каковое обстоятельство не признается непреодолимымъ тормазомъ для успѣшности торговли. Такъ, Малая Двина,

берега которой застроены разными промышленными заведениями, и по которой совершается оживленное пассажирское движение, имѣеть ширину мѣстами менѣе 20 саж. = 140 фут.; Коенгольмскій рукавъ, сплошь застроенный лѣсопильными заводами и лѣсными складами, для которыхъ рукавъ является единственнымъ путемъ сообщенія, имѣеть ширину лишь въ 20 саж., мѣстами же, напр. у Любексгольма, даже только 13 саж.; протокъ между Московскимъ форштадтомъ и островомъ Свирзденгольмомъ, служащій не только для движенія плотовъ, буксировъ и нагруженныхъ баржъ, направляющихся въ Коенгольмскій рукавъ и изъ него, также и для поперечнаго движенія лодокъ, перевозящихъ жителей значительно застроеннаго Свирзденгольма въ городъ и обратно, имѣеть ширину, не превосходящую 30 саж.

Если Портовому Управленію благоугодно утвердить нашъ проектъ, то Товарищество отказывается отъ права занимать принадлежащее ей водное пространство для причаливанія на продолжительное время плотовъ и пр., а предоставить таковое въ общее пользованіе. Въ тротивномъ же случаѣ Товарищество воспользуется правомъ отдавать это тихое, лишенное теченія водяное пространство лѣсопромышленникамъ, въ аренду, подъ склады лѣсного матеріала. При настоящей ширинѣ воды въ 250 футовъ, Товариществу принадлежитъ водное пространство шириною въ 83,33 фута; такимъ образомъ для общаго пользованія остается ширина воды въ $250' - 83,3' = 166,7$ футовъ. Нашъ проектъ: сузить устройствомъ больверка Красную Двину до 200 футовъ ширины воды, предотвратитъ, такимъ образомъ, отъ дальнѣйшаго обмелѣнія и защититъ берегъ отъ размыва. При утвержденіи же нашего проекта, въ коемъ случаѣ Товарищество отказывается отъ своихъ правъ на пользованіе воднымъ пространствомъ берега для постоянного склада лѣса, выигрывается еще свободное пространство воды въ $200' - 166,7' = 33,3$ фута.

Въ заключеніе Правленіе Товарищества позволяетъ себѣ обратить вниманіе Портоваго Управленія на то обстоятельство, что отъ одобренія представленнаго Товариществомъ проекта зависитъ весь дальнѣйшій вопросъ расширенія Товариществомъ своего предпріятія. Проектъ этого расширенія Товарищество во всякое время готово представить для просмотра Портовому Управленію. Изъ такового Портовому Управленію станетъ яснымъ, что въ случаѣ отказа Товариществу въ сооруженіи упомянутаго выше больверка, Товарищество принуждено будетъ раздѣлить свое предпріятіе; при этомъ на первомъ планѣ является вопросъ о выборѣ мѣста, и, весьма естественно, что новый заводъ Товариществу, для полученія возможности болѣе раціональнаго обслуживанія другихъ раіоновъ сбыта, придется соорудить въ другомъ городѣ. Отъ Товарищества подобный раздѣлъ предпріятія потребуетъ громадныхъ жертвъ; для торговли же и промышленности г. Риги это составитъ колоссальный ущербъ:

не слѣдуетъ упускать изъ вида, что ввозъ сырья и вывозъ галошъ и другихъ издѣлій Товарищества достигаетъ уже теперь многихъ милліоновъ нудовъ въ годъ. Стѣсненіе Проводника ни въ коемъ случаѣ не можетъ служить интересамъ города и гавани. Уже въ настоящее время въ предпріятіи Товарищества находятъ себѣ средства къ существованію отъ 10 до 15,000 семействъ. Для своего расширенія Товариществу являются необходимыми дальнѣйшія поддержки и покровительство какъ со стороны Портоваго Управленія, такъ равно и со стороны г. Риги. При этомъ Правленіе считаетъ долгомъ довести до свѣдѣнія Портоваго Управленія, что, въ виду неотложности расширенія предпріятія и неопредѣленности вопроса о возможности произвести таковое въ г. Ригѣ, Правленіемъ уже закончены предварительные переговоры о пріобрѣтеніи надлежащихъ участковъ въ другомъ портовомъ городѣ; что это заявленіе не голословно, Правленіе можетъ подтвердить документальными данными.

Правленіе не сомнѣвается, что Портовое Управленіе обратитъ должное вниманіе на приведенные Правленіемъ аргументы и, представивъ Проводнику возможность привести въ исполненіе свой планъ расширенія, принесетъ этимъ городу Ригѣ и Рижскому порту огромную пользу, внося оживленіе въ торговлю и промышленность“.

На основаніи даннаго портовымъ инженеромъ А. Пабстомъ заключенія Биржевой Комитетъ 19 февраля отвѣтилъ слѣдующее :

„Отношеніемъ отъ 6 февраля с. г. за № 348 Ваше Сіятельство обратились къ Рижскому Биржевому Комитету съ просьбою въ возможно непродолжительномъ времени сообщить свое заключеніе по прошенію Товарищества „Проводникъ“ о разрѣшеніи укрѣпить берегъ принадлежащаго Товариществу и расположеннаго на рѣкѣ Красной Двинѣ земельного участка, при чемъ предполагается суживать рѣку до 200 футовъ шириною. Проектъ этотъ обсуждался Рижскимъ по портовымъ дѣламъ Присутствіемъ уже въ сентябрѣ мѣсяцѣ прошлаго года, однако несмотря на то, что Биржевой Комитетъ и Городское Управленіе высказались за принятіе его, проектъ былъ отклоненъ, такъ какъ опасались, что вслѣдствіе суживанія русла рѣки можетъ произойти подмывка противолежащаго праваго берега рѣки Красной Двины, и что суживаніе рѣки можетъ имѣть вредное вліяніе на судоходство по этому рукаву рѣки Двины.

Послѣ вторичнаго обсужденія вопроса Биржевой Комитетъ долженъ остаться при прежнемъ своемъ мнѣніи и высказаться за принятіе проекта Товарищества „Проводникъ“, а именно по слѣдующимъ причинамъ :

Широкое и сравнительно глубокое русло рѣки Красной Двины образовалось во время, когда количество воды, стекающее по немъ,

было гораздо большее, чѣмъ оно можетъ быть въ настоящее время при теперешнихъ, измѣненныхъ обстоятельствахъ стеченія весеннихъ водъ. Раньше полноводіе заливало, въ случаѣ зажора льда въ рѣкѣ Двинѣ ниже города, большую низменность городского выгона, причемъ вода стекала черезъ Выгонную дамбу въ рѣку Красную Двину. Теперь однако, послѣ сооруженія выправительныхъ дамбъ и при работѣ ледоколовъ, нельзя ожидать столь высокихъ водъ и кромѣ того большая часть выгона обезпечена отъ наводненія насыпями для товарной станціи и т. д., повышеніемъ Выгонной дамбы и постройкой желѣзно-дорожной вѣтви, ведущей къ элеватору.

Наводненія выгона бываютъ, кромѣ при полноводіи во время ледохода, при сильныхъ буряхъ, вгоняющихъ воду съ моря. Въ такихъ случаяхъ вода идетъ вверхъ теченія Красной Двины, наполняетъ низменности выгона и стекаетъ опять по Красной Двинѣ. Однако дамба желѣзной дороги, ведущей къ элеватору и произведенныя на выгонѣ насыпи значительно уменьшили пространство наводненія, такъ что количество воды, стекающее при такихъ обстоятельствахъ по рѣкѣ Красной Двинѣ, гораздо меньше чѣмъ прежде.

Эти измѣненныя обстоятельства послужили причиною къ тому, что при обсужденіи принятаго Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ проекта постоянного моста черезъ Красную Двину не послѣдовало возраженій противъ суживанія ширины рѣки на 100 футовъ, а поперечной профили воды подъ мостомъ на 19,8 квад. саж. Поперечная профиль Красной Двины ниже моста представляется однако при суживаніи на 200 футовъ приблизительно втрое больше, вслѣдствіе чего едва ли слѣдуетъ опасаться подмывки праваго берега противоположнаго набережной Товарищества „Проводникъ“.

Для сообщенія по рѣкѣ Красной Двинѣ ниже плавучаго моста была предоставлена приблизительно половина ширины рѣки, что было вполне достаточно для пассажирскихъ пароходовъ и незначительнаго транспорта плотовъ. Другая половина рѣки отдавалась подъ складочныя мѣста лѣса. Городскимъ Управленіемъ при одобреніи проекта набережной было условлено, чтобы рѣка у набережной Товарищества „Проводникъ“ была предоставлена всеобщему сообщенію, на что Товарищество согласилось. Вслѣдствіе сего при свободной ширинѣ рѣки въ 200 футовъ нѣтъ причинъ опасаться о будущности пароходнаго сообщенія по рѣкѣ Красной Двинѣ“.

21 марта было постановлено въ Рижскомъ Портовомъ Присутствіи разрѣшить при извѣстныхъ условіяхъ уменьшеніе ширины Красной Двины до 200 сажени посредствомъ устройства возлѣ участка Товарищества „Проводникъ“ больверка. Лишь Начальникъ работъ Рижскаго порта высказался противъ этого.

е. Устройство прорыва.

Прорывъ не подавалъ въ 1907 году повода къ какимъ-либо сношеціямъ. Къ постройкѣ Бадегольмскаго моста къ сожалѣнію еще не приступено.

ж. Проектъ по урегулированію весенняго половодья въ Рижскомъ портѣ выше желѣзнодорожнаго моста.

23 мая за № 1118 Биржевой Комитетъ обратился къ Начальнику Рижскаго порта съ слѣдующимъ отношеніемъ:

„Каждою весною ледоколами Рижскаго Биржевого Комитета ломается ледъ Двины отъ устья рѣки до моста у города, такъ что на этомъ протяженіи ледоходъ не встрѣчаетъ препятствій, вслѣдствіе чего въ сравненіи съ прежними годами уменьшены тоже и опасности отъ ледохода, какъ-то ледяные зажоры, разливы и неправильное стеченіе весеннихъ водъ. Русло рѣки Двины выше моста наполнено однако на протяженіи нѣсколькихъ верстъ мелями, такъ что здѣсь болѣе глубокосидящіе ледоколы лишены возможности работать. Хотя и были сдѣланы опыты разломать ледъ на этомъ протяженіи маленькими пароходами, но работы эти не привели къ желаемой цѣли, такъ какъ онѣ не могли устранить осаживаніе на меляхъ и образованіе ледяныхъ заторовъ, послужившихъ причиною весьма неправильнаго стеченія весеннихъ водъ, вслѣдствіе чего поднимается опесокъ, который осаживается опять на другихъ мѣстахъ гавани.

Вредное вліяніе этихъ мелей извѣстно уже давно и оказалось и весною текущаго года. Когда ночью съ 29 на 30 марта выше желѣзнодорожнаго моста тронулся ледъ, сейчасъ образовались зажоры льда, вызвавшіе неправильныя теченія воды. Въ главномъ рукавѣ теченіе было отклонено къ правому берегу образовавшимся у нижняго конца Газенгольма ледянымъ зазоромъ длиною болѣе версты, такъ что для стеченія воды осталось лишь около 80 саженъ. Рукавъ у Митавскаго форштадта былъ совсѣмъ загроможденъ на нижнемъ концѣ, такъ что вода должна была стекать чрезъ примыкающія къ Газенгольму мели. Обстоятельства эти продлились нѣсколько дней и только 3 и 4 апрѣля ледяные заторы были снесены водою.

Только послѣ того какъ вода приняла опять обыкновенный уровень, были установлены измѣреніями лопмановъ фарватера у города послѣдствія нормальнаго стеченія воды; фарватеръ у лѣваго берега оказался на протяженіи около 2½ верстъ чрезвычайно обмеленнымъ. Обыкновенная глубина воды въ 20 футовъ уменьшилась передъ дамбою АВ до 18—19 футовъ, у входа въ гавань за дамбою АВ до 13—17 футовъ, а у входа въ гавань за дамбою СDE до 17—17½ футовъ.

Рижское по портовымъ дѣламъ Присутствіе въ засѣданіи отъ 4 мая 1906 признало необходимость производства предварительныхъ работъ для улучшенія русла рѣки выше желѣзнодорожнаго моста, чтобы на основаніи результатовъ сихъ работъ составить проектъ урегулированія весеннихъ водъ.

Такъ какъ по мнѣнію Рижскаго Биржевого Комитета улучшеніе этой части русла рѣки представляется въ интересахъ порта весьма необходимымъ, то онъ имѣетъ честь обратиться къ Вашему Сіятельству съ просьбою выхлопотать черезъ Присутствіе по портовымъ дѣламъ ассигнованіе на 1908 годъ необходимыхъ на производство предварительныхъ работъ средствъ.“

Означенное отношеніе, равно и прошеніе Городской Управы, въ которомъ также излагалась настоятельная необходимость въ урегулированіи весенняго половодья, разсматривались въ засѣданіи Портоваго Присутствія 2 іюня.

Начальникъ работъ Рижскаго порта доложилъ, что онъ уже 17 іюля 1906 года препроводилъ въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія программу предварительныхъ работъ, съ просьбою объ отпускѣ ему для выношенія таковыхъ около 6000 руб., но до сихъ поръ отвѣта не получено. Послѣ этого Портовое Присутствіе признало еще разъ настоятельную необходимость въ производствѣ означенныхъ предварительныхъ работъ.

Въ засѣданіи Портоваго Присутствія отъ 21 марта, при обсужденіи вопроса о дноуглубительныхъ работахъ, Начальникомъ порта было обращено вниманіе на то большое значеніе, которое могло бы имѣть углубленіе рѣки Двины выше желѣзнодорожнаго моста; это было признано и со стороны Начальника работъ въ портѣ, который высказалъ при этомъ надежду начать нѣкоторыя работы уже въ 1907 году. Къ выполненію таковыхъ однако до сихъ не приступлено.

з. Кюлевейнскій каналъ.

Въ текущемъ году состоялось перенесеніе части Кюлевейнскаго канала при впаденіи его въ рѣку Двину, сдѣлавшееся необходимымъ для устройства новаго желѣзнодорожнаго моста.

и. Границы Рижскаго порта.

Выработанный въ 1904 году и представленный Рижскимъ по портовымъ дѣламъ Присутствіемъ въ С.-Петербургъ проектъ, касающійся границъ Рижскаго порта, до сихъ поръ не утвержденъ.

к. Керосинный складъ въ портѣ.

Астраханскій купецъ А. И. Меркульевъ обратился 25 апрѣля къ Начальнику Риго-Орловской желѣзной дороги съ прошеніемъ объ отводѣ ему на болѣе продолжительное время близъ берега Меллерсгоф-

скаго канала на территоріи желѣзнодорожной гавани участка земли, величиною въ 1000 квадр. саж., для устройства нефтяного склада. Вслѣдствіе сего Начальникъ Риги-Орловской желѣзной дороги обратился съ слѣдующимъ отношеніемъ къ Начальнику порта, который препроводилъ таковое на заключеніе Биржевого Комитета.

„Въ виду поступленія въ Управление дороги заявленія г-на Меркульева, съ приложеніемъ плана, объ отдачѣ ему въ аренду участка земли на ст. Рига-Берегъ подъ устройство нефтяного склада съ прокладкой трубопровода для перекачиванія нефти, прибывающей въ судахъ, имѣю честь покорнѣйше просить, не признано ли будетъ Вашимъ Сіятельствомъ возможнымъ, внести на разсмотрѣніе Портоваго Присутствія общій вопросъ объ устройствѣ нефтяной гавани на Рижской береговой станціи, такъ какъ разсмотрѣніе отдѣльныхъ ходатайствъ объ отводѣ участковъ земли подъ нефтяные склады съ своей стороны признаю пещлесообразнымъ. Прилагаемый планъ имѣю честь покорнѣйше просить возвратить мнѣ вмѣстѣ съ отвѣтомъ Вашего Сіятелства. Полагаю, что для нефтяной и керосиновой операціи надо отвести мѣсто вдали отъ общей гавани, куда бы направлять всѣхъ желающихъ.“

Въ отвѣтъ на это Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 11 мая за № 1030, сообщилъ что и онъ долженъ высказаться за устройство особаго нефтяного бассейна, который, по его мнѣнію, подлежало бы строить на лѣвомъ берегу рѣки Двины вблизи устья Галпаксграбена, куда можно было бы провести подвозный рельсовый путь отъ Болдерааской желѣзной дороги.

Въ засѣданіи Портоваго Присутствія отъ 2 іюня было доложено, что купцомъ Меркулевымъ вновь подано Начальнику Риги-Орловской желѣзной дороги прошеніе, согласно которому онъ ходатайствуетъ объ отводѣ ему участка земли не на лѣвомъ берегу Меллергеофскаго канала, а на правомъ, въ началѣ Каткесекельской дамбы. Прошеніе это Портовымъ Присутствіемъ отклонено.

Сношенія относительно устройства складовъ для керосина и соли въ Новомъ-Мюльграбенѣ приведены въ отдѣлѣ: „Мюльграбенскій портъ“.

л. Тумбы для привязыванія судовъ.

Отношеніемъ отъ 27 марта за № 695 Биржевой Комитетъ обратился къ Начальнику Рижскаго порта съ просьбою сдѣлать распоряженіе, чтобы на берегу ниже Голерсгофа и на Кипенгольмѣ у Подерааской бухты были заколочены тумбы для привязыванія прибывающихъ туда судовъ.

Въ отвѣтъ на это Начальникъ порта отношеніемъ отъ 22 мая за № 1609 сообщилъ Биржевому Комитету содержаніе отношенія Начальника работъ въ Рижскомъ портѣ, въ которомъ указывалось на то, что

упомянутыя береговыя пространства принадлежать частнымъ лицамъ и эксплуатируются исключительно ими. почему устройство означенныхъ тумбъ должно быть отнесено къ обязанности сказанныхъ лицъ.

м. М а л а я Д в и н а .

Отношеніемъ отъ 21 іюня за № 1258 Биржевой Комитетъ сообщилъ Начальнику порта, что Малая Двина, начиная съ сѣверной оконечности Кипенгольма до мѣста, назначеннаго для причала городскихъ пароходовъ, углублена для морскихъ судовъ съ 17 футовою осадкою и что Начальникъ работъ въ портѣ предполагаетъ довести глубину, начиная съ этого мѣста дальше вверхъ по теченію, до 10—12 футовъ.

Черезъ сооруженіе у Бадегольма больверка и черезъ предполагаемую въ ближайшемъ будущемъ постройку тамъ моста съ затворомъ противъ половодья отвращается отъ Малой Двины та опасность, которой она подвергается во время теченія половодья и значительно выигрываетъ черезъ это какъ въ качествѣ воднаго пути, такъ и въ качествѣ гавани.

Однако же значеніе Малой Двины умаляется, если береговымъ владѣльцамъ будетъ дозволено уменьшать по ихъ усмотрѣнію ширину Малой Двины посредствомъ насыпки земляныхъ массъ и проч., допуская такимъ образомъ неравномѣрное образованіе берега, какъ это происходитъ теперь на лѣвомъ берегу Малой Двины у лѣсопильнаго завода Эйхе и Ко.

Дабы имѣть возможность преобразовать Малую Двину въ хороній водный путь и сдѣлать ее по возможности цѣлесообразною для сообщенія, Биржевой Комитетъ находитъ нужнымъ, чтобы уже теперь были приняты мѣры къ поддержанію необходимой ширины и поэтому просилъ Начальника Порта внести въ ближайшее засѣданіе Портоваго Присутствія слѣдующее предложеніе Биржевого Комитета :

Пусть Портовое Присутствіе распорядится установленіемъ границъ, какъ далеко береговые владѣльцы Малой Двины въ правѣ выдвигаться въ таковую со своими постройками, насыпями и проч.

Портовое Присутствіе 25 іюля постановило: 1) просить Начальника порта, въ такихъ случаяхъ, гдѣ прибережными жителями наносится вредъ находящемуся въ общемъ пользованіи водному пути, привлекать таковыхъ лицъ къ судебной отвѣтственности, 2) просить Начальника работъ въ портѣ представить Портовому Присутствію проектъ урегулированія береговъ Малой Двины и 3) установить предварительно для Малой Двины наименьшую ширину въ 20 саж. и для фарватера наименьшую глубину въ 7 футовъ.

Дабы облегчить въ Малой Двинѣ сообщеніе, Портовое Присутствіе въ томъ же засѣданіи отъ 25 іюля приняло слѣдующія предложенія Начальника порта: 1) не допускать болѣе въ Малой Двинѣ

устройство лѣсныхъ огородовъ. 2) Плоты могутъ быть установлены около берега лишь въ одинъ рядъ, и то только съ цѣлью доставленія лѣса на берегъ. 3) Плоты для лѣсопильнаго завода Эйхе и Креммерта должны становиться также лишь въ одинъ рядъ.

Послѣ того какъ у лѣсопильнаго завода Эйхе были произведены измѣренія и Начальникомъ работъ въ портѣ установлено, что граница значительно перейдена и что во внутрь Малой Двины сдѣланы насыпи, величиною въ 1100 куб. саж., Портовое Присутствіе 24 октября постановило предъявить къ Н. А. Эйхе чрезъ Начальника Порта въ судѣ искъ, опредѣливъ исковую сумму за причиненный убытокъ въ 4400 рублей.

5. Землечерпательныя работы.

а. Работы землечерпательныхъ машинъ въ 1907 году.

Глубина бара, которая при спаденіи половодья уменьшилась приблизительно на 1 футъ, была по 2. ноября восстановлена. Въ этой работѣ землечерпательницѣ „Рига“ содѣйствовала казенная землечерпательница „А. ф. Беттихеръ“.

Работы по удаленію мелей по правой сторонѣ фарватера выше устья дѣки Двины продолжались тремя землечерпательницами. Съ цѣлью расширенія глубокой части русла рѣки, приблизительно до 200 саж., поднято здѣсь землечерпательницами „Двина“, „Больдераа“ и „Рига“ 76,030 куб. саж. земли. Образовавшіяся въ фарватерѣ между устьемъ рѣки Аа и Мюльграбеномъ мели были удалены.

Въ Старомъ Мюльграбенѣ расширено употребляющееся большими судами для стоянки мѣсто выше лѣсопильнаго завода Домбровскаго и углублено къ матеріку до 24 футовъ. Въ Новомъ Мюльграбенѣ увеличена глубина у верхняго конца больверка, при чемъ однако мѣшающіе использованію этого больверка обломки судна остались лежать. Дабы имѣть возможность удлинить набережную къ озеру Штингъ, продолжались земляныя работы и за больверкомъ въ направленіи къ востоку приблизительно на разстояніи 100 саженой.

Длинный путь между Бѣлой Церковью и желѣзнодорожной гаванью не нуждался въ землечерпательныхъ работахъ, такъ что, начиная съ 22 іюля, послѣ того какъ землечерпательницею „Густавъ“ произведено было углубленіе входа въ желѣзнодорожную гавань до 24 футовъ, такая же глубина могла быть установлена также и на всемъ пути вплоть до этой гавани.

Вслѣдствіе ледяныхъ запрудъ, образовавшихся во время ледохода выше понтоннаго моста, усилилось теченіе половодья на правой сторонѣ русла рѣки, почему на этой сторонѣ образовалось мало обмеленій отъ наноса песку. Таковыя образовались однако въ очень значительной степени на лѣвой сторонѣ и простирались внизъ по

теченію до нижняго конца дамбы FG. Эти обмелѣнія были опять удалены.

Одна часть гавани позади дамбы АВ была углублена до 22 футовъ.

Землечерпательныя работы начались 26. апрѣля и были окончены 14. ноября.

Работы отдѣльныхъ землечерпательницъ распредѣлялись по мѣсту и времени слѣдующимъ образомъ:

Землечерпательница „Двина“ употреблялась лишь для работъ въ рѣкѣ. Съ 14. мая по 2. ноября она работала у Магнусгольма около правой стороны фарватера, гдѣ она удалила 28,967 куб. саж. земли.

Землечерпательница „Густавъ“ съ 26. мая по 12. іюля употреблялась для углубленія входа въ желѣзнодорожную гавань, а затѣмъ до 23. августа для углубленія входа въ гавань позади дамбы АВ. Проработавъ 7 дней передъ Андреевскимъ полуостровомъ у холодильника, она въ послѣдній день августа мѣсяца прекратила свою работу.

Землечерпательница „Циклопъ“ 26. апрѣля начала углублять верхнюю часть Новаго Мюльграбена и была переведена 4. іюля къ городу, гдѣ она до 17. августа работала около дамбы CDE. До 7. сентября она углубляла входъ въ гавань позади дамбы CDE и удаляла затѣмъ до 2. октября образовавшіеся передъ городской набережной песчаные наносы. Послѣ того какъ ею въ теченіе 25 дней была увеличена глубина фарватера у нижняго конца дамбы FG, ею же устранена небольшое обмелѣніе при входѣ въ желѣзнодорожную гавань.

Землечерпательница „Больдераа“ съ 8. мая по 25. іюня углубляла фарватеръ ниже устья Гапшаксъ-Грабена и начала затѣмъ удалять находящіеся около фарватера у Магнусгольма мели, каковую работу она продолжала до 1. сентября.

Землечерпательница „Мюльграбенъ“ съ 12. мая по 7. августа работала въ Старомъ Мюльграбенѣ. Затѣмъ она была переведена къ верхнему концу дамбы CDE, гдѣ находилась до 28. августа, съ какового времени до 28. сентября удаляла мели изъ фарватера передъ дамбою АВ. Наконецъ она, до 2. ноября, работала въ гавани позади дамбы АВ, гдѣ углубила часть таковой до 22 футовъ.

Землечерпательница „Рига“ съ 11. мая по 18. августа работала на восточной сторонѣ и съ 30. августа по 5. октября, какъ равно съ 29. октября по 3. ноября на западной сторонѣ бара. Въ такое время, когда на барѣ невозможно было работать, землечерпательница эта занималась удаленіемъ мелей около правой стороны фарватера у Магнусгольма. Работы были прекращены 14. ноября.

Производительность землечерпательницъ видна изъ слѣдующей таблицы :

Землечерпательница.	Находилась въ дѣйстви дней.	Работала.	Вычерпала куб. саж.	Средняя дневная производительность въ куб. саж.	Высшая дневная производительность въ куб. саж.
Густавъ . . .	98	80 дней или 1041 часъ	8,774	109,7	156
Двина	174	130 дней или 2078 часовъ	28,967	222,8	352
Циклопъ . . .	191	159 дней или 1757 часовъ	36,179	227,5	351
Больдераа . .	178	142 дня или 1537 часовъ	38,823	273,4	449
Мюльграб. . .	175	144 дня или 1410 часовъ	29,429	204,4	336
Рига	188	140 дней или 1293 часа	35,075	250,5	448
Всѣ 6 землеч.	1004 дня	795 дней	177,247		

Было вычерпано 6 землечерпательницами :

На барѣ	въ 78 дней землечерп.Рига			16,312 куб. саж.	
На правой сторонѣ фарватера около Магнусгольма	„ 62 дня	„	Рига	18,763	„ „
	„ 130 дней	„	Двина	28,967	„ „
	„ 106 „	„	Больдераа	28,300	„ „
Передъ устьемъ Гапкаксъ-Грабена	„ 36 „	„	Больдераа	10,523	„ „
Въ Стар. Мюльграбенѣ	„ 70 „	„	Больдераа	14,433	„ „
Въ Новемъ Мюльграбенѣ	„ 56 „	„	Циклопъ	13,397	„ „
Вовходѣ въ экспортную гавань	„ 37 „	„	Густавъ	3,559	„ „
	„ 2 дня	„	Циклопъ	181	„ „
Передъ Андреевскимъ полуостровомъ	„ 7 дней	„	Густавъ	454	„ „
Передъ городской набережной	„ 21 день	„	Циклопъ	4,277	„ „
Передъ нижнимъ концомъ дамбы FG	„ 25 дней	„	Циклопъ	4,885	„ „

Во входѣ въ гавань				
позади дамбы СДЕ	въ 18 дней	землечерп.	Циклоитъ	4,269 куб. саж.
Передъ дамбою СДЕ	„ 37 „	„	Циклопъ	9,170 „ „
	„ 17 „	„	Мюльграбенъ	4,564 „ „
Во входѣ въ гавань				
позади дамбы АВ	„ 36 „	„	Густавъ	4,761 „ „
Позади дамбы АВ	„ 31 день	„	Мюльграбенъ	5,365 „ „
Передъ дамбою АВ	„ 26 дней	„	Мюльграбенъ	5,077 „ „
	въ 795 дней			177,247 куб. саж.

Изъ этого количества большая часть была выведена въ море и выгружена на правую сторону устья рѣки Двины. Съ помощью рефулеровъ было выгружено: на Кипенгольмѣ 34,565 куб. саж., около Проводника 14,007 куб. саж. и въ Старомъ Мюльграбенѣ 4,804 куб. саж. земли Въ качествѣ гранта продано 1,224 куб. саж. и на другія надобности отдано 1,314 куб. саж.

Землечерпательныя работы Биржевого Комитета стоили въ 1907 году 253,292 руб. 70 коп., каковая сумма составляется изъ слѣдующихъ статей:

I. Жалованья и поденная плата . . .	Р. 81,328 18	
II. Каменный уголь	„ 36,372 81	
III. Расходы по производству . . .	„ 12,429 74	
IV. Инвентарь и расходы по содержанию „	35,710 83	
V. Разныя издержки	„ 7,946 27	
VI. За буксировку:		
пароходу „Цандеръ“ . . .	Р. 19,042 50	
„ „Гернмаркъ“ . . .	„ 13,484 —	
„ „Р. Керковиусъ“ „	13,618 —	
„ „Планета“ . . .	„ 11,326 25	
„ „Комета“ . . .	„ 2,163 25	
„ „Альфа“ . . .	„ 11,551 —	
за нанятые пароходы . . .	„ 10,229 25	
	„ 81,414 55	Р. 255,202 08
за вычетомъ:		
выручки за проданный грантъ Р.	912 —	
за проданный старый матеріалъ „	728 15	
денегъ, возвращенныхъ Обще-		
ствомъ страхованія отъ не-		
счастливыхъ случаевъ . . .	„ 156 93	
за проданный лѣсной матеріалъ „	83 66	
полученнаго за поврежденіе		
одной шаланды вознагра-		
денія	„ 28 64	
		„ 1,909 38
		<u>Р. 253,292 70</u>

б. Землечерпательный караванъ.

Къ землечерпательному каравану относятся приобрѣтенныя на счетъ прежней дноуглубительной кассы паровыя землечерпательницы „Густавъ“, „Двина“, „Циклопъ“ и „Больдераа“, далѣе

18 желѣзныхъ шаландъ вмѣстимостью въ 6 куб. саж.

5	„	„	„	10	„	„
8	„	„	„	13	„	„
10	„	„	„	16	„	„
1	желѣзная	шаланда				
1	„	„	съ	кузницею.		

Для обслуживанія землечерпательницъ употреблялись, кромѣ буксирныхъ пароходовъ Биржевого Комитета, еще нѣкоторые другіе наемные пароходы.

в. Переписка касательно землечерпательныхъ работъ.

аа. Программа работъ.

24. апрѣля Биржевой Комитетъ препроводилъ Начальнику работъ въ Рижскомъ портѣ и Начальнику порта слѣдующую программу землечерпательныхъ работъ въ 1907 году :

- 1) устраненіе обмелѣній на восточной сторонѣ бара ;
- 2) во время бурныхъ дней углубленіе западной стороны рѣки Двины между створными столбами №№ 24 и 25 ;
- 3) углубленіе восточной стороны фарватера передъ Магнусгольмомъ и западною стороною его, между створными столбами №№ 27 и 28 ;
- 4) углубленіе рѣки Двины у плавучаго дока ;
- 5) углубленіе восточной стороны фарватера между створными столбами №№ 26 и 27 ;
- 6) углубленіе фарватера въ направленіи къ портовой дамбѣ ;
- 7) углубленіе фарватера между городомъ и цементнымъ заводомъ, включительно расположенныхъ по обѣимъ сторонамъ гаваней и мѣстъ для нагрузки судовъ ;
- 8) углубленіе восточной стороны фарватера между створными столбами №№ 25 и 26 ;
- 9) углубленіе мѣстъ для нагрузки судовъ въ Старомъ Мюльграбенѣ выше лѣсопильнаго завода Домбровскаго ;
- 10) устраненіе обмелѣній въ Старомъ Мюльграбенѣ напротпвъ устья Красной Двины ;
- 11) углубленіе рѣки въ Новомъ Мюльграбенѣ выше завода акціонернаго общества М. Гефлингеръ и Ко. ;
- 12) углубленіе западной стороны фарватера между цементнымъ заводомъ и городомъ ;
- 13) углубленіе рѣки Двины позади дамбъ АВ и СDE ;

14) углубленіе восточной стороны фарватера между городомъ и цементнымъ заводомъ ;

15) углубленіе рѣки Двины выше желѣзнодорожнаго моста между Заячьимъ островомъ и Звиргденгольмомъ.

Послѣдняя изъ вышеупомянутыхъ работъ можетъ быть выполнена лишь тогда, если, вслѣдствіе болѣе сильныхъ обмелѣній около города, не понадобится, для производства нужныхъ тамъ дноуглубительныхъ работъ, отступить отъ программы и если, съ другой стороны, будетъ возможно найти выше желѣзнодорожнаго моста соотвѣтствующую территорію для насыпки вычерпаннаго гранта.

На это Начальникъ работъ въ портѣ въ отношеніи отъ 1 мая 1907 года за № 485 сообщилъ Биржевому Комитету слѣдующее :

„При производствѣ промѣровъ лѣтомъ 1906 года обнаружилось, что вслѣдствіе землечерпательныхъ работъ, исполненныхъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ въ послѣдніе годы, фарватеръ рѣки Западной Двины доводится на всемъ протяженіи до чрезмѣрной ширины, каковая ширина вредно отражается на режимѣ рѣки. Нахожу весьма нужнымъ обратить вниманіе Рижскаго Биржевого Комитета на послѣднее обстоятельство, причемъ впредь никакого уширенія фарватера не можетъ быть производимо безъ представленія детальнаго плана и особаго на то въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ моего письменнаго разрѣшенія. Для дальнѣйшихъ работъ ставлю кореннымъ вопросомъ необходимость соблюденія ширины фарватера въ предѣлахъ отъ 40 до 60 саж.

Относительно представленной мнѣ съ вышеозначеннымъ отношеніемъ программы предполагаемыхъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ на 1907 г. землечерпательныхъ работъ имѣю честь сообщить, что въ общемъ съ таковыми предположеніями согласенъ, такъ какъ понимаю, что почти по всѣмъ пунктамъ намѣчено исключительно углубленіе соотвѣтствующаго фарватера и гаваней ;

Что же касается частныхъ программы, то нахожу, что :

1) углубленіе восточной стороны бара необходимо производить съ нѣкоторымъ запасомъ, доводя глубину до 30 фут., цѣлесообразность чего оправдывается обмелѣниемъ входа въ портъ, на каковомъ входѣ слѣдуетъ поддерживать постоянно глубину не менѣе чѣмъ въ 26 футовъ ;

2) переустановку землечерпательницъ, работающихъ на барѣ, въ бурное время на другое мѣсто для прорытія запаснаго бассейна между створными столбами №№ 24 и 25 допускаю, но при условіи, чтобы границы бассейна были строго ограничены и не переходили бы въ вредное уширеніе фарватера ;

3) работы на фарватерѣ между створными столбами №№ 26 и 28, противъ острова Магнусгольма, должны также заключаться исключительно въ углубленіи фарватера ;

4) Относительно углубленія мѣстъ стоянки паровыхъ судовъ для вывоза лѣса въ Старомъ Мюльграбенѣ буду имѣть честь увѣдомить Рижскій Биржевой Комитетъ особымъ отношеніемъ.

5) До приступа къ работамъ по прокладкѣ прорѣза въ меляхъ по главному рукаву рѣки Западной Двины выше желѣзнодорожнаго моста, на протяженіи существующихъ струенаправляющихъ сооруженій, прошу, въ виду нарушенія таковою работою естественнаго быта рѣки, доставить мнѣ необходимый проектъ сихъ работъ, съ указаніемъ мѣста прорѣза, ширины и глубины его.

6) Считаю крайне необходимымъ и полезнымъ для Рижскаго порта произвести также работы по углубленію до 26 фут. фарватера отъ Мюльграбенской гавани до устья рѣки Западной Двины, на потребность каковыхъ работъ мною было указано еще въ прошломъ году.“

Въ отвѣтъ на это отношеніе Биржевой Комитетъ сообщилъ, что онъ вполне согласно съ соображеніями Начальника работъ въ портѣ относительно установленія направленія и ширины фарватера и что онъ, при стремленіи своемъ достигнуть землечерпательными работами извѣстной глубины, не только вполне раздѣляетъ взгляды Его Превосходительства, но и въ значительной степени доказалъ уже таковыя на дѣлѣ.

При этомъ Биржевой Комитетъ приводилъ слѣдующее:

„Неудобства, которыя представляетъ въ отношеніи поддержанія должной глубины въ фарватерѣ большая ширина русла рѣки, въ нижней ея части, признаны также и Биржевымъ Комитетомъ, который въ продолженіе цѣлаго ряда лѣтъ стремился къ тому, чтобы устранить неправильности въ направленіи теченія, чрезъ дачу таковому при землечерпательныхъ работахъ по возможности единообразнаго направленія. Причиною чрезмѣрной ширины рѣки служить то обстоятельство, что ежегодно, во время половодья, уносится теченіемъ воды масса песку съ образовавшихся по правой сторонѣ фарватера мелей и осаждается частью въ рѣкѣ, частью же на барѣ. Осуществленію стремленія къ цѣлесообразному урегулированію фарватера не мало содѣйствовала также поставленная Вашимъ Превосходительствомъ землечерпательница „Александръ Беттихеръ“, оказавшая помощь въ устраненіи части мелей, сворачивавшихъ направленіе теченія.

Благодаря усиленію при содѣйствіи Вашего Превосходительства землечерпательныхъ средствъ можно надѣяться, что уже въ текущемъ году будетъ достигнута давно помѣченная цѣль и одновременно доведена глубина фарватера отъ устья вверхъ до Мюльграбена до 26 футовъ.

Изъ приложеннаго при семъ плана, на которомъ обозначено будущее направленіе фарватера, усматривается, что въ нижней части рѣки предусмотрѣна ширина не менѣе 60 сажень; въ виду же болѣе

оживленнаго движенія судовъ между устьемъ и Мюльграбеномъ, а равно того обстоятельства, что въ этой части рѣки стоятъ на якорѣ многія небольшія суда, заходящія въ Рижскій портъ лишь для спасенія, легко можетъ настать необходимость въ большей ширинѣ фарватера. Это относится особенно къ протяженію отъ Новаго Мюльграбена у створнаго столба № 24.

Фарватеръ въ Мюльграбенѣ, въ виду существующихъ тамъ береговыхъ условій, можетъ получить въ среднемъ ширину приблизительно лишь въ 40 сажень.

Отъ Мюльграбена до города ширина фарватера менѣе 50 сажень не допустима, такъ какъ въ рѣкѣ, въ которой судоходство стоитъ подъ вліяніемъ быстрого теченія во время половодія, а также сильныхъ вѣтровъ, дующихъ въ поперечномъ направленіи къ теченію, ширина фарватера не должна быть меньше длины наибольшихъ судовъ. Последнія бываютъ въ Ригѣ около 350 футовъ, а нѣкоторыя достигаютъ даже 380 футовъ длины.

Начиная съ экспортной гавани, или вѣрнѣе, со створнаго столба № 12, вверхъ по теченію, главный фарватеръ по правому берегу рѣки Двины долженъ имѣть ширину не менѣе 70 сажень. Эта ширина обуславливается тѣмъ обстоятельствомъ, что съ одной стороны лежащія здѣсь суда, поставленныя хотя бы только въ двухъ рядахъ, занимаютъ мѣсто около 15 сажень, а съ другой стороны для поворачиванія судовъ, въ виду вышеуказанной ихъ длины, приблизительно въ 50 сажень, необходима ширина не менѣе 55 сажень, а вся ширина фарватера должна слѣдовательно быть не менѣе 70 сажень.

Въ фарватерѣ на лѣвой сторонѣ рѣки отъ понтоннаго моста до цементнаго завода ширина въ 35 сажень пока достаточна, однако слѣдуетъ имѣть въ виду, что какъ только новыя причальныя мѣста на Бадегольмѣ будутъ предоставлены судоходству, а въ особенности большимъ каменноугольнымъ пароходамъ, то и этотъ фарватеръ потребуетъ соответственнаго расширенія.

Сдѣланныя Вашимъ Превосходительствомъ замѣчанія, собственно къ программѣ землечерпательныхъ работъ текущаго года, вполне соответствуютъ приложенному при семъ плану, которымъ Биржевой Комитетъ и руководствовался понынѣ при исполненіи имъ землечерпательныхъ работъ.

Что же касается до указанныхъ въ пунктѣ 5 углубительныхъ работъ выше желѣзнодорожнаго моста, то Биржевой Комитетъ не преминетъ доставить Вашему Предосходительству проектъ предлагаемаго прорѣза въ меляхъ.“

На это Начальникъ работъ Рижскаго порта 26. мая, въ дополненіе къ своему отношенію отъ 1. мая за № 485, отвѣтилъ, что онъ считаетъ установленіе направленія и ширины фарватера рѣки Западной Двины крайне потребнымъ для успѣха дальнѣйшихъ земле-

черпательныхъ работъ. Поэтому онъ просилъ бы Биржевой Комитетъ руководствоваться при производствѣ углубленія фарватера рѣки Западной Двины препровождаемымъ имъ планомъ, согласованнымъ съ планомъ, препровожденнымъ къ нему Биржевымъ Комитетомъ.

На прилагаемомъ планѣ указана граница предѣльной ширины фарватера, т. е. его максимальная ширина, превышенія которой онъ не имѣетъ возможности допустить, дабы не нанести чрезмѣрнымъ увеличеніемъ площади поперечной профили вреда режиму самой рѣки.

Согласно плану, Начальникъ работъ порта находитъ возможнымъ допустить на барѣ, при глубинѣ въ 22 фута, ширину въ 70 саж., при условіи постоянной поддержки глубины не менѣе 26 футовъ на ширину въ 50 саж., имѣя при томъ въ виду постепенное доведеніе ея, для запаса глубины, до 30 футовъ.

На нижней части фарватера, считая отъ створа № 23 до бара достаточно сохранять глубину фарватера на ширину въ 60 саж. при чемъ отъ предполагаемаго Биржевымъ Комитетомъ устройства бассейна у Гапнаксграбенской стрѣлки, между створами №№ 24 и 25, надлежитъ отказаться.

Далѣе на участкѣ отъ створа № 12 до Шустергольмской стрѣлки вполнѣ достаточна ширина въ 50 саж. и, для глубины болѣе 22 фут., — въ 40 саж. Въ частности, по поводу послѣдняго участка Начальникъ работъ въ портѣ имѣлъ замѣтить, что отклоненіе его между створами №№ 12—16 къ востоку онъ находитъ совершенно лишнимъ, по крайней мѣрѣ въ настоящее время, почему онъ просилъ бы Биржевой Комитетъ не ставить машинъ въ настоящую навигацію на протяженіи всего участка отъ створа № 12 до 21. Назначенная имъ ширина фарватера въ 40 саж., могущая показаться небольшой, вполнѣ достаточна для условій Рижскаго порта и значительно превосходитъ существующія ширины заграничныхъ морскихъ каналовъ, какъ напр. Сѣверо-Германскаго морского канала (22 метра по дну), Кенигсбергскаго (40 и 75 метровъ), Манчестерскаго (120 футовъ), Суэцкаго (22 метра) и даже Ст.-Петербургскаго морского канала, ширина котораго лишь въ открытомъ морѣ 50 саж. при глубинѣ въ 22 фута, а между дамбами доходитъ до 30 саж.

Относительно доведенія ширины 22 футового фарватера вдоль городской набережной, таможенной набережной и Андреасгольма до 70 саж. никакихъ препятствій не встрѣчается, при чемъ у степогъ должна быть оставлена берма въ 4 сажени.

Указанныя выше данныя нанесены на прилагаемомъ чертежѣ, который Начальникъ работъ въ портѣ просилъ бы Биржевой Комитетъ принять къ руководству при исполненіи землечерпательныхъ работъ.

На основаніи сего онъ обращается къ Рижскому Биржевому Комитету съ искорпѣйшей просьбой въ настоящемъ году не работать вообще по уширенію фарватера, такъ какъ существующія ширины вполнѣ удовлетворяютъ требованія судоходства Рижскаго порта, а направлять все свое стремленіе къ увеличенію глубины при указанныхъ выше ширинахъ.

Относительно программы работъ казенныхъ землечерпательницъ въ 1907 году Начальникъ работъ въ портѣ въ запискѣ своей отъ 17 апрѣля высказалъ слѣдующее:

„На основаніи § 33 Положенія о мѣстномъ управленіи приморскими торговыми портами имѣю честь доложить Присутствію, что на текущій годъ положено отпустить въ распоряженіе Начальника работъ Рижскаго порта изъ кредита смѣты Министерства Торговли и Промышленности на работы по содержанію казенныхъ землечерпательницъ: „Перновъ“ — 16,950 руб. и „Александръ Беттихеръ“ — 35,750 руб.

Караваномъ землечерпательницы „Перновъ“, имѣющимъ назначеніе подчистки и улучшенія вообще фарватеровъ общаго пользованія въ портѣ, предназначенныхъ для мелкосидящихъ судовъ, предполагаю произвести слѣдующія работы:

1) По фарватеру въ Красной Двинѣ позади Двинскихъ полузапрудъ до глубины въ 10 фут., въ количествѣ до 4000 куб. саж.

2) Въ рѣкѣ Аа Курляндской у м. Усть-Двинскъ, въ количествѣ около 200 куб. саж., согласно отношенію Г. Начальника Рижскаго Торговаго порта отъ 30. декабря 1906 г. за № 3398, по ходатайству г. Пейтанъ; означенное углубленіе считаю необходимымъ исполнить для удовлетворенія нуждъ 2000 жителей м. Усть-Двинскъ.

3) Въ рѣкѣ Аа Курляндской, на участкѣ между Кулленскимъ проливомъ и крѣпостнымъ Миннымъ городкомъ, буде окажутся серьезные наносы.

4) Въ рукавѣ „Малая Двина“ отъ границы земель Рижскаго Биржевого Комитета вверхъ рукава при ширинѣ фарватера въ 15—20 саж. до глубины 10 фут., на протяженіи, какое окажется возможнымъ, исполнить въ зависимости отъ удобства работы и имѣющагося свободнаго времени по производствѣ болѣе насущныхъ работъ.

5) Въ Люцаусгольмскомъ рукавѣ, при входѣ въ Бенкенгольмскій рукавъ, на протяженіи 2000 кв. саж. до глубины — 10 фут., въ виду потребности поддержанія входа на случай пожара и вообще для входа въ означенный рукавъ (прошеніе фирмы „Ө. Пихлау“ отъ 12 февраля 1907 г. и фирмы „М. Кузнецовъ“ отъ 28 февраля 1907 г.)

Караванъ землечерпательницы „Александръ Беттихеръ“ имѣетъ специальное назначеніе содержанія и улучшенія фарватера, про-

ложеннаго черезъ морской баръ; поэтому названная землечерпательница, съ открытіемъ навигаціи, поступить на работу по бару, т. е. по снятію наносовъ и углубленію фарватера до глубины въ 28 фут., равно на работы по снятію части западной банки; въ бурную же погоду въ морѣ — на работы по Западной Двинѣ въ помощь землечерпательному каравану, находящемуся въ завѣдываніи Рижскаго Биржевого Комитета“.

бб. Рабочіе журналы землечерпательнаго каравана.

Въ 1906 году Биржевой Комитетъ изъявилъ согласіе на доставленіе рабочихъ журналовъ землечерпательнаго каравана въ Управление работъ Рижскаго порта. Отношеніемъ отъ 12 іюня Начальникъ работъ порта просилъ о доставленіи означенныхъ журналовъ по прошествіи каждой недѣли. Биржевой Комитетъ постановилъ доставлять эти журналы, въ одномъ экземплярѣ, еженедѣльно при особой препроводительной бумагѣ.

вв. Землечерпательныя работы вдоль дамбъ АВ и СDE.

5 іюля Начальникъ работъ порта обратился къ Биржевому Комитету съ просьбою о томъ, чтобы при углубительныхъ работахъ вдоль дамбъ АВ и СDE землечерпательныя машины не доходили до свайныхъ стѣнокъ дамбъ на ширину въ 10 пог. саж. Биржевой Комитетъ сдѣлалъ по сему предмету надлежащія распоряженія.

гг. Углубленіе гавани за дамбою АВ.

Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 5 сентября за № 1651 сообщилъ Рижской Городской Управѣ, что онъ предполагаетъ еще текущею осенью произвести углубленіе верхняго конца гавани за дамбою АВ, а именно восточную половину, при чемъ въ нижней части глубина должна быть доведена до 22 футовъ, въ верхней же части приблизительно отъ 15 до 16 футовъ. Такъ какъ въ настоящее время производится ремонтъ больверка на восточной сторонѣ гавани, то Биржевой Комитетъ просилъ Городскую Управу сообщить ему, когда эти ремонтныя работы будутъ закончены и на какомъ разстояніи отъ верхняго конца гавани можетъ быть, по мнѣнію Городской Управы, допущено углубленіе послѣдней.

На это Городская Управа отношеніемъ отъ 19 сентября за № 6909 отвѣтила слѣдующее :

„Что касается предполагаемаго углубленія бассейна въ нижней части до 22 футовъ и въ средней части отъ 15 до 16 футовъ, Городская Управа указываетъ на то, что дамба АВ устроена для глубины воды до 18 футовъ, но тѣмъ не менѣе съ ея стороны не имѣется препятствій къ углубленію бассейна, считая отъ вывода

около бывшего завода Скуе до конца, до 22 футовъ на разстояніи, однако, не ближе 3 саженой отъ бѣльверковъ; въ верхней же части бассейна выше вывода вдоль берега существуетъ старый бѣльверкъ, который не допускаетъ углубленія западной части бассейна.

Наконецъ, Городская Управа считаетъ своимъ долгомъ обратить вниманіе Биржевого Комитета на то, что ей необходимо имѣть въ своемъ распоряженіи верхнюю часть воднаго пространства длиною въ 70 саженой для разныхъ нуждъ: для стоянки овощнаго моста съ 1 ноября до окончанія половодія рѣки Двины, для ремонта понтоннаго моста и для городскихъ паровыхъ копровъ. Въ случаѣ согласія Портоваго Управленія на стоянку овощнаго моста въ Андреевскомъ бассейнѣ, длина необходимаго для города воднаго пространства за дамбою АВ уменьшится до 40 саж., считая отъ верхняго конца бассейна.

Кромѣ того Городская Управа не признаетъ возможнымъ отказаться отъ права пользоваться по мѣрѣ надобности безпрепятственно и другимъ воднымъ пространствомъ за дамбою АВ въ случаѣ половодія, а также для установки понтоннаго моста, если городъ вынужденъ его вывести, при чемъ судовладѣльцы и другія лица не могутъ имѣть права предъявлять къ городу по этому поводу какія-либо претензіи“.

Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 26 сентября за № 1728 сообщилъ Начальнику работъ порта заключеніе Городской Управы по дѣлу объ углубленіи гавани за дамбою АВ и просилъ его увѣдомить о томъ, не встрѣчается ли съ его стороны какихъ-либо препятствій къ углубленію бассейна до 22 футовъ, каковое углубленіе необходимо въ интересахъ судоходства, при чемъ Биржевой Комитетъ присовокупилъ, что онъ не имѣетъ въ виду произвести работы въ части гавани, находящейся непосредственно на верхнемъ концѣ передъ старымъ бѣльверкомъ Митавскаго предмѣстья.

Въ отвѣтъ на это Начальникъ работъ порта 17 октября сообщилъ, что онъ углубленіе гавани, въ верхней ея части, считаетъ совершенно излишнимъ и требующимъ значительныхъ расходовъ отъ казны. Углубленіе же нижней части означенной гавани можетъ быть исполнено лишь въ случаѣ принятія Биржевымъ Комитетомъ на себя полной отвѣтственности за поврежденія, могущія произойти вслѣдствіе землечерпанія въ береговыхъ укрѣпленіяхъ дамбы АВ и берега Клюверсгольма, каковыя береговыя укрѣпленія по своей конструкціи не могутъ допустить производства вдоль нихъ землечерпательныхъ работъ до значительной глубины — въ 22 фута.

Большая часть гавани за дамбою АВ доведена землечерпательницею „Мюльграбенъ“ осенью до глубины 22 футовъ. Находящіяся же въ верхней части гавани остатки отъ старыхъ дамбъ остались пока еще лежать.

дд. Землечерпательныя работы у крѣпостного кабеля.

16 іюня Биржевой Комитетъ сообщилъ Усть-Двинскому Крѣпостному Инженерному Управленію, что въ виду дноуглубительныхъ работъ въ р. Зап. Двинѣ въ ближайшемъ времени окажется необходимымъ поднять кабель Усть-Двинской крѣпости. Одновременно Биржевой Комитетъ просилъ объ откомандированіи чина Крѣпостнаго Инженернаго Управленія для наблюденія за производствомъ работъ. По окончаніи землечерпательныхъ работъ у кабеля Биржевымъ Комитетомъ 27 іюля было сдѣлано Крѣпостному Инженерному Управленію слѣдующее сообщеніе:

„Такъ какъ глубина фарватера доведена до 27 футовъ, Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ обратить вниманіе Инженернаго Управленія на то обстоятельство, что можетъ быть представлялось бы болѣе цѣлесообразнымъ замѣнить старыя кабельныя вѣхи новыми, соотвѣтствующими большей глубинѣ и прикрѣпить вѣхи прямо къ кабелю, чтобы онѣ въ случаѣ нечаяннаго сдвиженія кабеля съ своего мѣста судовыми якорями обозначали дѣйствительное положеніе кабеля“.

ее. Землечерпательныя работы въ Старо-Мюльграбенской бухтѣ.

Вслѣдствіе ходатайства делегации по лѣсной торговлѣ Биржевой Комитетъ въ отношеніи отъ 5 апрѣля 1907 г. за № 756 сообщилъ Начальникъ Рижскаго порта слѣдующее:

„Въ Старомъ Мюльграбенѣ суда, нагружающія лѣсные товары, ставятся поперекъ теченія, при чемъ они укрѣпляютъ свои якоря у струераздѣльной дамбы Большой Илкенешъ. Самые большіе пароходы ставятся противъ находящагося въ этой дамбѣ отверстія, при чемъ они отчасти входятъ въ бухту, находящуюся между береговымъ укрѣпленіемъ Старо Мюльграбена и лѣсопильнымъ заводомъ Домбровскаго. Проѣздъ мимо этихъ пароходовъ однако часто затрудняется тѣмъ, что къ струераздѣльной дамбѣ причаливаютъ гонки и этимъ еще больше загораживаютъ узкій фарватеръ между судами и дамбою. Въ виду этихъ обстоятельствъ Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ чѣсть покорнѣйше просить Ваше Сіятельство не отказать въ распоряженіи, чтобы гонкамъ было воспрещено причаливать къ упомянутой струераздѣльной дамбѣ, а именно на протяженіи около 160 саженой ниже и около 150 саж. выше отверстія.

Далѣе Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ обратить вниманіе Вашего Сіятельства на возможность расширенія упомянутой выше бухты посредствомъ землечерпательницъ, такъ чтобы суда могли дальше въ нее входить. Исполненію этихъ работъ препятствуютъ въ настоящее время укрѣпленные въ бухтѣ столбы для привязанія судовъ. Вслѣдствіе сего было бы весьма желательно удалить эти столбы изъ воды и установить таковыя на сушѣ, такимъ образомъ

представлялось бы возможнымъ расширить мѣсто стоянки пароходовъ въ бухтѣ посредствомъ землечерпательницы на приблизительно 15 саж. въ сторону берега.“

Въ отвѣтъ на это Начальникъ порта препроводилъ Биржевому Комитету отношеніе Начальника работъ въ портѣ отъ 1 мая, въ которомъ послѣдній высказался въ томъ отношеніи, что онъ противъ углубленія бухты въ Старомъ Мюльграбенѣ ничего бы не имѣлъ, если Биржевой Комитетъ доставить ему письменное объясненіе лѣсопильнаго завода Домбровскаго въ томъ, что уширеніе бухты не принесетъ лѣсопильному заводу вреда и владѣлецъ берега согласенъ на то, чтобы тумбы для привязыванія судовъ были установлены для общаго пользованія на разстояніи отъ 2 до 3 сажень отъ берега.

Послѣ того какъ поставленныя Начальникомъ работъ въ портѣ условія были исполнены, было произведено углубленіе мѣста для стоянки судовъ выше лѣсопильнаго завода и стоянціе въ водѣ столбы для привязыванія судовъ замѣнены другими, установленными на берегу.

жжж. Насыпи изъ вычерпаннаго грунта.

Стремленіе делегаціи по землечерпательнымъ работамъ, вмѣсто того, чтобы вывозить вычерпанный грунтъ въ море, устранять его по возможности насыпкою посредствомъ рефулеровъ, привело къ предварительнымъ переговорамъ по сему дѣлу между инженеромъ Биржевого Комитета О. Флейшеромъ и главнымъ городскимъ инженеромъ фонъ Ренненкампомъ. Вслѣдствіе этихъ словесныхъ переговоровъ Рижская Городская Управа отношеніемъ отъ 15 мая 1907 г. за № 3818 обратилась къ Биржевому Комитету съ запросомъ о томъ, согласенъ ли онъ употребить часть вычерпаннаго при землечерпательныхъ работахъ грунта для поднятія расположенной на южномъ концѣ Кипенгольма территоріи.

Сдѣланнымъ предварительно приблизительномъ расчетомъ выяснилось, что на означенной территоріи, для поднятія ея на высоту отъ 12 до 15 футовъ, можетъ быть размѣщено около 60,000 куб. саж. грунта. Такъ какъ количество грунта, вычерпываемаго для очистки фарватера около города, доходитъ ежегодно до 20,000 куб. саж., то вся насыпка могла бы быть сдѣлана въ теченіе 3 лѣтъ и дала бы землечерпательной службѣ возможность сдѣлать значительныя сбереженія въ транспортныхъ расходахъ, которые именно здѣсь, въ виду дальности разстоянія до моря, достигали наивысшихъ размѣровъ.

Послѣ дальнейшей переписки, которая касалась между прочимъ отвѣтственности Биржевого Комитета, въ случаѣ причиненія владѣльцамъ прилегающихъ къ городской территоріи поземельныхъ участковъ убытковъ, какъ равно поврежденія городскихъ бульверковъ на Кипен-

гольмъ, было наконецъ достигнуто по этому дѣлу соглашеніе, изложенное въ отношеніяхъ той и другой стороны отъ 16. и 21. іюня 1907 г.

Работы по насыпкѣ на Кипенгольмъ были начаты въ іюнь мѣсяцѣ и продолжались до ноября; до 2. августа работа эта производилась однимъ лишь рефулеромъ I, но затѣмъ, до 3. ноября, работали одновременно оба рефулера.

Работы по производству насыпи на городской территоріи острова Кипенгольма на столько подвинулась впередъ, что южная оконечность вплоть вверхъ до линіи между земельными участками Аугсбурга и Таубе, достигла проектированной высоты въ 15 и 12 футовъ выше ординара. Далѣе на сѣверъ поднято насыпкою землечерпательнаго грунта до высоты не менѣе 8 футовъ площадь приблизительно въ 60 саж. ширины между участками Аугсбурга и Щервинскаго и площадь шириною около 20 саж. сѣвернѣе участка Щервинскаго.

Южная часть Кипенгольма, до линіи профиля № 6, не требуетъ дальнѣйшихъ работъ по производству насыпи, почему, согласно § 16 контракта, заключеннаго съ Городскою Управою, передана въ распоряженіе послѣдней.

На южной оконечности Кипенгольма, до профиля № 6, количество произведенной для Городской Управы, до высоты 10 футовъ выше О, насыпи составляетъ

на участкѣ I	2854,60 куб. саж.
„ „ II, до высоты не менѣе 8 футовъ	6141,40 „ „
а всего	8996 — куб. саж.

что составляетъ, считая по 50 коп. за кубическую сажень, сумму въ 4498 руб.; въ счетъ этихъ денегъ, согласно § 11 вышеупомянутаго контракта, получена въ текущемъ году въ уплату сумма въ размѣрѣ 80% = 3598 руб.

Общее количество вычерпаннаго грунта для обоихъ рефулеровъ вмѣстѣ составляло, согласно измѣренію шаландами, 34,541 куб. саж., такъ что отъ всего вычерпаннаго около города грунта, составляющаго 46,562 куб. саж., было насыпано почти 75%.

Если къ вышеприведенному количеству прибавить еще ту массу песка, которая была насыпана рефулерами на Красной Двинѣ у завода Гефлингера и у „Проводника“ (см. отдѣлъ 6 а. „Землечерпательныя и намывныя работы“), а также тотъ грунтъ, который проданъ въ качествѣ гранта или употребленъ на другія, болѣе мелкія насыпи, то оказывается, что изъ всего вычерпаннаго количества въ 177,247 куб. саж. приблизительно 121,368 куб. саж., равнаго 68%, отвезено въ море, между тѣмъ какъ остатокъ въ 55,859 куб. саж., т. е. почти $\frac{1}{3}$ общаго количества, удалена другимъ способомъ, а именно, и при томъ по большей части, при помощи рефулеровъ, при чемъ, несмотря

на высокіе въ текущемъ году расходы по починкѣ и производству, чрезъ удешевленіе транспортныхъ расходовъ сдѣлано сбереженіе въ среднемъ по 6 коп. за кубическую сажень.

Начальникъ работъ въ портѣ 10 августа 1907 года за № 955 обратился къ Рижскому Биржевому Комитету съ слѣдующимъ отношеніемъ :

„При осмотрѣ мною 4 сего августа землечерпательныхъ работъ, производимыхъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ въ городской чертѣ по главному руслу рѣки Западной Двины, при чемъ вычерпанный грунтъ подается рефулеромъ на низменные мѣста острова Бадегольма, оказалось, что валики, устраиваемые для образованія осадочнаго бассейна, не имѣютъ достаточной толщины, ибо черезъ нихъ происходитъ фильтръ и разрушеніе таковыхъ валиковъ, чѣмъ засоряется существующій фарватеръ рѣки Западной Двины: посему имѣю честь покорнѣйше просить Рижскій Биржевой Комитетъ о сдѣланіи соотвѣтственнаго распоряженія объ утолщеніи означенныхъ валиковъ Далѣе въ виду того, что фарватеръ рѣки Малой Двины по настоящее время принесетъ весьма значительную пользу въ портѣ и, должно предвидѣть, и въ будущемъ будетъ весьма полезенъ для порта, то засореніе такового рукава считаю вреднымъ для порта. Принимая во вниманіе, что высокія воды будутъ сносить насыщенный грунтъ въ фарватеръ рѣки, и какъ Рижскій Биржевой Комитетъ располагаетъ отпущенными Комитетомъ по портовымъ дѣламъ средствами въ размѣрѣ 10,000 руб., то обращаюсь съ покорнѣйшею просьбою, не пайдетъ ли Комитетъ возможнымъ часть означенной суммы употребить на огражденіе означенной насыпи.“

На это Биржевой Комитетъ 23 августа 1907 г. за № 1584 отвѣтилъ :

„Вслѣдствіе отношенія отъ 10 августа с. г. за № 955 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь увѣдомить Ваше Превосходительство, что вслѣдствіе произведеннаго въ 1904 году углубленія Гагенсбергской бухты и за отсутствіемъ шлюза у верхняго входа въ Малую Двину во время весеннихъ водъ послѣдняго года теченіемъ снесена часть западнаго берега острова Бадегольма. Образовавшійся такимъ образомъ крутой берегъ, состоящій большею частью изъ насыпаннаго рефулеромъ грунта, сильно промокшій при производствѣ въ этомъ году рефулерныхъ работъ, спустился, хотя въ незначительномъ размѣрѣ, и въ продолженіе будущихъ весеннихъ водъ будетъ безъ сомнѣнія смываться еще въ большемъ размѣрѣ.“

Въ виду сего Биржевой Комитетъ считаетъ весьма цѣлесообразнымъ употребить, согласно предложенію Вашего Превосходительства, часть средствъ, отпущенныхъ ему на укрѣпленіе въ текущемъ году насыпаннаго рефулерами грунта, а именно до 8000 рублей, на укрѣпленіе насыпаннаго въ настоящее время берега Малой Двины. Бир-

жевой Комитетъ вслѣдствіе сего имѣетъ честь просить Ваше Превосходительство сообщить ему, какой предполагается типъ берегового укрѣпленія въ Малой Двинѣ и препроводить въ Комитетъ планъ и смѣту таковыхъ работъ, если таковыя имѣются въ распоряженіи Вашего Превосходительства, чтобы по возможности приступить еще въ продолженіе текущаго года къ исполненію означенныхъ работъ.

Въ дополненіе къ изложенному выше Начальникъ работъ въ портѣ призналъ необходимымъ въ отношеніи своемъ отъ 3 сентября 1907 года за № 1059 указать на то, что, по его мнѣнію, шпунтовая стѣна въ Малой Двинѣ должна быть еще укрѣплена чрезъ устройство цѣлага ряда анкероувъ.

По соглашенію съ начальникомъ работъ въ портѣ были затѣмъ опредѣлены какъ типъ такъ и направленіе линіи имѣющагося быть сооруженнымъ берегового укрѣпленія, выполненіе каковой работы вскорѣ послѣ этого передано г-ну Авг. Руэтцу. Шпунтовая стѣна, устройство анкероувъ и часть заполненій были закончены еще осенью того же года, производство же работъ по замощенію откоса должны были быть отложены до 1908 года.

33. Отчетъ о расходованіи суммъ, отпущенныхъ на землечерпательныя работы.

При отношеніи отъ 12 сентября 1907 года за № 1674 Биржевой Комитетъ препроводилъ въ Управление работъ Рижскаго порта :

1) шесть отчетовъ въ видѣ смѣтъ о дѣятельности, содержаніи и ремонтѣ землечерпательнаго каравана за счетъ портовыхъ сборовъ 1906 года ;

2) ситуационный планъ произведенныхъ въ 1906 году землечерпательныхъ работъ ;

3) сопроводительную бумагу на имя Административной Части Отдѣла Торговыхъ Портовъ Министерства Торговли и Промышленности слѣдующаго содержанія :

„Рижскій Биржевой Комитетъ препровождаетъ при семъ отчеты въ видѣ смѣтъ по содержанію, дѣйствию и ремонту землечерпательнаго каравана за счетъ портовыхъ сборовъ 1906 года, а именно :

землечерпательницы	„Двина“	. . . . .	на сумму руб.	49,004	45	коп.
”	„Рига“	. . . . .	”	36,466	60	”
”	„Мюльграбенъ“	. . . . .	”	51,781	75	”
”	„Больдераа“	. . . . .	”	53,059	17	”
”	„Циклопъ“	. . . . .	”	57,652	30	”
”	„Густавъ“	. . . . .	”	1,081	90	”

всего на сумму руб. 249,046 17 коп.

съ приложеніями I, II, III и IV.

При этомъ Рижскій Биржевой Комитетъ имѣеть честь сообщить, что изъ представленныхъ ему средствъ :

а) отпущенная Комитетомъ по портовымъ дѣламъ	
отъ 22 декабря 1905 года сумма	руб. 246,218 49 коп.
б) прибыль отъ продажи стараго матеріала, гранта и проч.	„ 1,503 73 „
в) отъ Рижской городской управы за углубленіе Андреевской гавани	„ 2,944 — „
	руб. 250,666 22 коп.

израсходовано согласно прилагаемымъ отчетамъ „ 249,046 17 „

Остатокъ руб. 1,620 05 коп.

препровожденъ при отношеніи отъ 27. января 1907 года за № 305 въ кассу Комитета по портовымъ дѣламъ.“

г. Ходатайства относительно землечерпательныхъ работъ.

аа. Гаппаксъ-Грабенъ.

26 января начальникъ Рижскаго порта препроводилъ Биржевому Комитету слѣдующее прошеніе г. г. В. Клейнберга, братьевъ Берзинъ и друг. съ просьбою о сообщеніи по оному своего заключенія :

„Въ послѣдніе годы устьѣ рѣки Гаппаксъ-Грабенъ, при впаденіи въ р. Западную Двину, значительно обмелѣло, такъ что не можетъ пройти и буксиръ съ осадкою на 4—5 фут. При доставкѣ плотовъ по Гаппаксъ-Грабену къ лѣсопильнымъ заводамъ и огородамъ Бр. Берзинъ, Гальгейма, Клейнберга, Баллода и Шлапоберскаго, таковыя, при болѣе или менѣе низкомъ уровнѣ воды, приходится вслѣдствіе этого перетаскивать не буксирами, а лебедками. Это требуетъ много времени и рабочей силы и сопряжено съ лишними издержками. Далѣе, при подачѣ оттуда лѣсныхъ матеріаловъ къ пароходамъ, всегда происходитъ замедленіе, такъ какъ лодки вслѣдствіе постояннаго мелководія въ устьѣ Гаппаксъ-Грабена не могутъ быть нагружаемы до полной подъемной ихъ силы и опять-таки приходится пробуксировать лѣсъ лебедками до р. Двины.

Такое положеніе вещей въ Гаппаксъ-Грабенѣ причиняетъ намъ, лѣсопромышленникамъ и владѣльцамъ лѣсопиленъ, большіе убытки, такъ какъ оно, независимо отъ вышеописанныхъ неудобствъ и отъ траты времени на непроизводительный трудъ, то и дѣло подвергаетъ насъ отвѣтственности передъ пароходо-владѣльцами за несвоевременную доставку товаровъ. Въ результатѣ оказывается, что наши предпріятія, по которымъ мы платимъ казенныя повинности и всякіе сборы наравнѣ съ другими въ Рижскомъ портѣ поставлены въ гораздо худшее положеніе чѣмъ остальные конкуренты.

Обращая благосклонное вниманіе Вашего Сіятельства на выше-сказанное, имѣемъ честь покорнѣйше просить Васъ, принявъ въ соображеніе наше безвыходное положеніе, войти по принадлежности съ представленіемъ объ углубленіи устья р. Гаппаксъ-Грабенъ.“

Биржевой Комитетъ 27 февраля за № 489 отвѣтилъ Начальнику порта, что наименьшая глубина во входѣ въ Гаппаксъ-Грабенъ при нормальномъ состояніи воды составляетъ въ настоящее время 4 фута. Углубленіе до 7 футовъ касалось бы протяженія приблизительно въ 300 сажень, а выемка составляла бы около 3000 куб. саж., при чемъ выемка 1 фута болѣе или менѣе дала бы разность въ 1000 или 800 куб. саж. Углубленіе входа въ Гаппаксъ-Грабенъ имѣло бы для землечерпательныхъ работъ Биржевого Комитета извѣстное значеніе, такъ какъ тутъ получилось бы весьма удобное, а въ особенности хорошо защищенное мѣсто постановки рефулера для засыпки лежащихъ по обѣимъ сторонамъ Гаппаксъ-Грабена водяныхъ площадей. Однако же Биржевой Комитетъ считаетъ нужнымъ указать на то, что изъ числа желательныхъ работъ по углубленію рукавовъ р. Двины, которые въ общемъ находятся внѣ мѣста стоянки морскихъ судовъ и фарватера для таковыхъ, заслуживаютъ вниманія на первомъ ряду слѣдующія :

- 1) Фарватеръ Красной Двины,
- 2) Фарватеръ р. Курляндской Аа у Больдераа,
- 3) Коенгольмская канава,
- 4) Зундъ (Малая Двина),
- 5) правый рукавъ Двины вдоль Газенгольма,
- 6) лѣвый рукавъ Двины вдоль Газенгольма,
- 7) Гаппаксъ-Грабенъ,
- 8) Меллерсгофская канава,
- 9) верхняя часть Кюлевейнской канавы,
- 10) Бенкенгольмскій рукавъ.

Очередь перечисленныхъ работъ соотвѣтствуетъ вообще степени ихъ важности.

Въ засѣданіи портового присутствія отъ 21 марта вышеупомянутое прошеніе г. г. В. Клейнберга, братьевъ Берзинъ и друг. было отклонено.

66. Новый Мюльграбенъ.

Акціонерное Общество Мюльграбенскихъ Химическихъ Заводовъ бывш. М. Герлингеръ и Ко. препроводило Биржевому Комитету 6 февраля списокъ полученныхъ и отправленныхъ имъ въ 1906 году на судахъ грузовъ и указало на то обстоятельство, что оно съ болѣе тяжелыми грузами имѣло часто затрудненія по причинѣ низкаго уровня воды.

Такъ какъ, кромѣ того, какъ разъ расположеннымъ за ихъ заводомъ концомъ желѣзнодорожнаго полотна изъ года въ годъ все болѣе пользуются лѣсопромышленники и ранжировкою нагруженныхъ и пустыхъ вагоновъ часто затрудняется очень выгрузка судовъ, то еще больше нарушается ходъ работъ, если по причинѣ низкаго уровня воды судно должно быть перемѣщено по нѣскольکو разъ.

Вслѣдствіе сего производство приведенныхъ дноуглубительныхъ работъ лежитъ не только въ интересѣ акціонернаго общества, но также и въ интересѣ всѣхъ лѣсопромышленниковъ, почему общество это обращается къ Биржевому Комитету съ просьбою, начатыя 3 года тому назадъ, но прерванныя съ тѣхъ поръ землечерпательныя работы по углубленію дна Мюльграбена продолжить по возможности до самаго конца желѣзнодорожнаго полотна.

Углубленіе Новаго Мюльграбена, перешедшее даже за верхній конецъ желѣзнодорожнаго полотна, произведено весной во время теченія половодья и одновременно сдѣлана была и насыпь.

вв. Малая Двина близъ корабельной верфи Егорова и около озера Штинтъ.

Прошенія А. Егорова отъ 16 февраля объ углубленіи Малой Двины у его верфи для починки судовъ, и общества спорта „Царскій лѣсъ“ отъ 7 марта объ углубленіи вѣзда въ озеро Штинтъ, были отклонены Биржевымъ Комитетомъ на томъ основаніи, что отпущенныя въ его распоряженіе средства предназначены лишь для землечерпательныхъ работъ въ фарватерѣ и въ главномъ рукавѣ рѣки Двины, при чемъ Биржевой Комитетъ указалъ просителямъ обратиться по указанному дѣлу къ начальнику работъ Рижскаго порта.

гг. Гагенсбергская бухта.

Отношеніемъ отъ 11 іюля за № 7051 Городская Управа сообщила Биржевому Комитету, что въ 1907 году Гагенсбергская бухта сильно обмелѣла. Такъ около пристани Яхтъ-Клубъ, въ двухъ саженьяхъ отъ пристани и на разстояніи 40 футовъ отъ берега, глубина составляетъ лишь 2 фута, такъ что въ недалекомъ будущемъ, если обмелѣніе будетъ продолжаться, пароходы не будутъ въ состояніи приставать къ пристани. Точно также обмелѣлъ берегъ у угольнаго склада, что затрудняетъ выгрузку угля съ пароходовъ въ складъ и приходится выгрузить часть угля на лихтера, что сопряжено съ большими расходами. Наконецъ, около городского эллинга такъ мелко, что пароходы, спускаемые съ эллинга, ударяють ахтерштевнемъ о грунтъ, что представляетъ собою опасность для городскихъ пароходовъ.

Въ виду изложеннаго Городская Управа просила Биржевой Комитетъ сдѣлать распоряженіе объ углубленіи Гагенсбергской бухты въ указанныхъ мѣстахъ въ скорѣйшемъ, по возможности, времени.

Биржевой Комитетъ передалъ означенное отношеніе делегаціи по завѣдыванію землечерпательными работами, которая однако не нашла возможнымъ возстановить въ текущемъ году глубину въ Гагенсбергской бухтѣ до прежнихъ размѣровъ.

дд. Экспортная гавань.

Послѣ того, какъ пароходомъ „Dunmore Head“ сдѣлано было заявленіе о томъ, что онъ, при осадкѣ въ 21^{1/2} фута, не могъ подойти къ набережной экспортной гавани, управленіемъ работъ въ портѣ были произведены промѣры, которыми выяснилось, что передъ набережною образовалась мель шириною въ 5 саж. и длиною въ 90 саж. Начальникъ работъ въ портѣ просилъ Биржевой Комитетъ 7 сентября распорядиться объ удаленіи землечерпательницами этой мели, что и было осенью сдѣлано.

ее. Малая Двина.

Въ засѣданіи Биржевого Комитета отъ 22 марта делегація по завѣдыванію зимнею гаванью доложила, что Биржевымъ Комитетомъ, по распоряженію котораго въ теченіе многихъ уже лѣтъ производится углубленіе мѣстъ для стоянки судовъ въ Подерааской бухтѣ, было постановлено продолжать эти землечерпательныя работы до верхняго конца принадлежащаго ему на Кипенгольмѣ участка земли. На текущій годъ осталась для углубленія въ Малой Двинѣ полоса приблизительно въ 60 саж. длины. Нынѣ возникло сомнѣніе въ томъ, что Начальникъ работъ въ портѣ, не возражавшій до сихъ поръ противъ производства этой работы, болѣе не допуститъ такую работу на счетъ средствъ портоваго сбора, ибо тамъ, гдѣ предполагается нынѣ производить землечерпательныя работы, не было раньше мѣстъ для стоянки судовъ. Въ дальнѣйшемъ арендованіи этихъ мѣстъ на Кипенгольмѣ, граничившихъ съ низкими берегами, послѣдоваль отказъ и слѣдуетъ опасаться, что доходы на Кипенгольмѣ приблизительно на 1000 руб. въ годъ уменьшатся, если не будетъ дана возможность проводить до этихъ мѣстъ черезъ Малую Двину суда, имѣющія около 17 футовъ осадку. Такъ какъ для этого потребовалось бы всего нѣсколько недѣль работы и сумма расходовъ не превышала бы лишь нѣсколько тысячъ рублей, то делегація по завѣдыванію зимнею гаванью рекомендовала бы произвести означенную работу во время половодья за счетъ Биржевого Комитета.

Биржевой Комитетъ постановилъ расходы по землечерпательнымъ работамъ покрыть изъ своихъ собственныхъ средствъ. Общее собраніе купечества отъ 13 ноября разрѣшило впоследствии для произ-

водства въ текущемъ году землечерпательныхъ работъ въ Малой Двинѣ сумму приблизительно въ 4000 рублей.

Въ отношеніи отъ 21 іюля за № 1427 на имя начальника работъ въ портѣ Биржевой Комитетъ указалъ на то, что Малая Двина пріобрѣла постепенно для торговли и промышленности г. Риги такое значеніе, что улучшеніе положенія дѣлъ въ Малой Двинѣ, а слѣдовательно и производство работъ въ болѣе широкихъ размѣрахъ оказывается неизбѣжною необходимостью. Принимая во вниманіе, что на берегахъ этого рукава рѣки Двины возникло много заводовъ, требующихъ привозъ по водѣ лѣсныхъ и другихъ матеріаловъ, въ томъ числѣ и большихъ запасовъ угля, существующая въ Малой Двинѣ глубина и ширина фарватера уже давно должны считаться совершенно недостаточными. Въ этомъ отношеніи особеннаго вниманія заслуживаетъ часть расположеннаго между Лоцманской и Якорной улицами рукава рѣки Двины, длиною около 250 сажень, которое имѣетъ большое значеніе не только для заводовъ, расположенныхъ вверхъ до целлюлозной фабрики Гефлингера, но и для пассажирскаго сообщенія. Въ настоящемъ своемъ видѣ этотъ участокъ во всякомъ отношеніи представляетъ значительное затрудненіе для сообщенія.

На основаніи изложеннаго Биржевой Комитетъ просилъ начальника работъ въ портѣ уже въ текущемъ году приступить къ производству дноуглубительныхъ работъ въ Малой Двинѣ, а именно на пространствѣ не менѣе 550 сажень длиною.

При этомъ, относительно глубины и ширины выемки, Биржевой Комитетъ присовокупилъ, что, по его мнѣнію, настоящимъ потребностямъ будутъ пока отвѣчать глубина въ 10 футовъ и ширина въ 20 сажень.

Начальникъ работъ въ портѣ, въ отвѣтъ на это. 25 іюля за № 869 указалъ на то, что онъ въ своей представленной Портовому Присутствію докладной запискѣ отъ 17 апрѣля уже высказался въ томъ смыслѣ, что работа въ Малой Двинѣ будетъ произведена по окончаніи болѣе насущныхъ работъ въ портѣ.

При этомъ начальникъ работъ въ портѣ сообщилъ еще слѣдующее :

„По настоящее время землечерпательною машиною „Перновъ“ исполнена работа по расчисткѣ фарватера рѣки Аа Курляндской на протяженіи отъ устья вверхъ къ мосту и на этихъ дняхъ означенная машина кончаетъ также предположенную работу у м. Усть-Двинскъ, потомъ полагалъ поставить ее въ рѣку Красную Двину на удаленіе наносовъ. Но принимая во вниманіе крайнюю потребность настоящаго времени въ таковой расчисткѣ, затруднительность самой работы для другихъ машинъ въ рѣкѣ Малой Двинѣ отъ границы земель Рижскаго Биржевого Комитета вверхъ рукава, а также отказъ Рижской Городской Управы отъ исполненія таковыхъ работъ и не

входя пока въ разсмотрѣніе вопроса о будущей потребности порта относительно означенной Малой Двины, нахожу возможнымъ вышеназванную машину „Перновъ“ поставить на работу по подчисткѣ пока до глубины въ 7 фут. по рѣкѣ Малой Двинѣ, при условіи, если Рижскій Биржевой Комитетъ найдетъ возможнымъ, хотя часть грунта землечерпательницы „Перновъ“ брать рефулеромъ для засыпки, производимой на городской территоріи, а машину „Густавъ“, по окончаніи работы во входѣ въ Гагенсбергскую бухту, поставить для прочистки фарватера въ Красную Двину, вмѣсто землечерпательницы „Перновъ“.

Кромѣ сего считаю нужнымъ сообщить Рижскому Биржевому Комитету, что, согласно моему ходатайству, для работъ по расчисткамъ второстепенныхъ рукавовъ Министерство Торговли и Промышленности, готово снабдить Рижскій портъ землечерпательною машиною „Больдераа“ изъ Виндавскаго порта, но не имѣетъ возможности снабдить ее шаландами, а какъ Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ въ своемъ распоряженіи, шаланды вмѣстимостью въ 6 куб. саж., въ количествѣ 18 шт., эксплуатируемыхъ для разныхъ работъ, то обращаюсь къ Рижскому Биржевому Комитету съ просьбою, не найдетъ ли онъ возможнымъ, для пользы Рижскаго порта, предоставить въ мое распоряженіе четыре шаланды изъ указаннаго количества для производства работъ по второстепеннымъ рукавамъ землечерпательницею „Больдераа“.

Биржевой Комитетъ въ отношеніи отъ 3 августа за № 1466 отвѣтилъ на это, что онъ согласенъ произвести углубительныя работы во входѣ въ Красную Двину средствами землечерпательнаго каравана, содержамаго на портовые сборы, а также передать, на сколько это окажется возможнымъ, добытый въ Малой Двинѣ грунтъ въ насыпь посредствомъ рефулеровъ, находящихся на работѣ у балластной дамбы для насыпки городской территоріи на Баденгольмъ и Кипенгольмъ.

Готовый такимъ образомъ оказать начальнику работъ въ портѣ всякое содѣйствіе, Биржевой Комитетъ просилъ его приступить безъ замедленія къ исполненію углубительныхъ работъ въ Малой Двинѣ, такъ какъ періодъ, удобный для работъ, приближается уже къ своему концу.

Что же касается предоставленія въ распоряженіе Управленія работъ въ портѣ землевозныхъ шаландъ для обслуживанія ожидаемой изъ Виндавы землечерпательницы „Больдераа“, то Биржевой Комитетъ не встрѣчалъ препятствій къ отпуску 4 шаландъ на прежнихъ условіяхъ, т. е. за возмѣщеніе платы за команду въ размѣрѣ 38 рублей и за пользованіе инвентаремъ въ размѣрѣ 12 рублей въ мѣсяць, при чемъ расходы, могущіе произойти вслѣдствіе поврежденія инвентаря или шаландъ, или же за леченіе команды должны быть отнесены на счетъ управленія работъ.

д. Отношеніе Управленія работъ порта къ ходатайствамъ о землечерпательныхъ работахъ.

Въ препровожденной начальвикомъ Рижскаго порта Биржевому Комитету въ копіи докладной запискѣ начальника работъ Рижскаго порта отъ 17 апрѣля послѣдній сообщилъ, что къ нему поступилъ цѣлый рядъ прошеній, касающихся землечерпательныхъ работъ, а именно:

1) Прошеніе отъ 27 декабря 1906 г. на имя начальника порта объ углубленіи р. Аа у Усть-Двинска для причала лодокъ съ овощами и рыбою, каковое углубленіе потребно для удовлетворенія нуждъ 2000 жителей Усть-Двинска и составитъ около 200 куб. саж. Обмелѣніе произошло отъ вліянія устроенныхъ тамъ мостковъ.

2) Прошеніе фарфоровой фабрики „М. С. Кузнецова“ отъ 28 февраля 1907 г. объ удаленіи мелей въ Люцаусгольмскомъ рукавѣ, противъ Досчатой улицы.

3) Прошеніе фирмы „Ө. Пихлау“ отъ 12 февраля 1907 г. объ углубленіи Люцаусгольмскаго рукава противъ Досчатой улицы.

4) Прошеніе владѣльца корабельной верфи Антона Егорова отъ 6 марта с. г. объ углубленіи части водной площади въ р. Малой Двинѣ ниже означенной верфи.

5) Отношенія начальника порта отъ 19 мая и 1 іюня 1906 г. за №№ 1235 и 1349 и 6 марта 1907 г. за № 548 о потребности расчистки въ 7 мѣстахъ по фарватеру р. Двины выше желѣзнодорожнаго моста.

6) Прошеніе общества спорта „Царскій Лѣсъ“ отъ 29 марта о расчисткѣ входа въ озеро Штинтъ.

7) Прошеніе Рижскаго коммерческаго банка и владѣльцевъ пяти лѣсопильныхъ заводовъ отъ 19 октября 1906 г. о расчисткѣ Коенгольмскаго рукава.

8) Прошеніе В. Клейнберга, бр. Берзинъ и др. отъ 26 января с. г. о расчисткѣ устья р. Галпаксъ-Грабенъ.

Приведенныя ходатайства частныхъ лицъ и учреждений, о производствѣ работъ по подчисткѣ мелей, должны быть почти всѣ разсматриваемы и признаны какъ нужды общаго пользованія, ибо находятся на фарватерахъ общаго пользованія и не служатъ исключительно интересамъ притесителей.

Имѣющіяся для производства работъ средства даютъ возможность удовлетворять лишь болѣе насущныя потребности порта на главныхъ фарватерахъ, а посему второстепенные фарватеры и ходатайства о приведеніи ихъ въ порядокъ должны остаться неудовлетворенными.

Состояція въ настоящее время въ распоряженіи управленія работъ порта и Биржевого Комитета рабочія средства имѣютъ главную задачу способствовать морскому судоходству, каковая

задача съ каждымъ годомъ требуетъ все большаго напряженія, чтобы стоять на высотѣ требованій, предъявляемыхъ судоходствомъ. Начальникъ работъ не предвидитъ поэтому возможности существующими рабочими средствами удовлетворить въ ближайшемъ будущемъ многія изъ предъявленныхъ на второстепенныхъ фарватерахъ требованій; при томъ же средства эти, по своей конструкціи, въ большинствѣ случаевъ даже не могутъ производить работу на второстепенныхъ фарватерахъ.

Большая часть второстепенныхъ фарватеровъ находится въ границахъ города, и посему поддержаніе ихъ въ соответственномъ положеніи лежитъ на обязанности Рижскаго городского управленія, между тѣмъ какъ Министерство Торговли и Промышленности, согласно положенію о приморскихъ портахъ, отпускаетъ потребныя средства въ распоряженіе городского управленія. Второстепенные фарватеры, а именно: Коенгольмскій и Бенкенгольмскій рукава, Килевейнскій каналъ и др., въ настоящее время, при благопріятномъ горизонтѣ воды, служатъ для мѣстнаго сообщенія; при поддержаніи же таковыхъ соответственно потребности и при ихъ улучшеніи, они могутъ приносить значительную пользу торговой дѣятельности порта, ибо они расположены у центральной части порта и города. Такъ какъ, однако, не имѣется соответственныхъ рабочихъ средствъ, то эти фарватеры съ каждымъ годомъ будутъ ухудшаться и если не обратить на нихъ должнаго вниманія въ настоящее время, то можно разсчитывать на ихъ полное уничтоженіе.

По поводу одного изъ таковыхъ второстепенныхъ рукавовъ, а именно Коенгольмскаго, портовое присутствіе, журналомъ отъ 17. января 1907 г. № 2, — въ виду важности этого рукава для торговой дѣятельности порта, — признало необходимымъ не только произвести подчистку наносовъ по рукаву, но и довести его глубину до 10 футовъ.

Далѣе начальникъ работъ порта считаетъ нужнымъ доложить портовому присутствію, что онъ находитъ не только полезнымъ, но даже крайне потребнымъ, въ интересахъ порта, привести въ порядокъ также и Бенкенгольмскій рукавъ; послѣ расчистки мелей этотъ рукавъ даетъ возможность помѣстить въ немъ на стоянку значительное количество плотовъ въ тихой водѣ, въ каковыхъ водныхъ площадяхъ для стоянки плотовъ Рижскій портъ постоянно ощущаетъ большую потребность.

Хотя, какъ выше сказано, Министерство Торговли и Промышленности на поддержаніе перечисленныхъ второстепенныхъ фарватеровъ отпускаетъ городскому управленію потребную сумму, но имѣя въ виду, что имѣющаяся для сей цѣли машина конструкціи шестидесятихъ годовъ прошлаго столѣтія и что производительность ея въ настоящее время не вполне удовлетворяетъ современной потреб-

ности, -- начальникъ работъ считаетъ весьма нужнымъ ходатайствовать передъ портовымъ присутствіемъ, чтобы оно, въ виду вышеизложеннаго, признало потребность соответствующаго представленія въ Отдѣлъ торговыхъ портовъ относительно снабженія, въ возможно непродолжительномъ времени, Рижскаго порта землечерпательнымъ снарядомъ современной конструкціи, годнымъ для работъ по указаннымъ выше протокамъ.

По поводу приведенной докладной записки Биржевой Комитетъ въ отношеніи своемъ отъ 10 мая 1907 г. за № 1023 на имя начальника порта высказался слѣдующимъ образомъ:

„Вслѣдствіе недостатка средствъ на производство дноуглубительныхъ работъ нѣкоторые рукава Двины, имѣвшіе раньше большую глубину, сильно обмелѣли, каковое обстоятельство вызываетъ большія затрудненія для прилегающихъ къ упомянутымъ рукавамъ фабрикъ и заводовъ. На ряду съ все увеличивающимся развитіемъ Рижской промышленности необходимость въ водяныхъ путяхъ достаточной глубины, преимущественно для лѣсопильныхъ заводовъ, обрабатывающихъ самый главный предметъ экспорта Рижской торговли, сдѣлалась прямо неотложной. Необходимость эта явствуетъ изъ цѣлаго ряда ходатайствъ, перечисленныхъ въ докладной запискѣ и подписанныхъ многими Рижскими фирмами.

Какъ начальникъ работъ Рижскаго порта излагаетъ въ своей докладной запискѣ, имѣющаяся для дноуглубительныхъ работъ и состоящая въ распоряженіи управленія работъ порта землечерпательница „Перновъ“ едва ли въ состояніи произвести хотя бы самую необходимую часть этихъ работъ, въ виду чего Рижскій Биржевой Комитетъ не можетъ не поддержать всѣми силами предложеніе Его Превосходительства начальника работъ относительно снабженія Рижскаго порта землечерпательнымъ снарядомъ, годнымъ для работъ по углубленію второстепенныхъ фарватеровъ и протоковъ.

Чтобы однако неотлагательно помочь самымъ необходимымъ потребностямъ настоящаго времени, а именно раньше чѣмъ представится возможнымъ пріобрѣсти и привести въ дѣйствіе особый землечерпательный снарядъ для этой цѣли, Рижскій Биржевой Комитетъ изъявляетъ свою готовность, произвести уже въ этомъ году при помощи имѣющейся въ его распоряженіи землечерпательницы „Густавъ“ часть самыхъ необходимыхъ дноуглубительныхъ работъ въ второстепенныхъ фарватерахъ, на сколько онѣ будутъ служить общимъ интересамъ, въ случаѣ что Министерство Торговли и Промышленности найдетъ возможнымъ отпустить необходимыя средства въ размѣрѣ около 15,000 рублей.

Если однако Рижское городское управленіе и въ этомъ году не будетъ въ состояніи употребить отпущенную ему сумму въ 6000 рублей на дноуглубительныя работы и эта сумма съ разрѣшенія Министерства

Торговли и Промышленности могла бы быть передана Биржевому Комитету на изложенную выше цѣль, то со стороны Министерства была бы нужна только приплата въ приблизительно 9000 рублей.

Касательно пріобрѣтенія новаго землечерпательнаго снаряда для производства работъ въ рукавахъ и второстепенныхъ фарватерахъ, таковой долженъ быть устроенъ на ежедневную производительность въ 100—150 куб. саж. и на глубину въ 10—15 футовъ и снабженъ караваномъ въ 10—12 желѣзныхъ шаландъ емкостью около 6 куб. саж. каждая, а для передвиженія сихъ послѣднихъ потребуется, смотря по разстоянію транспорта, 1 или 2 буксирныхъ парохода въ 100 индикаторныхъ лошадиныхъ силъ каждый“.

6. Постройка Рижской желѣзнодорожной гавани.

Заключенный въ августѣ мѣсяцѣ 1906 года контрактъ, касательно производства работъ по мощенію и канализациі на территоріи III серіи, исполненъ въ 1907 году, но годъ ручательства за исполненные работы истекаетъ лишь въ іюль мѣсяцѣ 1908 года. Продолженіе работъ по постройкѣ экспортной гавани можно ожидать лишь послѣ того, когда будутъ рѣшены приведенныя въ отдѣлѣ 5 „е“ предложенія Биржевого Комитета.

а. Землечерпательныя и намывныя работы.

Въ экспортной гавани подобныхъ работъ не требовалось, напротивъ того находились въ дѣйствиі оба рефулера, сначала за счетъ частныхъ лицъ, а потомъ за счетъ землечерпательнаго производства.

Рефулеръ I былъ въ дѣйствиі съ 11 мая по 6 іюня у завода Гефлингера (Мюльграбенъ), гдѣ онъ въ теченіе 20 рабочихъ дней, при 216 часовой работѣ, доставилъ для насыпи около 4775 куб. саж., измѣреннаго шаландами, грунта. Съ 26 іюня по 2 ноября онъ работалъ у землечерпательницъ, содѣйствуя насыпнымъ работамъ на южной оконечности Кипенгольма.

Рефулеръ II съ 4 мая по 19 іюня производилъ работы по насыпкѣ расположенной у завода товарищества „Проводникъ“ территоріи и поднималъ тамъ въ теченіе 67 рабочихъ дней, при 481 часовой работѣ, согласно измѣренію шаландами, 7928 куб. саж. Начиная съ 22 іюня по 30 іюля было насыпано на расположенной напротивъ фабрики восточной оконечности Фегезакгольма въ теченіе 33 рабочихъ дней, при 416 часовой работѣ, количество въ 5980 куб. саж. грунта, измѣрявшагося шаландами.

Съ 31 іюня по 3 ноября рефулеръ II принималъ также участіе въ насыпкѣ городской территоріи на южной оконечности Кипенгольма.

б. Земляныя работы.

На территоріи экспортной гавани въ текущемъ году не требовалось производство земляныхъ работъ.

в. Постройки.

Въ іюлѣ мѣсяцѣ 1907 года были окончены работы по каналізаціи и мощенію на территоріи III серіи, начатыя уже въ 1906 г. Рядовыми камнями было вымощено 1106 квадр. саж., къ чему прибавилось въ послѣдствіи еще и мощеніе будущихъ мѣстъ для постройки складовъ первой очереди, приблизительно въ 300 квадр. саж., получившихъ мостовую изъ плоско обтесанныхъ камней. Наконецъ было устроено 147 погонныхъ саженой асфальтовыхъ тротуаровъ съ надлежащею обкладкою.

Согласно контракту отъ 16 апрѣля 1904 года осталась еще установка 6 чугунныхъ тумбъ для привязыванія судовъ, что и было нынѣ также выполнено.

г. Застройка территоріи въ предѣлахъ Рижской желѣзнодорожной гавани.

Ходатайства Биржевого Комитета передъ Рижскимъ портовымъ присутствіемъ о предоставленіи ему права застройки готовой уже портовой территоріи ниже экспортной гавани чрезъ отдачу таковой въ аренду не имѣло никакого успѣха, вслѣдствіе чего Биржевой Комитетъ, для достиженія приведенной цѣли, вошелъ въ непосредственное сношеніе съ Отдѣломъ торговаго мореплаванія. Такъ какъ въ С.-Петербургѣ нуждамъ Рижской торговли придавалось большее значеніе, чѣмъ это оказалось въ мѣстномъ присутствіи и стремленіямъ Биржевого Комитета во всѣхъ отношеніяхъ была оказана извѣстная предупредительность, то распорядительное присутствіе нашло нужнымъ дать дѣлу о складахъ новое направленіе на другихъ началахъ и поручило инженеру Флейшеру выработать для членовъ Рижскаго Биржевого Комитета докладную записку, содержащую въ главныхъ чертахъ нижеслѣдующія мысли:

Вопросъ относительно дальнѣйшей отстройки нашего порта, о необходимости чего нѣтъ надобности упоминать, былъ уже неоднократно предметомъ тщательныхъ обсужденій и раскрылъ при этомъ совершенно противоположныя взгляды. Одной точки зрѣнія придерживаются болѣе значительныя экспедиціонныя фирмы, которыя стремятся къ тому, чтобы выстроить у самаго берега склады и черезъ это взять таковой въ свое распоряженіе. Если желанія этихъ большихъ фирмъ будутъ удовлетворены, то существующія или имѣющія быть еще устроенными набережныя, на сколько онѣ могутъ быть приняты въ расчетъ при застройкѣ берега, будутъ очень скоро въ рукахъ немногихъ лицъ, и значительная часть экспортной торговли будетъ черезъ это монополизирована.

Интересы самостоятельныхъ торговцевъ, какъ и судовладельцевъ, будутъ чрезъ это отодвинуты въ послѣдовательномъ порядкѣ на второй планъ, ибо совершенно естественно, что интересы фирмъ, имѣющихъ право на набережныя, должны выступить на первый планъ. Тѣ изъ торговцевъ, которые не захотятъ подчиниться первенству пользующихся предпочтеніемъ экспедиціонныхъ фирмъ, должны будутъ довольствоваться и впредь существующимъ понынѣ способомъ отправленія товаровъ и состояніе на прочихъ въ портѣ набережныхъ для нарузки товаровъ измѣнится въ весьма незначительной степени.

Не подлежитъ сомнѣнію, что правительство ни подъ какими условіями не можетъ и не должно терпѣть подобныхъ предпочтеній для отдѣльныхъ фирмъ. На это обстоятельство совершенно ясно и съ особеннымъ удареніемъ указывалось и представителями правительства при всѣхъ сношеніяхъ, которыя велись съ ними до сихъ поръ по сему предмету.

Другой точки зрѣнія придерживаются судовладельцы, самостоятельные торговцы, фабриканты и мелкія экспедиціонныя фирмы, въ интересѣ которыхъ лежитъ, съ одной стороны, чтобы суда нагружались въ кратчайшій срокъ и, по возможности, на одномъ мѣстѣ, съ другой стороны, чтобы ихъ товары были отправляемы съ тою же послѣдностью и съ тѣми же преимуществами, какими пользуются оптовые купцы. Болѣе же всего въ интересѣ этихъ лицъ будетъ лежать, чтобы полученіе товаровъ съ желѣзной дороги, складываніе таковыхъ въ амбары и нарузка въ суда не находились въ зависимости отъ болѣе сильнаго конкурента, но завѣдываніе этимъ дѣломъ было сосредоточено въ рукахъ безпартійной инстанціи, т. е. общественнаго управленія товарными складами, при чемъ, само собой разумѣется, особенному свойству каждаго отдѣльнаго товара, при обхожденіи съ нимъ, всякой экспортирующей фирмѣ должно быть оказано самое широкое содѣйствіе. Вѣдь общеизвѣстенъ тотъ фактъ, что 5 наибольшихъ фирмъ, своимъ экспортомъ въ размѣрѣ свыше 60 милліоновъ рублей вмѣстѣ, овладѣли почти $\frac{2}{3}$ всего экспорта. Съ того дня, съ котораго эти фирмы заарендуютъ Рижскую экспортную набережную, въ процвѣтаніи остальныхъ приблизительно 100 фирмъ слѣдуетъ въ меньшей мѣрѣ сомнѣваться.

Въ данный же моментъ вовсе не идетъ рѣчь о томъ, чтобы рѣшить вопросъ, который изъ приведенныхъ взглядовъ слѣдуетъ признать правильнымъ. Въ одномъ всѣ сходятся, а именно въ томъ, что настоящая длина набережныхъ, нынѣшнія условія сообщенія, существующія складочныя помѣщенія во всѣхъ отношеніяхъ недостаточны и что прежде всего самую настоятельную необходимостью является устройство набережныхъ достаточной длины исключительно для экспортной торговли. Также совершенно ясно, что въ ближайшемъ будущемъ со стороны казны нельзя ожидать отпуска средствъ для

продолженія работъ по сооруженію порта. Поэтому Рижское купечество должно положиться на свою собственную дѣятельность и само взять на себя инициативу по изысканію сначала правъ, а затѣмъ и средствъ для продолженія сказанныхъ работъ, взявъ таковыя въ свои собственныя руки. Право это, какъ видно было изъ послѣднихъ совѣщаній въ Отдѣлѣ торговыхъ портовъ, казна готова предоставить на довольно выгодныхъ условіяхъ. Самая трудная сторона дѣла лежитъ въ настоящее время въ изысканіи средствъ. Въ будущемъ было бы возможно получить извѣстное пособие и со стороны казны, если Биржевой Комитетъ достанетъ необходимые строительные капиталы. Такимъ образомъ Биржевому Комитету предстоитъ рѣшить вопросъ о заключеніи займа для работъ въ Рижскомъ портѣ, при чемъ казна должна принять на себя обезпеченіе уплаты процентовъ по этому займу, какъ равно и погашеніе капитальной суммы.

Общія условія, вытекающія изъ бывшихъ до сихъ поръ совѣщаній, изложены въ докладѣ инженера Флейшера отъ 12. декабря 1906 года и сводятся къ слѣдующимъ главнымъ пунктамъ:

1) Разрѣшеніе на заключеніе займа для работъ въ портѣ на сумму около 5 милл. рублей.

2) Обезпеченіе такового въ отношеніи платежа процентовъ и погашенія капитала портовыми доходами казны.

3) Постройка новыхъ сооружений при посредствѣ Биржевого Комитета.

4) Эксплоатація сооружений Биржевымъ Комитетомъ въ теченіе 50 лѣтъ, послѣ чего всѣ сооружения переходятъ въ собственность и распоряженіе казны.

5) Постройка набережныхъ, работы по мощенію, канализаціи и водоснабженію производятся казною при посредствѣ Биржевого Комитета, въ качествѣ предпринимателя.

6) Постройка товарныхъ складовъ производится Биржевымъ Комитетомъ, въ качествѣ строителя, по его планамъ, однако подъ наблюденіемъ казны.

7) Для того, чтобы имѣть возможность ускорить осуществленіе постройки упомянутыхъ подъ п. 5 сооружений, Биржевымъ Комитетомъ имѣютъ быть предоставлены необходимыя для сего средства, которыя подлежатъ возвращенію въ теченіе извѣстнаго времени съ процентами.

8) Постройка необходимыхъ рельсовыхъ путей производится Министерствомъ Путей Сообщенія; забота же о своевременномъ окончаніи этихъ работъ должна лежать на Министерствѣ Торговли и Промышленности.

Приведенная докладная записка имѣла своимъ послѣдствіемъ слѣдующее возраженіе консула К. В. Ланге:

„По воводу поданной инженеромъ О. Флейшеромъ Рижскому Биржевому Комитету записки относительно предполагаемаго миллионнаго займа для работъ по отстройкѣ новой экспортной гавани и возведенію на оной товарныхъ складовъ, слѣдуетъ дать прежде всего отвѣты на слѣдующіе вопросы, какъ то: ощущается ли въ средѣ Рижскаго купечества необходимость и была ли таковая чѣмъ-либо выражена, чтобы чрезъ непосредственное управленіе и эксплуатацію Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ имѣющихъ быть построенными товарныхъ складовъ поставить себя въ дѣловомъ отношеніи въ зависимое положеніе къ Рижскому Биржевому Комитету, ограничивъ такимъ образомъ себѣ право свободного распоряженія въ своихъ собственныхъ дѣлахъ, и отрѣчься отъ свободы торговли? Лишь послѣ того, какъ это будетъ объявлено купечествомъ для Биржевого Комитета обязательнымъ, можетъ быть правильно обсужденъ вопросъ о постройкѣ амбаровъ, а главнымъ образомъ объ управленіи таковыми при посредствѣ Биржевого Комитета или чрезъ особо избранныхъ для сего лицъ.

Насколько мнѣ извѣстно, въ экспортныхъ кругахъ существуютъ совершенно противоположные взгляды и будутъ послѣдніе уклончиво относиться ко всякой мѣрѣ, которою будетъ умаляться свобода торговли. Мнѣ кажется, что главнѣйшею задачею Рижскаго Биржевого Комитета не есть наложить что-либо на купечество, а поддерживать желанія и признанныя нужными мѣропріятія отдѣльныхъ лицъ, занимающихся торговлею, и предоставить торговлѣ полную свободу.

До тѣхъ поръ, пока не представлены техническій проектъ, смѣта и исчисленіе доходности, нельзя установить, взята ли сумма въ 3—4 миллиона рублей слишкомъ высоко или же слишкомъ низко и какую часть означенной суммы предполагается употребить на постройку амбаровъ и какую часть для устройства набережной. Отъ набережныхъ сооружений во всякомъ случаѣ прямого дохода ожидать нельзя; доходъ же отъ имѣющихъ быть построенными амбаровъ находится въ зависимости отъ всего аппарата управленія таковыми и ихъ технического устройства. За уплату процентовъ и погашеніе основного капитала должно гарантировать правительство, между тѣмъ какъ могущій оказаться по винѣ управленія и несоотвѣтствія технического устройства недостатокъ эксплуатаціонныхъ средствъ долженъ быть покрытъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ. Это возможно бы было предупредить лишь посредствомъ установки столь высокой таксы, которая не допускала бы возможности такового убытка; но это имѣло бы своимъ естественнымъ послѣдствіемъ то, что купечество, во избѣжаніе слишкомъ высокаго обремененія торговли, стало бы, насколько это возможно, уклоняться отъ употребленія складочныхъ помѣщеній. Предусмотрѣнное для экспортной гавани

управленіе соотвѣтствовало бы существующимъ уже въ привозной торговлѣ условіямъ, гдѣ не самъ импортеръ, а таможня или таможенная артель являются получателями привознаго товара. Если это тграницевіе неизбѣжно при привозѣ, въ виду существующихъ правилъ таможеннаго устава, то во всякомъ случаѣ не слѣдовало бы вводить подобно этому новыя ограниченія и при вывозѣ товара, такъ какъ это было бы для экспорта очень опасно и могло бы нанести ущербъ Рижской торговлѣ въ пользу сосѣднихъ портовъ.

Устройство же набережныхъ всегда производилось до сихъ поръ казною при посредствѣ Биржевого Комитета, въ качествѣ предпринимателя, и не нужно было бы для этой цѣли дѣлать теперь заемъ, ибо существующая уже часть набережной какъ разъ соотвѣтствуетъ первой необходимости. Поэтому позволяю себѣ сдѣлать предложеніе о томъ, чтобы на разсмотрѣніе Рижскаго Биржевого Комитета прежде всего были представлены вполнѣ выработанный проектъ, смѣта и исчисленіе доходности, на основаніи которыхъ постройка амбаровъ могла бы быть произведена не только однимъ, но и нѣсколькими интересентами, при чемъ тѣ амбары, которые имѣютъ быть выстроены Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ или состоящимъ подъ его вѣдѣніемъ кружкомъ лицъ, должны имѣть, на ряду съ складочными помѣщеніями для общаго пользованія, и тавія помѣщенія, которыя могутъ быть сданы въ наемъ отдѣльнымъ экспортерамъ въ полное ихъ распоряженіе, а именно, достаточныхъ размѣровъ и одинаково удобно расположенныхъ.

Мое изложенное здѣсь мнѣніе прошу представить Рижскому Биржевому Комитету для свѣдѣнія и благосклоннаго обсужденія.

Дѣло это разсматривалось въ засѣданіи Рижскаго Биржевого Комитета 4 января 1908 года, въ которомъ предсѣдатель делегаціи по завѣдыванію амбарами г. Дрисгаусъ изложилъ свой взглядъ на дѣло слѣдующимъ образомъ :

Возможно скорѣйшая застройка и использованіе желѣзнодорожной гавани лежитъ въ интересѣ купечества, Биржевого Комитета и казны. Задача Биржевого Комитета состоитъ не въ томъ, чтобы помогать отдѣльнымъ, заинтересованнымъ этимъ дѣломъ лицамъ, а чтобы поощрять общую пользу. Точная смѣта, исчисленіе доходности и т. д. подлежали, конечно, изготовленію ; теперь же идетъ лишь рѣчь о рѣшеніи принципиальнаго вопроса о томъ, слѣдуетъ ли ходатайствовать о разрѣшеніи сдѣлать для оборудованія порта заемъ, который имѣетъ быть гарантированъ правительствомъ, а не о принятіи опредѣленнаго проекта.

Едва ли подлежитъ сомнѣнію, чтобы постройка амбаровъ въ экспортной гавани не принесла бы пользы всей вообще торговлѣ ; если имѣть въ виду, что это означало бы сдѣлать сбереженіе въ размѣрѣ 1—2 коп. отъ желѣзной дороги черезъ амбаръ къ судну, то

еще разъ слѣдуетъ указать на то, что главнѣйшая задача Биржевого Комитета состоитъ въ томъ, чтобы соблюдать всеобщіе интересы, а не только отдѣльныхъ фирмъ. Соотвѣтствующее каждому отдѣльному товару обращеніе проектомъ не исключается. Въ заключеніе г. Дрисгаусъ указалъ на существованіе управленій товарными складами въ Гамбургѣ, Бременѣ и въ другихъ портахъ.

Послѣ продолжительныхъ и обстоятельныхъ преній было рѣшено :

Поручить распорядительному присутствію, совмѣстно съ делегациею и съ привлеченіемъ къ участию представителей Биржевого Комитета и купечества рассмотреть въ присутствіи по портовымъ дѣламъ имѣющіе быть представленными инженеромъ Флейшеромъ матеріалы, а затѣмъ составленное по надлежащей формѣ прошеніе Биржевого Комитета, съ необходимыми исчислениями и данными, представить упомянутому присутствію для дальнѣйшаго представленія въ Министерство.

Биржевой Комитетъ считалъ неудобнымъ выступать со своими предложеніями передъ общимъ собраніемъ купечества ранѣе, чѣмъ начатыя по сему дѣлу съ правительствомъ сношенія приняли извѣстное направленіе и привели къ какому-либо положительному результату, а напротивъ того счелъ болѣе удобнымъ представить свое ходатайство правительству предварительно разрѣшенія общаго собранія купечества. Соблюдая установленный порядокъ сношеній, Биржевой Комитетъ 16 марта 1907 г. за № 585 вошелъ въ Рижское по портовымъ дѣламъ присутствіе съ нижеслѣдующимъ представленіемъ, приложивъ къ оному проектъ договора съ правительствомъ.

„Ссылаясь на запросъ Отдѣла торговыхъ портовъ, подъ какими условіями могли бы быть произведены застройка и эксплуатация общей территоріи, расположенной ниже экспортной гавани, принадлежащей Министерству Торговли и Промышленности при участіи частной инициативы, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить Рижскому по портовымъ дѣламъ присутствію нижеслѣдующее :

При обсужденіи этого вопроса Биржевой Комитетъ пришелъ къ тому убѣжденію, что сдача въ аренду портовыхъ территорій ниже желѣзнодорожной гавани частнымъ интересентамъ вовсе не можетъ отвѣчать всеобщимъ интересамъ и что портовая территорія у набережныхъ, включая подлежащія постройкѣ въ первомъ ряду амбары, должна быть безусловно предоставлена всеобщему пользованію. Кромѣ того, существующая уже на протяженіи 176 погонныхъ сажений набережная ниже экспортной гавани совершенно недостаточна для нуждъ вывозной торговли.

Исходя изъ того факта, что расположенныя у города и у Андреасгольма набережныя больше не удовлетворяютъ потребностямъ Рижской торговли, представляя въ виду отсутствія необходимой связи, какъ между ними самими, такъ и съ желѣзной дорогой, большія за-

трудненія для торговыхъ операцій, такъ какъ зафрахтовщикамъ судовъ приходится распоряжаться на отстоящихъ далеко другъ отъ друга погрузочныхъ пунктахъ, придемъ къ логическому выводу, что торговлѣ не будетъ оказано никакой существенной услуги простымъ увеличеніемъ числа погрузочныхъ мѣстъ на одно, еще болѣе отдаленное, погрузочное мѣсто. Напротивъ того, слѣдуетъ признать настоятельную потребностью создать для операціи здѣшней вывозной торговли новый пунктъ, съ единообразной организаціей, расположенный на одной объединенной территоріи, на которой могла бы сосредоточиться вся вывозная торговля съ тѣмъ, чтобы, въ случаѣ надобности, поле дѣйствія ея могло быть расширено въ связи съ существующей уже территоріей. Затѣмъ слѣдовало бы по возможности упростить операціи по приему товаровъ съ желѣзной дороги, по складу ихъ въ амбары и, наконецъ, по погрузкѣ на суда и привести ихъ къ единообразной системѣ. Лишь тогда, когда такими преимуществами будутъ пользоваться не только отдѣльные грузы, а почти всѣ предметы Рижской вывозной торговли, только тогда и можно будетъ ожидать существеннаго подъема ея.

Такимъ же образомъ слѣдуетъ заключить, что если объединеніе вывозной торговли должно быть проведено вышеупомянутымъ способомъ, эта операція должна произойти въ возможно скоромъ времени, чтобы промежуткомъ времени, въ теченіе котораго разбросанность торговли должна быть ощущаема особенно сильно, былъ по возможности ограниченъ.

Нужно полагать, что съ постройкою въ Ригѣ центральныхъ желѣзнодорожныхъ станцій нынѣшній амбарный кварталъ, служащій теперь главнымъ складочнымъ мѣстомъ для предметовъ Рижской вывозной торговли, почти совсѣмъ потеряетъ свое значеніе, такъ какъ доставка къ нему вагоновъ должна будетъ прекратиться, если не совсѣмъ, то, по крайней мѣрѣ, большею частью.

Разъ вывозная торговля откроетъ свои дѣйствія на территоріи ниже желѣзнодорожной гавани, то эксплуатація старыхъ амбаровъ станетъ невозможной, ибо какой товаръ можетъ перенести перевозку въ одномъ направленіи въ 3 версты (отъ товарной станціи Выгонъ къ старымъ амбарамъ), а затѣмъ въ другомъ направленіи около 5 верстъ (отъ старыхъ амбаровъ къ желѣзнодорожной гавани), т. е. всего около 8 верстъ.

Изъ этого ясно, что при оборудованіи новаго порта слѣдуетъ имѣть въ виду постройку амбаровъ, достаточныхъ для склада или временнаго храненія товаровъ въ количествѣ до 30 милліоновъ пудовъ.

На основаніи произведенныхъ до сихъ поръ изысканій по этому вопросу Рижскій Биржевой Комитетъ пришелъ къ тому убѣжденію, что въ новомъ портѣ необходима причальная линія по крайней мѣрѣ

для 8 судовъ, такъ что за вычетомъ имѣющагося уже для 3 судовъ мѣста, пришлось бы удлинитъ причальную линію еще на около 300 пог. саж., потребныхъ для причала 5-и судовъ. Для склада товаровъ или временнаго ихъ храненія до погрузки должны быть устроены въ 2 рядахъ около 16 амбаровъ въ 3¹/₂ этажа съ подвальными помѣщеніями.

Расположенный у самаго берега передній рядъ долженъ служить для общаго пользованія, между тѣмъ какъ 2-ой рядъ можетъ быть предоставленъ для операцій частнаго характера и поэтому можетъ быть отданъ въ наймы отдѣльными помѣщеніями. Амбары должны быть оборудованы механическими приспособленіями какъ для подъема товаровъ въ ярусы, такъ и для передвиженія ихъ изъ амбара въ амбаръ. На самыхъ набережныхъ необходимы приспособленія для нагрузки товаровъ на суда.

Постройка набережныхъ и амбаровъ должна быть произведена въ теченіе не болѣе 5 лѣтъ. Въ этотъ же срокъ, параллельно съ постройкой амбаровъ и набережныхъ, должны быть постепенно изготовлены, приведены въ дѣйствіе и переданы въ общее пользованіе всѣ вышеперечисленныя оборудованія.

Устройство подобныхъ обширныхъ общепользныхъ сооружений слѣдуетъ вообще признавать обязанностью казны и никоимъ образомъ не должно быть предоставлено усмотрѣнію частныхъ интересентовъ. Въ случаѣ, если правительство не въ состояніи взять на себя оборудованіе подобныхъ устройствъ, то на его мѣсто должны стать наиболѣе заинтересованныя въ этомъ общественныя учрежденія, въ числѣ которыхъ въ данномъ случаѣ первенство принадлежитъ Рижскому Биржевому Комитету.

Такъ какъ съ самаго начала слѣдуетъ считать установленнымъ что казна въ ближайшемъ времени не будетъ въ состояніи разрѣшить необходимую на производство вышеприведенныхъ построекъ сумму въ приблизительно 4¹/₂ милліона руб., то Биржевой Комитетъ, предварительно разрѣшенія общаго собранія купечества, изъявляетъ свою готовность достать необходимыя на постройку средства при помощи выпуска гарантированнаго правительствомъ займа, произвести необходимыя постройки и принять на себя на общую пользу управленіе и эксплуатацію упомянутыхъ сооружений.

Биржевой Комитетъ тѣмъ болѣе считаетъ себя въ правѣ изъяснить эту готовность, такъ какъ на желательность такого именно способа содѣйствія со стороны мѣстныхъ учреждений при развитіи портовъ было уже указано бывшимъ Августѣйшимъ Главноуправляющимъ торговыми портами и торговымъ мореплаваніемъ въ засѣданіи Совѣта по портовымъ дѣламъ 11 февраля 1905 г.

На основаніи вышеизложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь обратиться въ Рижское по торговымъ дѣламъ при-

существование съ просьбою не отказать въ содѣйствіи, чтобы Рижскому Биржевому Комитету было предоставлено право выпуска займа для оборудованія порта, при условіи обезпеченія уплаты процентовъ и погашенія по упомянутому займу доходами изъ портовыхъ сборовъ, какъ это предусмотрено Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта за № 1359 отъ 18 іюня 1901 г., вступившимъ въ силу 1 января 1902 года.

Ближайшія условія займа и обоюдныя обязательства усматриваются изъ прилагаемаго при семъ проекта договора между правительствомъ и Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ.

Расположеніе предполагаемыхъ къ постройкѣ амбаровъ, съ ведущими къ нимъ проѣзжими дорогами и рельсовыми путями показано на прилагаемомъ къ сему планѣ.“

Проектъ

договора между Министерствомъ Торговли и Промышленности и Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, какъ представителемъ Рижскаго биржевого купечества, относительно заключенія займа на работы по улучшенію Рижскаго порта.

§ 1. Рижскому Биржевому Комитету предоставляется Министерствомъ Торговли и Промышленности право заключить пятипроцентный облигаціонный заемъ въ суммѣ до 5 милліоновъ рублей на покрытие расходовъ по постройкѣ амбаровъ на земляхъ, принадлежащихъ Министерству Торговли и Промышленности и расположенныхъ въ границахъ Рижскаго порта и на оборудованіе ихъ механическими приспособленіями для передвиженія товаровъ. Часть займа (около одной четверти вышеозначенной суммы) должна быть обращена на покрытие расходовъ, указанныхъ въ § 3 сего контракта, какъ-то: устройство набережной, замощеніе портовыхъ улицъ и т. пр., за набережныя, за плату 0/0/0 и погашеніе.

§ 2. Реализація упомянутаго въ § 1 займа производится, по мѣрѣ надобности, въ теченіе 5 лѣтъ отдѣльными выпусками по курсу, опредѣляемому каждый разъ по соглашенію съ г. Министеромъ Финансовъ.

§ 3. Во исполненіе этого договора Министерство Торговли и Промышленности принимаетъ на себя обязанность въ теченіе первыхъ трехъ лѣтъ, считая со дня перваго выпуска, устроить набережную на протяженіи около 300 сажень въ продолженіе существующей набережной ниже желѣзнодорожной гавани съ надлежащими земляными работами, а въ теченіе 2 послѣдующихъ лѣтъ замостить, на сколько потребуется, всю расположенную ниже желѣзнодорожной гавани новую портовую территорию, устроить канализацію, водоснабженіе и освѣщеніе, а равно озаботиться о своевременномъ сооруженіи потребныхъ для обслуживанія амбаровъ рельсовыхъ путей.

Министерство обязуется содержать и ремонтировать за свой счет упомянутыя въ этомъ параграфѣ устройства въ теченіе контрактнаго срока, а равно принимаетъ на себя расходы по освѣщенію портовой территоріи.

§ 4. Постройка и оборудованіе амбаровъ производится распоряженіемъ Рижскаго Биржевого Комитета на условіяхъ, соглашаемыхъ между Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ и Министерствомъ Торговли и Промышленности.

§ 5. Рижскій Биржевой Комитетъ принимаетъ на себя эксплуатацію всѣхъ построенныхъ амбаровъ и механическихъ приспособленій, служащихъ для передвиженія товаровъ, а равно завѣдуетъ выручаемыми отъ эксплуатаціи доходами впредь до полного погашенія выпущеннаго имъ займа и исполненія казною всѣхъ проистекающихъ для нея изъ сего договора по отношенію къ Биржевому Комитету обязательствъ, послѣ чего всѣ эти устройства переходятъ въ распоряженіе казны.

§ 6. Биржевой Комитетъ представляетъ Министерству Торговли и Промышленности ежегодно, въ двухмѣсячный срокъ, по истеченіи операціоннаго года, годовой отчетъ эксплуатаціи, который въ теченіе 2 мѣсяцевъ со дня поступленія долженъ быть провѣренъ. Если же въ теченіе сего срока никакихъ возраженій не послѣдуетъ, то отчетъ считается одобреннымъ.

§ 7. Тарифы на пользованіе амбарами и ихъ устройствами устанавливаются Биржевымъ Комитетомъ, при чемъ Рижское портовое присутствіе опредѣляетъ максимумъ тарифныхъ ставокъ.

§ 8. Имѣющіе быть построенными Биржевымъ Комитетомъ амбары со всѣми приобрѣтенными за счетъ займа механическими и другими приспособленіями разсматриваются какъ собственность казны и, какъ таковыя, пользуются въ отношеніи обложенія сборами всѣми правами, присвоенными казеннымъ недвижимостямъ.

§ 9. Изъ чистаго дохода отъ эксплуатаціи амбаровъ и механическихъ приспособленій, получаемаго за отчисленіемъ всѣхъ расходовъ по управленію, застрахованію, эксплуатаціи, содержанію и ремонту амбаровъ должны быть уплачиваемы пять процентовъ въ доходъ съ капитала и потребная сумма на погашеніе капитала, по расчету, утвержденному Министерствомъ Финансовъ. Оказывающіеся затѣмъ остатки предназначаются на образованіе резервнаго фонда, который находится также въ завѣдываніи Биржевого Комитета и употребляется послѣднимъ, въ случаѣ надобности, на покрытіе дефицитовъ отдѣльныхъ операціонныхъ годовъ, а равно на чрезвычайные расходы по капитальному ремонту и т. п. На расходовашіе этого фонда для иныхъ цѣлей требуется согласіе Министерства Торговли и Промышленности.

§ 10. Погашеніе займа начинается въ концѣ седьмого года, считая съ перваго выпуска и производится посредствомъ ежегодныхъ тиражей по утвержденному г. Министромъ Финансовъ по соглашенію съ Министромъ Торговли и Промышленности плану погашенія. За уплату процентовъ и погашеніе по израсходованнымъ согласно § 3 суммамъ, Министерство Торговли и Промышленности, независимо отъ доходовъ при эксплуатаціи амбаровъ и механическихъ приспособленій, обязано заблаговременно предоставить въ устанавливаемые сроки Рижскому Биржевому Комитету необходимыя на это средства.

Резервный капиталъ, если онъ не будетъ израсходованъ на постройки, можетъ быть обращенъ на преждевременный выкупъ выпущенныхъ облигацій, или же на усиленный тиражъ, смотря по тому, какая изъ этихъ операцій окажется болѣе выгодной.

§ 11. Министерство Торговли и Промышленности со дня вступленія этого договора въ силу принимаетъ на себя обязательство обезпечить уплату процентовъ и погашенія по займу на устройство порта доходами отъ портовыхъ сборовъ имперіи на тотъ случай, если бы какъ чистая прибыль отъ возведенныхъ изъ средствъ займа сооружений, такъ и резервный фондъ оказались недостаточными для уплаты къ сроку процентовъ и погашенія, не требуя вполнѣнствіи отъ Биржевого Комитета какого-либо возмѣщенія. Сверхъ того, Биржевой Комитетъ, если бы ему пришлось, вслѣдствіе запозданія платежа отъ казны, произвести изъ собственныхъ средствъ выдачу суммы на уплату процентовъ и погашенія, имѣетъ право получать уплаты по ней процентовъ въ размѣрѣ 5 годовыхъ на 100.

§ 12. Всѣ проистекающіе отъ заключенія и выполненія этого договора для Рижскаго Биржевого Комитета расходы должны быть отнесены на счетъ расходовъ по сооруженію амбаровъ и подлежать такимъ образомъ оплатѣ процентами и погашенію на основаніи условій этого договора.

§ 13. Если бы по окончательномъ погашенія займа на устройство порта образовавшійся въ силу § 9 резервный фондъ оказался неисчерпаннымъ, то таковой остается въ завѣдываніи Биржевого Комитета, но расходованіе его можетъ производиться только по соглашенію съ Министерствомъ Торговли и Промышленности.

Изъ резервнаго капитала должны быть покрыты, до употребленія его на иныя цѣли, отпущенныя казною приплаты на уплату процентовъ и погашенія употребленныхъ на постройку амбаровъ и механическихъ приспособленій средствъ.

Вышеприведенный проектъ былъ одобренъ портовымъ присутствіемъ въ засѣданіи его отъ 4 апрѣля и представленъ Отдѣлу торговыхъ портовъ.

Въ то время, какъ Биржевой Комитетъ въ теченіе лѣта ждалъ разрѣшеніе своего ходатайства, начальникъ Рижскаго порта вошелъ

совершенно неожиданно въ августѣ мѣсяцѣ с. г. въ Отдѣлъ торговыхъ портовъ съ представлешемъ, въ которомъ протестовалъ противъ удовлетворенія приведеннаго ходатайства, не давъ объ этомъ знать ни Биржевому Комитету, ни даже присутствію по портовымъ дѣламъ. Однако телеграфнымъ распоряженіемъ изъ С.-Петербурга князю Ухтомскому было поручено внести сказанное свое представленіе въ ближайшее засѣданіе присутствія по портовымъ дѣламъ для обсужденія. вмѣсто этого начальникъ порта счелъ нужнымъ представить все дѣло о займѣ присутствію по портовымъ дѣламъ для новаго пересмотра.

Докладъ начальника Рижскаго порта на имя присутствія по портовымъ дѣламъ гласить слѣдующимъ образомъ:

„Постановленіемъ присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 28-го марта и 4-го апрѣля 1907 года (журналъ № 10) опредѣлено ходатайствовать о разрѣшеніи Рижскому Биржевому Комитету производства займа въ 4^{1/2} милліона рублей для окончательнаго оборудованія новой вывозной гавани. Заемъ заключается для продолженія причальной линіи еще на 300 пог. саж. и на предметъ покрытія территории Министерства Торговли сѣтью пакгаузовъ.

Строительство приморскаго порта, какъ міровой единицы, есть дѣло государственное. Употребленіе общегосударственныхъ средствъ на устройство порта внѣ всякихъ сомнѣній, ибо затрата эта, не говоря о торговлѣ, приноситъ неисчислимыя выгоды жизни страны. Концессионный же способъ строительства приморскаго порта не допустимъ уже по тому одному, что портъ есть единица не только общая, но и міровая, и частные интересы въ немъ преобладать не должны. И чѣмъ лучше оборудованъ портъ, тѣмъ больше выгодъ приноситъ онъ странѣ, тѣмъ болѣе привлекаетъ онъ къ себѣ міровыя сношенія. Концессионное строительство, какъ частное, можетъ затормозить и торговлю и сношенія. Поэтому мнѣ думается, что строительство порта не можетъ быть дѣломъ частнымъ, но обязательно должно быть дѣломъ первой и главной заботы государства. Съ этимъ вполне согласенъ составитель записки 16 марта сего года и Его Превосходительство начальникъ работъ.

Слѣдовательно, если необходимо какое-либо строительство въ Рижскомъ порту (а такое строительство крайне необходимо), то средства къ тому должны быть взяты изъ общегосударственныхъ суммъ. Государство можетъ и должно прибѣгнуть къ изысканію такихъ средствъ помощью что-ли займа, но только въ исключительныхъ нетерпящихъ отлагательства обстоятельствахъ, напримѣръ, если бы, допустимъ, провалилась на всемъ протяженіи причальная линія въ какомъ-либо важномъ въ торговомъ отношеніи пунктѣ.

Представляетъ ли вывозная гавань и ея достройка такое нетерпящее отлагательства дѣло?

Дѣло обстоитъ такъ: гавань оборудована превосходной пристанью, подъѣздными и желѣзнодорожными путями, пакгаузами (5 желѣзной дороги и 7 Биржевого Комитета). Имѣеть все, кромѣ крановъ, необходимое для товарообмѣна. У пристани можетъ быть поставлена $\frac{1}{3}$ всего количества посѣщающихъ портъ пароходовъ. Но все это признается недостаточнымъ и требуется теперь же увеличить длину набережной на 300 пог. саж. и прибавить 16 амбаровъ къ имѣющимся 12-ти. Позволительно нѣсколько усумниться въ необходимости производства такой громадной затраты при томъ состояннн, въ которомъ находятся общегосударственныя средства. Необходимо, чтобы затрата эта была признана настолько неотложною, дабы оправдались мѣропрятія, одобренныя присутствіемъ по портовымъ дѣламъ № 10 журнала, т. е. многомилліонный гарантированный заемъ. Не говоря уже о невыгодности предложенныхъ условій займа, при которыхъ заемщикъ обязанъ сдать всю работу и эксплуатацію заемодавцу, т. е. на совершенный концессіонный характеръ сдѣлки. Но главное, что для оправданія необходимости займа нужно, чтобы жизнь указала тѣ недочеты, для исправленія которыхъ заемъ признается неотложнымъ. Я думаю, что это доказать трудно и именно теперь. Если прослѣдить за дѣятельностью, съ начала навигаціи, вывозной гавани, то ее абсолютно слѣдуетъ назвать „гавань для торговли разныхъ породъ лѣса“. Спрашивается, для чего же въ такомъ случаѣ амбары, въ которые, какъ напримѣръ, въ 4-хъ этажный желѣзной дороги, привезено много товару, но товаръ этотъ въ суда у набережной, или противъ амбара стоящія, не идетъ, а идетъ лошадьми на городскую набережную. Это относится къ вновь возведеннымъ желѣзной дорогой амбарамъ и также къ такъ называемымъ временнымъ амбарамъ Биржевого Комитета. Кто можетъ заставить торговца взять портовый амбаръ, когда изъ такъ называемыхъ временныхъ амбаровъ доставка товара на городскую пристань значительно дешевле. Слѣдовательно, затративъ теперь значительныя средства на возведеніе амбаровъ по своей территоріи, Министерство рискуетъ имѣть ихъ по большей части пустыми. И потому строительство амбаровъ на мой взглядъ должно начаться только тогда, когда они заранѣе будутъ сданы торговымъ предпріятіямъ и когда въ нихъ будетъ ощущаться неотложная необходимость, напримѣръ, заполненіе площадей привознымъ товаромъ.

Какъ на неотложные, въ большей чѣмъ вывозная гавань вопросы оборудованія Рижскаго порта, я укажу прежде всего на устройство таможеннаго раіона, гдѣ причальная линія можетъ еже часно рухнуть, на необходимость имѣть ледоколъ, на необходимость устройства лѣсной гавани въ Мюльграбенѣ согласно проекту начальника работъ и многого другого, что по моему важнѣе во сто разъ и даже неотложнѣе возведенія никому ненужныхъ амбаровъ на территоріи Министерства Торговли. Я допускаю скорѣе частное строитель-

ство амбаровъ съ извѣстными ограниченіями, и это будетъ отвѣчать торговымъ цѣлямъ и будетъ совершенно необременительно для государственнаго казначейства.

Относительно удлиненія набережной на 300 погонн. саж. имѣю сказать слѣдующее: Рижскій портъ посѣщаютъ около 2000 пароходовъ, средней длины 250 фут., въ годъ, это составляетъ около 50 пароходовъ въ день, что близко къ дѣйствительности; для 50 пароходовъ необходима причальная линія въ 1785 пог. саж. Вся причальная линія въ порту значительно больше. Но можетъ по роду торговли она неудобно расположена, и является та „разрозненность“, о которой въ запискѣ Биржевой Комитетъ отъ 16 марта сего года говорить? Практика навигаціи сего года доказала, что въ экспортной гавани ошвартавливается приблизительно 12 судовъ ежедневно. Вычтя эти 12 изъ 50, получимъ цифру 38 для другихъ раіоновъ; расположеніе этихъ судовъ приближенно таково: АВ дамба 4 парохода, Балластная дамба 3, Цементный заводъ 4 и въ Мюльграбенѣ до 20; слѣдовательно на городскую набережную остается 8—9 пароходовъ, что близко теперь къ дѣйствительности. Цифра эта колеблется въ зависимости отъ количества пароходовъ въ экспортной гавани и на Андреасгольмѣ, гдѣ обыкновенно стоятъ отъ 3 до 4 пароходовъ.

По этимъ даннымъ я не берусь утверждать, что настала неотложная необходимость удлинить причальную линію въ экспортной гавани. Полагаю, что время это настанетъ тогда, когда количество посѣщающихъ портъ судовъ увеличится хотя на $\frac{1}{3}$ общаго ихъ числа, а такое увеличеніе за эти годы, число приходящихъ пароходовъ, не замѣчается.

Исходя изъ всего вышеизложеннаго, я представилъ Отдѣлу торговыхъ портовъ мои сомнѣнія въ цѣлесообразности въ данный моментъ заключенія многомилліоннаго займа въ слѣдующемъ отношеніи отъ 4 августа сего года за № 2596:

„Въ настоящее время можно утверждать, что экспортная гавань готова для торговопромышленной жизни порта. Она обладаетъ причальной линіей въ 575 пог. саж., къ которой могутъ быть поставлены до 14 современнаго типа пароходовъ. По причальной линіи устроены 5 одноэтажныхъ и одинъ четырехэтажный пакгаузъ, могущіе быть заняты товаромъ, но не заняты и на половину теперь.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Биржевой Комитетъ, находя все это недостаточнымъ, ходатайствовалъ о займѣ въ $4\frac{1}{2}$ милліона рублей для якобы окончательнаго устройства гавани и для возведенія 16 пакгаузовъ на территоріи Министерства Торговли. Присутствіе поддержало это ходатайство Биржевого Комитета. Слѣдовательно, если ходатайство Биржевого Комитета будетъ уважено, то экспортная гавань черезъ нѣсколько лѣтъ увеличить свою причальную линію на 300 пог. саж.

и территорія ея покроеся сѣтью пакгаузовъ для привозимыхъ изъ внутри страны товаровъ.

Въ данный моментъ ожиданія, сопряженныя съ постройкой по причальной линіи пакгаузовъ для нуждъ вывозной торговли, не получили желаемого подтвержденія. Грузы изъ пакгаузовъ не грузятся въ пароходы, стоящіе противъ нихъ, а перевозятся на лошадяхъ на ту же придвинскую набережную, куда они шли и изъ пакгаузовъ городскихъ и изъ красныхъ амбаровъ. Пароходы же используютъ дорогостоящую набережную для погрузки лѣса съ воды и съ подводъ.

Позволительно задать себѣ вопросъ: для того ли строили экспортную гавань, о которой, вѣроятно, писались такія же объяснительныя записки, какъ и оправдывающія 4¹/₂ милліона заемъ, чтобы она служила для стоянки судовъ, грузящихся лѣсомъ. Для того ли возводились дорогостоящіе пакгаузы желѣзной дороги, чтобы они по большей части стояли пустыя, ибо имъ трудно, за дальностью разстоянія, конкурировать съ амбарами, стоящими вблизи придвинской набережной. Можно-ли надѣяться, что суда перейдутъ въ экспортную гавань, какъ только будетъ увеличено ея протяженіе еще на 300 ног. саж. и она покроеся сѣтью новыхъ пакгаузовъ 1-, 2- и 3-хъ этажныхъ. Явится ли стремленіе перенести изъ городскихъ амбаровъ товаръ въ амбары въ экспортной гавани.

Къ сожалѣнію опытъ показываетъ совершенно противное и надо признать, что разрѣшеніе займа должно быть отсрочено до тѣхъ поръ, когда опытъ торговой жизни гавани дастъ положительное указаніе въ необходимости всѣхъ предначертаній, съ тѣмъ громаднымъ займомъ сопряженными.

При этомъ считаю необходимымъ приложить свѣдѣнія о стоянкѣ судовъ, сравнивая два года 1906 и 1907, въ іюлѣ мѣсяцѣ. Въ 1906 году 13-го іюня было всего 64 парохода, изъ нихъ 20 въ Мюльграбенѣ, 17 при городской набережной и 7 въ экспортной гавани (число наибольшее). 2-го іюня 1907 года было всего 59 судовъ; изъ нихъ въ Мюльграбенѣ 25, при городской набережной 10 и въ экспортной гавани 12. Кроме того я констатирую, что число пароходовъ при Городской набережной значительно въ этомъ году уменьшилось, и цифра 12 въ экспортной гавани варьируетъ на одинъ или два парохода, но очень жаль, что пароходы эти въ экспортной гавани, несмотря на товаръ подвозимый желѣзной дорогой въ амбары по причальной линіи стоящіе, грузятся исключительно лѣсомъ и крайне рѣдко берутъ товаръ изъ амбаровъ, который, какъ это замѣчено неоднократно, везется подводами къ городской пристани для погрузки на пароходы тамъ стоящіе.

На это я получилъ слѣдующую телеграмму: Внесите присутствіе ближайшее засѣданіе соображенія сообщенныя отношеніи

4 августа № 2596 и заключение присутствія представьте Отдѣль. Хвостовъ.“

Вслѣдствіе этого представляю все дѣло о займѣ для достройки вывозной гавани на возрѣніе присутствія по портовымъ дѣламъ для новаго его пересмотра

Весь способъ этого поступка и одностороннее содержаніе доклада послужили Биржевому Комитету поводомъ къ энергичному возраженію, которое было прочитано въ засѣданіи присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 28 августа и записано въ протоколъ. Возраженіе это гласило такъ :

„Прежде всего представители Рижскаго Биржевого Комитета и купечества должны указать на то, что ходатайство Биржевого Комитета о разрѣшеніи ему производства гарантированнаго правительствомъ займа въ размѣрѣ до 5 милліоновъ рублей на устройство Рижскаго порта одобрено было въ засѣданіи Рижскаго по портовымъ дѣламъ присутствія почти единогласно и что тогда и начальникъ порта согласился съ постановленіемъ присутствія. Къ сожалѣнію начальникъ порта измѣнилъ свое мнѣніе четыре мѣсяца спустя.

Не входя въ обсужденіе приведенныхъ начальникомъ порта въ началѣ его доклада соображеній о наиболѣе цѣлесообразномъ способѣ строительства портовъ, которыя едва ли сойдутся со взглядомъ на это дѣло Отдѣла торговаго мореплаванія, представители Биржевого Комитета и купечества считаютъ однако нужнымъ, разсматривать относящіяся къ настоящему вопросу замѣчанія начальника порта, хотя таковыя содержатъ собою ничего новаго и уже во всей подробности опровергнуты въ засѣданіяхъ присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 28 марта и 4 апрѣля с. г.

Въ отношеніи своемъ отъ 4 апрѣля с. г. и въ настоящемъ докладѣ начальникъ порта стремится доказать, что какъ удлиненіе причальной линіи ниже экспортной гавани, такъ и застройка существующихъ уже набережныхъ ниже экспортной гавани совершенно излишни и никому не нужны и должны уступать другимъ болѣе важнымъ сооружеціямъ. Мнѣніе это онъ основываетъ на томъ, что расположенные въ экспортной гавани амбары въ настоящее время заняты даже не на половину товарами и что эти товары не нагружаются непосредственно въ стоящія противъ амбаровъ суда, а для погрузки въ суда подходятъ къ городскимъ набережнымъ. Затѣмъ начальникъ порта относится неодобрительно къ тому, что экспортная гавань не служитъ, какъ это слѣдовало бы, для погрузки поштучныхъ товаровъ и хлѣба, а преимущественно для погрузки мѣсныхъ товаровъ изъ шаландъ и, что заслуживаетъ особеннаго вниманія, съ подводъ.

Не трудно отвѣтить на возбужденные начальникомъ порта по этому поводу вопросы, на сколько при данномъ положеніи заслуживаетъ значенія достройка экспортной гавани.

Не безызвѣстно начальнику порта, что центръ тяжести Рижскихъ складочныхъ мѣстъ лежитъ вблизи такъ называемыхъ красныхъ амбаровъ выше желѣзнодорожнаго моста и амбаровъ въ Московскомъ форштадтѣ. Ни временные амбары Биржевого Комитета у царскаго сада, ни вновь построенные пакгаузы Риги-Орловской желѣзной дороги не были въ состояніи измѣнить значенія этого центра, такъ какъ они представляютъ собою лишь сравнительно небольшую часть всѣхъ складочныхъ помѣщеній, въ которыхъ Рижская торговля нуждается. Другими словами, значительное большинство всѣхъ товаровъ складывается въ упомянутыхъ амбарахъ выше желѣзнодорожнаго моста. А такъ какъ для уменьшенія расходовъ по перевозкѣ товаровъ стремленія всякаго товароправителя направлены къ тому, чтобы имѣть по возможности ближе предназначенныя для принятія товаровъ суда, то понятно, что большинство судовъ направляется къ городскимъ пабережнымъ, а слѣдовательно и большинство товаровъ, хранящихся въ амбарахъ у царскаго сада и экспортной гавани для погрузки въ суда должны быть доставлены на городскія набережныя. Поэтому и вполне понятно, что понинѣ товаровладѣльцы избѣгаютъ, и вполне основательно направляютъ значительную часть товаровъ къ новымъ амбарамъ у экспортной гавани. Кромѣ того неоднократно уже обсуждался и потому долженъ быть признанъ общеизвѣстнымъ тотъ фактъ, что въ послѣднее время съ каждымъ годомъ увеличивается количество обработанныхъ лѣсныхъ матеріаловъ, которое привозится въ Ригу по желѣзнымъ дорогамъ для вывоза за границу и каковыя лѣсные товары нуждаются въ площадяхъ на берегу для погрузки въ суда. Служація этой цѣли на бережныя въ Мюльграбенѣ совершенно недостаточны. Поэтому легко понять, почему экспортная гавань, имѣющая въ настоящее время еще мало значенія для оборота поштучныхъ товаровъ и зерна, пока служить и должна служить для погрузки съ берега вывозимыхъ лѣсныхъ товаровъ.

Обращаясь затѣмъ къ вопросу о дальнѣйшей будущности экспортной гавани, то прежде всего слѣдуетъ имѣть въ виду, что въ ближайшіе годы состоится переустройство Рижскаго желѣзнодорожнаго узла. Со связаннымъ съ этимъ возвышеніемъ полотна желѣзной дороги окончательно рѣшится и судьба красныхъ амбаровъ, которые тогда будутъ отрѣзаны отъ необходимаго соединенія съ желѣзнодорожными путями и отчасти должны быть снесены для распиренія желѣзной дороги.

Рижское купечество не желаетъ сдѣлать ошибку, которая къ сожалѣнію у насъ такъ часто допускается, что необходимыя мѣры

принимаются слишкомъ поздно, большею частью лишь тогда, когда уже произошли большіе убытки, которыхъ возможно было бы избѣгнуть своевременнымъ принятіемъ надлежащихъ мѣръ. Поэтому нельзя осудить Рижское купечество за то, что оно не можетъ согласиться съ предложеніемъ начальника порта ждать до тѣхъ поръ, пока явится необходимость складывать товары подъ открытымъ небомъ или пока красные амбары лишены будутъ значенія, а что напротивъ купечество уже заблаговременно стремится со всею энергіею принимать мѣры къ замѣнѣ этихъ амбаровъ. Поэтому насталъ моментъ признать неотложной необходимостью сооруженіе новой сѣти амбаровъ достаточнаго размѣра, изъ которой могъ бы быть производимъ весь экспортъ поштучныхъ товаровъ и хлѣба. Амбары эти должны быть расположены на самомъ берегу настолько близко къ водѣ, что грузы могли бы быть непосредственно переданы на суда безъ помощи подводъ. Причальная линія для этихъ судовъ должна имѣть такое протяженіе, что грузящіяся суда не должны будутъ стоять въ два или три ряда, какъ это имѣетъ мѣсто въ настоящее время въ ущербъ Рижской вывозной торговлѣ. Для такого порядка существующая ниже желѣзнодорожной гавани причальная линія совершенно недостаточна, а должна быть удлинена по крайней мѣрѣ на 300 пог. сажень, при чемъ возможно будетъ соорудить не менѣе 8 большихъ амбаровъ непосредственно на берегу, предоставляющихъ возможность причала для 8 судовъ, грузящихся для вывоза поштучные товары и хлѣбъ. Нельзя допустить, что и въ будущемъ еще къ городской набережной будутъ причаливать грузовые пароходы, къ которымъ товары должны доставляться изъ отдаленныхъ городскихъ амбаровъ, а весь экспортъ будетъ производиться изъ одного общаго комплекта складочныхъ сооружений. Коль скоро предполагаемое сооруженіе будетъ окончено, тогда и будутъ надлежащимъ образомъ используемы желѣзнодорожные пакгаузы, а для грузящихся въ настоящее время въ экспортной гавани лѣсныхъ товаровъ, какъ слѣдуетъ надѣяться, тогда уже будетъ оборудована Мюльграбенская гавань, если правительство удовлетворитъ внесенное Биржевымъ Комитетомъ уже въ текущемъ году ходатайство о разрѣшеніи средствъ на устройство въ Новомъ Мюльграбенѣ набережныхъ протяженіемъ до 200 пог. сажень.

Затѣмъ начальникъ порта находитъ, что, кромѣ устройства Мюльграбенской гавани, перестройка таможеннаго района, приобрѣтеніе ледокола и многое другое во сто разъ важнѣе и неотложнѣе чѣмъ оборудованіе экспортной гавани. Хотя начальникъ порта и полагаетъ, что къ изысканію средствъ слѣдуетъ прибѣгнуть лишь тогда, когда напр. провалилась на всемъ протяженіи причальная линія въ какомъ-либо важномъ для торговли пунктѣ, но, какъ не безызвѣстно начальнику порта, Биржевой Комитетъ тѣмъ не менѣе счелъ необ-

ходнымъ уже нынѣ ходатайствовать о разрѣшеніи средствъ на устройство таможеннаго района; вѣроятно извѣстно также начальнику порта, что несмотря на многолѣтнія хлопоты Биржевому Комитету не удалось получить отъ правительства необходимыя средства для пріобрѣтенія морского ледокола. Въ виду сего онъ нынѣ принялъ мѣры къ пріобрѣтенію такого изъ собственныхъ средствъ, при условіи получения извѣстныхъ гарантій со стороны правительства. Такимъ образомъ есть нѣкоторая надежда на удовлетвореніе хотя бы наимаживѣйшихъ, по мнѣнію начальника порта, потребностей порта, которыя тогда уже не будутъ служить поводомъ дальнѣйшей отсрочки оборудованія экспортной гавани.

Въ концѣ своего представленія на имя Отдѣла торговаго мореплаванія начальникъ порта приводитъ сопоставленіе статистическихъ данныхъ о движеніи судовъ въ Рижскомъ порту 13 іюня 1906 г. и 2 іюня 1907 г., по которымъ опять приходится къ тому заключенію, что число судовъ, причалившихъ къ городской набережной, въ текущемъ году значительно сократилось. Если принять во вниманіе, что въ истекшемъ году большая часть сельскаго хозяйства имперіи постигнута была неурожаемъ, вслѣдствіе котораго вывозъ хлѣба уменьшился въ громадномъ размѣрѣ, то и не удивительно, что и движеніе судовъ въ общемъ сократилось. Но съ другой стороны бросается въ глаза, что для подтвержденія вышеупомянутаго факта сократившагося прихода судовъ произвольно выбираются два любые дня, при чемъ даже не принята въ расчетъ вмѣстимость подлежащихъ судовъ. Хотя не ясно, что собственно должно быть доказано подобнымъ сопоставленіемъ, но во всякомъ случаѣ слѣдуетъ отмѣтить, что іюнь и іюль мѣсяцы являются временемъ съ одной стороны наибольшаго вывоза лѣсныхъ товаровъ, а съ другой стороны наименьшаго вывоза поштучныхъ товаровъ и хлѣба. Фактъ этотъ нельзя упустить изъ виду при приходѣ къ какому-либо выводу.

Но менѣе произвольно составлены статистическія данныя, которыми Начальникъ порта желаетъ доказать ненужность удлиненія причальной линіи ниже экспортной гавани. Но въ виду приведенныхъ уже соображеній на неотложную необходимость удлиненія причальной линіи едва ли представляется нужнымъ войти въ подробную оцѣнку вышеупомянутыхъ статистическихъ данныхъ.

Представители Биржевого Комитета и купечества вполне убѣждены, что въ данномъ случаѣ начальникъ порта полагалъ дѣйствовать въ интересахъ Рижской торговли, и не могутъ не признать, что недостаетъ еще очень многого до приведенія Рижскаго порта въ такое состояніе, чтобы онъ дѣйствительно отвѣчалъ своей задачѣ являться замѣтной единицею въ міровой торговлѣ. Биржевому Комитету не менѣе извѣстно однако, какъ и начальнику порта, что въ данное время государство не въ состояніи удовлетворять предъ-

явленнымъ къ нему съ разныхъ сторонъ требованіямъ, и что оно должно прибѣгать къ привлеченію къ участию общественныхъ учрежденій, на что и публично указано было въ свое время въ управленіи портами.“

Хотя сдѣланное начальникомъ порта Отдѣлу торговыхъ портовъ представленіе быть можетъ и не имѣло большого значенія, тѣмъ не менѣе оно къ сожалѣнію замедлило разрѣшеніе дѣла. Когда же наконецъ, по устраненіи всѣхъ препятствій, ходатайство Биржевого Комитета могло быть представлено къ докладу Министру Торговли и Промышленности, наступила, по случаю внезапной смерти Министра Философова, новая остановка, длившаяся до конца года.

Построенный Риго-Орловскою желѣзною дорогою въ экспортной гавани 4-хъ этажный амбаръ былъ, наконецъ, въ началѣ іюня мѣсяца переданъ въ нользованіе. Нѣсколько недѣль спустя была также окончена постройка 3 сараевъ, расположенныхъ между большимъ амбаромъ и водокачкою.

Вскорѣ наступило упомянутое въ протоколѣ рефератѣ Биржевого Комитета отъ 28 августа явленіе, заключающееся въ томъ, что расположенные вблизи берега амбары и сараи, хотя и были почти цѣликомъ отданы въ аренду отдѣльнымъ фирмамъ, тѣмъ не менѣе не могли начать какъ слѣдуетъ свои функціи. Лишь незначительная часть сложенного тамъ товара погружалась прямо въ стоящія противъ амбаровъ суда; большую-же часть его нужно было отвозить на лошадяхъ къ находящимся у города набережнымъ, гдѣ, несмотря на то, что новыя набережныя экспортной гавани были теперь почти вполне оборудованы, все-таки происходило наибольшее движеніе судовъ, каковое естественнымъ образомъ клонилось къ мало потерявшему свое значеніе складочному центру выше желѣзнодорожнаго моста.

Ни Управленіе Риго-Орловской желѣзной дороги ни начальникъ порта не могли, казалось, уразумѣть этотъ совершенно естественный ходъ дѣла и полагали причину такового найти въ тайномъ сопротивленіи къ погрузкѣ судовъ. Неоднократныя указанія Биржевого Комитета на дѣйствительное положеніе вещей и, не въ малой степени, данныя въ засѣданіи присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 28 августа поясненія, какъ кажется, послужили, наконецъ, разъясняющимъ образомъ, ибо по крайней мѣрѣ со стороны управленія Риго-Орловской, желѣзной дороги обнаружилось съ тѣхъ поръ энергичное стремленіе къ постройкѣ еще другихъ сараевъ на желѣзнодорожной территоріи изъ которыхъ 2 сарая предположено выстроить у набережной выше 4-хъ этажнаго желѣзнодорожнаго амбара.

д. Зимнія работы и мастерская.

Мастерская была занята въ текущемъ году въ продолженіе весьма долгаго времени, перестройкою „Геркулеса“ и парохода „Бета“,

такъ что дѣятельность ея, въ сравненіи съ прошлымъ годомъ, значительно увеличилась. Починки землечерпательницъ „Рига“ и „Мюльграбенъ“, рефулеровъ I и II, а также всѣхъ пароходовъ, исключая „Планету“, которая была втащена въ зимнюю гавань, могли быть произведены мастерскою. Большую пользу принесла мастерская во время тяжелаго періода производства ломки льда, такъ какъ почти ежедневно приходилось производить у землечерпательницъ починки, при чемъ неоднократно являлось необходимость въ ночныхъ работахъ для того, чтобы суда по возможности скорѣе могли быть поставлены опять на работу. Дабы избѣгать по возможности потери крыльевъ пропеллера, приходилось постоянно поднимать суда плавучимъ краномъ для той цѣли, чтобы имѣть возможность осмотрѣть въ крыльяхъ гайки.

7. Пріобрѣтеніе морского ледокола.

Положеніе ледокола, поддерживающаго навигацію въ зимній періодъ, заставило въ февралѣ мѣсяцѣ кругъ мѣстныхъ фирмъ обратиться къ Биржевому Комитету съ предложеніемъ пріобрѣсти два подходящихъ сильныхъ ледокола для Рижскаго порта и спеціально для Рижскаго залива и Домеснеса, чтобы такимъ образомъ продлить навигаціонный періодъ, можетъ быть, поддерживать навигацію — чрезъ круглый годъ.

Въ виду того, что собственные ледоколы здѣсь не имѣются въ распоряженіи и таковые должны быть командированы изъ другихъ портовъ, эти ледоколы въ большинствѣ случаевъ не имѣютъ возможности поспѣвать въ нужный моментъ или оставаться на столь продолжительное время, какъ это было бы необходимо, отчего не только ввозная и вывозная торговля, но также и пароходныя общества терпятъ значительные убытки. Кромѣ того пароходныя общества и фирмы во время льдовъ не имѣютъ возможности подступать къ нашему порту.

Не подлжитъ сомнѣнію, что пріобрѣтеніе одного или двухъ сильныхъ и производительныхъ ледоколовъ, явилось бы актомъ чрезвычайной важности для Рижской торговли, ибо въ такомъ случаѣ посѣщающимъ въ зимній періодъ нашъ портъ пароходамъ могла бы быть представлена извѣстная гарантія въ томъ, что они ограждены противъ необходимости перезимовать; кромѣ того занятые выгрузкою или нагрузкою пароходы не будутъ принуждены уходить при наступленіи первыхъ же болѣе сильныхъ морозовъ, что опять таки предоставляетъ значительныя выгоды всѣмъ заинтересованнымъ лицамъ.

Въ интересахъ Рижской торговли, означенныя вывозныя фирмы просили Биржевой Комитетъ подвергнуть этотъ важный вопросъ тщательному разсмотрѣнію и представить таковой на благоусмотрѣніе созы-

ваемому въ самомъ непродолжительномъ времени чрезвычайному собранію биржевого общества.

Располагая уже богатымъ матеріаломъ по вопросу о приобрѣтеніи ледоколовъ, Биржевой Комитетъ обратился къ портовому инженеру Пабсту съ просьбою о составленіи пока подлежащаго проекта. Принявъ таковой, Биржевой Комитетъ 15 марта рѣшилъ ходатайствовать предъ чрезвычайнымъ общимъ собраніемъ о приобрѣтеніи морского ледокола, при условіи полученія отъ правительства разрѣшенія на взиманіе извѣстныхъ сборовъ, какъ по вывозной и привозной торговлѣ, такъ и съ прибывающихъ и выбывающихъ кораблей. Разработка подлежащихъ правилъ была поручена спеціальной комиссіи по дѣлу о приобрѣтеніи ледокола, передавшей 14 апрѣля Биржевому Комитету въ видѣ проекта результатъ совѣщаній для представленія такового общему собранію. Принятый общимъ собраніемъ отъ 11 мая вмѣстѣ съ состоящими съ нимъ въ связи предложеніями Биржевого Комитета проектъ гласилъ :

Послѣ того, какъ вслѣдствіе приобрѣтенія нѣскольکو рѣчныхъ ледоколовъ появилась возможность поддерживанія навигаціи въ Рижскомъ порту также и во время льдовъ, вниманіе было обращено на приобрѣтеніе морскихъ ледоколовъ, превосходящихъ сіи первые какъ во величинѣ, такъ и по силѣ машинъ. Уже въ 1889 году въ Биржевой Комитетъ поступило предложеніе относительно приобрѣтенія двухъ морскихъ ледоколовъ, при чемъ имѣлось въ виду оставить одинъ изъ нихъ въ Ригѣ, а другой отправить въ Домеснесъ, чтобы съ ихъ помощью по возможности долѣе поддерживать навигацію въ нашемъ порту. Вслѣдствіе высокихъ расходовъ и скуднаго матеріала, имѣвагося тогда относительно дѣятельности сего рода судовъ, предложеніе было отклонено; вопросъ же о приобрѣтеніи ледокола для города Риги съ тѣхъ поръ не уложился, тѣмъ болѣе, что въ 1895 году сосѣдніе порты Ревель и Либава были снабжены морскими ледоколами.

Опыты, сдѣланные въ теченіе суроваго зимняго періода 1896/97 годовъ располагающимъ силою въ 1000 НР ледоколомъ „Городъ Ревель“ доказали, что встрѣчающееся на морѣ разнообразіе въ ледовитости, значительно вліяетъ на дѣятельность ледоколовъ и что при обсужденіи вопроса о приобрѣтеніи ледокола, слѣдуетъ обращать вниманіе не только на ледоколы, но также и на имѣющіе слѣдовать за ледоколомъ корабли. Поставленные на ледоколъ „Городъ Ревель“ надежды не совсѣмъ оправдались. Сила машинъ червѣдко оказалась слишкомъ незначительною и только при содѣйствіи располагающаго 7500 лошадиными силами „Ермака“ въ Ревельскомъ порту достигнуты болѣе значительные успѣхи.

Подобные опыты сдѣланы также и финляндцами относительно построеннаго въ 1890 году ледокола „Муртая“, послѣ котораго, только

8 лѣтъ спустя, послѣдовалъ ледоколъ „Сампо“ съ болѣе чѣмъ двойнымъ числомъ лошадиныхъ силъ. Въ настоящее время строится для Финляндіи третій морской ледоколъ, съ машинами также въ 3000 лошадиныхъ силъ.

Морской путь въ Ригу для судоходства во время льдовъ особенно неудобенъ, не только потому, что приходится пересѣкать весьма длинное пространство, но также и потому, что путь этотъ ведетъ по двумъ направлѣніямъ. Между Лизерортомъ и Домеснесомъ путь проходитъ по направлѣнію съ запада на востокъ, между тѣмъ какъ между Домеснесомъ и Ригею корабли должны придерживаться курса, расположеннаго почти вертикально къ первому. Если голицій ледяная масса вѣтеръ оказывается попутнымъ по отношенію одного направлѣнія, то онъ для другого направлѣнія въ большинствѣ случаевъ противенъ. Благодаря стараніямъ Биржевого Комитета о предоставленіи ему на временное пользованіе морского ледокола, чтобы на практикѣ познакомиться съ пользою такового для Рижскаго залива, — ледоколъ „Ермакъ“ впервые въ 1901 году былъ командированъ въ помощь закрытому льдомъ Рижскому порту. Дѣятельность этого ледокола съ одной стороны была научительна и интересна, но съ другой стороны уменьшила надежды, поставленныя заинтересованными Рижскими кругами на дѣйствіе построеннаго правительствомъ съ затратою значительныхъ средствъ ледокола, рассчитаннаго для арктическихъ условій и находящагося подъ командою опытнаго водителя. При первомъ же присутствіи „Ермака“ въ Рижскомъ заливѣ оказалось, что съ достовѣрностью можно рассчитывать только на безопасный проходъ вслѣдъ за ледоколомъ всего только одного судна и то при нормальныхъ, не тяжелыхъ условіяхъ ледовитости и погоды, въ виду чего весьма значительные расходы по его содержанію не соотвѣтствовали бы приносимой имъ Рижскому судоходству пользы. По дѣятельности этого ледокола нужно заключить, что особенно тяжелый періодъ льдовъ сильно ограничилъ бы дѣятельность даже сильнѣйшаго ледокола. Но одновременно также было установлено, что время загроможденія Рижскаго порта льдомъ, длящееся въ среднемъ 48 дней, при помощи сильнаго ледокола можетъ быть значительно сокращено; нынѣшняя дѣятельность „Ермака“ кромѣ того упрочила надежду, что корабли, не рискнувшіе по сіе время, во время длящагося приблизительно 120 дней періода критическихъ морозовъ, посѣщать Рижскій портъ, опасаясь перезимовки, или удалившіеся преждевременно изъ порта, имѣя возможность съ достовѣрностью рассчитывать на помощь ледокола, безъ сомнѣнія найдутъ возможнымъ посѣщать нашъ портъ также и во время означеннаго выше періода. Эти опыты, совмѣстно съ фактомъ, что вызванное вслѣдствіе льдовъ пріостановленіе судоходства причиняетъ громадныя убытки торговлѣ и промышленности гор. Риги, заставили Биржевой Комитетъ приступить

къ разсмотрѣнію слѣдующихъ вопросовъ, а именно: необходимы ли для насъ одинъ ледоколъ или 2 ледокола, какой именно величины и силы и, наконецъ, какія должны быть приняты средства, необходимыя для пріобрѣтенія и содержанія ледоколовъ. На совѣщаніяхъ было установлено, что періодъ зимней навигаціи въ Рижскомъ заливѣ, при помощи одного ледокола можетъ быть продленъ съ большею достовѣрностію при совмѣстномъ дѣйствіи 2-хъ ледоколовъ, взаимно поддерживающихъ другъ друга. Для машинъ принята сила въ 2000—2500 лошадиныхъ силъ, при ширинѣ корпуса въ 40 футовъ. Расходы по пріобрѣтенію ледокола приняты въ размѣрѣ около 350,000 руб., расходы по содержанію — въ размѣрѣ 35,000 до 40,600 рублей ежегодно.

Принимая во вниманіе, что пріобрѣтеніе и содержаніе морскихъ ледоколовъ является признанною за правительствомъ обязанностію и что уже нѣкоторыя русскія гавани снабжены такими изъ средствъ правительства, Биржевой Комитетъ сечелъ своимъ долгомъ озаботиться о полученіи необходимыхъ суммъ изъ спеціальныхъ средствъ состоящаго при Министерствѣ Торговли портового Комитета. Хотя необходимость ледокола для Рижскаго участка означеннымъ Комитетомъ, при обсужденіи смѣты на 1907 г., и была признана, но за неимѣемъ средствъ, испрашиваемая сумма не могла быть ассигнована. Справки о томъ, не найдетъ ли Министерство Торговли возможнымъ, тѣмъ или другимъ способомъ оказать Рижскому купечеству свое содѣйствіе по пріобрѣтенію и содержанію ледокола, къ сожалѣнію привели къ убѣжденію, что на правительственную помощь для этой цѣли въ послѣдующихъ годахъ нечего рассчитывать. При такихъ обстоятельствахъ кажется, что городу Ригѣ остается только прибѣгнуть къ самопомощи, къ которой въ 1895 г. прибѣгнуло также и Ревельское купечество.

Когда 25 февраля с. г. поступило ходатайство отъ имени цѣлаго ряда Рижскихъ фирмъ о пріобрѣтеніи для гор. Риги одного или двухъ морскихъ ледоколовъ. Биржевой Комитетъ по этой причинѣ рѣшилъ поддерживать ходатайство о пріобрѣтеніи пока одного ледокола при условіи полученія отъ правительства разрѣшенія на взиманіе сбора съ вывозимыхъ и привозимыхъ грузовъ, какъ равно и корабельнаго сбора.

Состоящей при Биржевомъ Комитетѣ спеціальной комиссіи по дѣлу о пріобрѣтеніи ледоколовъ было поручено представленіе проекта о способѣ взиманія сихъ сборовъ. При участіи представителей экспедиторской и лѣсной торговли и на основаніи составленнаго по офиціальнымъ даннымъ Рижской таможни статистическаго матеріала, вопросъ этотъ тщательно обсуждался комиссіею. При этомъ комиссія исходила изъ предположенія, что морской ледоколъ,

стоющій около 350,000 рублей, вызоветъ въ среднемъ ежегодный расходъ въ размѣрѣ 60,000 до 65,000 рублей, а именно:

расходы по содержанію, включая ремонты	
и страховку	35,000 до 40,000 руб.
2 ⁰ / ₀ на погашеніе капитала, затраченнаго на приобрѣтеніе	
ледокола	7,000 „
5 ⁰ / ₀ на уплату процентовъ съ означеннаго капитала . .	17,500 „

Примѣчаніе: Если внесеніе погашеній послѣдуетъ въ видѣ приносящихъ проценты вкладовъ, то капиталъ погашается черезъ приблизительно 25 лѣтъ.

Для покрытія сихъ ежегодныхъ расходовъ предполагалось ввести взиманіе извѣстныхъ сборовъ съ прибывающихъ и выбывающихъ пароходовъ (въ томъ числѣ и съ пароходовъ, совершающихъ постоянные рейсы) въ размѣрѣ 5 коп., если взиманіе сбора послѣдуетъ въ теченіе круглаго года, и въ размѣрѣ 10 коп. съ ласта, если взиманіе сборовъ послѣдуетъ лишь въ продолженіе зимнихъ мѣсяцевъ. Подобный сборъ взимается также и въ Ревелѣ и введеніе такового является тѣмъ болѣе умѣстнымъ, что многіе пароходы зимою повышаютъ свои провозныя ставки, между тѣмъ какъ корабли, совершающіе постоянные, опредѣленные рейсы, уплачиваютъ корабельный сборъ только разъ за всю навигацію.

Главнымъ же источникомъ доходовъ предполагалось ввести сборъ за пользованіе ледоколомъ, взимаемый съ вывоза и привоза въ видѣ процентуальной добавки къ попутному сбору. По мнѣнію комиссіи примѣненіе этого простаго и удобнаго способа является справедливымъ также и по отношенію къ проектируемымъ новымъ попутнымъ ставкамъ, такъ какъ основой этихъ ставокъ служить цѣнность товаровъ, въ виду чего получается болѣе правильное распредѣленіе налоговъ. Въ проектѣ напр. ставки за лѣсной товаръ понижены, между тѣмъ какъ ставки за ленъ, пеньку и т. п. повышены.

Размѣръ процентуальной прибавки долженъ бытъ поставленъ въ зависимость отъ времени, въ продолженіе котораго будетъ взиматься сборъ въ пользу ледокола. Комиссія единогласно запротестовала противъ взиманія сего сбора въ продолженіе круглаго года. Въ такомъ случаѣ ластовый сборъ въ размѣрѣ 5 коп. составлялъ бы около 22,338 рублей и для покрытія ежегодныхъ расходовъ по содержанію ледокола потребовалась бы процентуальная прибавка къ попутному сбору въ размѣрѣ 8⁰/₀. Хотя съ одной стороны отъ такого распредѣленія получалась бы выгода весьма низкаго обложенія, но съ другой стороны явился бы недостатокъ, состоящій въ томъ, что многіе товары оказались бы обложенными, которые въ зимнемъ обращеніи или совсѣмъ не встрѣчаются или же встрѣчаются только весьма рѣдко и въ виду этого никакой прямой пользы отъ ледокола

не могут имѣть. Стоящіе вдали отъ этого вопроса интересенты не только не поняли бы спеціального характера этого сбора, но было бы даже рискованнымъ теперь же ходатайствовать объ общемъ повыше-
неніи ставокъ, послѣ того какъ уже существующій попутный сборъ послужилъ поводомъ къ жалобамъ о слишкомъ высокомъ обложеніи.

Подобныя справедливыя возраженія послѣдовали также и противъ взиманія сборовъ въ теченіе 5 мѣсяцевъ съ ноября по мартъ м., въ каковомъ случаѣ ластовый 10-ти копеечный сборъ составлялъ бы сумму въ 11,535 рублей, въ виду чего потребовалась бы надбавка къ попутному сбору (руб. 173,524) въ размѣрѣ 30%.

Поэтому комиссіею было предложено введеніе сбора, взимаемаго въ теченіе 4 мѣсяцевъ, а именно съ 1 декабря по послѣднее число марта мѣс. Въ этомъ случаѣ десятикопеечный ластовый сборъ составляетъ сумму въ 6,630 руб., такъ что оказывается необходимою надбавка къ попутному сбору (руб. 118,097) въ размѣрѣ 50%. Хотя въ большинствѣ случаевъ въ декабрѣ мѣс. возможно будетъ обойтись безъ помощи ледокола, все-таки казалось болѣе цѣлесообразнымъ включить также и этотъ зимній мѣсяць, уже потому, чтобы до нѣкоторой степени ограничить этотъ сборъ и дѣлать его менѣ чувствительнымъ, какъ равно для того, чтобы въ нѣкоторомъ отношеніи обезпечить общую сумму сбора. Вѣроятное увеличеніе корабельнаго товарнаго движенія въ зимніе мѣсяцы, по снабженіи порта морскимъ ледоколомъ, при составленіи приведенныхъ выше цифръ принято въ соображеніе тѣмъ, что въ основу симъ цифрамъ положены данныя по движенію въ зимніе періоды 1903/04, 1904/05 и 1905/06 г. г., при чемъ въ теченіе перваго изъ этихъ періодовъ навигація была закрыта въ продолженіе 44 дней, въ теченіе же втораго въ продолженіе 36 дней, между тѣмъ какъ въ продолженіе всего послѣдняго періода навигація вовсе не прекращалась.

При расчетѣ на 4 мѣсяца 50 процентная надбавка къ попутному сбору опредѣляется для лѣсного матеріала въ 6,620 рублей, при чемъ упадаетъ на обработанный матеріалъ сумма въ 5,779 рублей и на сырой матеріалъ 841 рубль.

Предложенія комиссіи по вопросу о пріобрѣтеніи ледокола 26 апрѣля были приняты Биржевымъ Комитетомъ.

Принимая во вниманіе, что постоянно увеличивающееся число интересентовъ обращается къ Биржевому Комитету съ просьбою пріобрѣсти для г. Риги сальный морской ледоколъ, что не только купцы, торгующіе льдомъ, охотно изъявили свое согласіе нести извѣстные излоги, но также и экспедиторы, не удовлетворенные существующими въ Вишдавѣ условіями и значительно развивавшіе Рижскую торговлю, а главнымъ образомъ въ виду общей пользы, вытекающей для торговли и торговаго сообщенія изъ правильной дѣятельности и по возможности безпрерывнаго судоходства, Биржевой Комитетъ считаетъ

своею обязанностью войти къ Рижскому биржевому купечеству со слѣдующими представленіями, а именно :

Испрашивается постановленіе Рижскаго биржевого купечества :

1) о приобрѣтеніи изъ общихъ средствъ купечества морского ледокола съ силою машинъ въ 2,000 до 2,500 лош. силъ, шириною около 40 фут., цѣною около 350,000 руб., заручившись однако предварительно черезъ Биржевой Комитетъ разрѣшеніемъ правительства относительно погашенія покупной суммы и уплаты процентовъ по таковой, какъ равно на взиманіе корабельнаго сбора и сбора съ вывозимыхъ и привозимыхъ товаровъ на предметъ полученія средствъ, необходимыхъ для содержанія и дѣйствія ледокола, а именно :

а. на взиманіе корабельнаго сбора, ежегодно съ 1 декабря по послѣднее число марта м., со всѣхъ прибывающихъ и выбывающихъ пароходовъ въ размѣрѣ 10 коп. съ ластва (за прибытіе или выбытіе 10 коп.).

б. на взиманіе сбора въ пользу ледокола въ видѣ надбавки въ размѣрѣ 50% къ поудному сбору, взимаемому въ теченіе означеннаго времени со всѣхъ привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ, при условіи, чтобы этотъ сборъ или этотъ налогъ взимался впредь до полного погашенія покупной суммы, съ остановленіемъ однако за купечествомъ права, на основаніи рѣшенія общаго собранія купечества, смотря по обстоятельствамъ, уже раньше уменьшить размѣръ этихъ сборовъ или налоговъ въ 10 коп. или 50%.

2) Поручить Биржевому Комитету войти въ соглашеніе съ подлежащими учрежденіями относительно установленія способа взиманія упомянутыхъ корабельнаго сбора и сбора въ пользу ледокола.

Затѣмъ 9 августа Биржевымъ Комитетомъ было подано ниже слѣдующее прошеніе на имя Его Высокопревосходительства, г-на Министра Торговли и Промышленности :

„Рижское биржевое купечество на общемъ собраніи отъ 11 мая 1907 года постановило: приобрѣсти на общія средства купечества ледоколъ съ машинами въ 2000 до 2500 лошадиныхъ силъ, шириною около 49 футовъ и стоимостью отъ 350,000 до 400,000 рублей, это приобрѣтеніе поставить однако въ зависимость отъ разрѣшенія правительства, взимать на погашеніе и на уплату процентовъ по капиталу приобрѣтенія, равно какъ на содержаніе ледокола, корабельный сборъ и сборъ съ ввозныхъ и вывозныхъ черезъ Рижскій портъ товаровъ, а именно :

а. корабельный сборъ взимать ежегодно съ 1 декабря по послѣднее марта со входящихъ въ Рижскій портъ и выходящихъ изъ него судовъ въ размѣрѣ 10 коп. съ ластва.

б. ледокольный сборъ взимать надбавкою 50% къ поудному сбору на всѣ вывозимые и ввозимые въ продолженіе этого времени

черезъ Рижскій портъ товары съ тѣмъ условіемъ, чтобы эти сборы взимались до полного погашенія капитала пріобрѣтенія и съ тѣмъ, чтобы купечеству было предоставлено право, смотря по обстоятельствамъ и на основаніи постановленія общаго собранія купечества, уменьшить эти сборы въ 10 коп. и 50% уже и до вышеупомянутаго срока.

Во исполненіе сего постановленія Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣе просить Ваше Высокопревосходительство сдѣлать надлежащее представленіе въ установленномъ порядкѣ о разрѣшеніи Рижскому Биржевому Комитету обязательнаго взиманія упомянутыхъ выше корабельнаго сбора въ размѣрѣ 10 коп. съ лафта ежегодно съ каждаго входящаго и выходящаго изъ Рижскаго порта въ продолженіе мѣсяцевъ декабря по мартъ судна и ледакольнаго сбора въ размѣрѣ 50% попутнаго сбора со всѣхъ ввозимыхъ и вывозимыхъ въ продолженіе этихъ мѣсяцевъ товаровъ, съ тѣмъ условіемъ, чтобы эти оба обязательные сбора взимались Рижскою таможеню совмѣстно съ общими государственными корабельнымъ и товарнымъ сборами и выплачивались Рижскому Биржевому Комитету ежемѣсячно.

Для ближайшаго обосновыванія сего ходатайства Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь доложить слѣдующее:

Послѣ того какъ пріобрѣтеніемъ нѣсколькихъ рѣчныхъ ледаколовъ была достигнута возможность зимою держать открытымъ Рижскій портъ для входа судовъ до тѣхъ поръ, пока состояніе льда въ Рижскомъ заливѣ и въ пролѣздѣ у Домеснеса вообще допускали судоходство, стремленія Рижскаго купечества должны были направиться на пріобрѣтеніе морскихъ ледаколовъ, чтобы при помощи таковыхъ поддерживать зимою сообщеніе и въ Рижскомъ заливѣ или по крайней мѣрѣ сократить по возможности время перерыва судоходства для Рижскаго порта. Это для Рижскаго порта необходимо, чтобы выдержать конкуренцію сосѣднихъ портовъ, снабженныхъ безъ исключенія болѣе или менѣе сильными ледаколами.

Биржевой Комитетъ того мнѣнія, что, какъ устройство и содержаніе портовъ вообще, такъ и оборудованіе ихъ веѣми необходимыми для судоходства и торговли приспособленіями, въ томъ числѣ и ледаколами, есть прямая задача государства. Это было признано и особой комиссіею, созданной въ 1903 году при Главномъ Управленіи торговаго мореплаванія и портовъ. Какъ усматривается изъ журнала засѣданія отъ 8 октября 1903 г. означенная комиссія признала, „что работы ледаколовъ по продленію навигаціи приносятъ пользу не только данному порту, но отражаются и на разнообразныхъ интересахъ народнаго хозяйства, а потому расходы на продленіе навигаціи въ портахъ имѣютъ общегосударственное значеніе.“ Вслѣдствіе сего Рижскій Биржевой Комитетъ ходатайствовалъ при составленіи смѣты

ассигнованій изъ спеціальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ на 1907 годъ объ отпускѣ 250,000 рублей на приобрѣтеніе морского ледокола для Рижскаго порта. Ходатайство это однако было отклонено за неимѣніемъ средствъ и въ виду затруднительнаго финансоваго положенія государства Биржевой Комитетъ считаетъ поэтому повтореніе своей просьбы неумѣстнымъ.

Между тѣмъ Министерствомъ Торговли и Промышленности истекшею зимою были временно откомандированы на помощь Рижскому порту ледоколы „Владиміръ“, „Ледоколь II“ и „Ермакъ“. Польза, принесенная нашему порту этими ледоколами, однако весьма слабая, такъ какъ казенные ледоколы могутъ быть откомандированы только тогда, когда они не нужны на мѣстѣ ихъ постоянной стоянки, и при первой надобности должны туда же вернуться. Кромѣ того ледоколы „Владиміръ“ и „Ледоколь II“, слишкомъ слабы для успѣшной работы въ Рижскомъ залпвѣ.

Дѣйствительную пользу можетъ принести только находящійся въ постоянномъ распоряженіи порта сильный ледоколь и, въ цѣляхъ достиженія этой задачи, Рижское биржевое купечество готово приобрѣсти ледоколь на собственные средства, если правительствомъ ему будетъ дана возможность покрыть взиманіемъ сбора расходы по содержанию и уплатѣ процентовъ на погашеніе.

Согласно исчисленіямъ, предпринятымъ на основаніи опытовъ другихъ портовъ расходы по содержанию, уплатѣ процентовъ и по погашеніи капитала ледокола въ 2000—2500 лошадиныхъ силъ стоимостью отъ 350,000 до 400,000 рублей приблизительно слѣдующіе:

Расходы по производству и содержанию, включительно ремонтъ и страховку	Руб.	35,000	до	40,000
2 ⁰ / ₀ на погашеніе капитала приобрѣтенія	„	7,000	„	8,000
На уплату процентовъ изъ 5 ⁰ / ₀ годовыхъ	„	17,500	„	20,000
				Руб. 59,500 до 68,000

Число ластовъ входящихъ въ продолженіе 4 зимнихъ мѣсяцевъ — декабрь по мартъ — въ Рижскій портъ судовъ составляетъ въ среднемъ за 3 послѣдніе годы 66,308, такъ что проектируемый въ пользу ледокола корабельный сборъ исчисляется въ 6,630 рублей; внесенный въ продолженіе того же времени попутный сборъ составляетъ въ средней сложности 118,097 рублей, такъ что проектируемая надбавка въ 50⁰/₀ составляла бы 59,048 рублей. Засимъ испрашиваемый сборъ далъ бы въ среднемъ 66,678 рублей, каковая сумма однако по всей вѣроятности значительно увеличится, такъ какъ при наличности сильнаго ледокола въ Рижскомъ портѣ по всей вѣроятности и увеличится число приходящихъ зимою въ Ригу судовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ и количество ввозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ.

Основываясь на этомъ предположеніи, Рижскій Биржевой Комитетъ ходатайствуетъ одновременно о предоставленіи ему права

уменьшить размѣръ сбора въ пользу ледокола, коль скоро только обстоятельства этого допустить.

Рижскій Биржевой Комитетъ льститъ себя надеждой, что Ваше Высокопревосходительство не откажете въ своей мощной поддержкѣ скорого разрѣшенія испрашиваемаго обложенія, тѣмъ болѣе, что, по мнѣнію Биржевого Комитета, въ столь тяжеломъ въ финансовомъ отношеніи для нашего отечества времени, какъ въ настоящемъ, слѣдовало бы по возможности поддержать инициативу и самостоятельность общественныхъ силъ, желающихъ обходиться безъ ассигнованій государственныхъ средствъ.“

Въ виду продолжительнаго отпуска г-на Министра Торговли и Промышленности, а затѣмъ по причинѣ неожиданно наступившей смерти его дальнѣйшее движеніе дѣла сильно замедлялось.

8. Работы ледоколовъ.

а. Дѣятельность рѣчныхъ ледоколовъ.

При благоприятныхъ вѣтрахъ уже въ декабрѣ 1906 г. неоднократно удавалось очищать рѣку отъ льдинъ, такъ что даже при сильномъ морозѣ (22° Р.) въ январѣ отчетнаго года въ сообщеніи на рѣкѣ не было чувствительныхъ препятствій, несмотря на то, что ледъ на нѣкоторыхъ мѣстахъ достигъ толщины 15". Нѣсколько разъ приходилось ломать ледъ въ фарватерѣ и приводить его въ движеніе.

4-го и 7-го февраля нужно было ломать ледъ на барѣ, такъ какъ тамъ образовались ледяные зажоры. Съ 10-го февраля общее положеніе на рѣкѣ было столь благоприятно, что ледоколы большею частью могли находиться подъ незначительнымъ паромъ, а въ концѣ февраля уже возможно было приступить къ починкѣ ихъ.

Осенью морозы наступили уже въ началѣ ноября, такъ что рѣка въ концѣ мѣсяца покрылась льдомъ и ледоколы съ 3-го декабря должны были начать свою работу. Морозъ скоро усилился и ледъ сталъ до того крѣпкимъ, что черезъ нѣсколько дней только болѣе сильные буксирные пароходы были въ состояннн ходить по проруби въ рѣкѣ, между тѣмъ какъ маленькіе частные буксиры должны были прекратить свою работу. Ледоколъ „Гермаркъ“ при проводкѣ Везерской морской баржи застрялъ во льду фарватера и могъ выбраться только при помощи ледокола „Геркулесъ.“

Съ 9-го по 16-ое декабря при усилившихся морозахъ до 19° положеніе еще затруднилось. Вслѣдствіе преимущественно восточныхъ вѣтровъ и при низкомъ уровнѣ воды въ рѣкѣ не представилось возможнымъ привести ледъ въ движеніе, несмотря на то, что ледоколы неоднократно работали до поздней ночи, коль скоро вѣтеръ перешелъ на нѣсколько часовъ на югъ.

Послѣ того какъ частные буксиры перестали работать, ледоколы Биржевого Комитета поневолѣ должны были заняться не только ломкой

льда фарватера, но и обслуживаніемъ судовъ, т. е. перемѣщать и сопровождать суда до Большераа, при чемъ неоднократно приходилось брать ихъ на буксиръ, такъ какъ прорубь почти черезъ часъ послѣ прохода парохода опять замерзала. Такъ какъ въ это время представилось необходимымъ перестроить пароходъ „Руд. Керковіусъ“, то имѣлось въ распоряженіи только три ледокола, которые однако лишь съ трудомъ могли отвѣчать предъявленнымъ къ нимъ требованіямъ, такъ какъ около 50 пароходовъ находились въ портѣ, и представлялось возможнымъ перемѣщать въ сутки не болѣе чѣмъ 2 или 3 парохода. Чтобы наглядно пояснить затруднительное положеніе, достаточно указать на проводку парохода „Анна“ отъ Дамбывавани до города и на проводку „Цицерона“ отъ Мюльграбена до экспортной гавани, на каковыя потребовалось по пяти часовъ. Пароходъ „Вѣра“ могъ пройти то же разстояніе при помощи 2 ледоколовъ только въ 4 часа. Такъ какъ работы у набережныхъ между другими пароходами и лежащими у нихъ бордингами могли быть исполняемы только днемъ и по крайней мѣрѣ двумя ледоколами, то эти ледоколы въ теченіе 10 часовъ рабочаго времени не могли удовлетворять требованіямъ. Поэтому делегация по завѣдыванію пароходами Биржевого Комитета рѣшила призвать на участіе въ общей работѣ единственные два болѣе прочныя частныя буксира „Двина“ и „Москито“, которые одни могли работать очень мало, по вмѣстѣ съ болѣе сильными пароходами Биржевого Комитета оказались полезными.

Послѣ сего представилось возможнымъ при оказаніи помощи пароходамъ работать одновременно съ 3, а иногда даже 4 буксирами, вслѣдствіе чего возможно было значительно ускорить проводки. Ледоколъ „Геркулесъ“ выламывалъ проходъ къ пароходу, расширяемый другими буксирами, и бралъ его на буксиръ, между тѣмъ какъ остальные буксиры раздробляли большія льдины и освобождали такимъ образомъ дорогу. Наконецъ въ воскресенье, 16 декабря, удалось провести въ одинъ день 16 исходящихъ пароходовъ, чѣмъ набережныя значительно освободились. 18 декабря морозы при южномъ вѣтрѣ уменьшились, и имѣющимся въ распоряженіи 5 пароходамъ удалось разломать и привести въ движеніе ледъ отъ устья рѣки до цементнаго завода такъ что нижняя часть рѣки частью освободилась отъ льда. Къ сожалѣнію, при этой работѣ понесли поврежденія пароходы „Двина“ и „Москито“ и должны были прекратить свои работы. Ледоколъ „Руд. Керковіусъ“, поставленный на работу 16 декабря, долженъ былъ исполнять лодманскую службу, такъ какъ ледъ въ морѣ сталъ толще и часто вѣтромъ гонялся черезъ баръ, такъ что маленькіе пароходы „Планета“ и „Альфа“ не были больше въ состояніи выходить въ море для помощи лодманамъ.

Въ продолженіе времени отъ 16 по 23 декабря работы исполнялись съ большимъ успѣхомъ, такъ что можно было обслуживать еже-

дневно 7 или 8 пароходовъ и довольно значительное число пароходовъ могло выйти въ море. Такъ какъ однако морозы 20 декабря опять усилились до 23°, нижняя часть рѣки скоро опять покрылась крѣпкимъ льдомъ, а въ верхней части отъ цементнаго завода до поптоннаго моста положеніе льда становилось все затруднительнѣе. Силовой ледъ достигъ толщины въ 20 до 24 дюймовъ, въ проруби образовались ледяные зажоры до 7 футовъ, а мѣстами у береговъ еще большей толщины. Маленькіе ледоколы употребляли на проѣздъ по проруби отъ города до зимней гавани 2 часа.

При приставаіи, услуживаіи и отворачиваіи пароходовъ сильно препятствовало то обстоятельство, что владѣльцы баржъ, въ которыхъ были доставлены къ пароходамъ лѣсные матеріалы, не могли убирать ихъ, въ виду чего, смотря на неоднократное требованіе портового управленія баржи остались возлѣ пароходовъ и въ фарватерѣ и замерзли во льду. Эти баржи, разброшенные по всему фарватеру, препятствовали работѣ ледоколовъ и мѣшали имъ при движеніи, такъ что только благодаря чрезвычайной ловкости и умѣнію шкиперовъ буксирныхъ пароходовъ почти поврежденій не случилось.

Въ своемъ отношеніи отъ 12 декабря за № 4019 начальникъ Рижскаго порта просилъ Биржевой Комитетъ помочь ему убирать баржи и одновременно опубликовалъ въ мѣстныхъ газетахъ, что баржи будутъ убраны за счетъ и рискъ владѣльцевъ пароходами Биржевого Комитета. Уборку можно было произвести только очень медленно такъ какъ проводка баржъ вслѣдствіе ихъ ветхости потребовала много времени и могла быть исполнена толко тогда, когда ледоколы не были заняты обслуживаніемъ пароходовъ. Часть баржъ была убрана ледоколомъ „Рига“ портового управленія.

Число приходящихъ пароходовъ значительно уменьшилось, но не смотря на то ледоколы были вполне заняты каждый день и работали до 12 часовъ въ сутки; больше нельзя было требовать ни отъ командъ ни отъ машинъ. Проводка большихъ пароходовъ, особенно изъ бухтъ и побочныхъ гаваней, была чрезвычайно затруднительна.

Проводка парохода „Анна“ изъ бухты Подераа до вывозной гавани, т. е. на протяженіи около версты, заняла три парохода въ продолженіе 8 часовъ и стоила 180 рублей. Проводка парохода „Михаилъ Лундъ“ отъ элеватора до дамбы АВ продолжалась почти 2 дня и стоила 195 рублей. Пароходъ „Эдуардъ Регель“ заплатилъ 180 руб. за проводку и сопровожденіе отъ городской набережной до Больдераа, при чемъ 3 парохода заняты были около 8 часовъ.

Но съ другой стороны представилось возможнымъ уменьшить расходы пароходныхъ конторъ разумными распоряженіями относительно пароходовъ, которые въ это трудное время находились подъ управленіемъ капитана А. Берга; особенно важно было придерживаться извѣстной, соотвѣтствующей нуждамъ очереди при оказаніи услугъ пароходамъ, избѣгать

всякую бесполезную потерю времени и въ удобное время, если представлялось пужнымъ сосредоточивать всѣ силы. Даже могло случиться, что если шкиперы сильныхъ пароходовъ умѣли правильнымъ образомъ содѣйствовать работѣ ледоколовъ, проводки въ нѣкоторыхъ случаяхъ, смотря по обстоятельствамъ, могли обойтись дешевле чѣмъ лѣтомъ, когда рѣка была свободна отъ льда.

Въ короткое время отъ 5 по 31 декабря, т. е. въ 26 дней 4 буксирныхъ парохода Биржевого Комитета совершили 140 проводокъ, кромѣ того держали открытымъ фарватеръ рѣки, несмотря на самыя затруднительныя обстоятельства, исполняли лодманскую службу и убрали около 50 баржъ изъ фарватера. Именно послѣднюю работою пароходы были заняты всего около 320 часовъ, т. е. почти третью часть всего рабочаго времени.

б. Дѣятельность морскихъ ледоколовъ.

Когда въ декабрь 1906 г. настали болѣе сильные морозы, Рижскій Биржевой Комитетъ заботился обезпечить себя помощью ледоколовъ „Владиміръ“ изъ Виндавы и „Ледоколь II“ изъ Либавы, находящихся въ это время года большею частью въ бездѣйствіи. Отъ начальника Отдѣла торговыхъ портовъ было получено обѣщаніе, что въ случаѣ надобности будетъ дано распоряженіе означеннымъ ледоколамъ выйти въ Ригу. Одновременно были сдѣланы шаги, чтобы привлечь къ оказанію помощи назначенный для Маріупольскаго порта ледоколь „Ледоколь IV“, только что оконченный на верфи „Лапге и сыны“ и находящійся еще въ Ригѣ. Но, къ сожалѣнію, старанія эти не были увѣнчаны успѣхомъ, несмотря на то, что „Ледоколь IV“ остался въ Рижскомъ портѣ до 7 апрѣля 1907 г. и только тогда ледоколомъ „Ермакъ“ былъ препровожденъ въ Домеснесъ въ открытое море.

8 января насталъ сильный морозъ до 22°, что послужило поводомъ возобновить ходатайство объ откомандированіи ледоколовъ въ Ригу. Просьба эта была немедленно исполнена. 9 января ледоколь „Владиміръ“ прошелъ у Домеснеса на пути въ Ригу. 11 января „Ледоколь II“ прибылъ въ Домеснесъ и сейчасъ же имѣлъ возможность помочь 3 выходящимъ пароходамъ. По соглашенію съ начальникомъ порта „Ледоколь“ по телеграфу получилъ приказъ покаместъ оставаться у Домеснеса и тамъ оказывать содѣйствіе пароходамъ. Ледоколь „Владиміръ“ съ капитаномъ А. Бергомъ 12-го числа посланъ былъ въ Руно, чтобы разыскивать и освободить два парохода, унесенные туда льдомъ. 11 января у Домеснеса стояли 10 выходящихъ пароходовъ, которымъ ледоколами была оказана помощь. 13-го числа оба ледокола вернулись въ Ригу, такъ какъ благодаря благоприятнымъ вѣтрамъ положеніе у Домеснеса улучшилось.

15 января вечеромъ прибылъ въ Ригу ледоколь „Ермакъ“, о приходѣ котораго уже раньше извѣстилъ капитанъ Р. Фельмантъ;

затѣмъ „Ледоколь II“ и „Владиміръ“ отпущены были въ порты ихъ постоянной стоянки. Между тѣмъ поднялась сильная южная буря, которая разогнала ледъ далеко на сѣверъ и тѣмъ освободила проходъ, такъ что пароходы выходили и приходили безъ препятствій. Съ 19 января дули св.-вѣтры, такъ что 21-го числа ледъ препятствовалъ пароходамъ въ проходѣ и ледоколь „Ермакъ“ долженъ былъ выйти съ 4 пароходами въ Домеснесъ. На другой день онъ вернулся съ двумя приходящими пароходами.

Несмотря на наступившіе южные вѣтры положеніе не улучшилось: нѣкоторые окруженные льдомъ пароходы унесены были вѣтромъ на сѣверъ; ледоколь „Ермакъ“ 23-го числа опять вышелъ въ Домеснесъ, но нашель, что положеніе значительно улучшилось и 24-го числа возвратился въ Ригу, сопровождая одинъ приходящій пароходъ.

25 и 26 января дули южные, потомъ юго-восточные вѣтры, но они не могли отгонять массы льда, такъ что 10 выходящихъ изъ Риги пароходовъ застряли во льду; только нѣкоторымъ изъ нихъ удалось, съ напряженіемъ всѣхъ силъ, выйти въ открытую воду. Такъ какъ и нѣсколько приходящихъ пароходовъ прибыли въ Домеснесъ, ледоколь „Ермакъ“ 27-го числа вышелъ съ 3 пароходами и провелъ ихъ до открытаго моря, потомъ освободилъ пароходъ „Церера“ и 3 другихъ выходящихъ парохода, застрявшіе во льду, привелъ эти 4 парохода обратно въ Ригу и началъ нагружать уголь. Нагрузка угля была весьма затруднительна, такъ какъ пришлось нагружать часть угля съ расположеннаго у зимней гавани угольнаго склада, а другую часть со склада у города въ баржи и подвести ихъ къ ледоколу „Ермакъ“. Другая часть угля доставлена была въ вагонахъ въ Дамбу-гавань. Несмотря на большіе расходы произошла большая потеря времени, которая при тяжелыхъ обстоятельствахъ льда какъ въ портѣ такъ и въ морѣ была весьма чувствительна.

Между тѣмъ начальникъ телеграфной станціи въ Домеснесъ, Грюнвальдъ, узналъ отъ жителей острова Руно, что море на востокѣ отъ Руно замерзло и вслѣдствіе этого пріостановлено освѣщеніе маяка съ 29-го числа. Грюнвальдъ приказалъ немедленно продолжать свѣщеніе маяка, что было исполнено съ 2 февраля. При семъ нельзя упустить изъ виду, какое могло случиться несчастіе, если пароходы при неясной погодѣ ночью были бы унесены льдомъ около Руно въ то время, когда огонь на маякѣ былъ потушенъ.

Вслѣдствіе неблагоприятной переменны вѣтра, въ сѣверо-восточный южный и юго-восточный, ледъ между Домеснесомъ и Аресбургомъ былъ до того сжатъ, что несмотря на довольно сильные, благоприятные южные вѣтры ледъ не сдвинуло, такъ что пароходы могли пройти только при помощи „Ермака“. Между тѣмъ положеніе льда въ Фин-

скомъ заливѣ на столько ухудшилось, что „Ермакъ“ получилъ приказаніе отправиться въ Ревель.

4 февраля „Ермакъ“ вышелъ съ двумя пароходами въ море и 5 февраля прошелъ Домеснесъ по направленію къ западу.

Въ слѣдующіе дни при оживленныхъ вѣтрахъ ледъ у Домеснеса двинулся, но въ скоромъ времени опять сталъ и продержался до 14 февраля безъ движенія. 14 же февраля при сильномъ сѣверо-западномъ вѣтрѣ ледъ опять двинулся и освободилъ на короткое время проходъ, который однако закрылся послѣ нѣсколькихъ дней и остался въ такомъ положеніи до 5 марта.

15 февраля Биржевой Комитетъ послалъ инженера О. Флейшера въ Финляндію, чтобы, пользуясь разрѣшеніемъ Финляндскаго сената, познакомиться съ работами ледоколовъ въ Гапгэ, а въ особенности выхлопотать прїездъ ледокола „Муртая“ въ Рижскій заливъ для испытанія.

Согласно докладу инженера Флейшера отъ 21 февраля за № 16 ледоколь „Муртая“ долженъ былъ выйти изъ Гапгэ 20 февраля въ Вицдаву, чтобы взять тамъ лоцмана и отправиться въ Ригу.

Къ сожалѣнію ледоколь, вышедшій изъ Гапгэ 22 февраля долженъ былъ возвратиться, такъ какъ наступившая между тѣмъ южная буря потребовала его присутствія въ Гапгэ. Въ этомъ году „Муртая“ не совершилъ больше пробной поѣздки въ Ригу.

23 и 24 февраля ледъ отогнало отъ Домеснеса, вслѣдствіе чего 2 парохода вышли изъ Риги, но застряли у Мессерагоцъма въ узкой полосѣ льда, шириною около 10 верстъ, и возвратились въ Ригу. Испрошенный Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ по телеграфу ледоколь „Владиміръ“ вышелъ 25 февраля и пришелъ въ Ригу 26-го числа. 25 февраля приходящій пароходъ „Руно“ благополучно прошелъ Домеснесъ и при осадкѣ въ 19 футовъ прошелъ Мессерагоцъмскій рифъ и въ тотъ же день прибылъ въ Рижскій портъ.

2 марта капитанъ Фельманъ отвѣтилъ на соотвѣтствующую телеграмму Биржевого Комитета, что онъ еще не можетъ выйти изъ Ревеля. Такъ какъ путь до Домеснеса теперь освободился отъ льда, ледоколь „Владиміръ“ ушелъ въ Вицдаву, а 6 марта возвратился въ Домеснесъ.

7 марта семь выходящихъ и 4 приходящія парохода прошли Домеснесъ при помощи ледокола „Владиміръ“.

8 марта пароходъ „Паллисенъ“ застрялъ у Домеснеса во льду и только 17-го числа при помощи высланнаго ледокола „Владиміръ“ успѣлъ придти въ Ригу, между тѣмъ какъ нѣкоторые сильные пароходы въ тоже самое время прибыли въ Ригу безъ помощи, проходя мимо шкерь.

8, 9, 14 и 15 марта посланы были телеграммы капитану ледокола „Ермакъ“, съ цѣлью побудить его придти въ Ригу, однако

безъ успѣха; очевидно положеніе льда у Ревеля не позволяло ему отлучиться.

18 марта ледоколъ „Владиміръ“ былъ опять посланъ въ Домеснесъ, куда въ это время прибылъ „Ледоколъ II“ съ приходящимъ съ запада паракоромъ. Оба ледокола помогли тремъ выходящимъ судамъ и сопроводили 3 приходящихъ парохода въ Ригу, куда они прибыли 20-го числа. 21 марта пришли въ Ригу 7 паракордовъ.

Между тѣмъ у ледокола „Владиміръ“ оказалась порча котла и необходимость починки. „Ледоколъ II“ нагрузилъ уголь и 21 марта отправился въ Домеснесъ; тамъ въ слѣдующіе дни началось весьма сильное движеніе льда, такъ что находящимся тамъ 9 паракордамъ пришлось стоять на якорѣ, ожидая лучшую погоду. 24 марта дулъ бурный ю.-в. вѣтеръ и положеніе стало еще хуже, такъ что Биржевой Комитетъ опять по телеграфу обратился къ командиру ледокола „Ермакъ“ и 25-го числа послалъ ему вторичную телеграмму; число паракордовъ, стоящихъ у Домеснеса увеличилось до 11 приходящихъ и 5 выходящихъ.

26 марта „Ледоколъ II“ пытался съ напряженіемъ всѣхъ силъ пройти черезъ ледъ, однако безуспѣшно.

Накопецъ 27 марта ледоколъ „Ермакъ“ прибылъ въ Домеснесъ. Тамъ образовалось сжатое ледяное поле шириною около 3 мили, простирающееся какъ узкая полоса на с. в. отъ Домеснеса; это поле, сильно сдавленное господствующими чуть не въ теченіе недѣли бурными южными и юговосточными вѣтрами и имѣло въ среднемъ толщину до 24 футовъ. Ледоколъ „Ермакъ“ три раза долженъ былъ пройти черезъ ледяную полосу; тогда только ему удалось образовать свободную прорубь и начать проводку паракордовъ. У Домеснеса стояли 24 паракора, а именно 16 выходящихъ и 8 приходящихъ; всѣ они до одного проведены были черезъ ледъ, какъ первый паракоръ „К. А. Баде“, который самъ усердно содѣйствовалъ работѣ. 16 разъ ледоколъ „Ермакъ“ вмѣстѣ съ паракорами прошелъ при помощи „Ледокола II“ черезъ выломанную прорубь, такъ что послѣ этого болѣе сильные паракора могли проходить и безъ помощи.

Въ слѣдующій день ледъ при западномъ теченіи ушелъ въ море и проходъ совсѣмъ освободился, такъ что ледоколъ „Ермакъ“, запасъ угля котораго значительно сократился, вмѣстѣ съ приходящимъ паракоромъ, слѣдовавшимъ за нимъ, могъ отправиться въ Ригу. „Ледоколъ“ же остался у Домеснеса.

29 марта вѣтеръ перескочилъ съ ю. ю. в. на с. с. в., такъ что массы льда опять приблизились къ рифу и скоро блокировали его. „Ледоколъ“ работалъ довольно безуспѣшно до полудня, раздробляя ледъ, и только тогда ему удалось съ напряженіемъ всѣхъ силъ пройти; потомъ онъ отправился съ двумя паракорами въ Ригу, куда и пришелъ 30-го числа.

Въ этотъ день у Домеснеса стояли 12 приходящихъ и 3 выходящихъ парохода, такъ что ледоколъ „Ермакъ“ принужденъ былъ отправиться тудаже; опъ прибылъ на мѣсто 31-го числа. Между тѣмъ части упомянутыхъ пароходовъ удалось пройти безъ помощи; но другая часть застряла во льду на ю. в. отъ Домеснеса; „Ермакъ“ освободилъ ихъ въ слѣдующій день и кромѣ того помогъ еще одному приходящему и двумъ выходящимъ пароходамъ.

1 и 2 апрѣля дулъ свѣжій с.-с.-в. вѣтеръ. „Ермакъ“ всего провель 11 приходящихъ и 5 выходящихъ пароходовъ и потомъ отправился вмѣстѣ съ 3 пароходами, слѣдовавшими за нимъ, въ Ригу, чтобы нагрывать уголь. 3 апрѣля при ю.-в. вѣтрѣ пароходы могли пройти Домеснесъ. Отъ 4 до 7 апрѣля проходъ у Домеснеса былъ совершенно свободенъ, но 6 апрѣля англійскій пароходъ „Гаторне“ слишкомъ близко подошелъ къ рифу и, чтобы освободиться, долженъ былъ выбросить часть угольнаго груза. Только 7 апрѣля при с. з. вѣтрѣ ледъ опять загородилъ проходъ. „Ледоколъ II“ и за нимъ „Ермакъ“ отправились туда, а 7 и 8 апрѣля содѣйствовали 10 приходящимъ пароходамъ, при чемъ ледоколъ „Ермакъ“ долженъ былъ еще раздроблять сильные ледяные зазоры; потомъ онъ ушелъ пзъ Рижскаго залива и отправился въ Ревель.

„Ледоколъ II“ остался до 11-го числа въ Домеснесѣ и помогать болѣе слабымъ пароходамъ, между тѣмъ какъ болѣе сильные проходили безъ помощи. Въ эти дни первыми пришли въ этомъ году 3 парусныхъ судна и дошли до Риги безъ значительныхъ затрудненій. Теплые южные и западные вѣтры отогнали ледъ, который въ эту зиму больше не препятствовалъ навигаціи. Мессорагоцѣмъ былъ уже съ конца марта почти свободенъ отъ льда.

„Ледоколъ II“, пришедшій 11 апрѣля въ Ригу, отправился 14 апрѣля въ Либаву.

При помощи трехъ ледоколовъ въ эту зиму удалось держать открытой навигацію кромѣ промежутка времени около 4 недѣль, да и въ этотъ промежутокъ можно было бы продолжать ее при помощи не особенно слабаго ледокола. Ледоколъ „Ермакъ“ за это время помогъ 72 пароходамъ, а „Ледоколъ II“ и „Владиміръ“ около 30 пароходамъ.

Многіе пароходы имѣли непосредственную пользу отъ работъ ледоколовъ, не употребляя ихъ прямую помощь, такъ что цифры, только-что приведенныя, могутъ только дать понятіе о дѣятельности ледоколовъ и о затрудненіяхъ навигаціи.

Имѣя въ виду вѣшніе признаки зимы 1906/7 г., проявляющіеся въ понизившейся температурѣ, продолжительныхъ морозахъ и массѣ плавающего въ заливѣ льда, непремѣнно слѣдуетъ считать эту зиму весьма суровой. Если все-таки возможно было, даже при помощи слабыхъ ледоколовъ, какъ-то

„Ледоколъ II“ и „Владиміръ“, которые вовсе не соотвѣтствуютъ назначенію, частью держать открытой навигацію, то нужно придти къ заключенію, что ледоколъ, имѣющій силу только въ половину „Ермака“, будетъ вполнѣ достаточенъ для поддерживанія навигаціи въ Рижскомъ заливѣ. Какъ само собою разумѣется, нельзя требовать, чтобы такой ледоколъ при сильномъ с. в. вѣтрѣ могъ провести пароходы черезъ сильные ледяные зазоры. Такое положеніе бываетъ только рѣдко и никогда не продолжается долго, такъ что не въ ущербъ правильности навигаціи возможно будетъ иногда прекращать проведеніе пароходовъ на нѣсколько дней, чтобы не подвергать ихъ напрасно опасностямъ въ ледяныхъ зазорахъ.

Присутствіе сильнаго ледокола въ Рижскомъ заливѣ иногда заманиваетъ шкиперовъ, не достаточно знакомыхъ съ здѣшнимъ положеніемъ льда, осмѣливаться войти въ ледъ въ случаяхъ, когда было бы нужно впередъ справиться въ надлежащемъ мѣстѣ о состояніи льда. Для приходящихъ пароходовъ аванпортъ Виндава удобное убѣжище, чтобы выждать окончаніе затруднительнаго положенія льда.

Усовершенствованная служба извѣстій и ожидаемые отъ нея въ скоромъ времени опыты, которые могутъ быть сдѣланы теперь въ каждую зимнюю навигацію, безъ сомнѣнія выработаютъ практику, значительно уменьшающую опасности прохода черезъ ледъ Рижскаго залива.

Въ настоящее время уже можно считать успѣхомъ, что аваріи, которыхъ раньше такъ опасались, при помощи „Ермака“, въ послѣдніе годы больше не произошли и можно надѣяться, что при опытности теперешняго командира ледокола „Ермака“, капитана Фельмана, случаевъ аваріи вообще не будетъ или только въ весьма незначительномъ размѣрѣ.

Это предположеніе оказалось вѣрнымъ и въ послѣднее навигаціонное время отъ 16 до 31 декабря.

Зима 1907/8 г. началась сильными морозами въ началѣ декабря. Такъ какъ затрудненія, вызванныя льдомъ въ рѣкѣ, какъ выше описано, причиняли небывалыя до сихъ поръ препятствія, Биржевой Комитетъ по телеграфу попросилъ объ отправленіи ледокола меньшаго размѣра для службы на рѣкѣ. вмѣсто того ледоколъ „Ермакъ“ получилъ приказъ начать свою дѣятельность въ Рижскомъ заливѣ и прибылъ въ Ригу 16 декабря. Заливъ уже большею частью былъ покрытъ тонкимъ двигающимся льдомъ, который въ скоромъ времени сгустился и началъ препятствовать навигаціи.

17 декабря прошли 11 выходящихъ и 4 приходящіе парохода, застрявшіе нѣсколько разъ во льду; 18 числа тоже 3 выходящіе парохода застряли во льду, но ледоколъ „Ермакъ“ не былъ принужденъ

выйти, такъ какъ они скоро освободились. 19 числа прошли безъ препятствій 5 приходящихъ пароходовъ.

Между тѣмъ начали беспокоиться о вышедшемъ 12 декабря изъ Риги въ Виндаву датскомъ пароходѣ „Дора“, который до 28 декабря не прибылъ на мѣсто назначенія. Биржевой Комитетъ по телеграфу справлялся у находящихся въ Рижскомъ заливѣ спасательныхъ станцій и маяковъ, но безъ всякаго результата. Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ сообщилъ заботы о судьбѣ парохода „Дора“ командиру ледокола „Ермакъ“, капиталу Фельману, который сейчасъ же согласился отправиться искать пароходъ и въ слѣдующее утро вышелъ въ море съ намѣреніемъ, огибая съ восточной стороны островъ „Руно“, пройти въ Домеснесъ. Пароходъ „Дора“ былъ брошенъ на берегъ острова „Руно“, команда спаслась и была приведена ледоколомъ „Ермакъ“ въ Ригу за исключеніемъ нѣсколькихъ человѣкъ, оставшихся тамъ карауломъ. 19 декабря при сильномъ с. в. вѣтрѣ ледъ погнало къ Курляндскому берегу.

20 декабря морозъ 23° Р. достигъ максимума, въ слѣдующіе дни наступила оттепель, сопровождаемая бурными западными и сѣверо-западными вѣтрами, такъ что нѣкоторые пароходы окружило льдомъ и ледоколъ „Ермакъ“ долженъ былъ отправиться 22 числа въ Домеснесъ. Сопровождая 9 пароходовъ, онъ прибылъ на мѣсто назначенія, содѣйствовалъ въ слѣдующіе дни 12 выходящимъ и одному приходящему пароходу и вечеромъ 24 декабря возвратился въ Ригу. Въ эти дни 4 приходящіе и 3 выходящіе парохода прошли Домеснесъ безъ помощи ледокола.

25-го числа еще 1 приходящій и 3 выходящіе парохода прошли Домеснесъ. Вѣтеръ перешелъ на с. в. и былъ бурный, прѣдвигающіяся массы льда грозили закрыть проходъ. Такъ какъ вѣтеръ утихъ и перешелъ на югъ, пароходы „Урзусъ“, „Финляндія“, „Мойдартъ“, „Гритонъ“ и „Зиріусъ“ рискнули выйти въ море; первый застрялъ во льду у Маркграфена, другіе 4 дошли до Домеснеса. 27 и 28 числа дулъ свѣжій с. в. вѣтеръ; нанесенный при сильномъ морозѣ (10° Р.) ледъ совсѣмъ окружилъ пароходы и произвелъ сильное давленіе. „Ермакъ“ долженъ былъ откладывать выходъ, такъ какъ онъ при такихъ обстоятельствахъ не имѣлъ возможности помочь пароходамъ. Только 29 декабря, когда вѣтеръ перешелъ на югъ, „Ермакъ“ вышелъ, чтобы сперва освободить пароходъ „Урзусъ“, но долженъ былъ работать около 3 часовъ, чтобы пройти черезъ баръ, въ которомъ образовались сильные ледяные зажоры. Несмотря на то, что положеніе льда улучшилось, ледоколъ долженъ былъ работать у Мессорагоцъма 17 часовъ, чтобы пробраться черезъ сильные ледяные зажоры, при чемъ онъ неоднократно принужденъ былъ перекачивать воду въ трюмахъ. Только въ слѣдующій день въ 11 часовъ утра пароходъ „Урзусъ“ былъ освобожденъ, потомъ до

поздней ночи „Ермакъ“ буксировалъ его въ Домеснесъ и на западъ въ открытую воду. 31 декабря началась работа по освобожденію четырехъ другихъ пароходовъ, которые у Домеснеса окружены были двумя большими ледяными полями. Пароходы „Зиріусъ“ и „Тритонъ“ сильнымъ жатіемъ льда были подняты чуть не на метръ и замрзли; между большими ледяными полями находились открытыя мѣста, черезъ которыя могли проходить пароходы. До 2 часовъ пополудни „Зиріусъ“, „Мойдартъ“ и „Тритонъ“ были освобождены послѣ тяжелой работы и отправились черезъ свободныя мѣста на западъ, не ожидая сопровожденія „Ермака“. При семъ „Тритонъ“ попалъ въ двигающійся ледъ и потерялъ судовой винтъ. Потомъ „Ермакъ“ провелъ его на западъ въ открытую воду и „Зиріусъ“ буксировалъ его въ Виндаву. Въ тотъ же день выходящій пароходъ „Курганъ“ прибылъ въ Домеснесъ и дошелъ подъ вечеръ до открытой воды, застрявъ при этомъ нѣсколько разъ во льду. Освобожденіе парохода „Финляндія“, застрявшаго въ ледяныхъ зажорахъ толщиной около 30 футовъ, было весьма затруднительное; только ледоколу „Ермакъ“ удалось докончить эту работу почью на 1 января 1908 г. и затѣмъ возвратиться въ Ригу.

Именно послѣдній случай доказываетъ насколько важно, чтобы пароходы до прохода черезъ Рижскій заливъ точно справлялись о положеніи льда. Судьба же парохода „Дора“ ясно доказываетъ, что въ сѣтъ спровочныхъ мѣстъ слѣдуетъ непременно включить тоже и маякъ на островѣ Руно, въ близости отъ котораго, всего на разстояніи 12¹/₂ миль отъ курса Рига — Домеснесъ, несчастный случай, постигшій указанный пароходъ, остался неизвѣстнымъ всему міру въ продолженіе цѣлыхъ 10 дней.

9. Землечерпательницы и пароходы Биржевого Комитета.

а. Землечерпательницы, рефулеры и шаланды.

Къ составу землечерпательнаго каравана принадлежатъ :

- 1) черпаконосная землечерпательница „Мюльграбенъ“;
- 2) самоотвозная землечерпательница „Рига“;
- 3) рефулеръ I,
- 4) рефулеръ II,
- 5) рефулеръ III,
- 6) желѣзныя шаланды № 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 и 60, каждая вмѣстительностью въ 16 кубич. саж.
- 7) шаланда для угля № 23.

Землечерпательница „Рига“ въ продолженіе этого года стояла въ распоряженіи землечерпательныхъ работъ и была ремонтирована на ихъ счетъ. Въ переднемъ концѣ колодца переставлена была перегородка, чтобы при проѣздѣ возможно было выше поднимать черпаковую раму.

Землечерпательница „Мюльграбенъ“ все время исключительно занята была землечерпательными работами, кромѣ 17 дней, а именно отъ 25 апрѣля по 11 мая. Въ теченіе означенныхъ 17 дней землечерпательница углубила на счетъ Биржевого Комитета нижнюю часть Малой Двины и подняла тамъ въ теченіе 15 рабочихъ дней и 187 рабочихъ часовъ 4084 кубич. саж., вымѣренныхъ въ шалаандахъ. Исполненія на землечерпательницѣ починки не превысили обычной нормы.

Рефулеръ I отъ 10 мая по 5 іюня работалъ при насыпкѣ Гефлингерскаго земельного участка въ Мюльграбенѣ и отъ 26 іюня по 5 ноября на счетъ землечерпательныхъ работъ при насыпкѣ городской территоріи на южной части Кипенгольма. Ремонты исполнены были на счетъ Биржевого Комитета въ собственной мастерской, гдѣ именно приготовлено было новое крылатое колесо для рефулернаго насоса.

Рефулеръ II занятъ былъ отъ 3 мая по 19 іюня и потомъ отъ 22 іюня по 30 іюля насыпными работами на Красной Двинѣ на счетъ завода „Проводникъ“.

Отъ 31 іюля по 3 ноября Рефулеръ II вмѣстѣ съ Рефулеромъ I работалъ при землечерпательныхъ работахъ, а именно при насыпкѣ Кипенгольма. Ремонты, изъ которыхъ важно только возобновленіе крылатаго колеса рефулернаго насоса, исполнены были въ мастерской желѣзнодорожной гавани на счетъ Биржевого Комитета.

Аппараты для сплавления, пріобрѣтенные въ 1901 г., въ теченіе отчетнаго года сильно испортились, такъ что въ теченіе будущаго года предстоитъ возобновленіе отъ 10 до 15 трубъ. Въ отчетномъ году нужно было возобновить 5 нагнетательныхъ рукавовъ; кромѣ того еще испортились нѣсколько люковъ проводныхъ трубъ, которые нужно было возобновить.

Рефулеръ III, работающій въ мастерской и снабженный двупоговымъ крапомъ, не потребовалъ никакихъ значительныхъ ремонтовъ. Поставленный въ 1906 г. локомобиль работалъ удовлетворительно.

Шаланды исключительно заняты были при землечерпательныхъ работахъ и подвергались нужнымъ ремонтамъ.

Шаланда для угля въ теченіе продолжительнаго времени занята была при землечерпательныхъ работахъ. Въ теченіе 1908 г. нужно будетъ подвергнуть шаланду болѣе значительному ремонту, такъ какъ верхняя часть обшивки и палуба сильно испортились.

б. Пароходы.

Пароходъ „Симсонъ“ былъ поставленъ на работу въ декабрѣ, въ тяжелое время сильныхъ морозовъ и пазпаченъ, приводить въ движеніе при южныхъ вѣтрахъ ледъ отъ Вѣлой церкви до устья;

буксированіемъ опъ только мало могъ заниматься. Значительные ремонты не понадобились вслѣдствіе короткаго времени работы.

Пароходъ „Геркулесъ“, перестройка котораго была начата уже осенью 1906 г., можно было поставить на работу въ первыхъ числахъ декабря. Перестройка передней части парохода возможна была безъ введенія парохода въ докъ при вдавленіи въ воду до палубы задней части сильною нагрузкою, а переднюю часть парохода подняли краномъ мастерской. Эта работа протянулась съ нѣкоторыми промежутками до іюня мѣсяца. Затѣмъ нужно было возобновить фундаменты котловъ и исполнить другія нужныя работы для постановки новыхъ котловъ. Котлы, заказанные у фирмы „Рихардъ Поле“, доставлены были съ значительною просрочкою, чѣмъ замедлилась прйдѣлка грубой и тонкой арматуры. Такъ какъ переговоры относительно поставки перегрѣвателя не состоялись по причинѣ чрезмѣрныхъ требованій заграничныхъ поставщиковъ, нужно было приготовить перегрѣватель въ собственной мастерской, что вызвало новое замедленіе. Поставка новыхъ золотниковъ для паровой машины исполнена была фирмой бывшей Фельзеръ и Ко.; сталелитейный винтъ поставила машиностроительная фабрика „Фениксъ“. Чтобы поставить перегрѣватель, нужно было уменьшить переднее грузовое помѣщеніе на двойное разстояніе шпангоутовъ.

Во время перестройки обнаружались многія поврежденія, которыхъ нельзя было замѣтить въ другое время, такъ что издержки за перестройку значительно увеличились починками.

Поѣздки парохода „Геркулесъ“ для предварительнаго испытанія начались въ послѣдніе дни ноября при наступленіи мороза и вполнѣ оправдали предположенія профессора Кларка въ отношеніи ожидаемой работы машины; работоспособность машины увеличилась отъ максимальной работы въ 430 лошадиныхъ силъ на такую же работу въ 650 лошадиныхъ силъ, при чемъ держаніе пара не составляетъ никакихъ затрудненій и регулированіе перегрѣванія хорошо дѣйствуетъ.

Окончательную повѣрку работоспособности, скорости и потребности угля нужно было отложить на будущее время вслѣдствіе внезапнаго наступленія сильныхъ морозовъ, такъ какъ пароходу „Геркулесъ“ теперь пришлось доказать свою способность на самомъ дѣлѣ.

Отъ 10 декабря до конца отчетнаго года пароходъ не былъ ни одинъ день безъ работы и исполнялъ всѣ работы при самомъ затруднительномъ положеніи льда, т. е. при обстоятельствахъ, при которыхъ всѣ другіе буксиры не могли больше исполнять работы. Перестройка парохода „Геркулесъ“ разрѣшена и исполнена была какъ разъ вовремя.

На пароходѣ „Герпмаркъ“ весною было сравнительно мало ремонтовъ, а тѣмъ болѣе въ декабрѣ отчетнаго года. Нужно было

возобновить рулевой домикъ, испорченный аваріею, и основательно исправить переломленный льдомъ руль и охранительный брусь у ахтерштевня; эти ремонты продолжались нѣсколько дней.

Пароходъ „Цацдеръ“ тоже сильно терпѣлъ во льду. Нужно было возобновить деревянныя части фальшборта въ передней части парохода, которыя въ самомъ дѣлѣ уже были довольно старыя. Нѣсколько разъ пароходъ потерялъ лопасти винта и наконецъ потерпѣлъ ломку вала. Къ счастью въ работѣ находился уже запасной валъ, которымъ въ скоромъ времени возможно было замѣнить старый, особенно благодаря тому обстоятельству, что отломленный конецъ вала со ступицею и крылами вытащенъ былъ изъ воды. Относительно другихъ работъ слѣдуетъ упомянуть какъ важную работу подкрѣпленіе подшипника гребенчатого вала.

Пароходъ „Рудольфъ Керковиусъ“ отобрали отъ работъ въ серединѣ ноября мѣсяца, чтобы замѣнить сильно изогнутыя плиты въ передней части парохода болѣе сильными. Эта работа была тоже исполнена помощью крана мастерской безъ введенія парохода въ докъ. Кромѣ новыхъ плитъ построены были, какъ въ свое время у парохода „Цацдеръ“, новые боковые стрингеры и подкрѣплены старыя.

17 декабря пароходъ опять поставили на работу, такъ что эта большая починка не длилась больше 4 недѣль. Несмотря на тяжелую работу во льду въ этомъ году, передняя часть парохода послѣ перестройки осталась неповрежденной. Во время работъ во льду у ледокола пропала лопасть винта и испортился руль, изготовленный весной и снабженный сильными подкрѣпленіями.

На пароходѣ „Планета“ весной не было никакихъ важныхъ ремонтовъ. Во время тяжелыхъ работъ во льду буксиръ долженъ былъ оставаться на работѣ для лоцманской службы, такъ какъ ледоколы вполнѣ заняты были работами во льду. При семъ у „Планеты“ два раза испортились лопасти винта, которыя однако выправили въ скоромъ времени.

Пароходъ „Комета“ по окончаніи землечерпательныхъ работъ поставленъ былъ на зимовку и подвергнутъ обыкновенному зимнему ремонту. Еще во время работъ возобновили паровыпускной проводъ и въ немъ устроили старядъ для выдѣленія воды и масла изъ пара, такъ что представилось возможнымъ образовавшуюся въ нагрѣвателѣ конденсированную воду употреблять для питанія котла. Результатомъ этого было довольно значительное уменьшеніе топлива.

Пароходъ „Альфа“, по тѣмъ же причинамъ какъ и „Планета“, долженъ былъ оставаться на работѣ, такъ что въ отчетномъ году еще нельзя было начать зимняго ремонта.

Постройка парохода „Бета“. На основаніи заключенія общаго собранія купечества отъ 25 июня 1904 г. относительно разрѣшенія суммы въ 30,000 рублей для приобрѣтенія двухъ буксирныхъ

пароходовъ делегація по завѣдыванію пароходами Биржевого Комитета предложила теперь построить второй пароходъ по типу парохода „Альфа“ въ мастерской у зимней гавани. Биржевой Комитетъ согласно вышеупомянутому предложенію разрѣшилъ выдать сумму въ 15,000 руб. Постройка букспрнго парохода до конца отчетнаго года была исполнена почти окончательно, такъ что сейчасъ же послѣ ледохода пароходъ можетъбыть спущенъ въ воду и подвергнутъ испытательнымъ поѣздкамъ

10. Обязательныя постановленія для Рижскаго порта.

а. Установленіе сообщенія ломового извоза въ предѣлахъ портовой территоріи вблизи рельсовыхъ путей.

Утвержденныя 19 марта въ засѣданіи портоваго присутствія и вступившія 1 іюня 1907 г. въ силу обязательныя постановленія о сообщеніи ломового извоза въ предѣлахъ портовой территоріи вблизи рельсовыхъ путей отпечатаны въ отдѣлѣ „железнодорожная гавань“ (правила о сообщеніи черезъ рельсы).

б. Упорядоченіе пассажирскаго сообщенія на пароходахъ въ районѣ порта.

При отношеніи отъ 20 ноября 1906 г. за № 3058 начальникъ Рижскаго порта препроводилъ Биржевому Комитету постановленіе по упорядоченію пассажирскаго сообщенія на пароходахъ въ районѣ порта, предполагаемая представить Рижскому портовому присутствію на обсужденіе.

Но такъ какъ эти правила для указаннаго пассажирскаго сообщенія имѣли вліятельное значеніе и Биржевой Комитетъ съ нѣкоторыми частями оныхъ вовсе не могъ согласиться, онъ попросилъ Городскую Управу, въ виду общности интересовъ по сему вопросу и чрезвычайнаго значенія такового, для составленія правилъ для установленія сообщенія пассажировъ на пароходахъ въ портовыхъ водахъ, назначить особую комиссію, состоящую поровну изъ 3-хъ делегатовъ Городской Управы и Биржевого Комитета съ правомъ приглашенія другихъ лицъ.

По избраніи Городскою Управою делегатами членовъ Городской Управы Г. г. Ю. Эргардта, А. Блуменбаха и Э. Лемана Биржевой Комитетъ со своей стороны назначилъ представителями Комитета въ этой комиссіи Г. г. вице-предсѣдателя В. Керковиуса, В. Меслина и инженера А. Пабста.

Сія комиссія, въ своемъ засѣданіи отъ 2 февраля, подвергнувъ правила тщательному обсужденію, пришла къ заключенію, что таковыя никакимъ образомъ не соотвѣтствуютъ мѣстнымъ потребностямъ, такъ какъ въ нихъ не только не запрещается смежной транспортъ пассажировъ и товаровъ, а напротивъ, таковой даже предписывается, оставляя

изъ виду конструкцію мѣстныхъ пассажирскихъ пароходовъ, не имѣющихъ особенныхъ помѣщеній для товаровъ и т. под.

На основаніи мнѣнія сей комиссіи Биржевой Комитетъ отношеніемъ своимъ отъ 27 февраля за № 492 увѣдомилъ портовое присутствіе, что Комитетъ не можетъ согласиться съ предложенными правилами относительно нагрузки пассажирныхъ пароходовъ мѣстнаго сообщенія, потому что таковыя не предоставляютъ пассажирамъ существеннаго ручательства ихъ обезпеченія и удобства, а съ другой стороны причиняютъ судохозяевамъ неосновательныя затрудненія и въ высшей степени ограничиваютъ ихъ закономъ установленную свободу распорядительности.

Въ виду того, что составленіе подобныхъ правилъ въ цѣлесообразномъ видѣ можетъ послѣдовать лишь свѣдущими лицами, Биржевой Комитетъ предложилъ портовому присутствію поручить составленіе особыхъ правилъ для пассажирскихъ пароходовъ мѣстнаго сообщенія учреждаемой при портовомъ присутствіи особой комиссіи подъ предсѣдательствомъ начальника Рижскаго порта или назначаемаго имъ для этой цѣли лица.

Въ отвѣтъ на это предложеніе начальникъ Рижскаго порта, отношеніемъ своимъ отъ 3 мая сообщилъ Биржевому Комитету, что портовое присутствіе, вслѣдствіе вышеизложеннаго предложенія, въ засѣданіи отъ 21 марта постановило учредить для составленія упомянутыхъ правилъ комиссію подъ предсѣдательствомъ начальника порта изъ слѣдующихъ лицъ: по два представителя Городской Управы и Биржевого Комитета при участіи г-на прокурора въ засѣданіяхъ сей комиссіи.

Биржевой Комитетъ избралъ своимъ представителями Г. г. А. Аугсбурга и А. фонъ Гертвига.

Составленныя комиссіею правила установленія пассажирскаго сообщенія въ мѣстныхъ портовыхъ водахъ утверждены 5 декабря портовымъ присутствіемъ съ нѣкоторыми измѣненіями и послѣ троекратнаго объявленія въ мѣстныхъ губернскихъ вѣдомостяхъ войдутъ въ законную силу обязательныхъ постановленій.

II. Зимняя гавань.

а. Движеніе.

Въ 1907 году въ зимней гавани находились на стоянкѣ: 89 парусныхъ судовъ, 13 пароходовъ, 11 буксирныхъ пароходовъ, 7 землечерпательницъ, 8 паровыхъ шалаудъ и 51 землечерпательная шалауда: сверхъ сего простояли тамъ же 154,510 цѣлыхъ шипперовъ и 4000 полушипперовъ.

Къ 1-му января 1908 года осталось въ зимней гавани: 82 парусныхъ судна, 11 пароходовъ, 3 буксирныхъ парохода, 3 землечерпа-

тельницы, 6 лѣсныхъ паромовъ и 51 землечерпательная шаланда, также 148,561 цѣльныхъ шлиперовъ и 4000 полушлиперовъ.

б. Границы зимней гавани.

Съ 1903 года Биржевой Комитетъ неоднократно указывалъ правленію Риго-Орловской желѣзной дороги на нарушеніе границъ при станціи Дамбъ-гавани и просилъ соблюдать границы между территоріею желѣзной дороги и области зимней гавани, не получая однако никакого отвѣта.

Когда затѣмъ Биржевой Комитетъ 12 октября указалъ на то, что на 6 отношеній его не поступило отвѣта, начальникъ Риго-Орловской желѣзной дороги, при отношеніи отъ 23 ноября за № 17350 препроводилъ Биржевому Комитету:

1) планъ мѣстности между рѣками Аа и Двиною со времени до сооруженія Больдерааской желѣзной дороги съ обозначеніемъ казенныхъ земель крѣпости Усть-Двинска,

2) планъ мѣстности между рѣками Аа и Двиной съ обозначеніемъ границъ переданной желѣзной дорогѣ для пользованія земельной полосы и

3) планъ Дамбы-гавани съ обозначеніемъ грунта и почвы, къ которымъ Биржевой Комитетъ заявляетъ притязаніе.

При этомъ начальникъ Риго-Орловской желѣзной дороги объяснилъ слѣдующее:

Изъ перваго плана усматривается, что земля, вдоль каковой проходитъ линія Больдерааской дороги, во время сооруженія дороги, считалась казенною землею, изъ втораго же плана усматривается, что одна часть этой земли была уступлена бывшему обществу Риго-Больдерааской желѣзной дороги на правахъ пользованія. Въ виду того, что означенная земля находится въ районѣ крѣпости, слѣдуетъ предполагать, что относящаяся часть этой земли уступлена желѣзной дорогѣ въ полномъ объемѣ военнымъ вѣдомствомъ.

Слѣдовательно оказывается, что грунтъ и почва, которыя Биржевой Комитетъ, на основаніи Высочайшаго дарованія 1851 года считалъ своею собственностию, военнымъ вѣдомствомъ уступлены для пользованія желѣзной дорогѣ и что это вѣдомство, т. е. Усть-Двинское крѣпостное инженерное управленіе относительно границъ владѣнія Биржевого Комитета при Дамбъ-гавани другаго взгляда чѣмъ Биржевой Комитетъ. Для регулированія сего предмета начальникъ Риго-Орловской желѣзной дороги просилъ Биржевой Комитетъ доставить ему, начальнику, планъ владѣній Биржевого Комитета при Дамбъ-гавани, снабженный подписью крѣпостного управленія, удостоверяющей границы между владѣніями Комитета и казенными землями около крѣпости.

Въ заключеніе начальникъ поименованной желѣзной дороги при-
совокупилъ, что онъ при отношеніи своемъ отъ 17 іюля 1899 г.
за № 8323 препроводилъ Комитету планъ станціи Дамбы-гавани, въ
которомъ были обозначены какъ территорія, такъ и границы желѣзно-
дорожнаго грунта, противъ каковыхъ Биржевой Комитетъ никакихъ
отводовъ не заявилъ.

Вслѣдствіе сего Биржевой Комитетъ отношеніемъ своимъ отъ
31 декабря за № 2270 сообщилъ начальнику Риги-Орловской желѣзной
дороги слѣдующее :

Изъ отношенія отъ 23 ноября 1907 г. за № 17350 Рижскій
Биржевой Комитетъ усматриваетъ, что Управленію Риги - Орловской
желѣзной дороги самому въ точности неизвѣстно, кѣмъ именно была
уступлена въ пользованіе желѣзной дороги территорія при зимней
гавани, которая нынѣ состоитъ въ спорѣ между означеннымъ Управе-
ніемъ и Биржевымъ Комитетомъ. Исходя изъ того ничѣмъ не под-
твержденнаго предположенія, что указанная территорія находится въ
раіонѣ Усть-Двинской крѣпости, Управление „полагаетъ“, что терри-
торія была уступлена желѣзной дорогѣ военнымъ вѣдомствомъ.

Права Биржевого Комитета не могутъ измѣниться вслѣдствіе
того, что Усть-Двинское Крѣпостное Управление „считаетъ“ границы
владѣнія Комитета въ Дамбѣ - Гавани иначе, какъ считаетъ ихъ
Биржевой Комитетъ. До сихъ поръ права Биржевого Комитета на
спорную территорію Военнымъ Вѣдомствомъ въ установленномъ по-
рядкѣ не оспаривались. При настоящемъ положеніи дѣла Биржевой
Комитетъ долженъ считать нарушателемъ своихъ правъ на сказанную
территорію одно лишь Управление Риги - Орловской желѣзной дороги,
которое пользуется нѣкоторыми частями ея безъ всякаго на то права.
Права Биржевого Комитета на территорію доказываются :

1) отношеніемъ 2 Департамента Министерства Государственныхъ
имуществъ отъ 22 января 1851 г. за № 12, которымъ было поручено
Лифляндской Палатѣ Государственныхъ имуществъ передать на осно-
ваніи Высочайшаго повелѣнія отъ 15 января 1851 г. Рижскому
Биржевому Комитету въ его собственность расположенный около зимней
гавани казенный участокъ земли пространствомъ въ 10325 кв. руть,
въ томъ числѣ и часть спорной территоріи, находящаяся при станціи
Дамба-Гавань. По просьбѣ Биржевого Комитета означенный участокъ
былъ за нимъ формально укрѣпленъ бывшимъ Лифляндскимъ Гоф-
герихтомъ 21 декабря 1877 г. и съ тѣхъ поръ составляетъ по крѣ-
постнымъ книгамъ безспорную собственность Комитета ;

2) планомъ, составленнымъ Палатою Государственныхъ Имущ-
ествъ, согласно Высочайше утвержденному 13 апрѣля 1850 г. плану
указаннаго земельного участка, копія съ котораго при семъ при-
лагается ;

3) актомъ отъ 2 августа 1851 г. о передачѣ этого участка Лифляндскою Палатою Государственныхъ Имуществъ въ собственность и владѣніе Биржевого Комитета, при чемъ, какъ значится въ актѣ, границею между владѣніями Биржевого Комитета и Усть-Двинской крѣпости была установлена ведущая отъ Форткометской дамбы Большерааская дорога шириною въ 6 сажень;

4) отношеніемъ Господина Министра Путей Сообщенія Господину Прибалтійскому Генераль-Губернатору отъ 15 января 1866 г. за № 139 о передачѣ въ полное распоряженіе Рижскаго Биржевого Комитета Форткометской дамбы;

5) описью состоящимъ при Форткометской дамбѣ строеніямъ и сооружеціямъ, сданнымъ инженеръ-капитаномъ Васильковымъ во владѣніе Рижскаго Биржевого Комитета, въ числѣ которыхъ значится между прочимъ также другая часть спорной нынѣ территоріи, а именно земляная плотина, соединяющая Форткометскую дамбу съ гласисомъ Усть-Двинской крѣпости длиною въ 68 и шириною поверху въ 4 саж. съ двойными откосами;

6) договоромъ отъ 11 декабря 1904 г. на эксплуатацію подъѣзднаго пути Рижскаго Биржевого Комитета, уложеннаго отъ станціи Дамба-Гавань по Форткометской дамбѣ. Изъ § 1 этого договора, заключеннаго между Управленіемъ Риго-Орловской желѣзной дороги и Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ на основаніи договора б. Правленія Общества Риго-Двинской желѣзной дороги отъ 10 января 1892 г., — ясно усматривается, что только часть указаннаго подъѣзднаго пути длиною въ 50,25 пог. саж. находится въ полосѣ отчужденія желѣзной дороги. Другая же часть длиною въ 410 саж., ведущая по Форткометской дамбѣ и начинающаяся у поворотнаго круга, уложена на территоріи, состоящей въ исключительномъ вѣдѣніи и распоряженіи Рижскаго Биржевого Комитета, какъ это видно также на составленномъ въ 1898 г. планѣ расположенія путей и зданій Дамбы-Гавани съ указаніемъ на немъ подъѣзднаго пути Рижскаго Биржевого Комитета.

Въ виду этихъ безспорныхъ доказательствъ, вопліѣ подтверждающихъ :

1) исключительное право собственности Биржевого Комитета на спорную территорію при станціи Дамба-Гавань и

2) предоставленное ему же право полного распоряженія всей Форткометскою Дамбою, не исключая также соединяющей ее съ гласисомъ крѣпости плотины, Комитетъ имѣетъ честь еще разъ просить Управленіе Риго-Орловской желѣзной дороги добровольно прекратить пользованіе указанными территоріею и плотиною. Неисполненіе этой просьбы въ продолженіе двухъ мѣсяцевъ со дня полученія настоящаго отношенія будетъ считаться отказомъ въ ней со стороны Управленія желѣзной дороги. Въ этомъ случаѣ Биржевой Комитетъ вынужденъ

будетъ представить возникшій споръ на разсмотрѣше компетентнаго суда.

Препровожденные при отношеніи Управленія отъ 23 ноября с. г. за № 17350 частные планы по мнѣнію Биржевого Комитета ничего не доказываютъ. Равнымъ образомъ не имѣетъ значенія также планъ, полученный Биржевымъ Комитетомъ при отношеніи Управленія отъ 17 июня 1899 г. за № 8323, не имѣвшій вовсе цѣлю установленія границы владѣній желѣзной дороги и Биржевого Комитета при стациіи Дамба-Гавань, и не требовавшій уже поэтому никакихъ объясненій, либо возраженій со стороны Биржевого Комитета.

в. Плата за аренду земельныхъ участковъ.

Чтобы опредѣлить отношеніе владѣльцевъ нѣкоторыхъ маленькихъ здавій къ Биржевому Комитету въ качествѣ владѣльца зимней гавани, Биржевой Комитетъ 25 января постановилъ взимать ежегодную плату по 5 коп. за квадратную сажень съ тѣхъ мѣстъ, на которыхъ возведены сіи маленькія постройки.

г. Такса для пользованія зимнею гаванью.

Биржевой Комитетъ 25 января распорядился взиманіемъ за пользованіе зимнею гаванью платы со всѣхъ судовъ по таксѣ, утвержденной правительствомъ въ 1869 году. Но такъ какъ въ этой таксѣ не были предвидѣны нѣкіе разряды судовъ и также, что такса содержитъ нѣкоторые пункты, подлежащіе болѣе точному разъясненію, то делегация представила объясненія къ таксѣ, принятыя 3 мая Биржевымъ Комитетомъ и предложеныя завѣдующему зимнею гаванью для руководства.

д. Отношеніе Усть-Двинскаго крѣпостного управленія къ зимней гавани.

Въ продолженіе послѣдней войны крѣпостное управленіе возвело деревянную башню на землѣ Биржевого Комитета вблизи зимней гавани. На запросъ Биржевого Комитета отъ 27 января коменданту крѣпости объ устраненіи этой башни, командиръ крѣпостной артиллеріи просилъ оставить ее еще на мѣстѣ, потому что она лѣтомъ необходима для практическихъ артиллерійскихъ ученій.

Командиръ крѣпостного пѣхотнаго баталіона обратился 16 мая къ Биржевому Комитету съ просьбою, на предметъ осушенія стрѣлбища разрѣшить проведеніе рва чрезъ принадлежащій Комитету грунтъ въ зимнюю гавань. Отношеніемъ отъ 30 мая Биржевой Комитетъ сообщилъ командиру условія, при которыхъ Комитетъ согласенъ допустить проведеніе рва.

е. Право пользования зимнею гаванью.

20 сентября начальникъ порта увѣдомилъ Биржевой Комитетъ о своемъ распоряженіи переправить въ зимнюю гавань судно „Anna Elisabeth“, потерпѣвшее аварію, прося одновременно, такъ какъ за-вѣдывающій гаванью не разрѣшилъ этого, увѣдомленія о томъ, отдѣлена ли и когда именно, зимняя гавань отъ порта, и, если зимняя гавань по настоящее время была открытою гаванью, причину воспретствованія ему въ его распоряженіяхъ.

Биржевой Комитетъ 25 сентября за № 1726 увѣдомилъ начальника порта, что область зимней гавани на западной сторонѣ Фортъ-Кометской дамбы Высочайше дарована 25 января 1851 года Биржевому Комитету, при чемъ Комитетъ обязался устроить въ ней гавань для зимованія кораблей и плотовъ, отдѣлить гавань отъ моря и соединить таковую съ р. Двиною посредствомъ удобнаго для кораблей отверстія въ Фортъ-Кометской дамбѣ. Окружающая зимнюю гавань земля, при передачѣ таковой Биржевому Комитету была предназначена для выгрузки товаровъ, постройки амбаровъ, запасныхъ магазиновъ, мельницъ, верфей и т. под.

Право пользования зимнею гаванью предоставлено не всякому; это право пріобрѣтается лишь платою пошлины, взимаемой по таксѣ, утвержденной въ 1869 году Генералъ-Губернаторомъ Альбединскимъ.

Изъ сего увѣдомленія можно усмотрѣть, что находящаяся во владѣніи Биржевого Комитета зимняя гавань никогда не была отдѣлена отъ порта, напротивъ, отверстиемъ въ Фортъ-Кометской дамбѣ соединена съ таковымъ и что гавань и берегъ служатъ другимъ цѣлямъ нежели для стоянки корабельныхъ обломковъ.

Обломки корабля „Anna Elisabeth“ до палубы наполнены водою и плаваютъ лишь на лѣсномъ грузѣ. Если удалить лѣсъ, обломки могутъ пойти ко дну. Такъ какъ потопленные обломки корабля однажды въ теченіе нѣсколькихъ десятковъ лѣтъ грозили опасностями судоходству въ портѣ, пока не удалось устранить ихъ посредствомъ новопріобрѣтенной землечерпательницы; такъ какъ потопленные обломки корабля на верхнемъ концѣ Ново-Мюльграбена препятствовали судамъ причаливать къ берегу на этомъ мѣстѣ и находящіеся въ р. Малой Двинѣ потопленные обломки судна также составляютъ препятствіе въ портѣ, то, по мнѣнію Биржевого Комитета, оказалось бы правильнымъ, обломки корабля „Anna Elisabeth“ посадить на мель, наприм. на восточной сторонѣ Дамбы-гавани, гдѣ они не могутъ далѣе тонуть и пригласить владѣльца удалить обломки въ теченіе назначаемого ему срока изъ порта. Въ случаѣ неисполненія владѣльцемъ сего требованія, устраненіе или окончательное разламываніе таковыхъ слѣдовало бы произвести на счетъ владѣльца.

ж. Подъездной путь на Фортъ-Кометской дамбѣ.

Въ апрѣлѣ 1906 года Биржевой Комитетъ изъявилъ готовность уступить военному вѣдомству находящійся на Фортъ-Кометской дамбѣ подъездной путь. Вопросъ же о покупкѣ рельсегоа пути начальникомъ инженеровъ Виленскаго военнаго округа былъ представленъ военному совѣту на разрѣшеніе и замедлился. Поэтому Биржевой Комитетъ былъ вынужденъ сообщить 14 іюня Усть-Двинскому крѣпостному коменданту, что Комитетъ отказывается отъ всякой отвѣтственности за могущія произойти послѣдствія сообщенія по рельсамъ въ виду гнилости шпаль. Когда затѣмъ 10 ноября Биржевой Комитетъ былъ увѣдомленъ, что военное вѣдомство не намѣрено купить рельсовый путь, Комитетъ вторично обратилъ вниманіе крѣпостнаго управленія на состояніе рельсегоа пути отношеніемъ отъ 26 ноября за № 2070, съ увѣдомленіемъ, что не намѣренъ далѣе содержать таковой.

з. Поворотный мостъ на Фортъ-Кометской дамбѣ.

Въ 1906 году Биржевой Комитетъ сообщилъ Усть-Двинскому крѣпостному артиллерійскому управленію, что грузоспособность моста Фортъ-Кометской дамбы не допускаетъ транспорта 2000 пудовыхъ орудій на двусевыхъ желѣзнодорожныхъ платформахъ. Вслѣдствіе сего артиллерійское управленіе просило о доставленіи ему чертежа сего моста. По доставленіи подлежащаго чертежа Биржевой Комитетъ просили о сообщеніи слѣдующихъ свѣдѣній: 1) для какой грузоспособности устроенъ мостъ, 2) въ какомъ состояніи находится онъ въ настоящее время, 3) могутъ ли во всякое время, безъ особаго разрѣшенія Биржевого Комитета быть транспортированы черезъ мостъ великіе артиллерійскіе грузы и какая допустима наибольшая тяжесть?

Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 18 мая за № 1082, что мостъ построенъ нынѣ умершимъ директоромъ Цюрихскаго политехническаго училища Риттеромъ, который въ 1876 г. далъ портовому инженеру Биржевого Комитета словесное показаніе, что мостъ рассчитанъ для трехсегоа паровоза въ 33 тонны вѣсу съ разстояніемъ осей въ 1,8 м. Мостъ первоначально, при сооруженіи своемъ, былъ предназначенъ для обыкновеннаго уличнаго сообщенія, лишь вслѣдствіи былъ проведенъ на немъ рельсовый путь. Въ дѣлахъ Биржевого Комитета не имѣется никакого расписанія расчетовъ касательно сего моста, а потому Комитетъ не можетъ ручаться за вѣрность вышеизложенныхъ словесныхъ данныхъ профессора Риттера.

Мостъ находится въ хорошемъ состояніи за исключеніемъ деревянныхъ поперечныхъ подпорокъ и одной части планковаго пола. На обповленіе указанныхъ подпорокъ и пола деньги назначены къ

выдачѣ изъ спеціальныхъ средствъ комитета гавани. Мостъ во всякое время безъ особаго разрѣшенія Комитета можетъ быть употребляемъ для транспорта артиллерійскаго груза. На вопросъ о величинѣ наибольшей тяжести, переправляемой черезъ мостъ безъ вреда для моста и поворотныхъ приспособленій, нельзя дать общій отвѣтъ безъ предварительнаго знанія распредѣленія тяжести на носящія мостъ части.

При этомъ Биржевой Комитетъ указалъ на изложенное въ отношеніи отъ 30 октября прошл. г. за № 1510 свое предложеніе командиру Усть-Двинской крѣпостной артиллеріи, орудія и прочія великія тяжести переправлять отъ Фортъ-Кометской дамбы на Дамбу-гавань посредствомъ плавучаго крана, имѣющаго подъемную силу въ 50 тоннъ и тѣмъ избѣгать транспортъ таковыхъ черезъ мостъ и поворотный кругъ при станціи Дамбъ-гавани.

12. Новая зимняя гавань.

а. Въ сентябрѣ м. г-нъ Карлъ Натеръ обратился къ делегаціи зимней гавани съ ходатайствомъ уступить ему въ аренду расположенный на Кипенгольмѣ и прилегающій къ Малой Двинѣ участокъ, величиною въ 5582 квадратныхъ сажени за ежегодную плату по 25 коп. за квадратную сажень, для склада лѣса, съ ручательствомъ со стороны Биржевого Комитета, чтобы до слѣдующей весны, не позже 1 апрѣля, въ Малой Двинѣ, передъ этимъ участкомъ до Лоцманской улицы, глубина воды была увеличена не менѣе чѣмъ на 16 футовъ. Биржевой Комитетъ согласился съ упомянутымъ ходатайствомъ и рѣшилъ, не принимая желаемаго ручательства, допустить возможность что слѣдующею весной землечерпательныя работы будутъ продолжаться до Лоцманской улицы.

б. По поводу того, что фирма Ник. Эйхе и К. сплавилла и сложила свой лѣсъ въ принадлежащей Биржевому Комитету и расположенной на сѣверной сторонѣ Кипенгольма гавани, безъ разрѣшенія Биржевого Комитета, сей послѣдній билъ поставленъ въ необходимость, отношеніями своими отъ 9 августа и 10 сентября просить начальника Рижскаго порта, распорядиться удаленіемъ этого лѣса рѣчною полиціею. Равнымъ образомъ Биржевой Комитетъ нашель необходимымъ, неоднократно обращаться къ начальнику Рижскаго порта съ просьбою объ удаленіи лѣса, принадлежащаго лѣсопильной фабрикѣ Л. Креммерта и сложеннаго въ р. Малой Двинѣ до того неудобно, что проходъ къ лѣснымъ складамъ Биржевого Комитета былъ загороженъ.

13. Мюльграбенскій портъ.

а. Передвиженіе судовъ въ 1907 году.

Въ Новомъ Мюльграбенѣ выгружали :											Всего :		
											Пароход.	Парусн. судовъ.	
	Камень, уголь	Рельсы	Машин. части	Чугунъ	Соль	Слюда	Крепильное дерево	Керосинъ	Разные товары	Балласты			
Пароход. . .	103	—	—	—	2	—	4	4	53	—	166	—	
Парусныхъ судовъ . .	19	—	—	—	—	—	24	—	61	—	—	104	
Въ Новомъ Мюльграбенѣ нагружали :													
	Хлѣбъ	Машин. части	Лѣсъ	Гипсъ	Керосинъ	Разные товары	Балласты						
Пароходовъ . . .	—	—	55	—	—	21	—					76	—
Парусн. судовъ	—	—	60	15	11	6	2					—	94
											242	198	

(въ предыдущемъ году 297 и 131).

Перезимовало въ Новомъ Мюльграбенѣ 1, а въ Старомъ Мюльграбенѣ 3 парусныхъ судна (противъ 13 въ предшествовавшемъ году).

Въ Старомъ Мюльграбенѣ грузили лѣсъ 457 судовъ, 391 пароходъ и 66 парусныхъ судовъ (противъ 343 и 62 въ предшествовавшемъ году).

б. Рельсовые пути.

Хотя начальникъ Риги-Орловской желѣзной дороги, при имѣвшихъ въ прошломъ году мѣсто сношеній относительно расширенія рельсовыхъ путей въ Мюльграбенѣ, подавалъ мало надежды на полученіе отъ казны средствъ для производства этихъ работъ, все же ему удалось исходатайствовать необходимую сумму для постройки 4-го пути передъ амбарами и новаго пути съ вѣсами для нагруженныхъ вагоновъ. Укладка 4-го пути была произведена лѣтомъ. Устройство же новаго пути съ вѣсами нужно было отложить, такъ какъ для сей дѣли явилась необходимость въ предварительномъ обмѣнѣ земельныхъ участковъ.

Въ отношеніи отъ 17 мая за № 1071 Биржевой Комитетъ выразилъ начальнику Риги-Орловской желѣзной дороги свою благодарность за оказанную имъ любезность, но при этомъ обратилъ еще разъ его вниманіе на затронутый также уже въ прошломъ году вопросъ

объ устройствѣ новаго подвознаго пути, ведущаго отъ завода Эльриха къ западу вокругъ построенныхъ Линдигомъ домовъ и соединяющагося у крапа съ береговыми желѣзнодорожными путями. Дабы имѣть возможность произвести укладку этого подвознаго пути, если и не теперь, то по крайней мѣрѣ въ будущемъ, Биржевой Комитетъ просилъ начальника желѣзной дороги распорядиться о выработкѣ проекта, чтобы сообщить о такомъ Городскому Управленію на предметъ принятія его въ соображеніе при отдачѣ участковъ и проведеніи улицъ.

Исчисленный по примѣрной смѣтѣ приблизительно въ 13,000 рублей проектъ поступилъ въ Биржевой Комитетъ 27 сентября съ слѣдующими примѣчаніями:

1) что приведенной смѣтой исчислены лишь расходы по постройкѣ однопутной вѣтви безъ опредѣленія всѣхъ тѣхъ расходовъ, кои будутъ неминуемо вызваны постройкой новаго направленія съ одной стороны требованіями устройства и эксплуатаціи новаго поста при входѣ на ст. Мюльграбенъ, съ другой стороны неизбежной потребностью гдѣ-то по пути вѣтви устроить остановку поѣздовъ и ихъ развѣзды, въ третьихъ, потребности устройства гдѣ-то по пути вѣтви вѣсоваго поста и т. п. и

2) что, какъ расходы по постройкѣ вѣтви, такъ равно и прочіе расходы этой вѣтвью вызываемые, не исключая и расходовъ по покупкѣ земельныхъ участковъ, не могутъ быть отнесены за счетъ дорогъ, съ одной стороны за немѣніемъ кредита, съ другой же, и главнымъ образомъ въ силу того, что устройство означенной вѣтви, улучшая положеніе порта, увеличиваетъ разбросанность станціоннаго хозяйства желѣзной дороги и является для послѣдней невыгоднымъ.

Биржевой Комитетъ препроводилъ этотъ проектъ 12 октября въ Рижскую Городскую Управу съ просьбою облегчить исполненіе его въ томъ отношеніи, чтобы при отдачѣ городскихъ земельныхъ участковъ въ Мюльграбенѣ, а также при постройкѣ трамвайныхъ линій и улицъ было принято въ соображеніе устройство этого рельсоваго пути.

в. Пути сообщенія съ городомъ.

Владѣльцы нѣсколькихъ расположенныхъ въ Мюльграбенѣ фабрикъ обратились 29 августа къ Биржевому Комитету съ просьбою поддержать нижеслѣдующее прошеніе, поданное ими Рижскому Городскому Управленію:

„Въ надеждѣ, что съ возвращеніемъ въ наше отечество болѣе спокойныхъ время и лучшаго порядка Городское Управленіе будетъ имѣть опять возможность посвятить весь свой трудъ и заботу разсмотрѣнію общественныхъ задачъ и интересовъ плательщиковъ городскихъ податей, нижеподписавшіеся фабриканты, домовладѣльцы и жители Мюльграбена обращаются вновь къ Биржевому Комитету со

своею покорѣйшею просьбою соблаговолить приступить безотлагательно къ разсмотрѣнію вопроса объ устройствѣ пригодной для ѣзды дороги въ Мюльграбенѣ. Такъ какъ имѣется, по слухамъ, надежда на удовлетвореніе поданнаго Мюльграбенскими и Мюленгофскими фабрикантами въ Управление порта прошенія о постройкѣ черезъ Красную Двину постояннаго моста, то этимъ будетъ дана возможность къ продолженію шоссейной дороги и электрическаго трамвая отъ завода „Проводникъ“ до Мюльграбена. Вслѣдствіе сего нижеподписавшіеся рассчитываютъ нынѣ болѣе, чѣмъ когда-либо на то, что наше столь сильно до сихъ поръ запущенное предмѣстье войдетъ, наконецъ, въ сферу заботъ нашихъ городскихъ отцовъ, ибо Мюльграбенъ, по своему значенію какъ самый важный въ Ригѣ пригородный портъ какъ мѣсторасположеніе шести большихъ фабрикъ и нѣсколькихъ лѣсопильныхъ заводовъ, промышленныя предпріятія и жители котораго уплачиваютъ ежегодно болѣе 150,000 рублей городскихъ сборовъ, давно уже требуетъ такого о себѣ попеченія. Постройка шоссе, созданіе хорошаго сообщенія съ городомъ, годами уже считается настоятельною и неопровержимою потребностью, тѣмъ болѣе, что существующія въ настоящее время желѣзнодорожное и пароходное сообщенія съ городомъ никоимъ образомъ не могутъ претендовать на совершенство. Первое изъ нихъ не имѣетъ для пассажирскаго сообщенія почти никакого значенія, такъ какъ поѣзда отходятъ лишь три раза въ день и притомъ въ неурочные часы, а послѣднее совершенно не удовлетворяетъ предъявляемымъ къ нему требованіямъ, въ виду прекращенія сообщенія зимою и продолжительности времени переѣзда. Нынѣшняя же дорога между Мюльграбеномъ и заводомъ „Вальдшлесхенъ“ является, въ особенности при сухой погодѣ вслѣдствіе глубокаго песка, для частныхъ экипажей и въ особенности для возовъ почти совершенно непроѣздной, не говоря уже о томъ, что, какъ показываетъ опытъ, при возникновеніи пожаровъ городская пожарная команда не въ состояніи вслѣдствіе этого прибыть для оказанія помощи. Не подлежитъ также сомнѣнію, что шоссе съ трамвайною линіею содѣйствовали бы дальнейшему процвѣтанію Мюльграбена.

Вслѣдствіе изложеннаго нижеподписавшіеся плательщики податей и граждане гор. Риги полагаютъ имѣть за собою полное право представить настоящее ходатайство на безотлагательное разрѣшеніе Городского Управленія“.

Во исполненіе вышеприведенной просьбы, Биржевой Комитетъ, въ отношеніи своемъ отъ 12 сентября, указалъ Рижской Городской Управѣ главнымъ образомъ на то, что Мюльграбенъ въ теченіе послѣднихъ лѣтъ приобрѣлъ какъ для ввоза и вывоза, такъ и для промышленности очень большое значеніе, такъ что необходимость создать хорошіе пути сообщенія съ городомъ не можетъ быть въ данное время оспариваема.

Когда въ маѣ мѣсяцѣ с. г. Биржевой Комитетъ въ Рижскомъ по портовымъ дѣламъ присутствіи высказался за расширеніе портовыхъ сооруженій въ Мюльграбенѣ въ сторону озера Птивитъ, онъ не преминулъ указать также на необходимость соединенія Мюльграбена съ городской хорошей проѣзжей дорогой и электрическимъ трамваемъ. Равнымъ образомъ Биржевой Комитетъ обратилъ вниманіе Управленія Риго-Орловской желѣзной дороги на это обстоятельство, когда былъ затронутъ вопросъ объ увеличеніи числа желѣзнодорожныхъ путей между заводомъ Элъриха и путями на набережной у подъемнаго крапа и просилъ 17 мая с. г. за № 1071 Управленіе желѣзной дороги выработать проектъ новаго подвознаго пути для сообщенія таковаго Городскому Управленію на предметъ принятія его въ соображеніе при выработкѣ проекта улицы и электрическаго трамвая.

Соотвѣтственно сему отзыву, представленному правительственнымъ учрежденіямъ, Биржевой Комитетъ, пользуясь даннымъ случаемъ, считалъ своимъ долгомъ высказать также и Городскому Управленію свой взглядъ въ томъ смыслѣ, что желаемое фабриками улучшеніе путей сообщенія является крайне необходимымъ.

Городская Управа поставила затѣмъ Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 17 сентября въ извѣстность, что строительной комиссіи поручено выработать проектъ мощеной улицы въ Мюльграбенѣ, а именно, какъ для той части, которая имѣетъ быть построена на средства Комитета по портовымъ дѣламъ, такъ и для той части, которая будетъ сооружена на счетъ города.

г. Удлиненіе набережныхъ.

Отношеніемъ отъ 18 апрѣля за № 1107 начальникъ порта просилъ Биржевой Комитетъ дать свое заключеніе по отношенію къ докладной запискѣ начальника работъ въ портѣ, касающейся вопроса о достройкѣ Мюльграбенскаго порта для упорядоченія операцій съ вывознымъ лѣснымъ грузомъ.

Означенная докладная записка гласила :

„При отношеніяхъ отъ 2 октября 1906 года за № 2501 и отъ 16 января 1907 года за № 131 Его Сіятельство г. начальникъ Рижскаго торговаго порта препроводилъ ко мнѣ отношеніе г. начальника Риго-Орловской желѣзной дороги, а равно отношеніе Городского Управленія о необходимости упорядоченія операцій въ портѣ съ вывознымъ лѣснымъ матеріаломъ, подвозимымъ желѣзною дорогою въ портъ.

Высказанные въ означенныхъ отношеніяхъ доводы о потребности упорядоченія операцій вполнѣ раздѣляю, подтверждая сообщенія г. начальника Риго-Орловской желѣзной дороги, что значительная часть территорій у набережныхъ желѣзнодорожнаго бассейна занята лѣснымъ матеріаломъ и что вывозъ грузовъ, хранящихся въ амбарахъ, весьма затруднителенъ, при чемъ г. начальникъ дороги высказываетъ, что „такое состояніе набережной не терпимо даже и теперь, въ періодъ

работъ по сооруженію пакгаузовъ, мостовыхъ и проч., когда станція „Рига-Берегъ“ официально, какъ тарифный пунктъ, еще не открыта, и туда доставляются грузы съ Риги-Товарной въ небольшихъ количествахъ по особымъ распоряженіямъ“, и просить о внесеніи на обсужденіе портового Присутствія вопроса о мѣрахъ, которыя должны быть приняты для устраненія указанныхъ выше загроможденій набережной передъ пакгаузами и временными амбарами.

Для выясненія соотвѣтственныхъ потребныхъ мѣръ считаю необходимымъ привести данныя о состояніи портовой дѣятельности вообще по лѣсной торговлѣ и операций, производимыхъ съ ней въ портѣ, а именно :

1) До навигаціи 1906 года лѣсной матеріалъ, подвозимый желѣзною дорогою къ порту, шелъ, главнымъ образомъ, на станцію „Мюльграбенъ“, каковой подвозъ, по статистическимъ даннымъ М. П. С., выразился въ 1904 году- 5,722,000 пуд., въ 1905 году- 3,611,250 пуд., въ 1906 году- 6,632,250 пуд., при чемъ до 1899 года подвозъ не превосходилъ 1,868,000 пуд. Таковой товаръ, подвезенный къ указанной станціи, шелъ къ морскимъ судамъ или на подгрузочныхъ судахъ или въ плотахъ.

2) Въ Мюльграбенскомъ бассейнѣ исключительно для лѣсного товара, подвозимаго желѣзною дорогою, имѣется въ распоряженіи для подгрузочныхъ судовъ причальная линія, протяженіемъ всего 129 ног. саж., остальное же протяженіе причальной линіи служитъ, главнымъ образомъ, для привозныхъ товаровъ. Съ весьма малою погрѣшностью можно признать, что при этой причальной линіи не существуетъ никакой разгрузочной территоріи, ибо имѣющаяся площадь шириною до 15 саж. занята тремя желѣзнодорожными путями, и собственно для разгрузки имѣется площадка, не считая откоса къ водѣ, шириною 3,20 саж., каковая не можетъ быть признана достаточною даже для краткосрочнаго храненія менѣ громоздкихъ товаровъ.

3) Главный подвозъ лѣсныхъ матеріаловъ къ порту по настоящее время производится по рѣкѣ Западной Двинѣ въ лѣсной бассейнѣ, находящейся выше желѣзнодорожнаго моста, откуда идетъ на лѣсопильни гор. Риги, расположенныя близъ воды какъ выше, такъ и ниже указанного моста, съ каковыхъ лѣсопильень и складовъ къ морскимъ судамъ подвозится также на подгрузочныхъ судахъ.

4) Морскія суда, грузящіяся полностью лѣснымъ товаромъ, имѣютъ главную стоянку въ Мюльграбенскомъ протокѣ, вынося свои носовые якоря на фарватеръ протока, а болѣе длинныя суда — даже свою носовую часть, что весьма стѣсняетъ фарватеръ протока и вредно отзывается на судоходствѣ, при чемъ означенныя суда грузятся также посредствомъ подгрузочныхъ судовъ или съ плотовъ.

5) Морскія суда, грузившіяся разнымъ другимъ товаромъ у причальной линіи порта, обыкновенно догружаются лѣсомъ, въ боль-

шинствѣ случаевъ, на той же стоянкѣ или отодвигаются во второй рядъ и догружаются почти исключительно посредствомъ погрузочныхъ судовъ.

6) Подвозка лѣсныхъ товаровъ къ морскимъ судамъ, ошвартованнымъ у береговыхъ причаловъ, на лошадяхъ практикуется только въ исключительныхъ случаяхъ.

7) Причальная линія и складочныя мѣста при стапціи „Рига-Берегъ“ по настоящее время исключительно предназначались для службы вывозной торговли разныхъ товаровъ, исключая лѣса, и устраиваемыя на ней оборудованія портовой территоріи специально приспособляются къ таковымъ товарамъ

8) Полный вывозъ за границу лѣсныхъ товаровъ изъ Рижскаго порта выразился въ 1902—1905 г., по статистическимъ даннымъ Рижскаго „Торговаго Архива“ (изданія Рижскаго Биржевого Комитета), въ среднемъ 46,900,000 куб. фут. въ годъ, что выражаетъ работу желѣзной дороги въ 10% отъ общаго вывоза лѣсного товара. По тѣмъ же даннымъ за 1903 г., имѣемъ, что вывозъ другихъ разныхъ товаровъ выразился свыше 29 милліоновъ пудовъ на сумму 113 милліоновъ рублей, а лѣсныхъ товаровъ за указанный годъ вывезено въ количествѣ свыше 47 милліоновъ куб. фут. или вѣсомъ около 47 милліоновъ пудовъ, на сумму почти 16 милліоновъ рублей. Приведенныя количества показываютъ, что лѣсной товаръ является главнымъ вывознымъ товаромъ Рижскаго порта, и что подвозъ его по желѣзной дорогѣ, нѣтъ сомнѣнія, будетъ возрастать въ виду выгодъ, представляемыхъ обдѣлкою лѣса на мѣстѣ и производимыхъ заготовленій лѣсныхъ товаровъ на площадяхъ, расположенныхъ близъ желѣзныхъ дорогъ.

Также считаю полезнымъ напомнить, что Рижскій портъ, существуя нѣсколько столѣтій, по настоящее время не располагаетъ вообще складочными мѣстами вблизи устроенныхъ причаловъ для морскихъ судовъ, и что вообще всѣ вывозные товары, исключая лѣса, доставляются къ судамъ на подводахъ изъ складовъ, находящихся въ городѣ и отстоящихъ отъ причала судовъ въ разстояніяхъ, исчисляемыхъ въ большихъ верстахъ; поэтому указываемое г. начальникомъ Риги-Орловской желѣзной дороги безобразіе только подтверждаетъ крайнюю потребность порта и торговли и еще лишній разъ побуждаетъ обратить вниманіе на потребность устройства соответственныхъ складочныхъ мѣстъ.

Изъ того же отношенія г. начальника Риги-Орловской желѣзной дороги должно усмотрѣть, что, хотя станція „Рига-Берегъ“ еще официально не открыта, но товаръ уже имѣетъ стремленіе занять мѣсто, болѣе выгодное, чѣмъ попасть въ склады, далекіе отъ судна. По моему мнѣнію, съ окончаніемъ устройствъ въ желѣзнодорожной гавани, главнымъ образомъ, потребныхъ проѣзжихъ дорогъ и проѣзжей дороги отъ товарной станціи Риги-Орловской желѣзной дороги на территорію

порта, будемъ имѣть болѣе грандіозную картину неурядка, чѣмъ имѣемъ въ настоящее время на существующей городской набережной.

Кромѣ приведеннаго надлежитъ имѣть въ виду, что совмѣстная складка лѣса съ прочимъ вывознымъ товаромъ на площадяхъ, предназначенныхъ для складки менѣе громоздкихъ товаровъ, не можетъ производиться въ виду условій самой складки и отличія требованій, предъявляемыхъ товарами къ благоустройству складочной территоріи, что лѣсной товаръ, подвозимый на лошадяхъ со станціи Товарной или изъ городскихъ складовъ, будетъ сильно стѣснять и вредить грузкѣ другихъ товаровъ, въ виду весьма ограниченаго протяженія причальной линіи на станціи „Рига-Берегъ“. Количество же лѣсного товара, приходящаго въ портъ по водѣ, гораздо значительнѣе, и таковой товаръ все-таки и въ будущемъ доставляться будетъ къ морскимъ судамъ въ подгрузочныхъ судахъ, для грузки же изъ подгрузочныхъ судовъ требуется исключительно только глубокая и тихая водная площадь, и нѣтъ потребности въ береговой причальной линіи. Въ исключительныхъ только случаяхъ, морскія суда имѣютъ возможность и потребность грузиться значительнымъ количествомъ лѣса прямо съ вагоновъ и въ благоустроенномъ портѣ также только въ исключительныхъ случаяхъ на полосѣ территоріи, у борта судна, допускаема краткосрочная складка товаровъ.

Дѣлая выводъ изъ всего вышензложеннаго, приходимъ къ слѣдующему :

1) Складочныя мѣста для лѣсныхъ товаровъ должны быть отдѣльно отъ складочныхъ мѣстъ для прочихъ вывозныхъ товаровъ.

2) Какъ для краткосрочнаго, такъ и для долгосрочнаго храненія лѣса должны быть устроены спеціальныя складочныя мѣста.

3) Подвозка на лошадяхъ къ линіи причала можетъ быть допускаема только для догрузки судовъ лѣсомъ и другимъ товаромъ, при условіи, что таковой товаръ прямо съ подвода выгружается въ судно, но не для складки въ видахъ выжиданія судна или въ видахъ его грузки.

4) Доставка лѣса на станцію „Рига-Берегъ“ вагонами или поѣздами должна быть воспринята въ видахъ неимѣнія соотвѣтственныхъ на ней складочныхъ мѣстъ и приспособленій.

Въ благоустроенныхъ заграпичныхъ портахъ и въ нѣкоторыхъ Россійскихъ, въ томъ числѣ и въ Петербургскомъ, для подобныхъ товаровъ устраиваются спеціальныя бассейны, гдѣ сосредоточиваютъ всѣ операціи съ таковымъ товаромъ; полагаю, что и въ Рижскомъ портѣ, имѣющемъ главный вывозной товаръ — лѣсъ въ столь значительномъ количествѣ и при выяснившихся вполнѣ недостаткахъ Рижскаго порта для таковаго главнаго товара, слѣдуетъ стремиться создать спеціальныя глубокія бассейны для морскихъ судовъ, при чемъ нѣсколько бассейновъ для подгрузочныхъ судовъ и потребную

территорию для устройства складовъ, лѣсопиленъ и обдѣлочныхъ мастерскихъ, съ проведеніемъ къ означенной территоріи соответствующихъ путей сообщенія. Но для приведенія въ исполненіе такого полного проекта потребно сравнительно болѣе значительное время и сравнительно значительный расходъ, въ виду же переживаемаго времени полагаю, что къ осуществленію такого проекта не можетъ быть приступлено въ непродолжительномъ времени; поэтому для удовлетворенія насущной потребности настоящаго времени составленъ управленіемъ работъ порта проектъ, исполнимый почти въ одинъ рабочій періодъ и при сравнительно незначительныхъ затратахъ; потребныя для сего средства должны быть найдены въ виду крайней потребности удовлетворенія лѣсной торговли порта.

Названный проектъ состоитъ въ удлиненіи существующей причальной линіи въ Мюльграбенскомъ бассейнѣ въ направленіи къ озеру Штинтъ, въ созданіи при ней портовой складочной территоріи, въ оборудованіи таковой территоріи подъѣздными путями и въ углубленіи водной площади для стоянки глубокоосидающихъ судовъ.

Удлиненіе причальной линіи на первое время положено сдѣлать на протяженіи 100 пог. саж., такъ что въ Мюльграбенскомъ бассейнѣ будемъ имѣть пока всего до 229 пог. саж. спеціально для лѣсного товара, что удовлетворитъ суточный желѣзнодорожный подвозъ въ 125 вагоновъ, опредѣляемыхъ въ настоящее время.

Портовую территорію положено создать шириною до 68,74 саж.; изъ нихъ 3,34 саж. ширины и откосъ назначаются для немедленной перегрузки лѣсного товара, пришедшаго въ вагонахъ, на суда, 14,30 саж. ширины для складки краткосрочнаго храненія и 31,30 саж. ширины для складки товаровъ долгосрочнаго храненія. Таковую территорію положено снабдить 4—5 желѣзнодорожными путями и проѣзжею дорогою въ $1\frac{1}{2}$ саж.

Имѣя въ виду, что нагрузка въ Рижскомъ портѣ лѣсного товара въ морскія суда главнымъ образомъ производится посредствомъ подгрузочныхъ судовъ и что проектируемыя складочныя мѣста долгосрочнаго храненія отчасти будутъ отрѣзаны желѣзнодорожными путями отъ главной водной площади, то положено, со временемъ, означенныя мѣста долгосрочнаго храненія снабдить каналомъ глубиною въ 9 фут., что дастъ возможность въ то же время развить и причаль для подгрузочныхъ судовъ.

На протяженіи вновь проектируемой причальной линіи, длиною въ 129 пог. саж. положено образовать бассейнъ, согласно прилагаемому плану, шириною свыше 60 саж. для постановки глубокоосидающихъ судовъ. Этотъ бассейнъ на первое время положено довести до глубины въ 22 фута, при чемъ, на случай потребности, предусматривается возможность, означенную глубину довести до 26 фут. въ виду

существующаго въ настоящее время стремленія судоходства имѣть большую глубину.

Глубокую набережную предположено устроить ниже ординарнаго горизонта изъ шпунтоваго ряда, укрѣпленнаго спереди соотвѣтственно платформою, основавъ ее въ настоящее время на глубинѣ въ 22 фута, а выше ординарнаго горизонта положено ограничить мощнымъ откосомъ при полуторномъ заложеніи, при чемъ принятымъ типомъ стѣнки предусматрѣна возможность пользованія таковою стѣнкою безъ перестройки ея, при доведеніи бассейна до глубины въ 26 фут. Стоимость такового огражденія съ устройствомъ причальныхъ тумбъ опредѣлена въ 957 руб. 07 коп. за пог. саж.

Составленный такимъ образомъ для удовлетворенія требованій настоящаго времени проектъ дастъ возможность въ будущемъ означенный причаль развить еще на 250 саж., преслѣдуя идею сосредоточенной торговли, равно имѣть возможность освободить отъ постановки судовъ протокъ у стараго Мюльграбена.

Проектомъ преслѣдуется въ настоящее время, главнымъ образомъ, развитіе складочныхъ мѣстъ для лѣснаго товара, подвезеннаго специально желѣзною дорогою, развитіе причальной линіи для подгрузочныхъ судовъ съ цѣлью приѣма такового товара и доставки къ морскимъ судамъ, имѣющимъ стоянку въ разныхъ частяхъ порта, не лишая глубоководящихъ судовъ въ то же время возможности имѣть береговой причаль.

Представляемый проектъ долженъ быть разсматриваемъ даже въ настоящее время не только какъ для удовлетворенія торговли специально лѣсомъ, но и въ силу общей потребности порта въ развитіи причальной линіи и складочныхъ мѣстъ близъ воды для привозныхъ и вывозныхъ (вообще другихъ) товаровъ, проходящихъ черезъ Мюльграбенскій бассейнъ.

Въ настоящемъ докладѣ много разъ указывалось, что морскія суда въ Рижскомъ портѣ, грузящіяся полностью лѣснымъ товаромъ или догружающіяся имъ, пользуются обыкновенно подгрузочными судами и въ очень рѣдкихъ случаяхъ имѣютъ дѣйствительную потребность въ береговомъ причалѣ; поэтому возникаетъ невольно вопросъ о цѣли постройки новой глубокой причальной линіи въ Мюльграбенскомъ бассейнѣ въ виду имѣющейся причальной линіи въ означенномъ бассейнѣ на протяженіи до 500 пог. саж., тогда какъ для удовлетворенія современной нужды лѣсной торговли требуется въ настоящее время устройство территоріи и причальной линіи только для подгрузочныхъ судовъ.

Въ основаніе при разработкѣ означеннаго проекта было положено устройство новыхъ глубокихъ причаловъ въ 26 фут., имѣя въ виду, что существующій береговой причаль бассейна построенъ на глубинѣ въ 18 фут., а самый бассейнъ въ настоящее время доведенъ уже до глубины въ 24 фута, при оставленіи бермы у существующаго

берегового причала до 4 саж. ширины, глубиною въ 18 фут., но естественныя причины и отчасти неточность работы землечерпательницъ таковую берму значительно уменьшили, чѣмъ ослабили устойчивость стѣнки и таковая, какъ построенная въ началѣ 70 годовъ изъ дерева, въ части своей, находящейся выше воды, погнила и требуетъ капитальнаго ремонта. Поддержаніе таковой стѣнки только текущимъ ремонтомъ не можетъ дать увѣренности въ ея устойчивости и въ продолжительности ея службы, а капитальный ремонтъ потребуетъ ея переустройства уже на глубину не менѣе 26 футовъ, каковой ремонтъ долженъ быть произведенъ въ самомъ непродолжительномъ времени. Закрытіе же части такового причала для перестройки вызоветъ, по моему мнѣнію, весьма существенное замѣшательство торговли въ Мюльграбенскомъ бассейнѣ и вообще въ портѣ, въ виду недостаточности протяженія причальной линіи по всему порту. Такого замѣшательства въ торговлѣ слѣдуетъ избѣгать и въ виду существующей недостаточности протяженія вообще причаловъ въ портѣ и въ Мюльграбенскомъ бассейнѣ, въ частности, и не существенной разницы въ стоимости стѣнки для огражденія территоріи до глубины 12 — и до глубины 22 фут. Принимая же во вниманіе современную потребность судоходства въ большей глубинѣ, разницу въ первоначальныхъ затратахъ на причаль и ихъ соответственную службу при рациональномъ устройствѣ, равно потребность торговли лѣсомъ имѣть водную площадь для глубоководящихъ судовъ, то для удовлетворенія таковыхъ потребностей какъ настоящаго времени, такъ и недалекаго будущаго, при соблюденіи экономіи на благоустройство порта, слѣдуетъ придти къ выводу, что долженъ быть устраиваемъ только глубокой причаль, который удовлетворитъ всѣмъ потребностямъ торговли.

При отношеніи отъ 26 іюля 1906 г. за № 1067 Рижскій Биржевой Комитетъ также препроводилъ ко мнѣ проектъ развитія причальной линіи въ Мюльграбенскомъ бассейнѣ.

Въ приложенной къ нему объяснительной запискѣ выражено, что для удлиненія берегового укрѣпленія въ Новомъ Мюльграбенѣ, передъ которымъ проектирована глубина въ 20 фут., которую можно будетъ преувеличить впоследствии еще на два фута, предусмотрено конструкція, позволяющая помѣстить шпунтовую стѣнку около 2 саж. за собственной береговой линіей въ меньшей глубинѣ. Въмѣсто расположенныхъ обыкновенно за шпунтовую стѣнкою анкеровъ, предусмотрено устройство свай передъ шпунтовую стѣнкою, направленныхъ на сжатіе и на растяженіе, на каковыхъ сдѣланъ настилъ. На этомъ настилѣ уложена земля, откосъ вымощенъ на слоѣ щепня большими гранитными камнями, опирающимися внизу на низкой каменной кладкѣ. Передъ береговымъ укрѣпленіемъ расположены, на разстояніи 7 фут. одна отъ другой, сваи, предохраняющія поврежденіе

берегового укрѣпленія причаливающими къ берегу судами. Посредствомъ землечерпательныхъ работъ, которыя должны быть произведены передъ работой по забивкѣ свай, предполагается раньше всего устроить передъ набережной глубину въ 20 фут. на ширинѣ въ 30 саж. Часть вычерпаемаго грунта употребить на насыпи, которыя должны быть устроены въ 8 футовъ высотой надъ уровнемъ воды и наверху шириною въ 15 саж.

Существенная разница между двумя описанными проектами выражается :

1) Въ предѣльной глубинѣ заложения стѣнки, а именно на глубинѣ въ 20 фут. или на глубинѣ въ 22 фут.

2) Въ первоначальной глубинѣ службы стѣнки, а именно при глубинѣ въ 22 или на глубинѣ въ 26 фут.

3) Въ запасѣ устойчивости при принятыхъ расчетныхъ данныхъ.

4) Въ способѣ исполненія работъ и въ точности осуществленія проекта, а именно въ проектѣ Управленія работъ принято, что всѣ подводныя главныя работы исполняются въ плавающемъ колоколѣ, т. е. какъ бы на сушѣ, при полной возможности осуществить всѣ техническія требованія исполненія деталей проекта.

5) Конструкція стѣнки, принятой Управленіемъ работъ составлена изъ дерева и будетъ находиться не на постоянно мѣняющемся горизонтѣ воды, а постоянно въ водѣ на глубинѣ двухъ футовъ, что дастъ преимущество въ долговѣчности

6) Портовую территорію, по проекту Рижскаго Биржевого Комитета, положено устроить шириною всего 15 саж., т. е. при трехъ желѣзнодорожныхъ путяхъ въ $2.30 \times 2 + 1 \times 2 = 6,60$ саж., будемъ имѣть портовую территорію по обѣмъ сторонамъ желѣзнодорожныхъ путей всего шириною въ 8,40 саж., что практика лѣсной торговли порта наврядъ одобритъ.

7) Стоимость исполненія безъ земляныхъ работъ одной пог. саж. причала, по проекту Рижскаго Биржевого Комитета, опредѣлена имъ въ 515 руб. 9 коп., но эту сумму надлежитъ исправить, а равно увеличить на стоимость пропущенныхъ въ смѣтѣ постановки желѣзныхъ башмаковъ на сваи, на стоимость замощенія верхней бровки, на устройство причальныхъ тумбъ, что опредѣлитъ стоимость одной пог. саж. въ 503 руб. 3 коп., но принимая въ расчетъ потребность конструкціи въ усиленіи ея устойчивости, стоимость такого причала выразится въ 560 руб. 77 коп.

Выше было высказано, что для подгрузочныхъ судовъ будетъ вполне достаточна глубина до 12 фут., въ видахъ большей наглядности составленъ управленіемъ работъ также проектъ для таковой глубины и стоимость пог. саж. опредѣляется въ 248 руб. 85 коп.

Представляя на благоусмотрѣніе портоваго присутствія настоящія соображенія, считаю пужнымъ въ заключеніе высказать свое

личное мнѣніе, что для развитія причала въ Мюльграбенскомъ бассейнѣ потребно :

1) Устройство оградительной стѣнки портовой территоріи произвести на первое время на длину 100 пог. саж. и для глубины въ 26 футовъ.

2) Устроить водный бассейнъ, въ предѣлахъ проекта, выработаннаго управленіемъ работъ, безъ испрошенія особаго ассигнованія средствъ на означенную работу, каковую работу полагаю произвести караваномъ, находящимся въ завѣдываніи Рижскаго Биржевого Комитета.

3) Насыпать портовую территорію также согласно проекту, выработанному управленіемъ работъ, при чемъ въ первую очередь устроить насыпку на ширину до 40 саж., а остальную ширину насыпки произвести по возможности.

4) Имѣть въ виду устройство канала для подгрузочныхъ судовъ у портовой территоріи, назначенной для долгосрочнаго храненія, каковую работу произвести по выясненіи въ ней потребности.

Приведеніе въ исполненіе въ настоящее время даже указанной части проекта за счетъ средствъ Министерства Торговли и Промышленности, но моему мнѣнію, должно послѣдовать лишь при согласіи Рижскаго Городскаго Управленія на отводъ безвозмездно земель и водныхъ площадей, потребныхъ для исполненія всего проекта, а равно при условіи признанія портовымъ присутствіемъ существующей части причальной линіи на протяженіи 129,20 пог. саж. и при ней площади шириною въ 15,20 пог. саж., полосою общаго пользованія, а пути желѣзной дороги на означенномъ протяженіи — стаціонными путями.“

По разсмотрѣннй делегаціею по лѣсному торгу означенной докладной записки при участіи нѣкоторыхъ лѣсопромышленниковъ и по полученіи отъ инженера Флейшера увѣдомленія, что начальникомъ работъ въ портѣ проектируется второй рельсовый путь черезъ земельный участокъ Гефлингера, позади его завода, вдоль амбаровъ до желѣзнодорожной станціи, Биржевой Комитетъ 10 мая за № 1024 отвѣтилъ начальнику порта слѣдующее :

„Отношеніемъ отъ 18 апрѣля за № 1107 Ваше Сіятельство обратились къ Рижскому Биржевому Комитету съ просьбою дать свое заключеніе по докладной запискѣ начальника работъ Рижскаго порта отъ 10 апрѣля с. г. за № 421. Въ виду сего Рижскій Биржевой Комитетъ поручилъ своей делегаціи по торговлѣ лѣсомъ тщательно разсмотрѣть упомянутый вопросъ, а нынѣ Биржевой Комитетъ на основаніи результатовъ совмѣстнаго труда делегаціи и нѣкоторыхъ приглашенныхъ на засѣданіе Рижскихъ торговцевъ лѣсомъ имѣетъ честь представить Вашему Сіятельству слѣдующее :

Первая часть докладной записки относится къ упорядоченію операцій въ Рижскомъ портѣ съ вывознымъ лѣснымъ грузомъ, при

чемъ начальникъ работъ Рижскаго порта приходитъ къ заключенію, что складочныя мѣста для лѣса должны быть отдѣльно отъ складочныхъ мѣстъ для прочихъ вывозныхъ товаровъ, и далѣе, что должны быть устроены спеціальныя складочныя мѣста какъ для кратковременнаго такъ и для долгосрочнаго храненія лѣса. Это мнѣніе Биржевымъ Комитетомъ исполнѣ раздѣляется. Съ третьимъ пунктомъ вывода однако, относительно подвозки на лошадяхъ лѣсного матеріала къ линіи причала, Биржевой Комитетъ согласиться не можетъ, такъ какъ только въ рѣдкихъ случаяхъ будетъ возможно погружать лѣсные товары прямо съ подводу въ судно. Краткосрочное складываніе подвезенныхъ на подводахъ къ судну лѣсныхъ товаровъ, хотя бы на время, пока судно находится у набережной, весьма необходимо, уже ради того, чтобы имѣть возможность выбирать подходящіе размѣры для правильной нагрузки.

Далѣе Биржевой Комитетъ долженъ высказаться и противъ воспрещенія доставки лѣса на станцію „Рига-Берегъ“ вагонами или поѣздами. Принимающія грузъ въ экспортной гавани суда почти безъ исключенія догружаютъ еще лѣсные матеріалы, а кромѣ того экспортная гавань осенью и зимою имѣетъ громадное значеніе для вывозной лѣсной торговли. Подвозка лѣсныхъ матеріаловъ на подводахъ изъ Мюльграбена къ экспортной гавани въ настоящее время представляется совершенно невозможною, а зимою вслѣдствіе льда тоже и доставка въ шаландахъ должна прекращаться.

Во второй части докладной записки начальникъ работъ Рижскаго порта говоритъ о проектѣ удлиненія портовыхъ сооружений въ Мюльграбенѣ въ сторону озера Штинтъ и сравниваетъ выработанный управленіемъ работъ въ портѣ проектъ съ проектомъ, представленнымъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ въ іюль мѣсяцѣ истекшаго года. Послѣдній изъ этихъ проектовъ допускаетъ равнымъ образомъ предусмотрѣнное въ проектѣ управленія работъ въ портѣ устройство широкихъ площадей для храненія лѣсныхъ матеріаловъ на принадлежащей городскому управленію территоріи и длиннаго канала для судовъ съ небольшою осадкою. Существенное преимущество представленнаго Биржевымъ Комитетомъ проекта заключается въ томъ обстоятельствѣ, что имѣется возможность доставлять вагоны къ новопроектированнымъ набережнымъ и къ набережнымъ по обѣимъ сторонамъ канала на отдѣльномъ пути, проектированномъ вдоль границы городской территоріи, такъ какъ имѣющіеся 3 пути у набережной Мюльграбена имѣютъ даже уже въ настоящее время только незначительную пропускоспособность. При укладкѣ же 4 пути является опасность, что сообщеніе между амбарами и заводомъ Гефлингера съ одной стороны и судами съ другой будетъ нарушено весьма чувствительнымъ образомъ, такъ какъ уже теперь имѣется для этого сообщенія и для операцій по выгрузкѣ и нагрузкѣ судовъ только весьма

узкая береговая полоса. Такъ какъ однако Биржевой Комитетъ узналъ, что начальникъ работъ порта намѣренъ пополнить свой проектъ устройствомъ второго пути для доставки и уборки вагоновъ, ведущаго черезъ участокъ Гефлингера или плотно мимо него, то Рижскій Биржевой Комитетъ высказывается за принятіе проекта начальника работъ порта, подъ условіемъ, чтобы этотъ путь соотвѣтствовалъ требованіямъ новопроектированныхъ портовыхъ сооружений.

Относительно бассейна, проектируемаго у новыхъ портовыхъ сооружений въ Мюльграбенѣ для глубокосидящихъ судовъ, нагружаемыхъ лѣсомъ прямо съ воды, Биржевой Комитетъ вполне сознаетъ цѣлесообразность устройства такого, считаетъ однако оставленіе стараго мѣста стоянки судовъ въ Старомъ Мюльграбенѣ выше лѣсопильнаго завода Домбровскаго, въ виду весьма удобнаго положенія его, необходимымъ.

Глубина въ 22 фута, по мнѣнію Биржевого Комитета, будетъ достаточна для тенерешныхъ потребностей судовъ, транспортирующихъ лѣсные матеріалы, однако онъ считаетъ необходимымъ замѣтить, что устройство набережныхъ для глубины въ 26 футовъ, въ виду постоянно увеличивающихся требованій судоходства по отношенію глубины портовъ, является весьма желательнымъ, однако только подъ тѣмъ условіемъ, чтобы излишекъ расходовъ, нужный на такое устройство, не имѣлъ послѣдствіемъ сокращеніе береговой линіи въ приблизительно 200 саж., пока нужной для торговли лѣсомъ.

Въ заключеніе Биржевой Комитетъ имѣетъ честь обратиться къ Вашему Сіятельству съ просьбою, обратить вниманіе Рижскаго по портовымъ дѣламъ присутствія на необходимость устройства между Мюльграбеномъ и городомъ хорошей дороги и электрическаго трамвая, имѣющихъ для процвѣтанія экспортной торговли въ Мюльграбенѣ самое большое значеніе. Желѣзная дорога перевозитъ пассажировъ слишкомъ рѣдко, и кромѣ того она слишкомъ дорога, а хорошей дороги для подводъ совсѣмъ не имѣется, между тѣмъ какъ таковая въ особенности зимою, когда перевозка лѣсныхъ матеріаловъ въ шаландахъ въ виду наличности льда должна быть прекращена, весьма необходима.“

Рижское по портовымъ дѣламъ присутствіе, въ засѣданіи своемъ отъ 11 мая 1907 года, признало настоятельную надобность улучшенія Рижскаго порта для вывоза лѣса и высказалось въ смыслѣ сдѣланныхъ въ докладной запискѣ заключительныхъ предложеній относительно сооружения набережныхъ. По вопросу же объ упорядоченіи въ портѣ операцій съ лѣсомъ, портовое присутствіе порѣшило войти вновь въ разсмотрѣніе этого вопроса лишь послѣ того, когда будутъ переработаны обязательныя постановленія.

д. Склады для керосина и соли.

Рижская Городская Управа отношеніемъ отъ 19 декабря за № 9524 сообщила Биржевому Комитету, что торгующій нефтяными

продуктами купецъ А. И. Меркульевъ желаетъ приобрести отъ города участокъ земли въ Мюльграбенѣ для постройки керосиннаго склада средней величины и поэтому обратился къ Городской Управѣ съ просьбою продать ему участокъ земли позади послѣднихъ амбаровъ, т. е. за амбарами №№ 26 и 31. Городская же Управа предпочитаетъ предложить г. Меркульеву участокъ земли вблизи существующаго уже керосиннаго склада братьевъ Нобель.

Приимая во вниманіе, что выборъ мѣста для новаго керосиннаго склада имѣетъ важное значеніе какъ въ отношеніи огнеопасности, такъ и въ хозяйственномъ, Городская Управа просила Биржевой Комитетъ о сообщеніи по этому вопросу своего заключенія.

Биржевой Комитетъ 29 декабря за № 2255 отвѣтилъ на это, что изъ числа обонхъ предложенныхъ въ Новомъ Мюльграбенѣ мѣсть оиъ далъ бы предпочтеніе расположенному около завода Эльриха, такъ какъ застройка мѣста позади амбаровъ №№ 26 и 31 создала бы новыя препятствія развитію рельсовыхъ сооруженій для Константиновскаго проекта, касающагося удлиненія Мюльграбенскихъ набережныхъ по направленію къ озеру Штпитъ и, вообще, повредила бы будущему использованию территоріи у означеннаго озера. При отдачѣ расположеннаго около завода Эльриха мѣста Биржевой Комитетъ разсчитываетъ на то, что препровожденный Городской Управѣ проектъ Управленія Ринго-Орловской желѣзной дороги, касающійся проведенія желѣзнодорожной вѣтви отъ завода Эльриха до береговыхъ рельсовыхъ путей, не будетъ упущенъ изъ виду.

Высказываясь за предложенное Городскою Управою мѣсто, Биржевой Комитетъ не могъ не указать на то, что въ принципѣ было бы правильнѣе создать, какъ это уже было признано въ присутствіи по портовымъ дѣламъ, для керосина и тому подобныхъ огнеопасныхъ товаровъ особыя сооруженія на лѣвомъ берегу р. Двины выше устья Галшаксъ-Грабена.

Указывая на то, что А. И. Меркульевъ предполагаетъ устроить въ Новомъ Мюльграбенѣ не только складъ для керосина, но и таковой же для соли и что для послѣдняго мѣсто у завода Эльриха является неудобнымъ, уполномоченный г. Меркульева просилъ Биржевой Комитетъ 24 декабря о повомъ разсмотрѣннн вопроса о мѣстѣ для устройства означенныхъ складовъ. Биржевой Комитетъ не нашелъ однако основаній къ измѣненію своего сообщеннаго уже Городской Управѣ взгляда.

14. Больдерааская гавань.

Движеніе судовъ и оборотъ товаровъ въ Больдерааской гавани за 1907 г.

Параходо- доловъ	Парус- ныхъ судовъ	Родъ товара	Привозъ	Вывозъ	Примѣчанія
48	130	Каменный уголь	16,654 тн.		Кромѣ того доставлено на плавкоутахъ : 1) дрова 132 куб. саж. 2) кирпичъ 74,500 шт. 3) глина 1000 пуд. 4) дик. камень 170 куб. саж.
		Осинов. чурбаны	3,530 шт.	51,804 шт.	
		Пробков. дерево	317 тн.		
		Дрова	235½ куб. саж.		
		Желѣзо	9,800 пуд.		
		Дик. камень	243½ куб. саж.		
		Мука	20,900 пуд.		
		Ячмень	11 000 пуд.		
		Соль	2,200 тн.		
		Масло коровье	1,100 боч.		
		Дичь	1,597 ящ.		
		Сахаръ	350 пуд.		
		Дубов. балки		1,256 шт.	
		Ясен. бревна		432 "	
		Брусъя		1,196 "	
		Шпирьы		1,159 "	
		Шлипера		14,937 "	
		Штенцеля		61,566 "	
		Дер. д. выд. бум.		4,974 куб. мет.	
		Доски		649 штнд.	
		Плавки		10,200 "	
		Дрова		43 куб. саж.	
Гипсов. камень		14,000 оуд.			
Кирпичь		15,000 шт.			
Кожа		25 тюк.			
Льнян. выжимки		185 тн.			

15. Желѣзнодорожная гавань.

а. Правла о порядкѣ движенія черезъ рельсовые пути.

Начальникъ Рижскаго порта просилъ Биржевой Комитетъ 27 марта дать свое заключеніе по поводу шжездвующаго отношенія начальника Рнго-Орловской желѣзной дороги :

„Въ виду приближенія открытія дѣятельности по погрузкѣ судовъ въ новой желѣзнодорожной гавани имѣю честь покорнѣйше просить

Ваше Сіятельство обсудить прилагаемый при семъ проектъ и ввести въ дѣйствіе обязательныя постановленія о порядкѣ производства гужевого движенія въ предѣлахъ портовой территоріи вблизи рельсовыхъ желѣзнодорожныхъ путей, а именно :

а. хожденіе и ѣзда по желѣзнодорожнымъ путямъ въ предѣлахъ портовой территоріи допускается только тамъ, гдѣ рельсы утоплены въ мостовую, какъ напримѣръ на набережныхъ и мостахъ, при чемъ только на пространствахъ, свободныхъ отъ желѣзнодорожнаго подвижного состава.

б. Въ остальныхъ мѣстахъ дозволяется переходить и переѣзжать черезъ рельсовые пути только по переходамъ и переѣздамъ, для того устроеннымъ.

в. При движеніи пѣшеходовъ, экипажей и подводъ — вмѣняется въ обязанность проходящимъ и проѣзжающимъ самимъ наблюдать за собстvenною безопасностью ; съ этою цѣлью они должны наблюдать за производимыми передвиженіями поѣздовъ и отдѣльныхъ вагоновъ съ цѣлью избѣгать наѣзда ихъ.

г. Тамъ, гдѣ вдоль проѣзжихъ дорогъ устроены столбы или ограждающіе столбики — воспрещается подходить или проѣзжать къ путямъ за эти огражденія.

д. Проходящіе и проѣзжающіе черезъ рельсовые пути обязаны безпрекословно подчиняться требованіямъ сторожей, въ случаѣ заявленія сими послѣдними запрещенія перейти и переѣхать черезъ путь.

е. При стоянкѣ вагона на путяхъ набережной — не допускается стоянка людей, а также подводъ между вагонами, во избѣжаніе несчастныхъ случаевъ отъ неожиданнаго передвиженія вагоновъ.

ж. Въ случаяхъ предоставленія передвиженія вагоновъ средствами грузовладѣльцевъ, эти послѣдніе должны строго выполнять правила, установленныя для такихъ передвиженій на желѣзной дорогѣ. Эти правила выдаются товаровладѣльцамъ.“

По разсмотрѣніи этого проекта обязательныхъ постановленій делегаціею по общимъ вопросамъ судоходства, Биржевой Комитетъ 9 апрѣля за № 797 отвѣтилъ начальнику порта, что онъ вполне согласенъ на внесеніе въ обязательныя постановленія выработанныхъ начальникомъ Риго-Орловской желѣзной дороги правилъ о порядкѣ гужевого движенія въ предѣлахъ портовой территоріи вблизи рельсовыхъ желѣзнодорожныхъ путей, но что, по мнѣнію Биржевого Комитета, этимъ правиламъ долженъ быть данъ временный характеръ, такъ какъ таковыя, послѣ дальнѣйшей отстройки гавани, будутъ по всей вѣроятности подлежать различнымъ измѣненіямъ.

Далѣе, по мнѣнію Биржевого Комитета, подлежало бы пунктъ „е“ измѣнить въ томъ смыслѣ, что упомянутыя правила относятся не

только къ рельсовымъ путямъ на набережной, по и къ амбарнымъ путямъ.

Проектированныя правила были приняты присутствіемъ по портовымъ дѣламъ въ засѣданіи его отъ 19 марта и вступили въ силу съ 1 іюня 1907 года.

б. Нагрузка стоящихъ передъ желѣзнодорожнымъ амбаромъ судовъ.

Отношеніемъ отъ 16 ноября с. г. начальникъ Рижскаго порта обратился къ Биржевому Комитету съ просьбою дать свое заключеніе по поводу слѣдующаго отношенія начальника Риги-Орловской желѣзной дороги:

„При той незначительной работѣ, которая производится теперь въ 4-хъ - этажномъ пакгаузѣ въ желѣзнодорожной гавани, уже ощущается затрудненіе въ передвиженіи по набережной, въ виду загроможденія ея досками, складываемыми на мостовую передъ нагрузкою на пароходъ.

Ваше Сіятельство лично убѣдились въ томъ, что между кучами досокъ и разгружаемыми у пакгауза вагонами не могутъ развѣхаться двѣ подводы, а если бы при этомъ понадобилось провести вагоны по второму пути на набережную внѣ бассейна (раб. 2-ая очередь), то угрожала бы опасность же и одной подводѣ.

Такое недопустимое положеніе вынуждаетъ меня просить Ваше Сіятельство внести на обсужденіе Портоваго Присутствія вопросъ о безусловномъ воспрещеніи грузить лѣсъ съ набережной на протяженіи 4-хъ-этажнаго пакгауза“.

По обсужденіи делегаціею вопроса о воспрещеніи погрузки лѣса передъ желѣзнодорожнымъ амбаромъ Биржевой Комитетъ 27 ноября за № 2078 отвѣтилъ начальнику порта, что въ общемъ онъ того мнѣнія, что время для выясненія вопроса относительно допущенія или запрещенія складыванія извѣстныхъ товаровъ въ экспортной гавани и ниже оной можетъ наступить лишь послѣ того, когда тамъ всё вообще портовые и складочныя сооруженія будутъ совершенно закончены.

До того же времени, если имѣть въ виду, что мѣсто передъ 4-хъ-этажнымъ амбаромъ, вслѣдствіе устройства рельсовыхъ путей, тѣсное, и поэтому наступаютъ при движеніи подводъ различныя затрудненія, — было бы желательно, чтобы складываніе какихъ бы то ни было товаровъ передъ сказаннымъ амбаромъ было, но возможности, ограничено; совершенное же запрещеніе Биржевой Комитетъ не можетъ признать допустимымъ.

в. Застройка принадлежащей къ желѣзнодорожной гавани территоріи.

Въ концѣ іюня мѣсяца былъ законченъ постройкою 4-хъ этажный амбаръ у желѣзнодорожной гавани и, послѣ торжественнаго освященія,

переданъ для пользованія. Выстроенные ниже этого амбара 3 каменныхъ сарая также могли быть взяты въ употребленіе.

Осенью желѣзнодорожная гавань была снабжена сооруженіемъ для освѣщенія электрическими дуговыми лампами.

16. Рижское мореходное училище дальняго плаванія.

а. Посѣщеніе.

Въ 1906/7 учебномъ году Рижское мореходное училище дальняго плаванія посѣщали 47 учениковъ противъ 57 учениковъ въ 1905/6 году, которые распредѣлялись по отдѣльнымъ классамъ слѣдующимъ образомъ:

1) Въ I классъ было принято 20 учениковъ, изъ коихъ 19, по окончаніи этого класса, были переведены во II классъ.

2) Во второй классъ было принято 15 учениковъ, изъ коихъ 2 ученика по случаю болѣзни выбыли изъ училища и 3 ученика уже на Рождество выдержали переводный экзаменъ; такимъ образомъ остались въ классѣ 10 учениковъ, изъ коихъ въ концѣ учебного года 8 учениковъ переведены были въ III классъ.

3) Въ III классъ было принято 13 учениковъ и переведено было на Рождество еще 3 ученика изъ II класса. Изъ этихъ 16 учениковъ 14 выдержали испытаніе на званіе штурмана I разряда и изъ нихъ 3, исполнившіе достаточное время практическихъ занятій, получили дипломъ шкипера I разряда, 7 учениковъ получили дипломъ штурмана I разряда и 4 ученика, по случаю неисполненія достаточнаго времени практическихъ занятій, получили только свидѣтельство о выдержаніи экзамена на званіе штурмана I разряда.

б. Преподаваніе и учебныя силы.

Въ Рижскомъ мореходномъ училищѣ дальняго плаванія преподаваніе распредѣлилось слѣдующимъ образомъ:

- 1) Закону Божію обучалъ протоіерей П. Меднисъ;
- 2) Мореплаванію и астрономіи — заступающій мѣсто завѣдующаго училищемъ капитанъ В. Руссовъ, Б. Кордесъ и И. Гетцъ.
- 3) Перевязкѣ — дѣйствительный статскій совѣтникъ д-ръ мед. А. Гиршъ;
- 4) Русскому языку — губернской секретарь Пванъ Ефимовъ;
- 5) Товаровѣдѣнію — Гансъ Гензель;
- 6) Законовѣдѣнію — д-ръ юр. А. Лёберъ;
- 7) Математикѣ — инженеръ-технологъ Евг. Брейтигамъ;
- 8) Англійскому языку — инженеръ-технологъ Евг. Брейтигамъ;
- 9) Нѣмецкому языку (необязательно) — Йог. Виттантъ;
- 10) Машиновѣдѣнію и черченію — инженеръ О. Кольгазе.

в. Отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ.

Отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ, находящееся въ вѣдѣніи инженера Евг. Брейтигама въ 1906/7 учебномъ году посѣ-

щалося 125 учениками (противъ 121 въ предшествовавшемъ году), изъ коихъ 42 ученика посѣтили классъ для машинистовъ и 83 ученика — классъ для кочегаровъ.

По національности ученики распредѣляются слѣдующимъ образомъ: 39 нѣмцевъ, 76 латышей, 1 русскій, 5 эстонцевъ и 4 поляка. Испытаніе на званіе машиниста выдержали 41 ученикъ (противъ 51 въ предшествовавшемъ году), испытаніе на званіе кочегара 73 ученика (противъ 53 въ предшествовавшемъ году).

Къ 1-му января 1908 года числилось 172 ученика, а именно: 73 машиниста и 99 кочегаровъ.

17. Вспомогательная касса для шкиперовъ.

Изъ вспомогательной кассы для шкиперовъ выдавалось въ истекшемъ году пособіе 8 вдовамъ на сумму 798 руб.

Капиталь составлялъ 31-го декабря 1907 г. 28,826 руб. 55 коп.

18. Вспомогательная касса для моряковъ.

Изъ вспомогательной кассы для моряковъ выдавалось въ мпнующемъ году пособіе 6 лицамъ, на что израсходовано 3024 руб.

Капиталь составлялъ 31-го декабря 1907 г. 43,408 руб. 82 коп.

19. Приютъ для моряковъ.

а. Посѣщеніе пріюта

Съ января по 31-ое декабря 1907 г. проживало временно въ пріютѣ:

1) русскихъ подданныхъ	499	челов.
2) нѣмцевъ	6	„
3) шведовъ	12	„
4) англичанъ	13	„
5) норвежцевъ	14	„
6) французовъ	1	„
7) австрійцевъ	1	„

всего 546 челов. (въ предыд. году 699).

Квартировало :

въ январѣ	59	челов.	1105	сутокъ
„ февралѣ	50	„	917	„
„ мартѣ	60	„	1066	„
„ апрѣлѣ	92	„	980	„
„ маѣ	99	„	1117	„
„ іюнѣ	88	„	990	„
„ іюлѣ	89	„	872	„
„ августѣ	84	„	787	„
„ сентябрѣ	66	„	699	„

Квартировало :

въ октябрѣ	66	челов.	983	сутокъ
„ ноябрѣ	72	„	979	„
„ декабрѣ	62	„	1014	„
			887	челов. 11509
				сутокъ

(въ предыдущемъ году 846 челов., 11,301 сут.).

Инвалидныхъ моряковъ пользовалось за счетъ пріюта :

штурмановъ	1	челов.
лоцмановъ	1	„
матросовъ	10	„

Всего 12 (въ предыдущ. году 14 человекъ.)

б. Учрежденіе Владиміръ-Марія.

Изъ капитала сего учрежденія въ истекшемъ году выдавалось постоянное вспомошествованіе 3 морякамъ. Всего израсходовано 125 руб. Капиталь составлялъ къ 31-му декабря 1907 года 13,011 руб. 09 коп.

в. Капиталь по имени Θεодора Реймера.

Умершій 1-го іюня 1905 года шкиперъ Θεодоръ Реймеръ согласно явленному 8-го мая 1897 года по реестру за № 1382 у Рижскаго нотаріуса Штама духовному завѣщанію, признанному вступившимъ въ законную силу опредѣленіемъ Рижскаго Окружнаго Суда отъ 27-го іюля 1906 года, между прочимъ отказалъ инвалидной кассѣ морского дома Рижскаго Биржевого Комитета одну тысячу рублей, съ тѣмъ именно условіемъ, чтобы проценты съ этого капитала были раздаваемы эльтерманомъ Рижскаго цеха матросовъ 24-го декабря каждаго года находящимся въ данное время въ морскомъ домѣ инвалидамъ по равнымъ частямъ.

Принявъ означенный капиталъ, Рижскій Биржевой Комитетъ постановилъ, выдавать проценты съ сего капитала, согласно опредѣленію завѣщателя, ежегодно 24-го декабря упомянутымъ выше лицамъ по равнымъ частямъ.

Въ отчетномъ году на означенную цѣль раздавалось всего 42 руб.

Капиталь составлялъ 31-го декабря 1907 года 1000 руб. -- коп. въ 4¹/₂% закладныхъ билетахъ Виленскаго Земельнаго Банка, по нарицательной стоимости — 1400 руб.).

20. Леченіе больныхъ матросовъ.

Въ теченіе 1907 года на счетъ морской больничной кассы пользовалось въ Маріинскомъ пріютѣ сестеръ милосердія 10 моряковъ въ

продолженіе 686 больничныхъ дней (въ предыдущемъ году было пользовано 6 въ продолженіе 698 больничныхъ дней).

Уплачена была за нихъ всего сумма 687 руб. 50 коп.

21. Плавучій докъ.

1) Предполагая, что шаланды только тогда пользуются докомъ, когда онъ не нуженъ судамъ, и остаются въ докъ не больше четырехъ дней. Биржевой Комитетъ 8-го октября 1898 года согласился на четырехдневную плату соотвѣтственно емкости шалаандъ. Не назначивъ платы за болѣе продолжительное пребываніе шалаандъ въ докъ, делегация по завѣдыванію плавучимъ докомъ предложила за означенное время взимать плату безъ скидки по приложенной къ правиламъ таксъ, а именно за пятый день 35 коп. за ластъ и т. д.

Это предложеніе было принято Биржевымъ Комитетомъ 3-го мая.

2) Къ делегации по завѣдыванію плавучимъ докомъ обратился господинъ Зебергъ съ просьбою ввести въ докъ преждевременно и въ очереди на три дня пароходъ „Графъ Толстой“, уже заявленный заранее, но принужденный весьма долго ждать своей очереди. По правиламъ делегация имѣетъ право „въ исключительныхъ случаяхъ, при аваріяхъ и т. д.“ отступать отъ очереди и воспользовалась уже этимъ правомъ относительно двухъ пароходовъ, послѣдствіемъ чего была задержка на приблизительно четыре недѣли 12 заявленныхъ пароходовъ. Такъ какъ пароходъ „Графъ Толстой“ имѣлъ только нѣсколько утлыхъ заклепокъ, а не потерпѣлъ аваріи, то делегация представила Биржевому Комитету на обсужденіе просьбу господина Зеберга, которая была отклонена 18-го апрѣля.

3) Рижскимъ плавучимъ докомъ воспользовались въ 1907 году 84 судна; въ числѣ ихъ было 80 русскихъ судовъ и 4 иностранныхъ.

Введено было въ докъ :

- 15 морскихъ пароходовъ, вмѣстительн. 10121 регистр. тонъ бр.,
- 3 морскихъ землечерпательницы, вмѣстительн. 2600 рег. тонъ бр.,
- 44 парусныхъ судна вмѣстительн. 13232 рег. тонъ бр.,
- 7 ледоколовъ,
- 11 малыхъ пароходовъ,
- 4 шаланды.

Вслѣдствіе аваріи было поднято 14 судовъ,

для починки было поднято 31 судно,

для осмотра и окраски было поднято 39 судовъ.

Большой докъ былъ занятъ въ теченіе 194 дней и свободенъ въ теченіе 171 дня.

Меньшій докъ былъ занятъ въ теченіе 218 дней и свободенъ въ теченіе 147 дней.

22. Рижскій кораблеподъемный докъ.

Патентъ-слипъ-докомъ пользовались въ 1907 году 29 судовъ съ 3113 $\frac{1}{2}$ ластами, между коими было 7 пароходовъ въ 475 лошадиныхъ силъ (въ предыдущемъ году 23 судна съ 2584 ластами).

23. Больдерааскій машиностроительный заводъ.

Больдерааскій машиностроительный заводъ былъ занятъ въ 1907 году различными починками пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Комитета и пароходовъ Рижскаго Общества Пароходства, также какъ и другими работами.

24. Компасо-провѣрочная станція.

Въ теченіе 1907 года компасы были провѣрены на 13 пароходахъ, а именно на 12 пароходахъ въ зимней гавани и на 1 пароходѣ у новаго провѣрочнаго столба у конца дамбы-гавани.

25. Наблюденія съ помощью самопишущихъ градштокѣвъ въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ.

Лимниграфы (самопишущіе градштокѣ) въ Ригѣ у желѣзнодорожнаго моста и въ Усть-Двинскѣ при станціи „Дамбѣ-Гавани“ находились подъ наблюденіемъ портоваго инженера. Отмѣченный въ 1 часъ пополудни высшій 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 въ 1 часу дня	
	Рига	Усть-Двинскѣ	Рига	Усть-Двинскѣ	Рига	Усть-Двинскѣ
Январь . .	6,4	6,2	3,1	3,2	4,5	4,5
Февраль . .	6,5	6,4	3,6	3,5	4,7	4,7
Мартъ . .	6,5	5,6	3,0	3,0	4,5	4,4
Апрѣль . .	9,4	6,5	4,4	3,1	7,5	4,6
Май	6,6	6,6	3,9	3,7	4,8	4,5
Іюнь	5,8	5,6	3,7	3,8	4,7	4,6
Іюль	6,1	6,1	4,2	4,2	5,2	5,2
Августъ . .	7,1	6,9	4,6	4,6	5,6	5,6
Сентябрь . .	7,0	6,5	3,9	3,9	4,9	4,9
Октябрь . .	4,7	4,6	3,1	3,2	3,9	3,8
Ноябрь . .	5,5	5,2	2,4	2,4	3,6	3,5
Декабрь . .	5,6	5,5	2,2	2,1	3,6	3,5

26. Наблюденія надъ ледоходомъ.

24 ноября 1906 г. вода Западной Двины на столько охладѣла, что сталъ образоваться мелкій ледъ, который скоро покрылъ поверхность рѣки ниже острова Далена и остановился. Легкій ледоходъ у города и пруженіе воды выше острова Далена подали поводъ удалить двѣ части понтоннаго моста, находящіяся у праваго берега Западной Двины. Эти части опять поставили на мѣсто 1 декабря, такъ какъ морозъ до -7° на столько укрѣпилъ стоящій ледъ, что не было болѣе опасности въ влезанномъ ледоходѣ.

Вслѣдствіе наступившаго въ первой половинѣ января 1907 г. сильнаго мороза и обильнаго выпаденія снѣга въ районѣ притеченія къ Западной Двинѣ нужно было ожидать сильнаго ледохода. 28 марта удалили понтонный мостъ и спрятали въ безопасное мѣсто за дамбу АВ. Отъ устья до желѣзнодорожнаго моста и вдоль берега Московскаго предмѣстья до пѣшеходнаго мостика у Газенгольма ледъ уже раньше при помощи ледоколовъ былъ приведенъ въ движеніе и отведенъ теченіемъ въ море. Буксирные пароходы малой осадки 28 марта продолжали работать около Московскаго предмѣстья въ плоскомъ руслѣ Двины и пробили себѣ дорогу черезъ ледяной покровъ до верхняго конца Муишенгольма, когда ночью послѣдовало первое столкновеніе льда; вслѣдствіе этого ледяной покровъ рѣки разломался въ льдины и образовался ледяной заторъ между Даленомъ и Катлекальномъ, за которымъ вода поднялась до 9 футовъ. Нѣсколько часовъ спустя этотъ заторъ разломался и утромъ 30-го марта начался сильный ледоходъ около Риги. Такъ какъ Двина ниже понтоннаго моста была свободна отъ льда и вода могла стекать безъ препятствій, уровень воды скоро понизился и вслѣдствіе этого ледяныя массы остановились на плоскихъ меляхъ въ руслѣ рѣки выше мостовъ.

Это положеніе продолжалось почти безъ измѣненій до 2 апрѣля. Потомъ теченіе увеличилось и ледоходъ сталъ сильнѣе. 3-го и 4-го апрѣля, когда начался подъемъ воды, ледяные заторы были унесены изъ главнаго рукава рѣки. 5 апрѣля начался ледоходъ на Сухой Двинѣ, которая до сихъ поръ была запружена ледяными заторами; одновременно сдвинулись льдины на лѣвомъ берегу рѣки, выше желѣзнодорожнаго моста.

Весеннее половодье достигло 15 апрѣля высшаго уровня въ Рижской гавани. Съ этого дня уровень воды падалъ довольно равномерно и достигъ 6 мая нормальнаго положенія.

Ледяными заторами, выше означенными, которые остановились на меляхъ въ руслѣ рѣки выше мостовъ, вода принуждена была съ усиленною скоростью стекать вдоль праваго берега города, между тѣмъ какъ у лѣваго берега теченіе было только слабое. Послѣдствія

выказались въ отмелѣніяхъ отъ наноса песку около дамбъ АВ и СДЕ.

27. Мѣста для выгрузки и нагрузки.

а) Отводъ причальныхъ мѣстъ для пароходовъ каботажнаго плаванія на лѣвомъ берегу р. Двины у дамбы АВ.

Въ продолженіе уже цѣлаго ряда лѣтъ заявлялись жалобы на недостатокъ причальныхъ мѣстъ у городской набережной для пароходовъ, служащихъ экспортной торговлѣ. Эти жалобы послужили поводомъ къ такому рода предложенію, чтобы причалпвающимъ также у городской набережной пароходамъ каботажнаго плаванія были отведены мѣста для причала на лѣвомъ берегу р. Двины у дамбы АВ. Принимая однако во вниманіе, что приведенное предложеніе не было надлежащимъ образомъ поддержано въ Рижскомъ по портовымъ дѣламъ Присутствіи, Биржевой Комитетъ счелъ своею обязанностью еще разъ обратить вниманіе начальника порта на необходимость принятія таковой мѣры, подчеркнувъ при этомъ то обстоятельство, что не только интересы Рижской вывозной торговли, но и интересы Государства вообще требуютъ, чтобы прежде всего было обращено вниманіе на нужды тѣхъ пароходныхъ линій, по которымъ вывозится съ Рижской городской набережной товаровъ стоимостью приблизительно въ 62 милліона рублей въ годъ.

Въ послѣднюю бытность въ г. Ригѣ начальника Административной Части Отдѣла торговыхъ портовъ былъ также затронутъ вопросъ о перемѣщеніи пароходовъ каботажнаго плаванія, при чемъ тайнымъ совѣтникомъ Хвостовымъ была вполнѣ оцѣнена необходимость таковой мѣры. Въ виду сего Биржевымъ Комитетомъ, совмѣстно съ агентами пароходовъ каботажнаго плаванія, совершающихъ правильные рейсы между Ригю, съ одной, и Перновомъ, Аренсбургомъ и Впндавою съ другой стороны, былъ произведенъ осмотръ дамбы АВ, при чемъ означенные агенты высказались за расположенныя на внутренней сторонѣ дамбы причальныя мѣста и нашли таковыя подходящими при извѣстныхъ условіяхъ для ихъ цѣлей.

Послѣ этого Биржевой Комитетъ, сообщивъ въ отношеніи своемъ отъ 7 февраля 1907 г. за № 365 начальнику Рижскаго порта вышеприведенныя обстоятельства, просилъ его внести на обсужденіе слѣдующаго засѣданія Рижскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія нижеслѣдующія предложенія Рижскаго Биржевого Комитета :

1) отвести причальныя мѣста вышеупомянутымъ пароходамъ каботажнаго плаванія на внутренней сторонѣ дамбы АВ ;

2) вымостить расположенныя на дамбѣ АВ площади у этихъ причальныхъ мѣстъ и поправить, гдѣ необходимо, вымощенную улицу ;

3) устроить лучшее освѣщеніе;

4) озаботиться объ удлиненіи и увеличеніи причальныхъ линий и мѣсть, необходимыхъ для входящихъ въ гавань у дамбы АВ судовъ.

Это можетъ быть достигнуто:

а. углубленіемъ имѣющей около 45 сажень длины верхней части сей гавани;

б. возвращеніемъ изъятой изъ общаго пользованія, расположенной передъ заводомъ Ланге и сынъ береговой площади, въ которой пуждался въ свое время означенный заводъ при постройкѣ крейсеровъ;

в. назначеніемъ другого мѣста, какъ на примѣръ въ Андреевской гавани, для моста, служащаго причаломъ для лодокъ съ овощами, который отвозится осенью на зимовку въ верхнюю часть гавани за дамбою АВ.

Такъ какъ въ засѣданіи Присутствія по портовымъ дѣламъ отъ 7 марта было отклонено предложеніе о перемѣщеніи пароходовъ каботажнаго плаванія къ дамбѣ АВ, то Биржевой Комитетъ рѣшилъ обжаловать въ установленномъ закономъ порядкѣ означенное постановленіе портоваго присутствія послѣ чего опъ, 30 марта за № 704, представилъ Лифляндскому Губернатору для дальнѣйшаго направленія въ Комитетъ по портовымъ дѣламъ, согласно ст. 653 Уст. торг., изд. 1903 г., нижеслѣдующую жалобу на сказанное постановленіе:

„Рижскій Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 7 февраля с. г. на № 365 ходатайствовалъ передъ Рижскимъ по портовымъ дѣламъ Присутствіемъ назначить причаливающимъ теперь къ правому берегу рѣки Западной Двины у городской набережной пароходамъ каботажнаго плаванія, совершающимъ рейсы въ Виндаву, Арнсбургъ и Перновъ, причальные мѣста на лѣвомъ берегу рѣки, на внутренней сторонѣ дамбы АВ. и произвести для этой цѣли на этомъ мѣстѣ нѣкоторыя улучшенія портовыхъ сооружений. Вопросъ этотъ обсуждался Биржевымъ Комитетомъ совмѣстно съ представителями упомянутыхъ каботажныхъ пароходовъ, которые послѣ осмотра дамбы были склонны согласиться съ перемѣщеніемъ причальныхъ мѣсть, въ случаѣ если будутъ произведены нѣкоторыя улучшенія портовыхъ сооружений у дамбы АВ. Одновременно, по предложенію Биржевого Комитета, вопросъ этотъ былъ внесенъ на обсужденіе Городскаго Управленія, которое нашло, что желаемыя исправленія портовыхъ сооружений исполнимы въ сравнительно скоромъ времени и безъ значительныхъ издержекъ. Несмотря на то Рижское по портовымъ дѣламъ Присутствіе въ засѣданіи отъ 7 марта с. г. отклонило предложеніе Биржевого Комитета, при чемъ Присутствіе руководствовалось взглядомъ, будто Правительство прежде всего желаетъ покровительствовать и дать предпочтеніе малому каботажу, что выясняется изъ того, что для него

установлены лишь самые незначительные сборы. Вслѣдствіе сего маленькіе каботажные пароходы должны сохранять свои мѣста у городской набережной, являющіяся для нихъ болѣе удобными чѣмъ лѣвой берегъ рѣки, а для освобожденія городской набережной слѣдуетъ назначить для нѣкоторыхъ срочныхъ линій, совершающихъ рейсы за границу, мѣста причала въ экспортной гавани. Возраженія представителей Биржевого Комитета, что слѣдовало бы дать преимущество интересамъ вывозной торговли передъ интересами малаго каботажа, и что экспортная гавань, пока въ ней не будутъ устроены хорошія подвозныя дороги и проектируемые амбары, еще не готова, не были уважены.

Въ продолженіе ряда лѣтъ все болѣе выяснилась необходимость лучше использовать для нуждъ пароходовъ вывозной торговли недостаточно длинную городскую набережную между поптоннымъ мостомъ и таможеннымъ райономъ перемѣщеніемъ пароходовъ каботажнаго плаванія. Вслѣдствіе недостатка въ причальныхъ мѣстахъ срочные заграничные пароходы терпятъ большіе убытки, потому что имъ часто приходится причаливать во второмъ или третьемъ ряду, вслѣдствіе чего нагрузка ихъ сопряжена съ большою потерю времени, частыми препятствіями и значительными издержками. При наличности такихъ обстоятельствъ часто является совершенно невозможнымъ отправлять суда въ срокъ, на что нѣкоторыя общества должны были обязаться. Жалобы, поступающія на недостаточныя мѣста причала у городской набережной и на пристекающіе изъ сего для экспортной торговли убытки послужили поводомъ къ тому, что начиная съ 1904 г. Биржевой Комитетъ все возобновлялъ свои ходатайства передъ Рижскимъ по портовымъ дѣламъ Присутствіемъ о перемѣщеніи пароходовъ каботажнаго плаванія съ городской набережной на лѣвый берегъ рѣки Двины, однако каждый разъ на компетентное мнѣніе представителей Биржевого Комитета не было обращено надлежащаго вниманія и каждый разъ большинствомъ голосовъ другихъ членовъ Присутствія, не имѣющихъ столь близкихъ сношеній съ интересами торговли, заново было постановлено оставить каботажные пароходы на правомъ берегу рѣки Двины.

Если этотъ разъ основаніемъ для оставленія каботажныхъ пароходовъ на правомъ берегу рѣки послужило то обстоятельство, что правительство желаетъ дать каботажному плаванію особое предпочтеніе, то Биржевой Комитетъ долженъ указать на то, что причина эта неосновательна. Низкіе портовые сборы для товаровъ, перевозимыхъ каботажнымъ сообщеніемъ, установлены ради того, что съ каботажныхъ товаровъ поудный сборъ взимается два раза, а именно разъ на мѣстѣ отправленія и разъ на мѣстѣ прибытія товаровъ.

Въ виду изложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ, ссылаясь для объясненія вопроса на приложенія къ сему за №№ 1, 2 и 3,

считаетъ необходимымъ, возбудить въ защиту интересовъ торговли жалобу на постановленіе Рижскаго по портовымъ дѣламъ присутствія отъ 7 марта с. г. относительно назначенія мѣстъ причала для каботажныхъ пароходовъ, и покорнѣе просить Комитетъ по портовымъ дѣламъ отмѣнить это постановленіе, а равно сдѣлать зависящее распоряженіе о томъ, чтобы проистекающія изъ недостатка въ причальныхъ мѣстахъ у городской набережной неудобства были уменьшены назначеніемъ для каботажныхъ пароходовъ причальныхъ мѣстъ въ гавани за дамбою А В.

Для подтвержденія приведенныхъ въ вышеизложенной своей жалобѣ мотивовъ Биржевой Комитетъ приложилъ къ оной два приложенія, а именно :

1) конію отношенія Рижскаго Биржевого Комитета на имя начальника Рижскаго порта отъ 9 декабря 1905 г. за № 1612 съ слѣдующимъ къ нему поясненіемъ :

Изъ этого представленія видно, что для поддерживающихъ правильное сообщеніе съ граничными портами товаро-пассажирскихъ пароходовъ и для служащихъ равнымъ образомъ экспорту пароходовъ, совершающихъ неправильные рейсы, имѣется у городской набережной ниже понтоннаго моста лишь набережная длиною въ приблизительно 240 сажень, къ которой въ состояніи причаливать одновременно 7 пароходовъ средней величины. Вслѣдствіе сего у этой короткой набережной пароходы должны причаливать въ нѣсколько рядахъ и нагружаться съ большими препятствіями. Несмотря на эти крайне невыгодныя обстоятельства въ 1904 г. съ этой набережной было вывезено за границу товаровъ стоимостью на болѣе 62 милліоновъ рублей.

Каботажные пароходы занимаютъ около 60 сажень или $\frac{1}{5}$ часть городской набережной. Согласно постановленію Рижскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія отъ 7 марта с. г. имѣется въ виду назначить каботажнымъ пароходамъ, плавающимъ въ Виндаву, мѣста причала выше понтоннаго моста, чѣмъ освободилось бы ниже моста пространство около 10 сажень, что однако далеко не достаточно.

2) Перечень нагруженныхъ и выгруженныхъ на лѣвомъ берегу р. Двины для Рижскаго пароходнаго общества товаровъ :

	нагружено.	выгружено.	всего.
въ 1904 г. . . .	2,967,528 пуд.	1,236,307 пуд.	4,203,835 пуд.
„ 1905 „ . . .	3,018,548 „	921,045 „	3,939,593 „
„ 1906 „ . . .	3,229,562 „	1,013,533 „	4,243,095 „
		Всего . .	12,386,523 пуд.

Въ среднемъ за годъ 4,128,841 пуд.

На правомъ берегу Виндавскіе, Аренбургскіе и Перновскіе пароходы

	нагружали.	выгружали.	всего.
въ 1904 г. . . .	1,368,512 пуд.	1,015,761 пуд.	2,384,273 пуд.
„ 1905 „ . . .	1,186,629 „	972,017 „	2,158,646 „
„ 1906 „ . . .	1,195,875 „	1,137,188 „	2,333,063 „

Всего . . . 6,875,982 пуд.

Въ среднемъ за годъ 2,291,994 пуд.

Примѣчаніе: Изъ приведенныхъ статистическихъ данныхъ усматривается, что Рижское пароходное общество, которое уже въ 1887 году уступило свои мѣста причала у городской набережной экспортнымъ пароходамъ и имѣть въ настоящее время мѣста причала на лѣвомъ берегу рѣки Двины, перевозитъ вдвое больше товаровъ чѣмъ оставшіяся на правомъ берегу 3 пароходныхъ линіи, совершающія рейсы въ Виндаву, Аренбургъ и Перновъ. Рижское пароходное общество, перевозящее какъ пассажировъ такъ и товары — 2 парохода его, а именно „Императоръ Николай II“ и „Константинъ“ особенно приспособлены для пассажирскаго сообщенія — не имѣло повода къ жалобамъ на то, что перемѣщеніемъ причальныхъ мѣстъ его на лѣвый берегъ возникали для его пассажировъ и товаровъ особенныя неудобства или значительныя издержки.

Далѣе изъ этихъ данныхъ усматривается, на сколько ничтожно для торговли значеніе причаливающихъ къ правому берегу каботажныхъ пароходовъ, перевозящихъ ежегодно только немного больше $2\frac{1}{4}$ милліоновъ пудовъ и на сколько вслѣдствіе сего является несправедливымъ уступить имъ $\frac{1}{5}$ часть набережной, въ которой такъ сильно нуждаются столь важныя для экспорта срочныя пароходы.

Отвѣта на эту жалобу до конца года не послѣдовало.

б. Отводъ причальнаго мѣста у дамбы АВ для эмигрантскаго парохода „Эдуардъ Регель“.

Начальникъ Рижскаго порта, съ препровожденіемъ при отношеніи отъ 5 ноября копіи прошенія повѣреннаго сѣвернаго пароходнаго общества объ отводѣ у дамбы АВ мѣста для постояннаго причала эмигрантскаго парохода „Эдуардъ Регель“, просилъ Биржевой Комитетъ о сообщеніи ему по настоящему вопросу своего заключенія.

Означенное общество указывало на то, что имъ нанятъ для помѣщенія эмигрантовъ расположенный по Корабельной улицѣ подъ № 19/21, у дамбы АВ, домъ и что для удобства отъѣзжающихъ было бы весьма желательно, имѣть на указанномъ пунктѣ постоянное причальное мѣсто для парохода „Эдуардъ Регель“, совершающаго черезъ каждыя двѣ недѣли срочныя рейсы изъ Риги за границу.

На основаніи сего пароходное общество просить объ отводѣ ему у дамбы АВ мѣста для причала, длиною въ 330 футовъ и разрѣшить тамъ же устроить пристань въ видѣ крытой баржи.

Биржевой Комитетъ въ отношеніи своемъ отъ 9 ноября увѣдомилъ начальника порта, что со стороны Комитета противъ отвода сѣверному пароходному обществу мѣста у дамбы АВ для постоянного причала эмигрантскаго парохода „Эдуардъ Регель“ возраженій не имѣется, съ тѣмъ однако, чтобы это мѣсто было отведено пока лишь на одинъ годъ и чтобы другія суда также имѣли право пользоваться этимъ мѣстомъ въ томъ случаѣ, когда пароходъ „Эдуардъ Регель“ на немъ не стоитъ и всѣ остальные причальные мѣста на дамбѣ АВ заняты судами.

Приведенное ходатайство сѣвернаго пароходнаго общества имѣло своимъ послѣдствіемъ то, что цѣлый рядъ мѣстныхъ импортеровъ угля и владѣльцевъ фабрикъ на лѣвомъ берегу р. Двины въ поданномъ Биржевому Комитету заявленіи протестовали противъ удовлетворенія сего ходатайства, мотивируя это тѣмъ, что дамба АВ есть единственное мѣсто, о которомъ можетъ идти рѣчь какъ о мѣстѣ для выгрузки угля для расположенныхъ въ Торенсбергѣ и его окрестностяхъ фабрикъ съ ихъ значительною въ семь отношеніи потребностью, тѣмъ болѣе, что упомянутое мѣсто настолько уже тамъ ограничено, что выгрузка сопряжена часто съ задержками. Отводъ причальныхъ мѣстъ для эмигрантскихъ пароходовъ еще болѣе стѣснилъ бы и безъ того уже ограниченное мѣсто и подалъ бы кромѣ того поводъ къ различнымъ размышленіямъ, а въ особенности въ санитарномъ отношеніи. Далѣе они обратили вниманіе на тѣ затруднительныя условія, которыя слѣдуетъ имѣть въ виду въ будущемъ году при отправленіи и полученіи товаровъ, согласно коимъ дни стоянки пароходовъ должны считаться со времени ихъ прибытія, все равно, получило ли судно мѣсто у берега или нѣтъ, а также и на то, что, помимо импортеровъ, интересы потребителей, т. е. нашей промышленности, лежатъ несравненно ближе и должны считаться болѣе общими, чѣмъ отправленіе эмигрантовъ, которыхъ легко можно посадить на суда и въ другомъ мѣстѣ внѣ тѣхъ набережныхъ, гдѣ производится погрузка и выгрузка товаровъ, какъ напримѣръ въ Дамбѣ-Гавани и проч.

Биржевой Комитетъ не могъ усмотрѣть изъ вышеприведеннаго заявленія какой-либо поводъ къ измѣненію изложеннаго въ отношеніи отъ 8 ноября на имя начальника Рижскаго порта заключенія.

в Оставленіе судами, окончившими погрузку, городской набережной.

Мѣстныя торговыя фирмы обратились къ Рижскому Биржевому Комитету съ жалобами на то, что въ послѣднее время все чаще лежащія на городской набережной пароходы, по окончаніи

погрузки съ набережной, остаются на своемъ мѣстѣ для пополненія своего груза лѣсными матеріалами изъ поставленныхъ о бокъ парохода лодокъ, отнимая такимъ образомъ мѣсто другимъ пароходамъ, ожидающимъ свободнаго мѣста для погрузки и вынужденнымъ стать во второмъ или даже третьемъ ряду. Отъ этого неудобства для нагрузчика происходитъ довольно значительное повышеніе расходовъ, а также частыя недоразумѣнія съ рабочими, нерѣдко даже несчастные случаи съ людьми.

Признавая помянутыя жалобы вполне основательными, Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 12 ноября 1907 г. за № 2001 просилъ распоряженія начальника Рижскаго порта, чтобы пароходы, по окончаніи своей погрузки съ набережной, оставляли свое мѣсто и для пополненія своего груза лѣсными матеріалами изъ лодокъ отошли въ середину рѣки или стали во второй или третій рядъ у набережной.

Начальникъ порта отвѣтилъ 13 ноября Биржевому Комитету, что онъ вполне раздѣляетъ изложенныя въ вышеприведенномъ отношеніи Комитета изжеланія; онъ, начальникъ порта, добывается этого порядка уже годами, однако настоятельныя требованія торгующихъ фирмъ парализуютъ его распоряженія. Дабы не отходить отъ пристани, послѣдній товаръ задерживается до тѣхъ поръ, пока весь лѣной матеріалъ не будетъ погруженъ. Въ этомъ дѣлѣ онъ больше всего ожидаетъ содѣйствія со стороны Биржевого Комитета, для того, чтобы его совѣты повліяли на принятіе слѣдующаго рѣшенія, могущаго быть имъ расиубликованнаго:

„Суда, стоящія у Двинской набережной для погрузки штучнаго товара и имѣющія принять лѣсъ съ воды, грузятъ его только по окончаніи погрузки другого товара и во всякомъ случаѣ обязаны для этой погрузки лѣса уступать мѣсто у пристани судамъ, имѣющимъ надобность въ погрузкѣ штучнаго товара“.

На это Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 27 ноября, что имъ разсмотрѣно сдѣланное начальникомъ порта предложеніе по вопросу о погрузкѣ судовъ у городской набережной и признано весьма цѣлесообразнымъ, хотя Комитетъ и находитъ опаснымъ дѣлать столь точныя предписанія. Онъ считаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ необходимымъ обратить вниманіе начальника порта на издавна существующій въ Рижскомъ портѣ обычай, по которому каждое судно, въ случаѣ надобности, обязано освободить одинъ бортъ.

28. Цехъ лоцмановъ.

Уставъ общества Рижскихъ лоцмановъ.

Утвержденный 29-го октября 1904 года управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и опубликованный въ № 3 собранія узаконеній и распоряженій правительства уставъ общества Рижскихъ лоцмановъ напечатанъ какъ особенное приложеніе къ настоящему годовому отчету.

Маяки, морскіе сигналы и освѣщеніе фарватера.

а. Лизерортскій свѣтящій баканъ.

Съ тѣхъ поръ, какъ Рижскій Биржевой Комитетъ въ 1899 году возбудилъ вопросъ о помѣщеніи плавучаго бакана у Лизерорта и Рижское общество шкиперовъ дальняго плаванія, какъ упомянуто въ отношеніи Биржевому Комитету отъ 30-го сентября за № 57, неоднократно обращалось по этому поводу въ Отдѣлъ торговаго мореплаванія и указывало на крайнюю необходимость плавучаго бакана на означенномъ мѣстѣ. Но къ сожалѣнію всѣ эти ходатайства въ С. Петербургѣ не были просмотрѣны съ достаточною тщательностью и поэтому всегда были отклонены на томъ основаніи, что или тамъ фарватеръ уже достаточно снабженъ морскими сигналами, или, что не имѣется средствъ на этотъ предметъ. Между тѣмъ вслѣдствіе углубленія фарватера устья Западной Двины на болѣе 24 футовъ приходятъ и суда съ большою осадкою, которымъ недостатокъ плавучаго бакана у Лизерорта причиняетъ большія опасности и значительную потерю времени. Какъ на жертву недостаточнаго освѣщенія слѣдуетъ смотрѣть и на аварію шведскаго парохода „Имеръ“ съ потерей болѣе 100,000 рублей. Но какъ чувствительны ни были такія потери, онѣ незначительны въ сравненіи съ тѣми, которыя причиняются вслѣдствіе потери времени приходившимъ въ Ригу судамъ и тѣмъ вообще торговлѣ, такъ какъ суда при неясной погодѣ принуждены къ особенно осторожному плаванію и почаще даже весной, осенью и зимою должны стоять цѣлыя сутки на открытомъ морѣ, пока не разсѣялся туманъ или мгла.

Съ увеличеніемъ прохода пароходовъ съ большею осадкою такія потери должны значительно увеличиваться; поэтому общество шкиперовъ принуждено просить Рижскій Биржевой Комитетъ еще разъ представить по принадлежности для обсужденія вопросъ о помѣщеніи плавучаго бакана у Лизерорта. Кромѣ того общество желаетъ упомянуть о частыхъ жалобахъ и просьбахъ, поступающихъ по этому поводу отъ иностранныхъ капитановъ въ общество шкиперовъ. При томъ общество еще обратило вниманіе на то, что морскіе сигналы на русскихъ морскихъ берегахъ выставляются въ маѣ и удаляются въ октябрѣ, т. е. что они не устанавливаются именно въ то время, когда они необходимо нужны. Чтобы избѣгать этого, плавучій баканъ долженъ оставаться у Лизерортскаго рифа такъ долго, какъ это только позволяетъ положеніе льда и долженъ быть опять поставленъ на мѣсто при первой возможности; этого можно достигнуть только тогда, если для плавучаго бакана служить какъ мѣсто стоянки и какъ гавань, въ которую онъ можетъ заходить по нуждѣ, ближайшая гавань, а именно Виндава.

Несмотря на то, что Биржевой Комитетъ до сихъ поръ имѣлъ только мало успѣха при своихъ стараніяхъ объ улучшеніи освѣщенія Лизерортскаго рифа, онъ опять возбудилъ этотъ вопросъ отношеніемъ отъ 12 октября за № 1798 Главному Гидрографическому Управленію Морского Министерства :

„Отдѣлъ торговыхъ портовъ Министерства торговли и промышленности отношеніемъ отъ 24 ноября 1906 г. за № 4939 сообщилъ Рижскому Биржевому Комитету, что Морское Министерство не усматриваетъ пользы отъ установки свѣтящагося бакана у Лизерортскаго рифа, такъ какъ позднею осенью и зимою, когда огражденіе рифа особенно важно для мореплавателей, этотъ баканъ придется убирать, во избѣжаніе порчи его отъ движущагося льда.

Въ виду сего Биржевой Комитетъ считаетъ повторить свое ходатайство, представленное Главному Гидрографическому Управленію 27 марта 1901 г. за № 348 объ установкѣ къ сѣверу отъ Лизерортскаго рифа плавучаго бакана, обладающаго способностью передвиженія собственными силами. Если назначить Виндаву какъ станціонную гавань для этого маяка, то онъ могъ бы оставаться у Лизерортскаго рифа до тѣхъ поръ, пока состояніе льда этого допустить и скрыться въ близкомъ портѣ, какъ только обстоятельства этого потребуютъ.

На баръ передъ устьемъ р. Двины приходили уже суда съ осадкою болѣе 26 футовъ и путь въ гавань получилъ глубину въ 25 футовъ, каковая глубина еще постепенно увеличивается. Жалобы, заявляемыя шкиперами судовъ съ большою осадкою на то, что они осенью и зимою терпятъ большія потери времени, такъ какъ они вслѣдствіе темноты не въ состояніи видѣть морскихъ знаковъ, не прекращаются. Тогда какъ маленькія суда могутъ проходить рифъ, большія суда вслѣдствіе большей осадки, должны оставаться тамъ, пока не разсвѣтаетъ и, лишь утромъ продолжая свой путь, прибываютъ къ устьямъ р. Двины опять въ темнотѣ и принуждены пролежать вторую ночь.

Положеніе это ощущалось уже въ продолженіе многихъ лѣтъ весьма тягостно, но оно становится тѣмъ болѣе чувствительнымъ, чѣмъ больше большихъ судовъ направляются въ Рижскій портъ, благодаря его возрастающей глубинѣ. Недостаточное огражденіе Лизерортскаго рифа вызываетъ однако не только потери дорогого времени, но во время тумановъ, мглы и темноты и большія опасности для судоходства. Недостаточному огражденію упомянутаго рифа приписываютъ, на примѣръ, въ этомъ году крушеніе шведскаго парохода „Имеръ“, причинившее убытокъ въ болѣе 100,000 рублей.

Рижскій Биржевой Комитетъ, считая необходимымъ въ интересѣ судоходства возобновить свои ходатайства о лучшемъ огражденіи Лизерортскаго рифа, имѣетъ честь еще разъ покорнѣе просить

Главное Гидрографическое управленіе не отказать въ распоряженіи объ установкѣ плавучаго бакана у Лизерортскаго рифа.“

Главное Гидрографическое Управленіе потомъ сообщило Биржевому Комитету отношеніемъ отъ 30 октября за № 4109, что нужный кредитъ на постройку плавучаго бакана для Лизерортскаго рифа внесенъ въ смѣту на 1908 годъ. Въ случаѣ, если этотъ кредитъ будетъ разрѣшенъ, въ будущемъ году начнутъ постройку плавучаго бакана.

б. Морскіе сигналы для бара.

19 января лоцъ-командиръ обратилъ вниманіе Биржевого Комитета на недостаточную силу освѣщенія поставленныхъ на баръ морскихъ сигналовъ, относительно которыхъ уже часто поступали жалобы. Такъ какъ делегачія Биржевого Комитета по общимъ вопросамъ судоходства признала крайнюю необходимость улучшенія этихъ сигналовъ, Биржевой Комитетъ обратился къ начальнику порта отношеніемъ отъ 27 марта, въ которомъ обратилъ его вниманіе на недостаточную силу освѣщенія морскихъ сигналовъ на Фортъ-Кометской дамбѣ при приходѣ съ моря, а равно на то обстоятельство, что эти сигналы только замѣтны на сравнительно небольшомъ разстояніи; на эти недостатки уже часто жаловались шкипера, проходящіе въ нашу гавань.

При томъ Биржевой Комитетъ дальше изложилъ, что, по его мнѣнію, означенные недостатки зависятъ съ одной стороны отъ системы употребляемыхъ лампъ и отъ горючихъ веществъ, а съ другой стороны отъ большого протяженія бара, который со времени устройства морскихъ сигналовъ въ 1884 году значительно увеличивался, и наконецъ просилъ начальника порта ходатайствовать о томъ, чтобы нецѣлебразныя лампы означенныхъ морскихъ сигналовъ были замѣнены другими III-го разряда и чтобы до этого распоряженія какъ горючее вещество употреблялся бы по крайней мѣрѣ керосинъ вмѣсто пиронефти. При томъ Биржевой Комитетъ присовокупилъ, что главнымъ образомъ необходимо возвысить верхнюю башню, на которой находится фонарь, на приблизительно 10 футовъ и старыя гнилыя деревянныя башни замѣнить новыми желѣзными.

Такъ какъ о дальнѣйшемъ ходѣ этого дѣла ничего не было слышно и осенью во время короткихъ дней снова поступили жалобы на морскіе сигналы, Биржевой Комитетъ еще разъ обратился къ начальнику порта и просилъ его отношеніемъ отъ 21 ноября за № 2044 поставить на очередь ближайшаго засѣданія Рижскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія слѣдующее предложеніе: что присутствіе по портовымъ дѣламъ высказалось бы за крайнюю необходимость улучшенія постановленныхъ на барѣ морскихъ сигналовъ и возбудило бы по этому вопросу въ Морскомъ Министерствѣ надлежащее ходатайство.

в. Колокольный буй на барѣ передъ устьемъ Западной Двины.

Возбужденный Биржевымъ Комитетомъ вопросъ о возобновленіи колокольнаго буя на барѣ передъ устьемъ Западной Двины въ истекшемъ году повлекъ за собою признаніе необходимости возобновленія и надежду на устройство въ 1907 году на барѣ новѣйшаго освѣтительнаго буя, чего однако до сихъ поръ еще не исполнилось.

г. Свѣтящій огонь въ гавани.

Отношеніемъ отъ 19 января за №2 инженеръ-технологъ О. Флейшеръ доложилъ Биржевому Комитету, что свѣтящій огонь съ синимъ стекломъ, находящійся на нижнемъ концѣ выправительной дамбы, построенной передъ бѣлою церковью, не соотвѣтствуетъ цѣли, такъ какъ онъ слишкомъ темно свѣтитъ и виденъ шкиперамъ только въ самой близости, и поэтому предложилъ усилить его и снабдить его бѣлымъ стекломъ.

Послѣ того какъ Биржевой Комитетъ обратился къ начальнику работъ по устройству Рижскаго порта съ просьбою о такомъ распоряженіи, послѣдній прислалъ въ отвѣтъ отношеніе директора маяковъ и лоцій Балтійскаго моря отъ 7 января 1906 г. за № 51, согласно которому нежелательна перемѣна цвѣта огня, такъ какъ синіе огни уже существуютъ въ фарватерѣ рѣки при входѣ въ гавань Большераа и при крѣпости Усть-Двинскѣ; поэтому директоръ для разнообразности и для избѣганія недоразумѣній считаетъ нужнымъ оставить зеленый огонь Мало-Илькенешскаго маяка, который уже утверждепъ и опубликованъ для всеобщихъ свѣдѣній. Если зеленый огонь имѣетъ меньшую силу освѣщенія въ даль, то нужно къ устраненію этого недостатка замѣнить зеленое стекло другимъ меньшей толщины.

д. Освѣщеніе фарватера.

Въ засѣданіи Биржевого Комитета отъ 16-го августа старшина большой гильдии Мюндель возбудилъ вопросъ о лучшемъ обозначеніи и освѣщеніи фарватера въ Рижской гавани. Вслѣдствіе этого портовый инженеръ доложилъ 21-го августа, что теперешній образъ обозначенія фарватера на Западной Двинѣ укрѣпленными на якоряхъ вѣхами, покрашенными въ красный и бѣлый цвѣтъ, не можетъ быть значительно улучшенъ по причинѣ илотовъ, часто проходящихъ черезъ гавань, и вслѣдствіе своеобразности ледохода. При очень сильномъ теченіи весною эти вѣхи очень часто исчезаютъ подъ водою, но лоцманы устраняютъ это неудобство во время сильнаго теченія прикрѣпленіемъ къ вѣхамъ знаковъ и лодокъ. Знаки вѣхъ только видны при свѣтѣ, поэтому лоцманы должны проводить суда только во время ясныхъ лѣтнихъ ночей или при лунномъ свѣтѣ. Маленькій маякъ на концѣ Магнусгольмской морской дамбы, поставленные въ 1900 году на

дамбахъ Западной Двины 5 маленькихъ свѣтящихъ огней и фонари на концахъ дамбъ АВ и СDE служатъ только для отмѣтки этихъ дамбъ и какъ сигналы для маленькихъ судовъ, плавающихъ на Западной Двинѣ и вѣѣ фарватера, по эти знаки не обозначаютъ границъ фарватера. Точное обозначеніе фарватера въ ночное время для большихъ морскихъ судовъ въ послѣднихъ десятилѣтіяхъ устроено въ нѣкоторыхъ морскихъ гаваняхъ, и Рижская гавань въ этомъ отношеніи отстаетъ отъ нихъ. Это обозначеніе исполняется большею частью створными огнями и боковыми и направляющими огнями на тѣхъ мѣстахъ, гдѣ направленіе фарватера перемѣняется. Примѣромъ можетъ служить фарватеръ рѣки Одеръ между Свинемюндомъ и Штеттинномъ. Но устройство и содержаніе такого освѣщенія фарватера очень дорого и поэтому для Рижской гавани нужно сперва отвѣтить на вопросъ, будетъ ли польза, которую имѣетъ судоходство отъ точнаго обозначенія всего фарватера въ ночное время, соотвѣтствовать расходамъ устройства такого освѣщенія. Разстояніе между городомъ и моремъ довольно небольшое и можно проходить этотъ путь въ теченіе около часа; поэтому болѣе значительный выигрышъ времени только можно ожидать для выходящихъ судовъ.

30. Улучшеніе русскаго торговаго мореплаванія.

а. Правила о наймѣ для службы на судахъ и плотахъ и на работы по судоходству и сплаву на внутреннихъ водныхъ путяхъ.

Совѣтомъ съѣздовъ представителей промышленности и торговли посланъ былъ въ 1906 году Биржевому Комитету проектъ „положенія о наймѣ для службы на судахъ и плотахъ и на работы по судоходству и сплаву на внутреннихъ водныхъ путяхъ,“ съ просьбою сообщить свое мнѣніе о немъ.

Такъ какъ этотъ проектъ былъ уже разсмотрѣнъ на совѣщаніи въ Вильнѣ осенью 1906 г., назначенномъ Министерствомъ Путей Сообщенія, въ которомъ соучаствовалъ какъ представитель Биржевого Комитета портовый инженеръ А. Пабстъ, Биржевой Комитетъ при отношеніи отъ 21 марта 1907 г. за № 649 послалъ означенному Совѣту слѣдующія замѣчанія къ отдѣльнымъ статьямъ этого проекта, высказанныя своимъ представителемъ на упомянутомъ совѣщаніи, а именно:

Къ ст. 1. Примѣчаніе 1: На предпріятія по судоходству и сплаву предполагается распространять тоже и постановленія о страхованіи рабочихъ отъ несчастныхъ случаевъ, а на пароходныя предпріятія, сверхъ того, также и постановленія о страхованіи рабочихъ въ случаяхъ болѣзни. Такъ какъ постановленія эти по сіе время еще только проектъ, то нельзя сказать, возможно ли будетъ принять это примѣчаніе 1. безъ дальнѣйшихъ обсужденій.

Къ ст. 5. Согласно этой статьѣ предполагается внести на разрѣшеніе въ проектируемыя промысловыя судебныя установленія спорныя дѣла, возникающія между нанимателями и служащими.

На совѣщаніи въ Вильнѣ было заявлено желаніе, чтобы въ составъ упомянутыхъ судебныхъ установленийъ входили свѣдущіе засѣдатели, избираемые стъ нанимателей и отъ рабочихъ.

Къ ст. 7. Часть присутствующихъ на совѣщаніи въ Вильнѣ представителей пароходныхъ предпріятій предложило, чтобы право найма судовой команды было предоставлено только управителямъ судовъ, а право найма рабочихъ у машинъ и котловъ только машинистамъ. Рижскій Биржевой Комитетъ полагаетъ, что это право должно принадлежать владѣльцу парохода, который во всякое время можетъ передать его или управителю или машинисту. Виленское совѣщаніе присоединилось къ взглядамъ Рижскаго Биржевого Комитета и постановило относительно найма буфетной прислуги, что такая должна быть нанимаема владѣльцемъ буфета по соглашенію съ управителемъ судна.

Къ ст. 9. Въ защиту малолѣтнихъ рабочихъ Виленскимъ совѣщаніемъ было предложено измѣнить эту статью въ томъ смыслѣ чтобы на службу на судахъ принимались только лица, достигшія 16 лѣтъ, а на службу на плотяхъ только достигшія 18 лѣтъ.

Къ ст. 11. Рижскій Биржевой Комитетъ высказался на совѣщаніи въ Вильнѣ противъ постановленія, что договоры о наймѣ управителя судна или его помощника должны быть заключаемы порядкомъ нотаріальнымъ, такъ какъ нотаріусы не вездѣ доступны.

Виленское совѣщаніе присоединилось къ взглядамъ Биржевого Комитета.

Къ ст. 20. Пунктъ 2: Постановленіе, что наниматель обязанъ принимать всѣ вообще зависящія мѣры къ огражденію жизни и здоровья служащихъ и рабочихъ во время производства службы и работъ, слишкомъ общаго характера. Вслѣдствіе сего слѣдовало бы прибавить къ слову мѣры, „требуемыя закопомъ или распоряженіями правительства.“

Къ ст. 20. Пунктъ 4: На Виленскомъ совѣщаніи было постановлено, предоставить владѣльцу парохода опредѣлить время освобожденія служащихъ и рабочихъ, кои не пользуются праздничнымъ отдыхомъ, отъ службы и работъ на не менѣе двухъ сутокъ въ мѣсяцъ. Является весьма сомнительнымъ, возможно ли будетъ соблюдать это постановленіе на практикѣ; Биржевой Комитетъ полагаетъ, что опредѣленіе времени отдыха слѣдовало бы предоставить соглашенію между нанимателемъ и служащимъ.

Къ ст. 20. Пунктъ 5: Виленское совѣщаніе не нашло возможнымъ устанавливать время производства работъ и службы на буксирныхъ пароходахъ и плотяхъ. Для команды пассажирскихъ паро-

ходовъ и для рабочихъ, занимающихся нагрузкой и выгрузкой было принято рабочее время въ 12 часовъ, а для кочегаровъ — въ 8 часовъ съ необходимымъ для здоровья временемъ отдыха. По мнѣнію Виржевого Комитета установленіе рабочаго времени слѣдовало бы предоставить обоюдному соглашенію.

Къ ст. 24. Виленское совѣщаніе нашло необходимымъ прибавить къ этой статьѣ примѣчаніе, согласно которому, въ случаѣ возникновенія споровъ по договорамъ о наймѣ, можно было бы условиться, въ какомъ мѣстѣ рѣшить дѣло, въ ближайшемъ судебномъ установленіи, или въ судѣ въ мѣстѣ назначенія груза, или въ мѣстѣ жительства спорящихъ сторонъ.

Къ ст. 26. веденіе указанныхъ въ ст. 22 расчетныхъ книжекъ на лодкахъ и плоткахъ не будетъ исполнимо. Постановленіе это слѣдовало бы ограничить только на пароходы.

Къ ст. ст. 29 и 30. Прогуломъ слѣдовало бы уже считать неприбытіе повопринятаго рабочаго на службу въ продолженіе сутокъ, равно какъ и отлучка отъ службы безъ уважительныхъ причинъ въ продолженіе того же времени. Трое сутокъ для судоходства и сплава слишкомъ продолжительное время.

Къ ст. 32. Уважительной причиной несвоевременнаго прибытія на службу или работы слѣдовало бы считать тоже и слишкомъ позднее увѣдомленіе нанимателя о срокѣ начала работы. Часто бываютъ случаи, что рабочіе увѣдомляются нарочно поздно, такъ что они не въ состояніи явиться своевременно.

Къ ст. 36. Но пкт. 3 сей статьи наниматель въ правѣ производить вычеты изъ слѣдуемой служащимъ или рабочимъ платы за взятые служащимъ или рабочимъ харчи и другіе необходимые для жизни товары. По пкт. 3 ст. 21 нанимателю предоставляется выдавать служащимъ въ счетъ слѣдуемой имъ платы только продукты. Эти двѣ статьи могутъ быть согласованы, если прибавить къ ст. 21 пкт. 3 слова „и другіе необходимые для жизни товары.“

Виленскимъ совѣщаніемъ было высказано желаніе прибавить къ ст. 36 еще одинъ пунктъ, а именно : „вычеты безъ судебного опредѣленія дозволяются тоже съ жалованья лица, продающаго пассажирскіе билеты, въ случаѣ если при расчетѣ окажется, что стоимость проданныхъ билетовъ не отвѣчаетъ представленной суммѣ денегъ.“

Къ ст. 36. Примѣчаніе. Съѣздъ требовалъ измѣненія этого примѣчанія, такъ чтобы взятые впередъ при поступленіи на службу деньги (задатокъ) вычитались при расчетѣ передъ другими долгами и даже передъ взысканіемъ податей и другихъ сборовъ. На необходимость такого постановленія подрядчиками по слову лѣса было указано неоднократно, такъ какъ они въ состояніи выдавать рабочимъ часто уже зимою впередъ деньги только подъ условіемъ, чтобы тако-

вья удерживались при расчетѣ передъ другими долгами. какъ это и дѣлалось по сіе время на практикѣ.

Къ ст. 37. По пкт. 4 этой статьи договоръ о паймѣ прекращается за прекращеніемъ на время болѣе одного мѣсяца работъ или плаванія судна или плота, хотя бы и во время навигаціи, происшедшимъ вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы.

Совѣщаніемъ была признана необходимость измѣненія этого опредѣленія срока, а именно въ томъ смыслѣ, чтобы для судовъ и плотовъ весною и лѣтомъ былъ принятъ срокъ въ 4 недѣли, а осенью срокъ въ 2 недѣли. При опредѣленіи сего срока для пароходовъ мнѣнія владѣльцевъ судовъ расходились съ мнѣніями команды. Первые желали опредѣленія срока въ 2 недѣли, послѣдніе въ 4 недѣли, а именно безъ различія временъ года.

б. Соединеніе русскихъ судовладѣльцевъ къ профессиональному союзу.

Послѣ Высочайшаго утвержденія положенія объ учрежденныхъ въ отчетномъ году сѣздахъ, временный совѣтъ сѣздовъ при отношеніи отъ 14-го марта препроводилъ Биржевому Комитету нѣсколько экземпляровъ упомянутаго положенія для свѣдѣнія.

Мѣстонахожденіе временнаго Совѣта сѣздовъ русскихъ судовладѣльцевъ находится въ С. Петербургѣ на Невскомъ проспектѣ № 30.

31. Березинская система и Верхняя Двина.

а. Березинская система.

На подлежащій запросъ Управление Вилепскаго Округа Путей Сообщенія увѣдомило Биржевой Комитетъ, что въ теченіе 1907 года произведены и предположены къ производству въ 1908 году слѣдующія работы по улучшенію верхней части рѣки Двины и Березинской системы, а именно :

I. Работы, назначенныя къ производству въ 1907 г.:

- 1) Перестройка шлюза № III на Сергучевскомъ каналѣ.
- 2) Перестройка съ основаніемъ водослива № 13 на Веребскомъ каналѣ.
- 3) Перестройка верхнихъ воротъ шлюза № XIII на Чашницкомъ каналѣ.
- 4) Перестройка въ надводныхъ частяхъ нижней головы шлюза № XIV на Чашницкомъ каналѣ.
- 5) Перестройка подъемнаго моста черезъ р. Уллу въ г. Лепель.
- 6) Производство землечерпательныхъ работъ на р. р. Западной Двинѣ и Березинѣ.
- 7) Производство карчеподъемныхъ работъ на р. Березинѣ.

II. Работы, которыя предположено произвести въ
1908 году.

- 1) Нарубка верхнихъ вѣнцовъ въ устояхъ шлюза № II на Сергучевскомъ каналѣ.
- 2) Перестройка верхнихъ и нижнихъ воротъ шлюза № II на Сергучевскомъ каналѣ.
- 3) Перестройка верхнихъ полотенъ воротъ шлюзовъ №№ VI и VII на Соединительномъ каналѣ.
- 4) Перестройка двойного сторожевого дома при шлюзѣ № I на Сергучевскомъ каналѣ.
- 5) Перестройка надводной части I-ой Эссенской плотины.
- 6) Перестройка въ надводныхъ частяхъ Чашницкой водоудержательной плотины на р. Уллѣ.
- 7) Перестройка верхнихъ и нижнихъ полотенъ воротъ шлюза № XI на I-мъ Лелельскомъ каналѣ.
- 8) Производство землечерпательныхъ работъ на р. Березинѣ.
- 9) Производство карчеподъемныхъ работъ на р. Березинѣ.

б. Верхняя Двина.

Относительно верхней Двины въ отчетномъ году никакихъ переписокъ не было.

32. Соединеніе рѣки Лифляндской Аа съ Западною Двиною.

1) Относительно канала Двина-Аа оказалось возможнымъ въ отчетномъ году только получить данныя о движеніи на немъ, а именно по показаніямъ Правленія лифляндскаго общества для улучшенія рѣчного сообщенія прошли черезъ каналъ Двина-Аа въ теченіе пстекшаго года :

Брусевъ и мурлатовъ	59,451 шт.
Балокъ, ботсмачтъ, телеграфныхъ столбовъ и пр.	199,522 „
Шлпперовъ, болгаровъ, лафетокъ и пр.	705,480 „
Питпропсовъ.	581 куб. саж.
Досокъ	2,618 шт.

за которые получено было, какъ плата за славъ, круглою суммою 40,500 рублей.

2) Начальникъ Виленскаго Округа путей Сообщенія увѣдомилъ Брижевой Комитетъ отношеніемъ отъ 18 января, что онъ считалъ нужнымъ, для обсужденія проекта о правилахъ для связыванія и слагава лѣса на рѣкахъ Трейдеръ-Аа и Перновѣ назначить засѣданія особенной комиссін при насколько возможномъ общемъ участіи заинтересованныхъ лицъ, и что онъ на основаніи 40-ой статьи Высочайше утвержденного 19 апрѣля 1904 г. мѣншія Государственнаго Совѣта (собраніе узаконеній и распоряженій правительства 1904 г. № 76, глава 801) разрѣшилъ открыть эти засѣданія 29 января въ Ригѣ въ

помѣщеніи портового управленія подь предѣдательствомъ окружного инспектора судоходства Пасышкова.

При семь начальникъ Виленскаго округа просилъ Биржевой Комитетъ назначить на эти засѣданія представителя.

Биржевой Комитетъ назначилъ своимъ представителемъ на означенныхъ засѣданіяхъ портового инженера А. Пабста, который о своемъ участіи въ засѣданіяхъ 7 апрѣля доложилъ Биржевому Комитету слѣдующее :

5-го, 6-го и 7-го февраля въ помѣщеніи Рижскаго портового Управленія были засѣданія комиссіи для обсужденія правилъ, проектированныхъ Виленскимъ округомъ путей сообщенія для сплава лѣса на рѣкахъ Лифляндской Аа и Перновѣ. Относительно рѣки Лифляндской Аа уже 4 года назадъ рѣшили запретить сплавъ лѣса розсышью, но все-таки сплавъ этого рода былъ допущенъ, потому что въ нѣкоторыя времена года состояніе рѣки не позволяло сплава лѣса въ плотяхъ. Вслѣдствіе этого Управленіе виленскаго округа путей сообщенія проектировало новыя правила, по которымъ въ нѣкоторыя времена года должны проходить связанные плоты, а въ другія времена, когда состояніе рѣки не допускаетъ этого, долженъ быть допущенъ сплавъ лѣса розсышью. Эта главная статья правилъ вызвала длинныя разсужденія и только въ третьемъ засѣданіи пришли къ всеобще-принятому рѣшенію, по которому на рѣкѣ Лифляндской Аа связанные плоты могутъ проходить круглый годъ, а только въ извѣстныя времена года допускается сплавъ лѣса розсышью. Эти сроки должны быть установлены ежегодно Управленіемъ округа, которое вѣроятно будетъ устанавливать ихъ по желаніямъ сплавщиковъ лѣса. Другія статьи правилъ имѣли меньше общаго интереса.

Принятыя комиссіею правила должны быть представлены въ Министерство и, можетъ быть, вступятъ въ силу еще въ этомъ году до утвержденія какъ временныя правила.

VII. Страхованіе.

33. Страхованіе состава рабочихъ Рижскаго Биржевого Комитета отъ несчастныхъ случаевъ.

Въ отчетномъ году 39 несчастныхъ случаевъ были объявлены Рижскому взаимному обществу страхованія. По этимъ несчастнымъ случаямъ общество уплатило разнымъ службамъ вознагражденія всего 284 руб. 15 коп. Обществу было уплачено преміи за страхованіе рабочихъ :

на пароходахъ	302	руб. 86	коп.
„ землечерпательницахъ	1339	„ 88	„
„ плавучемъ докѣ	74	„ 60	„
при ремонтѣ морскихъ дамбъ	68	„ 75	„
„ экспортной гавани	186	„ 69	„
Итого 1972 руб. 78 коп.			

34. Страхование пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Комитета отъ огня и взрывовъ паровыхъ котловъ.

На основаніи постановленія общаго собранія Рижскаго биржевого купечества отъ 1-го марта 1902 года пароходы и землечерпательницы Биржевого Комитета приняты имъ съ означеннаго года, по истеченіи срока подлежащихъ страховыхъ полисовъ, на самострахованіе отъ огня и взрыва паровыхъ котловъ и въ теченіе отчетнаго года такимъ образомъ на страхъ Комитета находились:

пароходъ Симсонъ	по оцѣнкѣ въ	35,000	руб.
„ Геркулесъ	„ „ „	60,000	„
„ Цандеръ	„ „ „	37,000	„
„ Р. Керковиусъ	„ „ „	38,000	„
„ Геримаркъ	„ „ „	35,000	„
„ Планета	„ „ „	10,000	„
„ Комета	„ „ „	3,000	„
„ Альфа	„ „ „	12,000	„
„ Бета	„ „ „	12,000	„
землечерпательница Мюльграбенъ	„ „ „	78,000	„
„ „ Рига	„ „ „	325,000	„
рефулеръ I	}	„ „ „	100,000
„ II			
Всего по оцѣнкѣ въ		<u>745,000 руб.</u>	

Запасный капиталъ самострахованія состав-
лялъ къ 31-му декабря 1906 года 27,909 руб. 12 коп.

Капиталъ этотъ, со включеніемъ процентовъ,
въ отчетномъ году увеличился на 6,912 „ 89 „

Итого 34,822 руб. 01 коп.

Вопреки постановленію общаго собранія Рижскаго Биржевого купечества отъ 1-го марта 1902 г. и во исполненіе предложенія делегаціи по завѣдыванію землечерпательницами, рефулеръ III, служащій ма-стерскою, былъ застрахованъ въ одномъ изъ мѣстныхъ агентствъ одного изъ Россійскихъ страховыхъ обществъ по оцѣнкѣ 24,000 руб., за что въ 1906 году была уплачена премія въ размѣрѣ 116 руб. 45 коп.

35. Страхование парохода „Геркулесъ“ отъ аварій въ морѣ.

Съ 1888 года пароходъ „Геркулесъ“ застрахованъ у частныхъ страхователей въ Копенгагенѣ отъ аварій въ морѣ. Стоимость судна опредѣлена въ 100,000 кронъ.

Въ 1907 году за страхование означеннаго парохода было уплачено 333 руб. 90 коп.

VIII. Телеграфная часть.

36. Риго-Вольдерааскій телеграфъ.

Станціи Риго-Вольдерааскаго телеграфа передали въ отчетномъ году :

I. Бесплатныхъ телеграммъ :

1) о входящихъ судахъ	2,320
2) о выходящихъ „	2,275
3) различныхъ телеграммъ Биржевого Комитета	2,017
	<u>всего 6,612</u>

II. Оплаченныхъ телеграммъ 5,842

Итого 12,454

Если сравнить дѣятельность телеграфа за 1906 и 1907 гг., то оказывается :

	Безпл. денешъ	Оплач. денешъ	Всего
въ 1906 г.	6,432	6,143	12,575
„ 1907 г.	6,612	5,842	12,454
въ 1907 г. больше 180 меньше 301 меньше 121			

37. Телеграфное отдѣленіе въ биржѣ.

Послѣ того какъ въ предыдущемъ году исполнена была перестройка находящейся въ биржевомъ зданіи телеграфной конторы, телеграфное вѣдомство въ первой половинѣ отчетнаго года поставило тамъ ожидаемый съ нетерпѣніемъ аппаратъ Юза вмѣстѣ съ элеваторомъ для телеграммъ; благодаря этому нововведенію доставленіе телеграммъ между биржею и центральною телеграфною конторою производится весьма удовлетворительно.

38. Безпроводное телеграфное сообщеніе съ Домеспесомъ.

Возбужденный въ 1905 году начальникомъ Рижскаго почтово-телеграфнаго округа вопросъ объ устройствѣ безпроводнаго телеграфнаго сообщенія между Ригою и Домеспесомъ въ отчетномъ году не было затронутъ.

39. С.-Петербургское телеграфное агентство.

С.-Петербургское телеграфное агентство циркуляромъ отъ 15-го января за № 136 сообщило Биржевому Комитету, что имъ, по при-

мѣру прошлаго года, организована специальная парламентская служба для сообщенія своимъ абонентамъ циркулярными и специальными телеграммами свѣдѣній о засѣданіяхъ Государственнаго Совѣта и Государственной Думы. Опытъ прошлаго года показалъ, что организація освѣдомленія провинціальныхъ абонентовъ о дѣятельности законодательныхъ учреждений потребовала крупныхъ расходовъ; въ то время какъ при пріемѣ подписки агентство обязалось за известную абонентную плату доставлять подписчикамъ въ среднемъ 6 циркулярныхъ телеграммъ по 200 словъ каждая въ сутки, съ открытіемъ Государственной Думы и Государственнаго Совѣта количество циркуляровъ, въ дни ихъ засѣданій, а слѣдовательно и число словъ въ сутки удвоилось, вслѣдствіе чего телеграфный расходъ агентства на эту циркулярную службу увеличился на 5000 руб. въ мѣсяць. Агентство равнымъ образомъ и въ настоящемъ году предполагаетъ по крайней мѣрѣ удвоить число циркулярныхъ депешъ и передаваемыхъ словъ. Столь крупные экстренные расходы являются существеннымъ обремененіемъ бюджета агентства, въ виду чего оно вынуждено повысить на время сессіи законодательныхъ учреждений подписную плату на 25⁰/₀ въ мѣсяць. За эту повышенную плату агентствомъ будетъ доставляться въ циркулярныхъ телеграммахъ (объемомъ приблизительно въ 1200—1400 словъ въ сутки) слѣдующій матеріалъ:

- а. общая картина хода засѣданій;
- б. резюме рѣчей членовъ Думы и Министровъ;
- в. резюме преній по наиболѣе интереснымъ вопросамъ;
- г. резюме голосованій;
- д. дѣятельность думскихъ и совѣтскихъ комиссій.

Хотя Биржевой Комитетъ изъ заключеннаго 10 ноября 1903 г. съ С.-Петербургскимъ телеграфнымъ агентствомъ и безмолвно продолженнаго по сіе время соглашенія не могъ усмотрѣть права на повышение абонентной платы на циркулярныя телеграммы, Комитетъ тѣмъ не менѣе 7 февраля выразилъ свою готовность производить въ продолженіе сессій Государственныхъ Совѣта и Думы текущаго года затребованной агентствомъ ежемѣсячной приплаты за циркулярныя парламентскія телеграммы въ размѣрѣ 25⁰/₀ съ уплачиваемой нынѣ Биржевымъ Комитетомъ подписной платы за общеполитическія циркулярныя телеграммы, т. е. съ 1200 руб., слѣдовательно 25 руб. въ мѣсяць.

Такъ какъ увеличеніе подписной платы на 25⁰/₀ на время сессіи Государственной Думы и Государственнаго Совѣта 2-го созыва оказалось недостаточнымъ, агентство увеличило подписную плату на телеграммы свои за время будущей сессіи съ 25⁰/₀ на 50⁰/₀, указывая при этомъ между прочимъ на то, что за свѣдѣнія о ходѣ выборовъ

агентство не взимало дополнительной платы, между тѣмъ какъ выборная компанія обошлась ему приблизительно въ 25,000 руб.

И это требованіе было удовлетворено Биржевымъ Комитетомъ.

V. Почтовая часть.

40. Изданіе новаго списка всѣхъ почтовыхъ и телеграфныхъ станцій.

Почтовая часть, кромѣ нѣкоторыхъ неважныхъ дѣлъ, въ отчетномъ году не дала повода Биржевому Комитету къ переговорамъ.

Стоитъ только упомянуть о томъ, что согласно посланнымъ Биржевому Комитету публикаціямъ Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ въ апрѣлѣ мѣсяцѣ отчетнаго года изданъ былъ новый списокъ всѣхъ почтовыхъ и телеграфныхъ станцій.

VI. Желѣзнодорожная часть.

41. Желѣзнодорожный Отдѣлъ при Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ.

Въ 1907 году контора Отдѣла какъ подписчикамъ такъ и другимъ лицамъ сообщила справки о стоимости провозной платы 9293 (9332 предъидущемъ году), проверила накладныя относительно перебора провозной платы и просрочки въ доставкѣ грузовъ 19108 штукъ (16639) и сообщила справки о разныхъ постановленіяхъ Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ 59 (86).

Для взысканія причитающихся съ желѣзныхъ дорогъ суммъ Отдѣломъ были приняты 3 претензіи (2).

Подписчикамъ были сообщены циркулярами свѣдѣнія о 110 тарифныхъ и другихъ постановленіяхъ перевозки грузовъ.

Въ виду того, что согласно существующимъ таксамъ и условіямъ абонеента плата за работы тарифной конторы въ общемъ весьма низка, почему и доходъ конторы оказывается несоответственнымъ произведеннымъ ею работамъ, Биржевой Комитетъ постановилъ ввести съ 1 января 1908 г. такія измѣненныя таксу и условія абонеента, которыя при одинаковомъ использованіи работъ тарифной конторы какъ нынѣ, общають увеличенный доходъ. Новая такса находится въ видѣ приложенія въ концѣ сего отчета.

Завѣдывающій Отдѣломъ, Ю. Э. Фризендорфъ, въ качествѣ представителя Биржевого Комитета участвовалъ въ 1907 г. въ слѣдующихъ совѣщаніяхъ: въ С.-Петербургѣ — въ Общихъ Сѣздахъ по тарифнымъ вопросамъ (5), вмѣстѣ съ г. А. Гребъ въ засѣданіи Управленія Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ по вопросу о невзиманіи сбора за простой невыгруженныхъ вагоновъ въ праздничные дни, въ 2 сѣздахъ Сѣвернаго заморскаго международнаго сообщенія, въ 3 сѣздахъ Русско-Китайскаго сообщенія, въ одномъ засѣданіи СШ Общаго (конвенціоннаго) сѣзда и въ отдѣльныхъ засѣданіяхъ сѣздовъ

Кавказко-Закаспійскаго сообщенія; въ Гейдельбергѣ — въ XVIII очередномъ сѣздѣ сѣвернаго заморскаго международнаго сообщенія; въ Харьковѣ — въ одномъ и въ Москвѣ въ 2 и въ Козловѣ — въ 2 сѣздахъ мѣстныхъ порайонныхъ Комитетовъ.

Ст. 42—52.

Статьи отчета 42—52 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 самыхъ тарифныхъ издашяхъ.

53. Риго-Орловская желѣзная дорога.

а. Разныя сношенія съ Управленіемъ Риго-Орловской желѣзной дороги.

1) На отношеніе свое отъ 28 декабря 1906 г. за № 1845, комитѣ Биржевой Комитетъ просилъ Начальника Риго-Орловской желѣзной дороги оставить Рижскую товарную станцію открытою до 5 часовъ для въѣзда подводъ и вывоза грузовъ и послѣ 1 января 1907 г., Комитетъ получилъ слѣдующій отвѣтъ отъ Управленія дороги:

„Въ отвѣтъ на отношеніе отъ 28 декабря 1906 г. за № 1845, имѣю честь увѣдомить, что въ послѣднее время прибытіе подводъ на станцію Рига тов. для вывоза груза послѣ 4-хъ часовъ пополудни еще болѣе сократилось. Всего на эту станцію послѣ 4-хъ часовъ въѣзжаетъ около 20 подводъ и, если половину изъ нихъ считать случайно запоздавшими, то слѣдовательно для надобностей экспорта остается всего 10 подводъ, которыя могутъ вывести не болѣе одного вагона груза.

Въ виду изложеннаго, Управленіемъ дороги вмѣстѣ съ симъ сдѣлано распоряженіе о томъ, чтобы станція Рига тов. съ 16 сего января была открыта для вывоза груза лишь до 4-хъ часовъ пополудни.“

2) Начальникъ Риго - Орловской желѣзной дороги 16 іюня за № 19190 сообщилъ Рижскому Биржевому Комитету, что вслѣдствіе усиленнаго подвоза груза и весьма медленнаго принятія таковыхъ получателями всѣ пакаузы станціи Рига товарная переполнены, и просилъ Биржевой Комитетъ интересоваться скорѣйшимъ принятіемъ грузовъ.

Биржевой Комитетъ опубликовалъ о такомъ увѣдомленіи Начальника дороги въ „Borsenblatt“, прибавляя слѣдующее:

„Принимая во вниманіе, что при медленномъ приѣмѣ грузовъ съ желѣзнодорожной станціи и при переполненіи наклаузовъ Управленіе желѣзной дороги другой разъ принуждаетъ получателей къ послѣдному принятію своихъ грузовъ тѣмъ, что оно сокращаетъ срокъ безплатнаго храненія грузовъ и возвышаетъ сборъ за храненіе, Рижскій

Биржевой Комитетъ считаетъ нужнымъ обратить вниманіе грузовладельцевъ на эти могущія быть для торговли г. Риги невыгодныя послѣдствія и съ своей стороны ихъ пригласить къ возможно скорому принятію прибывающихъ для нихъ на товарную станцію Рига грузовъ.“

3) Заявленія нѣкоторыхъ Казанскихъ купцовъ и Рижскихъ экспортеровъ, содержащія жалобы на хищенія шкуръ и кожъ на станціяхъ Риги - Орловской желѣзной дороги, понудили Биржевой Комитетъ обратиться къ Начальнику Риги - Орловской желѣзной дороги съ отношеніемъ отъ 6 апрѣля за № 757 слѣдующаго содержания:

„Вслѣдствіе поступившихъ въ Рижскій Биржевой Комитетъ жалобъ ряда Казанскихъ купцовъ, экспортеровъ и Рижскихъ экспортныхъ фирмъ, торгующихъ шкурами и шерстью, на постоянныя и все увеличивающіяся кражи этихъ товаровъ на станціяхъ Риги-Орловской дороги, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство не отказать ему въ содѣйствіи для устраниенія упомянутыхъ неудобствъ принятіемъ самыхъ строгихъ и необходимыхъ мѣръ.

Кражи эти производятся, можно сказать, по извѣстной системѣ, при чемъ воры пользуются постановленіемъ, что при провозѣ упомянутыхъ товаровъ, а именно шкуръ и шерсти, допускается потеря вѣса до 2⁰/. Подобная потеря вѣса возможна лѣтомъ вслѣдствіе усышки товара, но никогда въ зимнее и осеннее время, то есть въ продолженіи мѣсяцевъ августъ по начало апрѣля, а именно въ это время разницы вѣса бываютъ самыя большія, такъ что слѣдуетъ полагать, что кражи производятся по извѣстной системѣ.

Въ каждомъ тюкѣ шкуръ находится извѣстное число штукъ обозначенное на фактурѣ и кромѣ того число это пишется на каждомъ тюкѣ рядомъ съ маркою. Число это въ случаѣ недостачи вѣса провѣряется получателемъ товара, чѣмъ обнаруживается похищеніе, при чемъ замѣчено, что похищаются только шкуры высшихъ сортовъ. — Въ виду изложеннаго Биржевой Комитетъ имѣетъ честь просить Ваше Превосходительство не отказать въ распоряженіи, чтобы станція были обязаны, провѣрять по требованію грузополучателей вѣсъ отдѣльныхъ тюковъ, перевозимыхъ по одной накладной, такъ какъ потеря вѣса всей отправки часто даже не превышаетъ допустимыхъ 2⁰/, между тѣмъ какъ вѣсъ отдѣльныхъ тюковъ вслѣдствіе кражи сильно уменьшенъ.“

б. Переустройство Рижскаго желѣзнодорожнаго узла.

Для дальнѣйшаго переустройства Рижскаго желѣзнодорожнаго узла на 1907 г. было отпущено, какъ объ этомъ узналъ Биржевой Комитетъ, 900,000 руб., изъ нихъ 300,000 руб. спеціально на постройку новаго желѣзнодорожнаго моста черезъ р. Западную Двину и 600,000 руб. на другія работы. Последняя сумма и остатокъ отъ

предъидущаго года въ размѣрѣ 261.970 руб. 98 коп. дала возможность, во первыхъ, закончить работы, начатыя на Береговой станціи въ предъидущіе строительные сезоны и, во вторыхъ, приступить къ нѣкоторымъ новымъ сооруженіямъ, главнымъ образомъ на территоріи станціи Дрейлингсбушъ.

1) На станціи Рига - Берегъ законченъ постройкой 4-хъ этажный каменный пакгаузъ съ общей площадью 2384,56 кв. саж. До открытія этого пакгауза также закончены: установка электрическихъ подъемниковъ, устройство противопожарныхъ приспособленій снаружи и внутри зданія и электрическаго освѣщенія.

Кромѣ того на берегу закончена постройка трехъ каменныхъ одноэтажныхъ пакгаузовъ, площадью 300 кв. саж. каждый, расположенныхъ въ одну линію съ 4-хъэтажнымъ.

Всѣ эти пакгаузы отданы въ аренду разнымъ фирмамъ.

2) Въ районѣ станціи Сортировочная Дрейлингсбушъ произведены почти въ окончательномъ видѣ земляныя работы по отсыпкѣ площадки станціи, уложена часть сортировочныхъ парковъ и стационныхъ путей для движенія грузовъ по направленію изъ Орла въ Ригу, и закончено устройство центрального управленія входныхъ стрѣлокъ и сигналовъ по направленію со стороны г. Риги.

Вмѣстѣ съ симъ въ районѣ той-же станціи приступлено къ постройкѣ трехъ зданій: конторы Службы Тяги, конторы Службы Движенія и паровознаго депо, необходимыхъ для предполагаемаго въ будущемъ году открытія станціи.

3) Для устройства новаго моста черезъ рѣку Западную Двину въ 1907 году произведены лишь нѣкоторыя подготовительныя работы и изысканія, изъ коихъ наиболѣе крупною работою является прорытіе новаго Килевейнскаго канала съ одною временною засыпкою стараго.

Какъ дошло до свѣдѣнія Биржевого Комитета, проектъ новаго желѣзнодорожнаго моста представленъ на утвержденіе въ Управление желѣзныхъ дорогъ и поэтому можно предполагать, что къ осуществленію его приступлено будетъ въ половинѣ 1908 года.

4) Въ виду неполученія отъ Начальника Риги - Орловской желѣзной дороги никакого отвѣта на отношеніе отъ 26 іюня 1906 г. за № 940 относительно устройства товарной станціи въ Московскомъ форштадтѣ, Биржевой Комитетъ 2 іюня за № 1172 обратился съ подтвержденіемъ къ Начальнику дороги и получилъ затѣмъ слѣдующее увѣдомленіе :

„Вслѣдствіе отношенія отъ 2-го сего іюня за № 1172 имѣю честь увѣдомить, что Управление дороги имѣетъ въ виду построить со временемъ близъ новой сортировочной станціи товарную станцію въ цѣляхъ обслуживанія Московскаго форштадта, но въ ближайшемъ будущемъ предположеніе это не можетъ быть осуществлено за неимѣніемъ соотвѣтственнаго кредита. Вмѣстѣ съ тѣмъ, для выясненія

настоящаго вопроса, имѣю честь покорнѣйше просить Биржевой Комитетъ сообщить миѣ, какія, по его миѣнію, надлежитъ принять мѣры къ тому, чтобы эта станція получала только грузы для нуждъ Московскаго форштадта и чтобы нее не проходили въ значительномъ количествѣ экспортные грузы и какую гарантію можетъ дать Комитетъ, что операціи этой станціи ограничатся указаннымъ выше ея назначеніемъ.“

На такое увѣдомленіе Начальника Рига-Орловской желѣзной дороги Биржевой Комитетъ обратился къ нему со слѣдующимъ отношеніемъ отъ 10 іюля за № 1364:

„Отношеніемъ отъ 20 іюня с. г. за № 19502 Ваше Превосходительство сообщили Биржевому Комитету на его отношеніе отъ 26 іюня 1906 г., что хотя и имѣется въ виду со временемъ построить товарную станцію для Московскаго форштадта, но въ ближайшемъ будущемъ предположеніе это не можетъ быть осуществлено за отсутствіемъ соотвѣтственнаго кредита. вмѣстѣ съ тѣмъ Ваше Превосходительство просили Биржевой Комитетъ сообщить Вамъ, какія, по его миѣнію, надлежитъ принять мѣры къ тому, чтобы устраиваемая станція получала только грузы для нуждъ Московскаго форштадта и черезъ нее не проходили въ значительномъ количествѣ экспортные грузы.“

Рижскій Биржевой Комитетъ вполне убѣжденъ въ томъ, что опасенія Вашего Превосходительства лишены всякаго основанія; такъ какъ товарная станція для Московскаго форштадта проектируется вблизи новой сортировочной станціи, а именно у Дрейлингебуша, то разстояніе отъ нея до берега гораздо больше, чѣмъ отъ товарной станціи на городскомъ выгонѣ. Кромѣ того мостовая на улицахъ Московскаго форштадта весьма плоха, такъ что перевозка грузовъ на подводахъ будетъ обходиться гораздо дороже, а эти лишніе расходы не будутъ покрыты незначительною разницею въ провозной платѣ до обѣихъ станціи. По этому едва-ли экспортеръ рѣшится адресовать товары, назначенные для прямого вывоза или складываемые, какъ ленъ, пенька, яйца и др. до вывоза въ Красныхъ Амбарахъ, на станцію въ Московскомъ форштадтѣ вмѣсто того, чтобы адресовать таковые къ Краснымъ Амбарамъ или на станцію Рига-Берегъ или же на товарную станцію на городскомъ выгонѣ.

Береговая территория уже въ настоящее время доставляетъ такія выгоды, что послѣ предстоящаго вѣроятно въ ближайшемъ будущемъ открытія береговой станціи вывозные товары уже на станціяхъ отправления непосредственно будутъ адресоваться на береговую станцію.

Разумѣется само собою, что Биржевой Комитетъ не можетъ принимать на себя никакой гарантіи въ томъ, что операціи станціи въ Московскомъ форштадтѣ ограничатся назначенными для нея товарами, такъ какъ ни онъ, ни вообще кто нибудь въ правѣ ограничивать право товаровладельцевъ, свободно распоряжаться своими товарами.

Но онъ полагаетъ, что вышеприведенныя указанія его устранять опасенія Вашего Превосходительства относительно наплыва вывозныхъ товаровъ въ значительномъ количествѣ на товарную станцію въ Московскомъ форштадтѣ.

Не малое число заводовъ въ болѣе отдаленной части Московскаго форштадта, которые всѣ свои сырые матеріалы должны получать съ товарной станціи и туда же посылать свои продукты, какъ и всѣ живущіе тамъ многочисленныя торговцы безусловно нуждаются въ товарной станціи въ Московскомъ форштадтѣ, а посему Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь убѣдительно просить Ваше Превосходительство, исходатайствовать надлежащій кредитъ на сооруженіе хоть и небольшой товарной станціи въ Московскомъ форштадтѣ и приступить къ сооруженію ея съ возможною скоростью.“

VII. Таможенная часть.

54. Безпошлинный обратный привозъ изъ-за границы мѣшковъ.

Согласно утвержденнымъ Министромъ Финансовъ 14-го марта 1894 г. правиламъ для безпошлиннаго привоза изъ-за границы мѣшковъ, вывезенныхъ изъ Россіи въ видѣ упаковки отпускнаго зерноваго хлѣба (указатель правительственныхъ распоряженій по Министерству Финансовъ 1894 г. за № 12, стр. 146), безпошлинный обратный привозъ снѣхъ мѣшковъ допускается на основаніи свидѣтельствъ, выдаваемыхъ таможенями по установленной формѣ, приложенной къ вышеозначеннымъ правиламъ.

По поступленіи въ Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ коллективнаго ходатайства отъ Одесскихъ представителей мѣшочной промышленности и торговли объ отмѣнѣ безпошлиннаго пропуска мѣшковъ по вывознымъ свидѣтельствамъ, переуступаемымъ другимъ лицамъ, въ коемъ объясняется, что значительное количество старыхъ низкосортныхъ мѣшковъ вывозится преимущественно съ отрубями, что на мѣшки эти выбираются таможенныя свидѣтельства и затѣмъ свидѣтельства эти перепродаются скупщикамъ, которые по этимъ документамъ обратно привозятъ въ Россію безпошлинно высокосортныя подержанные мѣшки заграничнаго производства, Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ признано было необходимымъ допускать передачу отвозныхъ таможенныхъ свидѣтельствъ на мѣшки лишь по особымъ передаточнымъ надписямъ.

Предварительно же приведенія сей мѣры въ исполненіе, Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ предложеніемъ отъ 28/30 іюня 1907 г. за № 19401 просилъ Биржевой Комитетъ сообщить, какія фактическія затрудненія можетъ вызвать предьявленіе владѣльцамъ свидѣтельствъ требованія объ учиненіи на свидѣтельствахъ передаточныхъ надписей.

Къ сему Департаментъ присовокупилъ, что установленіе проектируемой передачи имѣетъ своею цѣлью исключительно уничтоженіе

злоупотребленій по пользоваію отвозными свидѣтельствами со стороны лицъ, не имѣющихъ прямого отношенія къ вывозной торговлѣ, напримѣръ злоупотребленіе желѣзнодорожныхъ экспедиторовъ по полученію отвозныхъ свидѣтельствъ въ тѣхъ случаяхъ, когда товаротправителемъ не заявлены требованія на полученіе таковыхъ свидѣтельствъ.

Биржевой Комитетъ представленіемъ отъ 26-го іюля 1907 г. за № 1441 отвѣтилъ Департаменту Таможенныхъ Сборовъ, что онъ не можетъ не присоединяться во всѣхъ отношеніяхъ къ коллективному ходатайству Одесскихъ представителей мѣшочной промышленности и торговли объ отмѣнѣ беспошлиннаго пропуска мѣшковъ по вывознымъ свидѣтельствамъ. По этому вопросу уже лѣтъ 5 тому назадъ Рижскій Биржевой Комитетъ высказался въ представленномъ Отдѣлу Промышленности Министерства Финансовъ отзывѣ отъ 1 іюня 1902 г. за № 692 и долженъ въ сущности повторить приведенныя имъ тогда соображенія. Согласно собраннымъ Биржевымъ Комитетомъ тогда даннымъ вывезено было за границу среднимъ числомъ въ годъ всего около 4 милліоновъ джутовыхъ мѣшковъ, при чемъ однако не принято въ расчетъ, что на основаніи каждаго вывознаго свидѣтельства происходитъ новый обмѣнъ обозначеннаго на подлежащемъ свидѣтельствѣ количества мѣшковъ, размѣръ какового обмѣна не выраженъ въ вышеупомянутой цифрѣ. Но если имѣть въ виду, что къ намъ приходитъ обратно не вывезенные, а, на основаніи вывозныхъ свидѣтельствъ, совершенно новые мѣшки, хотя это собственно противорѣчитъ подлежащимъ таможеннымъ правиламъ, а равно что мѣшокъ можетъ быть употребленъ до трехъ разъ, то количество ввозимыхъ къ намъ черезъ границы джутовыхъ мѣшковъ можетъ быть безъ преувеличенія опредѣлено почти въ 6 милліоновъ мѣшковъ. Подобное количество, вѣсъ котораго равняется отъ 180—200,000 пуд., играетъ въ дѣлѣ производства джутовыхъ мѣшковъ довольно важную роль, такъ какъ 11-ью въ Россіи существующими джутовыми фабриками производится приблизительно до 1,790,000 пуд. джутовой ткани, изъ какового количества приблизительно $\frac{3}{4}$ перерабатывается на мѣшки.

Приведенныя статистическія данныя имѣютъ силу и въ настоящее время, но положеніе дѣлъ существенно ухудшилось въ томъ отношеніи, что съ тѣхъ поръ торговля отвозными свидѣтельствами значительно развилась и отчасти вслѣдствіе сего джутовыя фабрики въ Россіи въ послѣдніе годы работали безъ особой прибыли. Въ доказательство широкихъ размѣровъ торговли вывозными свидѣтельствами Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ указать какъ на примѣръ на тотъ фактъ, что Рижскій заводъ, изготовляющій землеудобрительныя средства, въ текущемъ году приобрѣлъ вывозныя свидѣтельства приблизительно на 20,000 мѣшковъ; по этимъ свидѣтельствамъ введены были совершенно новые джутовые мѣшки, стоявшіе отъ 31 до 32 коп.

за штуку, тогда какъ мѣстный джутовый заводъ можетъ поставлять новый мѣшокъ того же качества не дешевле 40—42 коп.

Подобный беспошлинный ввозъ новыхъ джутовыхъ мѣшковъ однако не только отражается чрезвычайно вредно на джутовой промышленности въ Россіи, которая должна платить высокую ввозную пошлину на джутъ-сырецъ и посему въ правѣ просить о поддержкѣ, но и непосредственно нарушаетъ интересы казны, такъ какъ ввозная пошлина на джутовые мѣшки составляетъ 4 руб. 29 коп. за пудъ, которыхъ казна теряетъ вслѣдствіе беспошлиннаго на основаніи вывозныхъ свидѣтельствъ ввоза мѣшковъ.

Дѣйствительную и несомнѣнную выгоду изъ настоящаго положенія дѣлъ извлекаютъ продавцы мѣшковъ, а также лица, отдающія на прокатъ таковые, ибо имъ предоставлена возможность приобрести дешевымъ способомъ хорошіе мѣшки. Но заботиться объ интересахъ торговцевъ мѣшками на счетъ джутовой промышленности едва ли можетъ быть признано задачей правительства.

Рижскій Биржевой Комитетъ сомнѣвается, чтобы предполагаемая Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ мѣра, допускать передачу вывозныхъ таможенныхъ свидѣтельствъ на мѣшки лишь по особымъ передаточнымъ надписямъ, будетъ имѣть ожидаемаго успѣха и устранить или существенно сократить злоупотребленія, такъ какъ Биржевому Комитету непонятно, какимъ образомъ возможно будетъ предупредить, чтобы фабрики и торговые дома, вывозящіе свои товары за границу въ мѣшкахъ, не продавали бы и впредь свои вывозныя свидѣтельства закупщикамъ мѣшковъ по передаточнымъ надписямъ, тѣмъ болѣе, что и въ настоящее время вывозныя свидѣтельства переуступаются посредствомъ передаточныхъ надписей.

Единственнымъ дѣйствительнымъ средствомъ борьбы Биржевой Комитетъ считаетъ распоряженіе, чтобы всѣ мѣшки, отправляемые съ товарами за границу, русскою пограничною таможеню были бы снабжены штемпелемъ и затѣмъ беспошлинно пропускались бы изъ-за границы въ Россію лишь мѣшки, снабженные означеннымъ штемпелемъ. Если же таможня лишена возможности отмѣтить тѣмъ или другимъ способомъ мѣшки для обратнаго пропуска съ тѣмъ, чтобы именно только отмѣченные мѣшки беспошлинно пропускались, то, по мнѣнію Биржевого Комитета, другого средства не имѣется, какъ только полное запрещеніе беспошлиннаго пропуска мѣшковъ.

Согласно наведеннымъ Биржевымъ Комитетомъ частнымъ образомъ сиравгамъ, распоряженіе объ отмѣнѣ вышеупомянутаго временнаго постановленія о беспошлинномъ обратномъ привозѣ изъ-за границы мѣшковъ врядъ ли послѣдуетъ до истеченія срока дѣйствія означеннаго постановленія, истекающаго въ февралѣ 1911 г.

5. О переводѣ отдѣленія Рижской Пробирной Палаты въ зданіе таможни.

Какъ извѣстно, ювелирныя издѣлія изъ золота и серебра могутъ въ Россіи поступать въ торговлю, если содержаніе чистаго металла въ этихъ издѣліяхъ соотвѣтствуетъ постановленіямъ закона и когда эти издѣлія снабжены клеймомъ пробирнаго учрежденія.

Для этой цѣли всѣ золотыя и серебряныя издѣлія какъ внутренняго, такъ и иностраннаго производства представляются пробирнымъ учрежденіемъ для провѣрки и клейменія со взиманіемъ за то довольно высокаго, установленнаго закономъ сбора въ размѣрѣ 3 коп. съ золотника серебряныхъ и 6 коп. съ золотника золотыхъ издѣлій.

Въ Ригѣ пробирная палата, въ которую всѣ прибывающія изъ-за границы золотыя и серебряныя издѣлія должны быть доставлены для провѣрки и клейменія изъ таможни, помѣщается въ С.-Петербургскомъ форштадтѣ на Мельничной улицѣ, т. е. на разстояніи приблизительно $1\frac{1}{2}$ версты отъ таможни.

Доставка золотыхъ и серебряныхъ издѣлій изъ таможни въ пробирную палату и обратно производится и въ настоящее время по распоряженію таможни подъ сопровожденіемъ невооруженнаго досмотрщика. Часто доставляемые такимъ путемъ въ пробирную палату транспорты золотыхъ и серебряныхъ издѣлій представляютъ собою цѣнность до 30,000 и 40,000 рублей и нерѣдко изъ-за границы поступаютъ небольшія посылки, содержащія ювелирныя издѣлія съ брилліантами и другими драгоценными камнями высокой цѣнности.

Въ виду того, что въ Россіи нападенія такъ называемыхъ экспроприаторовъ на разсылныхъ и грабежи на улицахъ даже днемъ составляютъ почти обыденное явленіе, возникаетъ сильное сомнѣніе въ допустимости практикующагося въ настоящее время способа перевозки драгоценностей изъ таможни въ пробирную палату и обратно, и что кромѣ значительныхъ убытковъ и расходовъ казны въ случаѣ нападений, сами торговцы страдаютъ отъ неудобствъ и обременительности порядка провѣрки и клейменія своихъ товаровъ и несутъ чувствительные убытки въ случаѣ утраты своихъ товаровъ, Рижскій Биржевой Комитетъ нашелъ себя вынужденнымъ представленіемъ отъ 26 сентября за № 1729 просить Отдѣлъ Промышленности, не признаетъ ли онъ возможнымъ сдѣлать распоряженіе о переводѣ отдѣленія Рижской пробирной палаты въ зданіе таможни для осмотра и клейменія прибывающихъ изъ-за границы золотыхъ и серебряныхъ издѣлій, при чемъ Биржевой Комитетъ присовокупилъ, что насколько ему извѣстно, управляющій Рижской таможнею обратился съ подробнымъ ходатайствомъ къ Департаменту Таможенныхъ Сборовъ.

Въ началѣ февраля 1908 г. Отдѣлъ Промышленности отклонилъ вышеозначенное ходатайство, такъ какъ находящіяся въ распоряженіи таможни помѣщенія являются не подходящими для пробирныхъ работъ.

56. О досмотрѣ и выдачѣ бандерольныхъ посылокъ съ образчиками.

На основаніи циркуляра Департамента Таможенныхъ Сборовъ отъ 30-го мая 1905 г. за № 11179 всѣ прибывающія изъ-за границы почтою бандерольныя посылки, между ними и таковыя съ образцами товаровъ, должны быть препровождены для досмотра и выдачи получателямъ въ таможенную, тогда какъ съ 1887 г. по упомянутое выше время онѣ досматривались и выдавались получателямъ на почтѣ. Дѣйствующій нынѣ порядокъ досмотра не давалъ повода къ какимъ-либо недоразумѣніямъ или неудобствамъ, такъ какъ образцы товаровъ большею частью были одинаковыхъ сортовъ и по отношенію классификаціи не представляли затрудненій, какъ на примѣръ кофе, рисъ, чай, миндали, какао, пряности, москательные товары, смола, хлопокъ, разныя сѣмена и т. п. Уже когда въ 1895 году имѣлась въ виду отмена досмотра и выдачи адресатамъ на почтѣ присылаемыхъ изъ-за границы бандерольныхъ посылокъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ было удовлетворено ходатайство Рижскаго Биржевого Комитета, при чемъ прежній порядокъ былъ оставленъ въ дѣйстви по отношенію къ большому числу точно перечисленныхъ въ ходатайствѣ товаровъ.

Новымъ распоряженіемъ причиняются торговлѣ чрезвычайныя затрудненія и убытки, такъ какъ для нея скорая выдача бандерольныхъ посылокъ съ образцами товаровъ имѣетъ весьма существенное значеніе. Большинство образцовъ товаровъ приходитъ изъ большихъ складочныхъ мѣстъ, какъ Лондона, Гамбурга, Бремена, Амстердама и др., гдѣ соотвѣтствующіе товары на аукціонахъ продаются изъ первой руки экспортеровъ. Мѣстные импортеры получаютъ эти образцы нѣсколько дней до аукціона для производства своихъ расчетовъ по цѣнамъ и заявленія своихъ предложеній. Послѣдствіемъ запоздалой выдачи образцовъ является пропускъ дней аукціона въ заграничныхъ центрахъ и необходимость покупки товара изъ вторыхъ рукъ, что конечно влечетъ за собою существенное повышеніе цѣны для русскихъ потребителей.

Замедленіе въ выдачѣ бандерольныхъ посылокъ съ образцами товаровъ происходитъ отъ того, что посылки эти пересылаются изъ почтовой конторы въ таможенную, въ послѣдней осматриваются и записываются въ шнуровыя книги, повѣстка же посылается адресату лишь на другой день. Такъ какъ выдача посылокъ производится лишь съ 10 час. утра до 2 часовъ пополудни, то адресатъ можетъ получить свои образцы обыкновенно лишь на третій день, а въ случаѣ прибытія посылокъ наканунѣ праздниковъ, лишь на четвертый или пятый день послѣ ихъ прибытія, между тѣмъ какъ они прежде на почтѣ получали эти образцы еще въ тотъ же день или не позже слѣдующаго дня.

По помимо сильнаго уцербѣ, папосимаго торговлѣ, досмотрѣ бандерольныхъ посылокъ въ таможиѣ, какъ извѣстно Биржевому Комитету, вызываетъ также разныя чувствительныя неудобства въ самой таможиѣ, помѣщенія которой слишкомъ тѣсны для производства въ нихъ еще всѣхъ формальностей по досмотру и выдачѣ бандерольныхъ посылокъ, тогда какъ членъ таможи по другимъ обязанностямъ пребываетъ въ почтовую контору, который безъ всякихъ затрудненій могъ бы исполнять также досмотрѣ бандерольныхъ посылокъ.

По этому дѣлу Рижскій Биржевой Комитетъ уже ходатайствовалъ 29-го сентября 1905 г. за № 1345 передъ Отдѣломъ Торговли, который въ удовлетвореніе сего ходатайства указалъ на циркуляръ Департамента Таможенныхъ Сборовъ отъ 24 января 1906 года за № 1399, согласно которому Министромъ Финансовъ разрѣшенъ былъ досмотрѣ въ почтовыхъ учрежденіяхъ бандерольныхъ отправокъ съ образцами беспошлинныхъ товаровъ, а также и посылокъ съ живыми птицами, пчелами и другими животными.

Такъ какъ этимъ послѣднимъ циркуляромъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ отнюдь не удовлетворено ходатайство Биржевого Комитета, въ виду того, что всѣ товары, образцы которыхъ обыкновенно разсылаются въ бандерольныхъ посылкахъ, подлежатъ ввозной пошлинѣ, а пчелы, живыя птицы и другія животныя вообще для оптовой торговли никакого значенія не имѣютъ и такимъ образомъ всѣ тяжелыя и убыточныя послѣдствія циркуляра отъ 30 мая 1905 г. за № 11459 остались въ полномъ дѣйствіи для торговли, Рижскій Биржевой Комитетъ счелъ себя вынужденнымъ, представленіемъ отъ 28-го апрѣля 1907 года за № 920 еще разъ обратиться къ Отдѣлу Торговли съ покорнѣйшею просьбою, не отказать войти въ сношенія съ Министромъ Финансовъ о томъ, чтобы разрѣшенъ былъ досмотрѣ въ почтовой конторѣ бандерольныхъ посылокъ съ образцами, по крайней мѣрѣ выше упомянутыхъ товаровъ и такимъ образомъ возстановленъ порядокъ, дѣйствовавшій до 1905 года.

По почину Биржевого Комитета подобныя ходатайства были представлены въ Отдѣлъ Торговли Министерства Торговли и Промышленности какъ со стороны Совѣта Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства, такъ равно и Совѣта Съѣздовъ торговли и промышленности.

Ссылаясь на предстоящее ходатайство, Биржевой Комитетъ въ представленіи своемъ отъ 9-го ноября 1907 г. за № 1978 еще разъ обратилъ вниманіе Отдѣла Торговли на большія неудобства и убытки, происходящія для Рижской торговли изъ того, что согласно ст. 644 таможеннаго устава, бандерольныя посылки изъ-за границы съ образцами товаровъ подлежатъ досмотру въ таможенномъ учрежденіи и не могутъ быть досмотрѣны на почтѣ.

Мѣстнымъ импортерамъ эти образцы посылаются лишь нѣсколько дней до аукціона и имѣють для нихъ значеніе лишь, если они немедленно послѣ прибытія въ Ригу могутъ быть выданы адресатамъ. Если однако бандерольныя отправки съ образцами препровождаются согласно упомянутой выше статьѣ 644 таможеннаго устава въ таможенное учрежденіе для досмотра, то этимъ теряется столько времени, что адресатамъ образцы могутъ быть выданы только или въ день аукціона или даже послѣ аукціона и такимъ образомъ они совершенно теряють свое значеніе.

Биржевой Комитетъ полагаетъ, что досмотръ бандерольныхъ посылокъ съ образцами поименованныхъ выше товаровъ, т. е. кофе, риса и каучука, могъ бы быть произведенъ на почтѣ, тѣмъ болѣе, что тарифировка упомянутыхъ товаровъ не можетъ вызывать затрудненія, и кромѣ того ежедневно командируется на почту знакомый съ тарифировкою агентъ таможни, чтобы раздѣлять подлежащія обложенію отъ не подлежащихъ обложенію бандерольныхъ посылокъ. Упомянутый агентъ могъ бы производить при этомъ на почтѣ тоже и досмотръ посылокъ съ образцами кофе, риса и каучука, тѣмъ болѣе, что сумма обложенія составляетъ лишь нѣсколько копѣекъ.

Въ виду изложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ просилъ Отдѣлъ Торговли не отказать еще разъ войти въ сношенія съ Министерствомъ Финансовъ о томъ, чтобы былъ разрѣшенъ досмотръ въ почтовой конторѣ бандерольныхъ посылокъ съ образцами кофе, риса и каучука.

Разрѣшеніе по сему вопросу до заключенія настоящаго отчета не послѣдовало.

57. Обложеніе таможенной пошлиной локомобилей.

Циркуляромъ Департамента таможенныхъ сборовъ отъ 13-го января 1907 года за № 1139 объявлены новыя правила для обложенія таможенной пошлиной локомобилей, ввезенныхъ совмѣстно съ молотилками а въ дополненіе циркуляра въ особомъ совѣщаніи при Министерствѣ Торговли и Промышленности 23-го марта была нормирована величина локомобилей, которые могутъ быть обложены по земледѣльческому тарифу въ 75 коп. за пудъ на площадь нагрѣва 13—25 квадр. метровъ.

Вслѣдствіе этого распоряженія Рижскій Биржевой Комитетъ, согласно высказанному по сему предмету мнѣнію своей делегаціи по привозной торговлѣ, пашель себя вынужденнымъ, представленіемъ отъ 1-го мая 1907 года за № 965 ходатайствовать передъ Министерствомъ Торговли и Промышленности о примѣненіи прежней ставки таможенной пошлины также и для локомобилей съ площадью нагрѣва менѣе 13 квадр. метровъ, такъ какъ означенное распоряженіе исключаетъ ввоза локомобилей меньшей площади нагрѣва чѣмъ 13 квадр. метровъ, которые употребляются исключительно въ сельскомъ хозяйствѣ.

Для мотивированія своего ходатайства Биржевой Комитетъ указалъ далѣе на слѣдующее :

Локомобили меньшаго типа, напримѣръ завода Маршалъ и Ко.

ном. силы	подходящая молотилка.
въ 3 лош. силъ	30 дюйм. до 36 дюйм. барабаною
„ 4 „ „	36 „ „ 42 „ „
„ 5 „ „	42 „ „ 48 „ „
„ 6 „ „	48 „ „ 54 „ „

вслѣдствіе сего должны платить повышенную таможенную пошлину въ 3 руб. 20 коп. за пудъ.

Но именно эти маленькія машины, которыя по сіе время ввозились въ большомъ количествѣ и въ Россіи не изготовлялись, имѣютъ значеніе только для мелкаго земледельца и для крестьянина, которые вслѣдствіе повышенія таможенной пошлины будутъ лишены возможности пріобрѣтать такія машины, если Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ упомянутое рѣшеніе не будетъ отмѣнено. Изъ этого ясно, что сельскому хозяйству проведеніемъ упомянутой мѣры будетъ нанесенъ убытокъ.

Слѣдующая таблица ясно показываетъ громадную разницу таможенной пошлины и обоснованность вышеприведенныхъ изложеній :

величина	площ. нагр.	вѣсъ	старая пошл. 75 коп.	новая пошл. 320 коп.	разница
3 лош. силъ	7,86 кв. м.	190 пуд.	142.50 к.	608 руб.	465.50 к.
4 „ „	9,45 „ „	225 „	168.75 „	720 „	551.25 „
5 „ „	10,67 „ „	250 „	187.50 „	800 „	612.50 „
6 „ „	12,31 „ „	300 „	225.— „	960 „	735.— „
7 „ „	14,18 „ „	325 „	243.75 „		
8 „ „	15,75 „ „	350 „	262.50 „		
10 „ „	18,37 „ „	425 „	318.75 „		

Далѣе Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ замѣтить что подлежащія оплатѣ повышенную таможенную пошлиною маленькіе локомобили для промышленныхъ цѣлей не пригодны, такъ какъ напримѣръ для приведенія въ дѣйствіе самаго маленькаго лѣсопильного станка требуется локомобиль въ 8 лош. силъ, вслѣдствіе чего не можетъ быть и рѣчи о злоупотребленіи, которое имѣлось въ виду предупредить упомянутымъ повышеніемъ таможенной пошлины.

Вслѣдствіе вышеупомянутаго ходатайства Отдѣлъ торговли сообщилъ Биржевому Комитету, что циркуляры Департамента таможенныхъ сборовъ отъ 13 января и 21 февраля 1907 года за №№ 1139 и 5498 относительно пропуска локомобилей для сельскохозяйственныхъ машинъ, на которые ссылался Биржевой Комитетъ въ означенномъ выше представленіи, отмѣнены новымъ циркуляромъ названнаго Департамента отъ 11 мая за № 13992 о пропускѣ локомобилей, привозимыхъ при сложныхъ молотилкахъ и иаровыхъ плугахъ (распор. въ № 20 указателя правит. распор. по Министерству Финансовъ за 1907 г.). Какъ видно изъ этого циркуляра, п. 2 онаго

установлены лишь максимальные предѣлы поверхности нагрѣва локобилей, пропускаемыхъ на основаніи п. 5 ст. 167 общ. таможеннаго тарифа, по ставкѣ въ 75 коп. за пудъ, а именно: 1) привозимыхъ при молотилкахъ съ барабанами штифтовымъ не свыше 13=25,5 кв. метр., и 2) привозимыхъ при молотилкахъ съ барабанами бильными не свыше 9—29,5 кв. метр. Въ виду сего локобилей меньшаго типа съ поверхностью нагрѣва котловъ менѣе указанныхъ въ семь циркулярѣ предѣловъ подлежатъ обложенію по тому же земледѣльческому тарифу въ 75 коп. за пудъ, а не повышенному въ 3 руб. 20 к., установленному ст. 167 п. „б“ конвенц. тамож. тарифа для разнаго рода двигателей.

58. Перестройка таможенной набережной.

Отношеніемъ отъ 15 іюня, за № 1891 начальникъ порта пре-проводилъ Биржевому Комитету докладную записку начальника работъ по устройству Рижскаго порта по вопросу о расширеніи и расплани-рованіи означенной набережной. Упомянутая докладная записка между прочимъ имѣетъ слѣдующее содержаніе:

„Названный проектъ состоить, согласно прилагаемому плану, въ устройствѣ новой причальной линіи параллельно старой таможенной набережной и въ разстояніи въ ней — у конца существующей тамо-женной рѣшетки по Николаевской улицѣ на 6,60 саж., у головы Ан-дреевской дамбы въ разстояніи 6 саж. и при главномъ направленіи всей линіи соотвѣтственно направленію противоположащей дамбы СДЕ. Типомъ стѣнки для таковой причальной линіи положено принять су-ществующій типъ глубоководныхъ набережныхъ, построенныхъ въ желѣзнодорожной гавани Рижскаго порта. Основаніемъ этпхъ набе-режныхъ принята для настоящаго времени глубина въ 24 фута — и расчетъ устойчивости на случай вымывовъ принимается въ 26 футовъ, такъ что, безъ вреда для прочности стѣнки, возможно въ будущемъ углубленіе у таковой причальной линіи до глубины въ 26 футовъ. Указаннымъ типомъ набережной, съ вертикальною гранитною стѣнкою выше ординарнаго горизонта воды, положено оградить терри-торію на длину 356 погонныхъ саж. отъ верхняго конца высотой въ 10 футовъ надъ ординаромъ, при чемъ, изъ нихъ 34 пог. саж. по-служать сопряженіемъ съ городской набережною, а ниже на протяже-ніи Андреевской дамбы, при длинѣ 164 пог. саж., положено устроить причальную линію также на глубинѣ 24—26 ф., но при соотвѣтствен-ной конструкціи основанія, въ виду возможности, вмѣсто вертикальной стѣнки выше ординарнаго горизонта воды, устроить откосъ для ограж-денія территоріи.

Указанная перестройка Таможенной набережной при незначи-тельномъ нарушеніи существующаго режима рѣки, безъ вреда для нея, и при соблюденіи расходовъ, предоставляя судоходству потребную современную глубину, дастъ въ то же время увеличеніе таможенной

территоріи; поэтому одновременно съ симъ считаю полезнымъ разсмотрѣть вопросъ о расширеніи таможенного района, неоднократно подымаемый въ сужденіяхъ членами портового Присутствія, такъ равно и учреждениями и частными лицами, заинтересованными въ благоустройствѣ Рижскаго порта.

На томъ же прилагаемомъ планѣ, при начертаніи новаго направленія таможенной набережной, Управленіемъ работъ разработанъ проектъ общаго расширенія и распланированія территоріи части порта между Николаевскою улицею и Андреевскимъ бассейномъ, согласно потребности порта и тѣмъ сужденіямъ, каія были выражены въ разное время членами портового Присутствія.

Означеннымъ проектомъ имѣется въ виду, на предполагаемой уширенной территоріи, считая отъ кордона набережной на ширину полосы въ 5 саж., устроить мостовую изъ брусчатыхъ гранитныхъ камней и по ней проложить одинъ желѣзнодорожный путь, втопленный въ мостовую на протяженіи всей причальной линіи, каковой путь долженъ имѣть выходъ въ обѣ стороны и предназначается спеціально для тяжеловѣсныхъ транзитныхъ грузовъ; далѣе по ширинѣ полосы предположено устройство складочныхъ мѣстъ шириною до 14 саж., на каковыхъ мѣстахъ полезно устройство крытыхъ легкихъ навѣсовъ длиною до 40 саж., на первое время въ количествѣ пяти штукъ, площадью 2,800 кв. саж., и при замощенныхъ промежуткахъ между означенными складочными мѣстами, шпериною по 10 саж., для устройства проѣзжей дороги и мѣста для временной складки грузовъ. Позади таковыхъ складочныхъ мѣстъ перваго ряда потребно устройство двухъ желѣзнодорожныхъ путей и проѣзжей дороги шириною до 5 саж., замощенной также брусчатымъ гранитнымъ камнемъ, за каковой проѣзжей дорогой образуются для грузовъ долгосрочнаго храненія складочныя мѣста втораго ряда, вымощенныя крупнымъ булыжнымъ камнемъ, при чемъ ближе къ Андреевской гавани запроектированы два помѣщенія въ нѣсколько этажей, длиною по 40 саж., при ширинѣ въ 10 саж. Имѣя въ виду, что таковые два пакгауза будутъ служить для долгосрочнаго храненія и предназначаются, главнымъ образомъ, для грузовъ г. Риги, то устройство желѣзнодорожныхъ путей для службъ этихъ пакгаузовъ должно быть весьма ограничено, но на планѣ показана возможность проложенія двухъ путей. На вымощенной площадкѣ длиною 40 саж., отъ воротъ съ Николаевской улицы до перваго складочнаго мѣста, противъ главнаго зданія таможи, должно быть построено зданіе для пассажировъ, полагаю, размѣромъ 12×5 кв. саж. Передачу грузовъ изъ судна въ первый рядъ навѣсовъ и изъ навѣсовъ на складочныя мѣста долгосрочнаго храненія проектомъ предположено производить посредствомъ электрическихъ порталъныхъ и полупортальныхъ крановъ, въ виду потребности и необходимости сокращенія времени опороживанія судовъ, доведенія до

минимума количества употребленія ручной работы и сокращенія расходовъ на выгрузку и порчу товаровъ.

Что же касается Андреевской дамбы, полагало бы поставить въ таможенномъ районѣ все протяженіе причальной линіи этой дамбы по рѣкѣ Западной Двинѣ и при ней территорію, соответствующую нынѣ существующей, безъ увеличенія площади, полученной отъ измѣненія направленія набережной. каковой излишекъ площади, полагаю, болѣе полезнымъ будетъ присоединить къ Андреевской гавани для удовлетворенія нуждъ малаго каботажа и складки грузовъ, предназначенныхъ для жителей города Риги. При исполненіи предполагаемаго проекта таможенный районъ составитъ площадь, равную свыше 17,000 кв саж., что представитъ увеличеніе нынѣ существующей площади района почти на одну треть. Слѣдуетъ замѣтить, что изъ грузовъ, приходящихъ въ портъ и въ таможенный районъ, весьма значительное количество предназначается на снабженіе г. Риги и что транзитныхъ грузовъ въ имперію прошло всего черезъ Рижскую таможену въ количествахъ, по даннымъ „Обзоръ виѣшной торговли“ (изданіе Департамента Таможенныхъ сборовъ): въ 1904 г. около 335,000 пуд. на сумму 3,965,076 руб., по даннымъ полученнымъ отъ управляющаго Рижскою Складочною таможеню: въ 1905 г. въ количествѣ 59,244 мѣстъ, отправленныхъ въ 532 вагонахъ и въ 1906 г. въ количествѣ 107,567 мѣстъ, отправленныхъ въ 861 вагонахъ. И такъ какъ почти весь транзитный грузъ долженъ все-таки проходить черезъ первый рядъ складочныхъ мѣстъ, то полагаю, что не имѣется большой потребности въ укладкѣ какъ по набережной болѣе одного пути, такъ и у складочныхъ мѣсть болѣе двухъ путей.

Что же касается распланированія остальной территоріи между Николаевскою улицею и Андреевскою гаванью, внѣ таможеннаго района, то журналомъ № 3 второго засѣданія отъ 1 февраля 1905 года Рижское Присутствіе по портовымъ дѣламъ единогласно высказалось, что слѣдуетъ признать безусловно необходимымъ прокладку двухъ портовыхъ улицъ, начиная отъ таможеннаго района въ сторону новой гавани: одна изъ нихъ должна быть направлена по территоріи, уже переданной военнымъ вѣдомствомъ въ распоряженіе Риги - Орловской желѣзной дороги, пересѣкая городской каналъ у вновь устроеннаго шляза, далѣе должна идти по Екатерининской дамбѣ до Царскаго сада, а оттуда въ новую гавань; вторая — отъ Михайловской улицы должна идти вдоль рѣшетки Таможеннаго двора, пересѣкая городской каналъ по бывшему желѣзнодорожному мосту, а далѣе должна идти между берегомъ Андреевской гавани и желѣзнодорожными путями; при этомъ желѣзнодорожные пути, для уширенія разгрузочной площади Андреевской гавани, необходимо отодвинуть какъ можно болѣе на востокъ. При такомъ расположеніи улицъ проѣздъ въ портъ можетъ совершаться свободно по улицамъ Михайловской и Цитадельной, а

когда при расширеніи таможеннаго раіона будетъ занята вся ширина этой улицы, то Цитадельная улица должна быть продолжена по территоріи военнаго вѣдомства, занимая ее до интендантскихъ сараевъ.

Это вышеизложенное устройство ведетъ къ перенесенію мостовъ городского и желѣзнодорожнаго, съ приспособленіемъ второго подъ экипажную ѣзду. Такъ какъ Риго-Орловская желѣзная дорога взяла на себя расходъ по перенесенію городского деревяннаго моста на другое мѣсто въ томъ же видѣ и въ виду расположенія этого моста на бойкой портовой улицѣ, желательно устроить его каменнымъ съ желѣзными балками, такъ какъ работы эти въ будущемъ потребовали бы прекращенія проѣзда, то надлежитъ, не перенося деревяннаго моста, нынѣ же построить каменный мостъ съ желѣзными балками, разница между стоимостью переноса деревяннаго моста и новымъ желѣзнымъ мостомъ опредѣляется въ 18,000 руб., каковыя средства, въ виду нахождения моста и улицъ на территоріи порта, подлежатъ принять на портовые сборы. За симъ выяснилась необходимость приспособленія подъ экипажную ѣзду нынѣшняго желѣзнодорожнаго моста для пропуска черезъ него второй улицы. Но тѣмъ же соображеніямъ расходъ этотъ, по мнѣнію Присутствія, имѣетъ быть отнесенъ тоже на портовые сборы по предварительно исчисленнымъ смѣтамъ.

Согласно такому указанію, на планѣ и запроектировано соотвѣтствующее распланированіе означенной мѣстности впѣ таможеннаго раіона и какъ въ указанномъ журналѣ Присутствія весьма подробно изложенъ таковой вопросъ и выведены результаты, вполне соотвѣтствующіе насущнымъ потребностямъ порта, то въ данномъ случаѣ считаю излишнимъ входить въ его разсмотрѣніе.

Возвращая при семъ отношеніе въ Рижское портовое Присутствіе г. управляющаго Рижскою складочною таможеню отъ 17 мая 1905 года за № 7325, препровожденное ко мнѣ на заключеніе г. начальникомъ Рижскаго торговаго порта при надписи отъ 18-го мая 1905 г. за № 1408, имѣю честь доложить Присутствію, что факты, высказанные какъ въ означенномъ отношеніи, такъ равно и въ подлежащемъ журналѣ Присутствія отъ 11 мая 1905 г., вполне соотвѣтствуютъ дѣйствительности и что въ томъ же засѣданіи Присутствія было мною также заявлено о необходимости переустройства Таможенной набережной на потребной для судовъ глубинѣ въ 24 фута и было высказано, что при соотвѣтственномъ теченіи и скорости воды означенная набережная можетъ легко быть подмыта, что производятся соотвѣтственныя наблюденія за осадкою и что, въ виду ненадежности основанія набережной, надлежитъ тяжелые грузы складывать въ разстояніи не менѣе 6 саж. отъ кордона. Нынѣ по означенному вопросу также подтверждаю выше высказанное.

Одновременно съ симъ, считаю нужнымъ высказаться дать свой отзывъ на отношеніе г. начальника Рижскаго торговаго порта отъ

13 декабря 1906 г. за № 3281 относительно ходатайства Рижскаго Биржевого Комитета, представленнаго въ портовое Присутствіе по однородному вопросу, а именно, также объ оборудованіи таможенной территоріи навѣсами и т. п., при каковомъ ходатайствованіи приложены пояснительная записка и планъ расширенія и переустройства таможенного двора. По означенному эскизному проекту положено раіонъ между Николаевскою улицею и Андреевскою гаванью расширить также съ одной стороны выдвиганіемъ набережной въ рѣку Двину, а съ другой стороны уширить за счетъ территоріи цитадели, со сносомъ одного склада Военнаго Министерства, и положено проектомъ въ таможенномъ раіонѣ устройство шести навѣсовъ площадью $38 \times 6 = 3192$ кв. саж., двухъ многоэтажныхъ амбаровъ площадью около 1400 кв. саж.

Въ общемъ проектъ Рижскаго Биржевого Комитета мало отличается отъ проекта, разработаннаго Управленіемъ работъ порта, но въ виду потребности выясненія исполнимости такового эскизнаго проекта, потребно войти въ разсмотрѣніе болѣе существенныхъ деталей проекта, а именно :

1) Направленіе новой причальной линіи, по моему мнѣнію должно соответствовать возможно болѣе направленію противоположной береговой стороны. Исполненіе работъ по иостройкѣ набережной, — въ виду значительной глубины и возможности, по техническимъ соображеніямъ, имѣть набережную болѣе долгосрочной службы и при наличности въ распоряженіи соответствующихъ рабочихъ приспособлений, — можетъ быть произведено съ математическою точностью, согласно требованіямъ проекта; въ проектѣ же Управленія работъ означенныя детали приняты во вниманіе.

2) Расширеніе территоріи со стороны суши, по проекту Рижскаго Биржевого Комитета, положено произвести за счетъ территоріи цитадели, со сносомъ одного амбара, что встрѣчаетъ мое полное сочувствіе, но, принимая во вниманіе затруднительность осуществленія сноса амбара, проектомъ Управленія работъ положено расширеніе произвести только территоріею, находящеюся между камешною стѣнкою, служащею предохраненіемъ отъ наводненія и линіею складовъ Военнаго Министерства.

3) Запроектированныя Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ размѣры навѣсовъ, размѣры промежутковъ между навѣсами, а именно ширины ихъ, считаю вполне соответствующими потребностямъ, длины же ихъ будутъ зависѣть отъ детальной разработки проектовъ, при чемъ считаю нужнымъ высказать, что, по моему мнѣнію, для таможеннаго раіона болѣе потребно устройство возможно длинныхъ навѣсовъ и даже крытыхъ промежутковъ, съ цѣлью возможности болѣе громоздкіе грузы помѣщать прямо на мостовой. Пола навѣсовъ должны находиться на высотѣ нола вагоновъ.

4) Дебаркадеръ для пассажировъ полагалъ бы болѣе практичнымъ помѣстить противъ Таможеннаго зданія, вѣвъ района грузовыхъ операцій таможи и считалъ бы болѣе подходящимъ мѣстомъ — даже — въ линіи рѣшетки.

5) Постоянный кранъ въ 25 тоннъ находилъ бы болѣе практичнымъ поставить въ промежуткѣ между амбарами, съ цѣлью предоставленія болѣе мѣста для развитія складочныхъ мѣстъ и навѣсовъ.

6) Принимая во вниманіе запроектированное уширеніе таможенной территоріи, невозможность, безъ весьма значительныхъ затратъ, еще дальнѣйшаго увеличенія таковой территоріи, потребность устройства для привозныхъ грузовъ значительнаго количества складочныхъ мѣстъ и въ то же время сравнительно незначительное количество транзитнаго груза, приходящаго въ районъ, полагалъ бы, что надлежитъ ограничиться устройствомъ возможно меньшаго количества желѣзнодорожныхъ путей на территоріи Таможи для означенныхъ транзитныхъ грузовъ.

7) Въ виду тѣхъ же доводовъ и подачи въ настоящее время сравнительно незначительнаго количества вагоновъ съ вывознымъ грузомъ на городскую набережную и принимая во вниманіе, что въ недалекомъ будущемъ количество таковыхъ грузовъ значительно уменьшится вслѣдствіе устройства стоянки для судовъ въ новой гавани, считалъ бы болѣе практичнымъ, главный ходовой путь проложить въ границахъ таможенной территоріи, вмѣсто выдѣленія для него особой полосы изъ таковой территоріи, чѣмъ будетъ достигнута возможность болѣе полного использованія всей запроектированной уширеніемъ территоріи на означенномъ протяженіи.

8) Многоэтажные амбары при ширинѣ въ 10 саж. полагаю дѣлать длиною равной длинѣ навѣсовъ

9) Разстояніе отъ кордона набережной до линіи навѣсовъ, въ данномъ случаѣ, считаю болѣе практичнымъ сдѣлать въ 5 саж., въ виду общей ограниченности ширины территоріи, потребности использованія таковой территоріи возможно большимъ устройствомъ складочныхъ мѣстъ, неосуществимостью, по моему мнѣнію, использованія таковой полосы даже болѣе значительной ширины движеніемъ по пей конныхъ подводъ одновременно съ работою крановъ, поставленныхъ на набережной.

10) Вся территорія, включая желѣзнодорожные пути, должна быть покрыта мостовою, причемъ большія проѣзжія дороги — шведскою мостовою, а малые проѣзды и складочныя мѣста — обыкновенною булыжною мостовою.

Представляя на благоусмотрѣніе портоваго Присутствія вышеизложенныя соображенія, считаю, въ заключеніе, нужнымъ высказать свое личное мнѣніе, что въ первую очередь производства работъ должно быть поставлено переустройство таможенной набережной, въ

виду вышеуказанныхъ доводовъ, должна быть исполнена по направленію запроектированному и разработанному Управленіемъ работъ порта, при чемъ на протяженіи около 356 саж. должна таковая набережная имѣть вертикальную стѣнку на 10 футовъ выше ординарнаго горизонта воды, а на остальномъ протяженіи по Андреевской дамбѣ можетъ быть, вмѣсто вертикальной стѣнки, ограничена откосомъ съ высоты ординарнаго горизонта. Принимая же во вниманіе, что детальная полная разработка проекта и утвержденіе такового техническимъ учрежденіемъ Министрства Торговли и Промышленности потребуетъ значительнаго времени, то просилъ бы Присутствіе о постановленіи, внести въ смѣту будущаго года 500,000 рублей на приступъ къ означенной работѣ, какъ къ работѣ, нетерпящей отлагательства. Равно, просилъ бы Присутствіе одобрить уширеніе территоріи со стороны цитадели по проекту, выработанному Управленіемъ работъ порта, и поручить возбудить особое ходатайство черезъ начальника Рижскаго торговаго порта и г. управляющаго Рижскою Таможнею о неотложной необходимости увеличенія площади территоріи со стороны цитадели.

Распланированіе территоріи и выработанный въ общихъ чертахъ проектъ оборудованія таможенной территоріи, полагаю, будетъ болѣе соответствовать предъявляемымъ требованіямъ благоустройства порта, при условіи принятія во вниманіе, при разработкѣ окончательнаго проекта планированія, вышеуказанныхъ десяти положеній.“

Для обсужденія этого проекта какъ въ техническомъ, такъ и въ хозяйственномъ отношеніяхъ Биржевой Комитетъ избралъ комиссію, состоящую изъ г. г. вице-консула К. Ланге, Евг. Шварца, А. Станке и портоваго инженера А. Пабста.

Поступившее затѣмъ по сему предмету заключеніе означенной комиссіи Биржевой Комитетъ одобрилъ и отвѣтилъ начальнику порта 28 августа слѣдующее :

„Хотя начальникъ Рижскаго порта въ означенной докладной запискѣ и говоритъ, что проектъ этотъ въ общемъ мало отличается отъ проекта, представленнаго Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ 5-го декабря 1906 г. Вашему Сіятельству для обсужденія въ Рижскомъ по портовымъ дѣламъ Присутствіи и надлежащаго затѣмъ представленія для утвержденія, но въ дѣйствительности имѣются въ проектѣ начальника работъ весьма существенныя измѣненія, съ частью которыхъ Биржевой Комитетъ согласиться не можетъ, а именно :

1) Рѣка Двина образуетъ у города Риги изгибъ, тянущійся отъ желѣзнодорожнаго моста до желѣзнодорожной гавани. Выпуклая береговая линія городской территоріи этого изгиба имѣетъ у таможеннаго района неправильный видъ, а именно она вогнута во внутрь и не могла быть выправлена въ 1876 году при постройкѣ таможенной набережной, потому что основаніемъ набережной предполагалось употребить устроенную въ 1868 году скрѣпленную анкерами шпунтовую стѣну.

Когда въ 1885 и 1886 годахъ была устроена противолежащая Таможенному району дамба СДЕ, имѣющая цѣлью сузить среднюю воду рѣки, ей была дано соответственное берегу таможенного района правильное положеніе. Нѣтъ основанія не произвести, при необходимой въ настоящее время полной перестройкѣ таможенной набережной, улучшенія береговой линіи, потому что дамба СДЕ представляетъ неправильность.

Если согласно Дю-Боа (du Boys) подъ режимомъ рѣки и слѣдуетъ подразумѣвать быстроту теченія, соответствующую постоянству русла рѣки при извѣстномъ количествѣ воды, то режимъ рѣки Двины при средней высотѣ воды едва ли измѣняется предложенной Биржевымъ Комитетомъ прямой береговой линіей, потому что стекающее тогда количество воды весьма незначительно въ сравненіи съ увеличенной искусственнымъ образомъ посредствомъ землечерпательныхъ работъ поперечную профилью рѣки у таможенного района. Профиль полноводія рѣки Двины сужена пока только въ двухъ мѣстахъ у города — дамбою АВ и повою набережную ниже желѣзнодорожной гавани, у таможенного района полноводіе еще проходитъ черезъ противолежащую низкую дамбу СДЕ. Если въ будущности она будетъ замѣнена высокою дамбою, то таковой можетъ быть дана направленіе, соответствующее предложенной Биржевымъ Комитетомъ прямой береговой линіи таможенной набережной и отступитъ только немного отъ линіи низкой дамбы СДЕ.

Въ интересахъ правильнаго устройства условій теченія рѣки у города Биржевой Комитетъ предпочитаетъ прямую береговую линію предложенной ломанной линіи.

2) Противъ проектированнаго измѣненія границъ таможенного района въ сторону материка и противъ удаленія ведущихъ въ настоящее время внѣ района мимо зданія таможни желѣзнодорожныхъ путей Биржевой Комитетъ возраженій не имѣетъ, Комитетъ однако долженъ высказаться безусловно противъ отдѣленія восточной стороны Андреевской дамбы отъ таможенного района. Со времени постройки таможенного района жалобы на недостаточную величину его постоянно повторялись. По заявленіямъ начальника работъ Рижскаго порта таможенный районъ, если будетъ отнята эта часть Андреевской дамбы, увеличится только на приблизительно одну треть имѣющейся теперь площади. Это увеличеніе представляется Биржевому Комитету слишкомъ незначительнымъ, если принять въ соображеніе, что требованія, предъявленныя къ таможенному району, до сихъ поръ все увеличивались и по всей вѣроятности увеличатся и въ будущности, что ввозъ неравномѣрный и что складочныя мѣста должны отвѣчать требованіямъ и во время усиленнаго подвоза товаровъ. Далѣе Биржевой Комитетъ долженъ указать на то, что имѣется намѣреніе назначить восточную часть дамбы, послѣ отдѣленія ея отъ таможенного района, для складки

товаровъ, привозимыхъ каботажными судами, и высказать опасеніе, что такими складами въ данномъ случаѣ будетъ подвергнутъ опасности таможенный районъ.

3) Въ проектѣ Биржевого Комитета предположено дать лежащей передъ навѣсами береговой полосѣ ширину въ 7,5 саж., а промежуткамъ между навѣсами ширину въ 16 саж., чтобы тѣмъ дать возможно больше мѣста для складки такихъ товаровъ, которые могутъ лежать подъ открытымъ небомъ. Въ проектѣ начальника работъ порта береговая полоса предусмтрѣна шириною только въ 5 саж., а промежутки только въ 10 саж. Если принять въ соображеніе, что передъ навѣсами должна быть устроена платформа, что съ судовъ строятся мостки къ береговой полосѣ и что должно остаться мѣсто для проѣзда подводъ, нагружаемыхъ на сторонѣ рѣки и у фронтоновъ навѣсовъ, то нельзя считать остающуюся по проекту Биржевого Комитета площадь для складыванія товаровъ большой. Чтобы по возможности освободить береговую полосу отъ движенія подводъ, предполагается направлять подводы отъ навѣсовъ черезъ ближайшій переѣздъ на проектированную на сторонѣ суши амбаровъ улицу.

4) Проектъ Биржевого Комитета предоставляетъ возможность, если это со временемъ окажется необходимымъ, застроить Андреевскую дамбу такимъ же образомъ амбарами, какъ верхнюю часть таможенного района. Возможность эта можетъ быть достигнута тоже проектомъ начальника работъ Рижскаго порта, если фундаментъ берегового откоса будетъ устроенъ такимъ образомъ, чтобы впоследствии было возможно устроить на пемъ вмѣсто замощеннаго откоса, каменную набережную. Въ виду сего Биржевой Комитетъ предлагаетъ построить фундаментъ изложеннымъ выше образомъ.

5) Противъ перемѣщенія дебаркадера для пассажировъ на верхній конецъ таможенного района, Биржевой Комитетъ возраженій не имѣетъ, онъ однако долженъ указать на то, что предполагаемая длина его въ 12 саж. едва ли будетъ отвѣчать потребностямъ позднѣйшаго времени.

6) Установка въ таможенномъ районѣ второго подъемнаго крана была вызвана главнымъ образомъ тѣмъ, что около перваго подъемнаго крана въ 25 тоннъ накопилось весьма много грузовъ, сильно препятствующихъ сообщенію у верхняго конца таможенного района. Случалось тогда, что для складыванія ввозимыхъ въ большомъ количествѣ земледѣльческихъ машинъ пришлось воспользоваться тоже и улицами вѣдъ таможенного района. Вслѣдствіе сего Биржевой Комитетъ долженъ признать выбранное начальникомъ работъ порта мѣсто для установки подъемнаго крана въ 25 тоннъ неудобнымъ и рекомендуетъ выборъ предложеннаго Биржевымъ Комитетомъ мѣста.

7) Относительно стрѣлокъ, соединяющихъ желѣзнодорожные пути на расположенной къ сушѣ сторонѣ навѣсовъ Биржевой Комитетъ

долженъ замѣтить, что, по его мнѣнію, представляется болѣе правильнымъ устроить таковыя между навѣсами, а не передъ ними.

Подобное мнѣніе къ проекту начальника работъ порта высказало также и городское управленіе.

Рижское по портовымъ дѣламъ Присутствіе въ засѣданіи отъ 2 іюня признало необходимость перестройки таможенной набережной и при этомъ высказалось за ассигнованіе для начала сихъ работъ суммы 500,000 руб.

59. Сооруженіе зданія для досмотра пассажирскаго багажа и амбара въ таможенномъ районѣ.

По изготовленіи Биржевымъ Комитетомъ проекта на постройку зданія для пассажировъ и амбара, Комитетъ препроводилъ оный начальнику порта съ просьбою исходатайствовать передъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ утвержденіе сего проекта. Къ означенному проекту Городская Управа въ отношеніи отъ 16 декабря 1906 г. за № 8823 увѣдомила, что въ виду § 19 дѣйствующихъ обязательныхъ постановленій по строительной части, въ таможенномъ районѣ допускаются собственно только постройки изъ камня или другого негорючаго матеріала, но Городская Управа согласна разрѣшить возведеніе въ этомъ районѣ временно (согласно § 20 тѣхъ же обязательныхъ постановленій) деревяннаго амбара, а равно пристройки къ существующему дебаркадерному домику, на нижеслѣдующихъ условіяхъ, при чемъ, однако, не можетъ не высказаться въ томъ смыслѣ, что, по ея мнѣнію, желѣзныя постройки заслужили бы предпочтеніе передъ деревянными:

1) чтобы въ предполагаемомъ къ постройкѣ временномъ деревянномъ амбарѣ не хранилось легковоспламеняющихся веществъ;

2) чтобы амбаръ этотъ, въ случаѣ если онъ перестанетъ служить своему прямому назначенію, былъ снесенъ;

3) чтобы ремонтъ предполагаемыхъ временныхъ построекъ производился строителемъ;

4) находящіяся на мѣстахъ постройки рельсовые пути, сточные колодцы, рейнштоки, насосъ, трубы и пр. были переустроены за счетъ строителя;

5) освобожденный мостительный камень былъ переданъ городу.

Начальникъ порта 16 октября препроводилъ Биржевому Комитету въ копіи предложеніе строительной части Отдѣла торговыхъ портовъ отъ 2 октября, за № 2428, въ которомъ сія начальнику порта сообщила, что Комитетъ по портовымъ дѣламъ на устройство въ таможенномъ районѣ амбара и легкаго зданія для досмотра пассажирскаго багажа отпустилъ сумму 25,000 руб., по повѣркѣ исчисленій техническимъ совѣщаніемъ. Для разсмотрѣнія проекта техническимъ совѣщаніемъ въ настоящее время необходимо имѣть къ представленнымъ

проектамъ подробныя смѣты, расцѣпочныя вѣдомости и справочныя цѣны. каковыя документы имѣютъ быть представлены начальникомъ порта Отдѣлу торговыхъ портовъ.

Дабы имѣть возможность включить въ требуемую Отдѣломъ торговыхъ портовъ смѣту стоимость работъ, приведенныхъ Городскою Управою въ пунктѣ 4 ея отношенія отъ 16 декабря, какъ равно расходы по измѣненію рельсоваго пути, которое необходимо при постройкѣ сарая, Биржевой Комитетъ вошелъ въ сношенія съ Городскою Управою и Управленіемъ Рнго-Орловской желѣзной дороги, приведшія къ тому, что Биржевому Комитету были сообщены свѣдѣнія о стоимости этихъ работъ. Вслѣдствіе же этихъ сношеній произошла задержка въ отсылкѣ затребованныхъ Отдѣломъ документовъ, каковыя могли быть доставлены лишь въ январѣ мѣсяцѣ 1908 года.

60. Электрическое освѣщеніе таможенныхъ зданій и таможеннаго района.

Вслѣдствіе предложенія делегаціи по таможеннымъ дѣламъ и по соглашеніи съ управляющимъ Рижскою таможеню, Биржевой Комитетъ призналъ нужнымъ обратиться 4 іюня за № 1183 къ Департаменту Таможенныхъ сборовъ съ нижеслѣдующимъ ходатайствомъ :

„Какъ извѣстно, морское сообщеніе гор. Риги прекращается ежегодно вслѣдствіе льда на 2—3 мѣсяца. Чтобы обезпечить непрерывный и безпрепятственный ходъ торговыхъ учреждений, промышленность равно какъ и торговля принуждены запастись необходимыми товарами на нѣсколько мѣсяцевъ впередъ.

Во избѣжаніе лишннихъ затратъ на страхованіе, наемъ складочныхъ помѣщеній и т. п., а также лишней утраты процентовъ съ капитала, сроки поставки товаровъ откладываются на позднѣйшее по возможности время, когда только еще можно рассчитывать на открытое судоходство. Поэтому понятно, что въ поздніе осенніе мѣсяцы совершается сильнѣйшій ввозъ товаровъ и въ продолженіе осеннихъ мѣсяцевъ, октября, ноября и декабря, т. е. въ самые короткіе дни, происходитъ именно наибольшая работа, какъ въ таможенномъ районѣ, такъ и въ складочныхъ помѣщеніяхъ таможи, такъ что установленное въ Рижской таможнѣ рабочее время не достаточно.

Въ Рижской таможнѣ привозные товары досматриваются по представленнымъ купечествомъ объявленіямъ отъ 9 часовъ утра до 3 часовъ пополудни съ обѣденнымъ перерывомъ отъ 12 до 1 часа. Въ продолженіе этого времени должны быть досмотрѣны и такіе товары въ объявленіяхъ, по которымъ получатели изъявили желаніе не присутствовать при досмотрѣ. Число такихъ объявленій составляетъ приблизительно 50%. Всѣ скоропортящіеся товары, какъ на примѣръ: свѣжія овощи, зелень, рыба, устрицы, сыръ, пиво и т. п. пользуются по закону преимуществомъ по отношенію досмотра, а именно досматри-

ваются въ очереди, раньше всѣхъ остальныхъ товаровъ. Если далѣе считать еще задержки, вызванныя появленіемъ частныхъ лицъ, желающихъ получить свои дорожныя вещи, домашнюю утварь и т. д., которымъ тоже предоставляется преимущество досмотра въ очереди и наконецъ производимые ежедневно управляющимъ таможеню и его помощникомъ вторичные досмотры, которыми отнимаются какъ вѣсы, такъ и мѣсто для досмотра, то смѣло можно сказать, что назначенные для досмотра 5 часовъ, даже если они используются интенсивно, слишкомъ короткое время. Въ 1906 году было подано въ Рижскую таможеню 22138 объявленій, изъ нпхъ въ продолженіе октября, ноября и декабря 6882.

Однако долженъ быть произведенъ не только досмотръ ввозныхъ товаровъ, но и обратная укладка въ ихъ помѣщенія (ящики, бочки и т. п.). По приказанію управляющаго таможеню всѣ досмотровѣнные товары непременно должны быть упакованы обратно въ тотъ же день до закрытія пакгаузовъ.

Если принять во вниманіе, что въ продолженіе осеннихъ и зимнихъ мѣсяцевъ можно приступать къ работамъ въ пакгаузахъ не раньше $8\frac{1}{2}$ часовъ и работа должна быть прекращена вслѣдствіе темноты въ $3\frac{1}{2}$ часа, всего позже въ 4 часа, то этимъ объясняется, что большая часть досмотровѣнныхъ товаровъ остается неупакованной. Если даже держать пакгаузы открытыми дольше, для упаковки въ тотъ же день и остатка товаровъ, то этимъ купечеству будетъ принесено только мало пользы, такъ какъ укладкою товаровъ въ темнотѣ, имѣ, а въ особенности болѣе тонкимъ, какъ напримѣръ: галантерейнымъ, мануфактурнымъ, кожанымъ и драгоценнымъ будетъ причинено не мало поврежденій. Большая часть этихъ товаровъ предназначена на праздники Рождества Христова; слѣдовательно они должны поступить въ продажу въ хорошемъ качествѣ. Но если упаковкою въ темнотѣ товары повреждены, то этимъ причиняются убытки владѣльцамъ.

Послѣ того какъ въ послѣднее время электрическое освѣщеніе нашло всеобщее примѣненіе и является почти совершенно безопаснымъ въ пожарномъ отношеніи способомъ освѣщенія, Биржевой Комитетъ считаетъ своевременнымъ приступить къ введенію электрическаго освѣщенія въ таможенныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ, дабы этимъ путемъ достигнуть возможности продлить въ нпхъ рабочее время въ осенніе и зимніе мѣсяцы на столько, на сколько это крайне необходимо для надлежащаго досмотра обратной укладки привозныхъ товаровъ.

Въ виду изложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь почтительнѣйше просить Департаментъ таможенныхъ сборовъ не отказать въ благосклонномъ распоряженіи объ устройствѣ электрическаго освѣщенія въ помѣщеніяхъ Рижской таможи, служащихъ для досмотра привозныхъ товаровъ и для наложенія на нихъ бандеролей,

пломбъ, о послѣдующемъ же почтить Рижскій Биржевой Комитетъ увѣдомленіемъ.

Къ сему Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ долгомъ присовокупить, что онъ вмѣстѣ съ симъ обратился къ Рижскому Городскому Управленію съ просьбою объ устройствѣ электрическаго освѣщенія на набережной въ таможенномъ районѣ.

Осенью 1906 года наконецъ, послѣ многихъ переговоровъ съ подлежащими установленіями, было устроено электрическое освѣщеніе набережной рѣки Двины, однако только на протяженіи до таможеннаго района, такъ что послѣдній все еще освѣщается недостаточнымъ газовымъ освѣщеніемъ.

Для выгрузки однако привозныхъ товаровъ въ продолженіе осеннихъ и зимнихъ мѣсяцевъ электрическое освѣщеніе таможеннаго района было бы весьма необходимо. Такъ напримѣръ производство ночныхъ работъ разрѣшается управляющимъ таможеню только въ такихъ случаяхъ, когда проситель въ состояніи доказать, что работы будутъ произведены при электрическомъ или другомъ яркомъ освѣщеніи. Наконецъ электрическое освѣщеніе было бы желательно еще въ томъ отношеніи, чтобы ночью имѣть лучшій надзоръ надъ лежащими въ таможенномъ районѣ товарами, неочищенными еще отъ таможенной пошлины, такъ какъ въ районѣ имѣются большія складочныя мѣста безъ всякаго освѣщенія“.

Упомянутое въ вышеизложенномъ представленіи отношеніе Биржевого Комитета на имя Рижскаго Городскаго Управленія гласитъ слѣдующимъ образомъ :

„Уже въ продолженіе цѣлаго ряда лѣтъ со стороны мѣстныхъ учреждений и купцовъ, заинтересованныхъ въ улучшеніи положенія Рижскаго порта, весьма оживленно обсуждался вопросъ объ освѣщеніи городской набережной р. Двины съ понтоннаго моста до самаго конца таможеннаго района электричествомъ, каковой вопросъ также былъ предметомъ разныхъ извѣстныхъ рѣшеній Рижскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія. Осенью 1906 г. наконецъ электрическое освѣщеніе Двинской набережной устроено, однако лишь до начала Таможеннаго района, между тѣмъ какъ сей послѣдній вечеромъ остается почти въ совершенной темнотѣ. Благодаря этому обстоятельству послѣ заката солнца всякая работа по выгрузкѣ привозныхъ товаровъ въ означенномъ районѣ дѣлается невозможною, въ то время какъ именно здѣсь освѣщеніе набережной является особенно необходимымъ, такъ какъ привозные товары исключительно на этомъ мѣстѣ могутъ быть выгружаемы и самое горячее время работы осенью и въ зимніе мѣсяцы совпадаетъ съ рано наступающей темнотой.

Въ виду затруднительнаго положенія, въ которомъ находится наша привозная торговля, вызвавнаго короткимъ рабочимъ временемъ въ таможенномъ районѣ, Рижскій Биржевой Комитетъ одновременно

съ симъ обратился къ Департаменту таможенныхъ сборовъ съ ходатайствомъ объ устройствѣ электрическаго освѣщенія въ таможенныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ, въ случаѣ возможности, еще до наступленія осени сего года, при чемъ Биржевой Комитетъ тѣмъ болѣе надѣется на удовлетвореніе своей просьбы, что, какъ Биржевому Комитету извѣстно, и г-нъ управляющій Рижскою складочною таможенною весьма сочувственно относится къ сей просьбѣ. Освѣщеніе таможенныхъ складочныхъ помѣщеній дѣлается однако безцѣльнымъ, если въ то же время не послѣдуетъ также и освѣщеніе набережной въ таможенномъ районѣ, каковое послѣднее, съ другой стороны, принесло громадную пользу привозной торговлѣ также въ случаѣ неразрѣшенія освѣщенія складочныхъ помѣщеній.

Принимая въ соображеніе, что освѣщеніе Двинской набережной до таможенного района въ теченіе прошлой зпмы оказалось весьма полезнымъ, разрѣшеніе вопроса о проведеніи сего освѣщенія по всему таможенному району однако въ первомъ ряду зависитъ отъ Рижскаго Городскаго Управленія, Рижскій Биржевой Комитетъ въ интересахъ привозной торговли имѣетъ честь покорнѣйше просить Городскую Управу не отказать въ принятіи надлежащихъ мѣръ объ устройствѣ осенью сего года электрическаго освѣщенія по всей длинѣ набережной таможенного района, подобно освѣщенію, устроенному на городской набережной съ понтоннаго моста до таможенного района, независимо отъ того, осуществится ли въ текущемъ году проектированное освѣщеніе таможенныхъ складочныхъ помѣщеній или нѣтъ“.

Городская Управа 7 сентября за № 6595 отвѣтила на это, что она признаетъ устройство электрическаго освѣщенія въ таможенномъ районѣ совершенно желательнымъ въ томъ, разумѣется, предположеніи, что таможенною будетъ изъявлено согласіе на продолженіе работъ въ семь районѣ, по мѣрѣ надобности торговли, также и послѣ 6 часовъ вечера, но что Городская Управа, въ виду того, что доходы отъ сбора за простой за складку товаровъ на таможенной набережной уже въ настоящее время не покрываютъ расходовъ по содержанию этой набережной, не признаетъ возможнымъ принять на средства города ни устройство, ни содержаніе и эксплуатацію электрическаго освѣщенія таможенного района; по мнѣнію Управы, расходы эти должна бы взять на себя казна.

Согласно предложенію делегаціи по привозной торговлѣ, Биржевой Комитетъ 10 октября за № 1046 обратился еще разъ къ Рижской Городской Управѣ съ запросомъ, не найдетъ ли она возможнымъ устроить электрическое освѣщеніе въ таможенномъ районѣ на условіяхъ, подходящихъ къ тѣмъ, которыя уже установлены для городской набережной, т. е. чтобы казна уплачивала Городскому Управленію ежегодными срочными платежами не только за употребленіе электрической энергіи, но и извѣстную сумму на погашеніе расходовъ по

устройству самого освѣщенія. вмѣстѣ съ тѣмъ Биржевой Комитетъ указаль на необходимость электрическаго освѣщенія улицы, ведущей къ арсеналу и пакгаузамъ, такъ какъ здѣсь, во время перевозки товаровъ, при недостаточномъ освѣщеніи, легко могутъ случаться кражи.

На это Городская Управа 23 октября за № 7992 отвѣтила, что она въ принципѣ не встрѣчаетъ препятствій къ тому, чтобы таможенный районъ былъ освѣщенъ за счетъ казны, либо изъ средствъ портовыхъ сборовъ электричествомъ изъ городской электрической станицы, но что она не находитъ возможнымъ принять на городскія средства заимообразно расходы по самому сооружеиію электрическаго освѣщенія (проведеніе кабелей, установка столбовъ, лампы и проч.). Такъ какъ Городская Управа не имѣетъ программы, необходимой для составленія смѣты на устройство и эксплуатацію электрическаго освѣщенія (а именно, относительно числа и силы лампъ, а равно ихъ расположенія), то она проситъ Биржевой Комитетъ о сообщеніи ей означенной программы.

Затѣмъ, 13 ноября, Биржевой Комитетъ препроводилъ Городской Управѣ планъ таможенного района, изъ котораго было видно число и распредѣленіе проектированныхъ электрическихъ фонарей, силою въ 1500 свѣчей каждый. Биржевой Комитетъ просилъ вмѣстѣ съ тѣмъ о выработкѣ смѣты расходовъ по устройству означеннаго электрическаго освѣщенія, присовокупивъ при этомъ, что по полученіи таковой смѣты онъ предполагаетъ озаботиться о внесеніи въ Рижское по портовымъ дѣламъ Присутствіе предложенія о томъ, чтобы устройство электрическаго освѣщенія въ таможенномъ районѣ производилось и содержалось на средства портовыхъ сборовъ.

17 декабря Городская Управа препроводила Биржевому Комитету просимую смѣту. Согласно этой смѣтѣ, для устройства электрическаго освѣщенія 17-ью дуговыми лампами требуется 12,601 руб. При этомъ Городская Управа сообщила, что установку дуговыхъ лампъ предложено произвести на основаніи тѣхъ же принциповъ, какіе донинѣ примѣнялись при установкѣ подобныхъ лампъ на Александровскомъ бульварѣ и на Придвинской набережной, а именно для отдѣльнаго включенія и съ особымъ трансформаторомъ для каждой лампы, при чемъ сила свѣта въ лампахъ, при расходѣ тока въ 8 амп. и при напряженіи въ 45 вольтъ, должна имѣть сферическую ярость, измѣряя безъ шара, приблизительно въ 1500 нормальныхъ свѣчей.

По полученіи этой смѣты, Биржевой Комитетъ обратился къ управляющему Рижскою таможеню съ слѣдующимъ отношеніемъ :

„Какъ Вашему Высокородію извѣстно, Рижскій Биржевой Комитетъ 4 іюня 1907 г. за № 1183 обратился къ Департаменту Таможенныхъ Сборовъ съ ходатайствомъ объ устройствѣ электрическаго освѣщенія въ складочныхъ помѣщеніяхъ Рижской Таможни. Благодаря содѣйствію Вашего Высокородія Биржевой Комитетъ надѣется на

скорое удовлетвореніе сего ходатайства. Но освѣщеніе это было бы совершенно безцѣльно, если одновременно не послѣдуетъ также освѣщеніе набережной въ таможенномъ районѣ, которое съ другой стороны было бы чрезвычайно выгодно для нашей привозной торговли также въ случаѣ неразрѣшенія освѣщенія складочныхъ помѣщеній. Между тѣмъ какъ электрическое освѣщеніе городской набережной отъ понтоннаго моста до таможенного района устроено уже осенью 1906 г., а затѣмъ послѣдовало также освѣщеніе желѣзнодорожной и экспортной набережныхъ, таможенный районъ по вечерамъ остается попрежнему почти въ совершенной темнотѣ, такъ что здѣсь послѣ заката солнца всякая работа по выгрузкѣ привозныхъ товаровъ и охраненіе выгруженныхъ товаровъ противъ хищенія вполне невозможны.

Въ виду сего Рижскій Биржевой Комитетъ 6 іюня 1907 г. за № 1197 просилъ Рижскую Городскую Управу принять надлежащія мѣры къ устройству электрическаго освѣщенія въ таможенномъ районѣ на тѣхъ же основаніяхъ какъ на городской набережной.

Признавая устройство электрическаго освѣщенія таможенного района весьма желательнымъ, Городская Управа въ отношеніяхъ отъ 7 сентября и 23 октября 1907 г. за №№ 6595 и 7992 рѣшительно отклонила принятіе на свои средства расходовъ по устройству, содержанію и эксплуатаціи электрическаго освѣщенія и высказало мнѣніе, чтобы расходы эти были приняты на счетъ казны или портовыхъ сборовъ.

Рижскій Биржевой Комитетъ не можетъ не присоединиться къ этому мнѣнію и просилъ Городскую Управу о выработкѣ смѣты на устройство электрическаго освѣщенія на предметъ представленія таковой въ Рижское по портовымъ дѣламъ Присутствіе для разрѣшенія необходимыхъ средствъ. Эта смѣта къ переданному уже Вашему Высокородію портовымъ инженеромъ А. Пабстомъ проекту была доставлена Биржевому Комитету при отношеніи Городской Управы отъ 17 декабря сего года за № 9485.

Биржевой Комитетъ полагаетъ, что для успѣшнаго рѣшенія сего вопроса въ Присутствіи по портовымъ дѣламъ можетъ быть весьма полезно, если подлежащее предложеніе будетъ внесено Вашимъ Высокородіемъ, какъ заинтересованной въ первомъ ряду стороною, въ виду чего онъ, препровождая при семъ помянутую смѣту, имѣетъ честь покорнѣйше просить Ваше Высокородіе, внести на одномъ изъ ближайшихъ засѣданій Присутствія предложеніе, чтобы Присутствіе разрѣшило устройство и эксплуатацію электрическаго освѣщенія таможенного района на имѣющіяся въ его распоряженіи средства изъ портовыхъ сборовъ.

О Вашемъ согласіи внести помянутое предложеніе въ Портовое Присутствіе Биржевой Комитетъ покорнѣйше проситъ Ваше Высокородіе почтить его увѣдомленіемъ.“

61. Артельные работы при Рижской таможнѣ.

а. Контрактъ съ Биржевой Артелью.

13 сентября 1906 года состоялось, при участіи управляющаго Рижскою таможнею, засѣданіе делегаціи по таможеннымъ дѣламъ, на которомъ обсуждался проектъ имѣющаго быть заключеннымъ между управляющимъ таможнею и биржевою артелью контракта объ отдачѣ послѣдней работъ при таможнѣ, при чемъ со стороны представителей купечества предложены были нѣкоторыя измѣненія и дополненія въ этомъ проектѣ, которыя и были приняты управляющимъ таможнею. Означенный проектъ былъ возвращенъ 20 сентября управляющему таможнею съ ясно выраженной просьбою при заключеніи контракта не упускать изъ виду установленныхъ въ вышеупомянутомъ засѣданіи отъ 13 сентября измѣненій и дополненій. 23 сентября управляющій таможнею сообщилъ Биржевому Комитету, что въ § 2 проекта сказаннаго контракта слова „только въ январѣ мѣсяцѣ“ имъ замѣнены словами „не ранѣе января мѣсяца 1908 г.“

Такимъ образомъ Биржевой Комитетъ имѣлъ полное основаніе предполагать, что заключенный впоследствии контрактъ, касающійся артельныхъ работъ при таможнѣ, дѣйствительно будетъ содержать только то, что было условлено въ засѣданіи отъ 13 сентября 1906 г. между управляющимъ таможнею и Биржевымъ Комитетомъ.

Въ послѣдствіи же Биржевой Комитетъ узналъ къ сожалѣнію, что въ § 7 контракта, безъ вѣдома Биржевого Комитета, внесено дополнительно постановленіе, о которомъ не было рѣчи ни въ доставленномъ управляющимъ таможнею 3 іюня 1906 года проектѣ, ни въ засѣданіи отъ 13 сентября. Въ то время, какъ по отношенію къ слѣдующему изложенію § 7 проекта договора :

„Всѣ споры и недоразумѣнія между работодателями и артелью рѣшаются особой комиссіей подъ предсѣдательствомъ управляющаго таможнею и пѣз членовъ: пакгаузнаго надзирателя, корабельнаго смотрителя, четырехъ лицъ, торгующихъ при Рижской таможнѣ, по назначенію Биржевого Комитета, и старосты артели или его замѣстителя — въ засѣданіи отъ 13 сентября было предложено исключить корабельнаго смотрителя изъ состава комиссіи и вмѣстѣ съ тѣмъ дополнить этотъ § указашемъ, что всѣ споры и недоразумѣнія между работодателями и артелью рѣшаются комиссіею окончательно — противъ какового предложенія со стороны управляющаго таможнею возраженій сдѣлано не было — на условленное измѣненіе § 7 не обращено никакого вниманія, а напротивъ сдѣлано слѣдующее прямо противорѣчающее желаніямъ Биржевого Комитета добавленіе :

„Въ случаѣ неудовольствія нарѣшеніе комиссіи по сему предмету, недовольной сторонѣ предоставляется право, представить дѣло на разсмотрѣніе Департамента Таможенныхъ Сборовъ.“

Такъ какъ этою редакціею § 7 намѣреніе, придать комиссіи окончательный посреднической характеръ, сдѣлалось невыполнимымъ, Биржевой Комитетъ счелъ себя обязаннымъ, въ интересъ торгующаго при таможенѣ купечества, обратиться 15 октября къ управляющему таможене съ просьбою о возстановленіи редакціи § 7 договора, установленной по обоюдному соглашенію въ засѣданіи отъ 13 сентября 1906 года.

Управляющій таможене отвѣтилъ Биржевому Комитету 6 ноября, что отношеніе Комитета отъ 15 октября, по вопросу о порядкѣ разрѣшенія споровъ между торгующими при Рижской Таможенѣ купечествомъ и артелью, было представлено имъ въ Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ, который, предписаніемъ отъ 31 октября, далъ ему знать, что спорныя артельныя дѣла, въ случаѣ жалобы о томъ недовольной стороны, разрѣшаются въ дальнѣйшемъ своемъ направленіи общимъ порядкомъ, а именно: таковыя дѣла могутъ быть перерѣшаемы Департаментомъ, на рѣшенія коего могутъ быть подаваемы жалобы Министру Финансовъ, а на рѣшенія Министра Финансовъ въ свою очередь могутъ быть подаваемы жалобы въ Правительствующій Сенатъ.

Затѣмъ Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 24 ноября увѣдомилъ управляющаго таможене, что Комитетъ считаетъ постановленіе Департамента Таможенныхъ Сборовъ объ отмініи посредническаго характера комиссіи, предусмотрѣнной въ § 7 заключеннаго съ биржевою артелью договора на производство работъ при таможенѣ, и о введеніи порядка обжалованія рѣшеній упомянутой комиссіи въ трехъ инстанціяхъ весьма нецѣлесообразнымъ, такъ какъ этимъ уничтожается возможность необходимаго купечеству скорого рѣшенія спорныхъ дѣлъ его съ таможенною артелью. Въ установленной 13-го сентября 1906 года, при участіи управляющаго таможене, редакціи договора съ биржевою артелью на производство ею работъ при таможенѣ, была принята безъ всякихъ измѣненій редакція § 15 утвержденного въ 1877 г. устава Рижской таможенной артели, и упомянутой здѣсь комиссіи были оставлены характеръ и всѣ признаки третейскаго суда и рѣшенія этой комиссіи были всегда признаны окончательными; на рѣшеніи третейскихъ судовъ однако, согласно ст. 1393. Тома XVI устава гражданскаго судопроизводства (Сводъ законовъ, изд. 1892 г.), апелляціонныя жалобы не допускаются. Понятіе это о рѣшеніяхъ комиссіи, какъ окончательныхъ, въ 30-ти-лѣтней практикѣ оказалось весьма цѣлесообразнымъ и вполне соответствующимъ интересамъ казны и сторонъ.

Вслѣдствіе изложеннаго Биржевой Комитетъ просилъ управляющаго таможене, чтобы онъ благоволилъ войти куда слѣдуетъ съ ходатайствомъ о возстановленіи той редакціи § 7 договора съ биржевою артелью на производство ею работъ при таможенѣ, которая была установлена по личному съ нимъ соглашенію.

Въ отвѣтъ на это управляющій таможеню сообщилъ 2 января 1908 года Биржевому Комитету, что Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ, которому былъ представленъ возбужденный Биржевымъ Комитетомъ вопросъ объ измѣненіи § 7 заключеннаго съ биржевой артелью договора, далъ знать управляющему, что просимое Биржевымъ Комитетомъ измѣненіе § 7 означеннаго договора не могло быть сдѣлано, такъ какъ таковое противорѣчило бы § 13 нормальнаго положенія о таможенныхъ артеляхъ, утвержденнаго Министромъ Финансовъ 6 марта 1870 года.

б. Такса за артельные работы.

1) По принятіи Рижскою биржевою артелью, въ силу заключеннаго 30 декабря 1906 года съ уиравляющимъ Рижскою таможеню договора, артельныхъ работъ при Рижской таможнѣ, начиная съ 1 января 1907 года (см. Торговый Архивъ за 1907 г. стран. 171), Биржевой Комитетъ просилъ биржевую артель о присылкѣ предусмотрѣнной за означенныя работы таксы, каковая и была послѣднею представлена Биржевому Комитету 15 января. Эта такса согласовалась совершенно съ таксою прежней отвѣтственной таможенной артели.

2) Рижская биржевая артель сообщила 25 сентября Биржевому Комитету, что согласно распоряженію управляющаго таможеню всѣ цѣнные посылки, передаваемые въ пробирное учрежденіе должны быть зашиваемы въ холстъ. Такъ какъ большинство получаемыхъ пзъ-за границы цѣнныхъ посылокъ не задѣланы въ холстъ, то артель должна пріобрѣтать холстъ за свой собственный счетъ. Вслѣдствіе сего биржевая артель просила Биржевой Комитетъ объ установленіи платы за задѣлку означенныхъ посылокъ въ холстъ и о включеніи таковой въ тарифъ платежамъ за производство артелью работъ при Рижской таможнѣ.

Такъ какъ Биржевой Комитетъ призналъ приведенное ходатайство заслуживающимъ уваженія, то онъ, въ отношеніи отъ 15 октября за № 1826, обратился къ управляющему таможеню съ просьбою объ исходатайствованіи отъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ утвержденія испрашиваемой биржевой артелью ставки въ размѣрѣ 30 коп. за каждую подлежащую задѣлкѣ посылку.

Въ отвѣтъ на это управляющій таможеню отношеніемъ отъ 15 ноября за № 19203 сообщилъ Биржевому Комитету, что Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ не призналъ возможнымъ установить зашивку посылокъ, передаваемыхъ таможеню въ пробирную палату, въ холстъ, со взысканіемъ за эту работу въ пользу артели по 30 коп. съ посылки, въ виду того, что, согласно примѣчанію 1 къ § 15 инструкціи 9 сентября 1904 года о пропускѣ почтовыхъ посылокъ, таковыя пересылаются въ пробирное учрежденіе средствами самой

таможни, т. е. при посредствѣ досмотрщиковъ, которые и должны слѣдить за сохранностью посылокъ.

в. Покрытіе выгруженнаго въ сверхъурочное время, а также въ воскресные и праздничные дни въ таможенномъ районѣ товара.

На одномъ изъ имѣвшихъ мѣсто подѣ председательствомъ управляющаго Рижскою таможеню совѣщаній былъ подвергнутъ ближайшему обсужденію вопросъ относительно допущенія въ таможнѣ, при извѣстныхъ условіяхъ, сверхъурочныхъ работъ, а также работъ въ воскресные и праздничные дни. При этомъ зашла между прочимъ рѣчь о томъ злѣ, которое происходитъ отъ того, что, если суда производятъ подобныя сверхъурочныя работы при выгрузкѣ товаровъ, товарополучатели не имѣютъ часто объ этомъ свѣдѣній и товары, которые непременно нуждаются въ покрывкѣ, могутъ остаться на всю ночь или даже въ теченіе праздничнаго дня безъ всякаго прикрытія.

Вслѣдствіе сего Рижскій Биржевой Комитетъ вошелъ въ сношеніе съ производящею въ настоящее время въ таможенномъ районѣ работы Рижскою биржевою артелью и заключилъ съ нею условіе, согласно которому биржевая артель принимаетъ на себя обязанность пріобрѣсти предварительно 100 штукъ брезентовъ, для отдачи таковыхъ на прокатъ пароходамъ для покрытія выгруженнаго при сверхъурочной работѣ товара, или же самимъ товаровладѣльцамъ, за вознагражденіе по 25 коп. въ сутки за каждую штуку, при чемъ однако артель, какъ отдающая на прокатъ, никоимъ образомъ не можетъ быть сдѣлана отвѣтственною за могущія произойти отъ подмочки поврежденія товара. Нормальная величина брезентовъ должна быть 10×10 аршинъ = 100 [] аршинъ.

Расходы по покрытію брезентами, имѣющими быть отпущенными биржевою артелью для того товара, который выгружается въ сверхъурочное время или въ воскресные и праздничные дни въ таможенномъ районѣ, несуть заявившіе о томъ ходатайство лица (агенты корабля или парохода, или же сами капитаны) съ момента покрытія до будущаго рабочаго дня въ таможнѣ, когда покрытіе производится самимъ получателемъ товара собственными средствами или же матеріаломъ, взятымъ на прокатъ отъ биржевой артели. Буде же получатели подлежащаго выгрузкѣ во время сверхъурочной работы товара будутъ оповѣщены столь заблаговременно, что они будутъ имѣть возможность сами озаботиться покрытіемъ своего товара, то вышеупомянутое обремененіе судовыхъ агентовъ или капитановъ расходами по покрытію товара, разумѣется, отпадаетъ.

Кромѣ отпуска брезентовъ для выгруженнаго во время сверхъурочныхъ работъ или въ воскресные и праздничные дни товара, биржевая артель принимаетъ на себя также и отдачу на прокатъ брезентовъ такимъ фирмамъ, которыя изъявляютъ на то желаніе.

О вышеприведенномъ соглашеніи Биржевой Комитетъ поставилъ въ извѣстность циркуляромъ отъ 30 апрѣля здѣшнихъ судовладельцевъ, судовыхъ агентовъ и экспедиторскія фирмы.

VIII. О банковыхъ и биржевыхъ дѣлахъ.

62. Дополненіе устава Рижскаго Биржевого банка.

Правленіе Биржевого банка 9 января 1907 г. за № 5 сообщило Биржевому Комитету, что Банкъ, во избѣжаніе серьезныхъ убытковъ, былъ въ послѣдніе годы принужденъ пріобрѣтать отъ неисправныхъ должниковъ недвижимое имущество. Такъ какъ не исключена возможность, чтобы банкъ, для огражденія своихъ интересовъ, вынужденъ будетъ поступать и въ будущемъ подобнымъ же образомъ, какъ здѣсь, такъ и во внутреннихъ губерніяхъ Имперіи, правленіе банка признало необходимымъ ходатайствовать о дополненіи § 70, пункта 4 Высочайше утвержденнаго въ 1863 году устава Биржевого банка. Дополненіе это должно содержать указаніе на то, что банку предоставляется право пріобрѣтать здѣсь и во внутреннихъ губерніяхъ Имперіи отъ неисправныхъ должниковъ недвижимыя имущества. Таковое право признано уже за многими другими банковыми учрежденіями, между прочимъ и за Рижскимъ Коммерческимъ банкомъ.

Послѣ того, какъ общимъ собраніемъ Рижскаго Биржевого Общества, пмѣвшимъ мѣсто 13 марта 1907 года, было одобрено выработанное въ этомъ смыслѣ Биржевымъ Комитетомъ ходатайство, послѣдній 24 апрѣля 1907 года за № 886 обратился къ Господину Министру Финансовъ съ соответствующимъ прошеніемъ, на которое Особенная Канцелярія по Кредитной части отношеніемъ отъ 22 мая 1907 г. за № 5128 поставила Биржевой Комитетъ въ извѣстность, что Господинъ Министръ Финансовъ, руководствуясь ст. 2 разд. X Устав. Кред. (Сводъ Закон. т. XI ч. 2, изд. 1903 г.), призналъ возможнымъ ввести въ уставъ Рижскаго Биржевого банка новый § 69¹ слѣдующаго содержанія :

„§ 69¹. Банку предоставляется въ исключительныхъ случаяхъ пріобрѣтать или принимать въ залогъ въ предѣлахъ Россійской Имперіи отъ неисправныхъ должниковъ своихъ недвижимое имущество въ предотвращеніе потерь банка по числящимся за ними долгамъ. Покупка сихъ имуществъ или совершеніе на оныя закладныхъ крѣпостей разрѣшается по единогласному рѣшенію правленія банка. Закладныя крѣпости совершаются на время, не превышающее опредѣленнаго въ уставѣ банка срока для учета векселей. По истеченіи срока закладной, при неисправности залогодателей, банкъ долженъ немедленно произвести взысканіе по закладной. Продажа недвижимаго

имущества, приобретеннаго банкомъ отъ неисправнаго должника, должна быть совершена въ годичный срокъ.“

Этотъ новый параграфъ опубликованъ подъ статью 526 въ № 58 второго отдѣла собранія Узаконеній и Распоряженій Правительства за 1907 годъ.

63. Совѣтъ Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства.

Какъ въ обоихъ предыдущихъ годахъ существованія Совѣта Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства, такъ и въ отчетномъ году дѣятельность такового была весьма оживленная и успѣшная. На ряду съ различными другими текущими дѣлами Совѣтъ Съѣздовъ былъ занятъ въ минувшемъ году слѣдующими болѣе или менѣе важными вопросами :

- 1) объ улучшеніи хлѣбной отправки въ мѣстности, постигнутыя неурожаемъ ;
- 2) о пониженіи экспортнаго тарифа для керосина ;
- 3) о проектѣ правилъ для комиссіонеровъ и агентовъ ;
- 4) о новомъ проектѣ положенія для съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства ;
- 5) объ устраненіи затрудненій при транспортѣ мяса на желѣзныхъ дорогахъ ;
- 6) о пересмотрѣ нѣмецко-нидерландскаго хлѣбнаго контракта ;
- 7) о принятіи мѣръ противъ кражъ на желѣзныхъ дорогахъ ;
- 8) о допущеніи представителей биржевыхъ комитетовъ въ центральные комитеты по урегулированію отправки товаровъ ;
- 9) о выясненіи положенія пароходства на р. Волгѣ въ связи съ повышеніемъ цѣнъ на нефть ;
- 10) о разгрузкѣ вагоновъ въ портовыхъ городахъ въ праздничные дни ;
- 11) объ общемъ пересмотрѣ изданнаго въ 1900 году Устава о гербовомъ сборѣ, при участіи представителей торгово-промышленныхъ круговъ ;
- 12) объ обсужденіи проекта закона о биржевомъ судѣ ;
- 13) о правительственной субсидіи для Русскаго Общества пароходства и торговли ;
- 14) о просмотрѣ тарифовъ для перевозки каменнаго угля по желѣзнымъ дорогамъ ;
- 15) объ установленіи окончательной редакціи проекта биржевой организаціи ;
- 16) о составленіи программы дѣятельности имѣющаго быть созваннымъ въ началѣ 1908 года Всероссійскаго Съѣзда представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства ;
- 17) о преобразованіи портовыхъ управленій и проч.

Утвержденныя г. Министромъ Торговли и Промышленности 24-го февраля 1907 года правила объ устройствѣ и порядкѣ занятій Всероссийскихъ Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства, какъ и совѣта сихъ съѣздовъ, приложены въ видѣ особаго приложенія къ настоящему годовому отчету.

64. Учрежденіе расчетнаго отдѣла при Рижской конторѣ Государственнаго банка.

Основанный по почину Рижскаго Биржевого Комитета (см. торговый архивъ изд. 1907 г. стр. 192-193) при Рижской конторѣ Государственнаго банка расчетный отдѣлъ открылъ свою дѣятельность 21 іюля 1907 г. на основаніи правилъ, утвержденныхъ 30 мая того же года управляющимъ Государственнаго банка.

Несмотря на то, что въ отчетномъ году участвовали въ операціяхъ расчетнаго отдѣла всего только восемь здѣшнихъ банковъ, а именно:

- 1) Рижская контора Государственнаго банка,
- 2) Биржевой банкъ,
- 3) Городской учетный банкъ,
- 4) Коммерческій банкъ,
- 5) П. Общество взаимнаго кредита.
- 6) Русскій для внѣшней торговли банкъ,
- 7) Сѣверный банкъ,
- 8) Сѣверное общество взаимнаго кредита.

Рижскій расчетный отдѣлъ въ первомъ своемъ операціонномъ году сдѣлалъ оборотъ, достигшій среднимъ числомъ значительную цифру въ 14 милліоновъ рублей ежемѣсячно, каковое обстоятельство достаточно доказываетъ необходимость устройства подобнаго предразчетнаго мѣста и въ здѣшнемъ городѣ.

Правила Рижскаго расчетнаго отдѣла и общія соглашенія участвующихъ въ немъ членовъ тѣсно примѣнены къ таковымъ же правиламъ С.-Петербургскаго расчетнаго отдѣла.

65. Объ учрежденіи новыхъ выборныхъ установленій торгово-промышленнаго класса и о преобразованіи биржевыхъ комитетовъ.

Въ засѣданіи Совѣта Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства отъ 13 іюня 1907 года обсуждался вновь выработанный особою комиссіею Совѣта проектъ положенія о биржевомъ устройствѣ, каковой и былъ, съ нѣкоторыми незначительными измѣненіями въ редакціи, принятъ Совѣтомъ, при чемъ одновременно было постановлено представить этотъ проектъ на дальнѣйшее распоряженіе Министерства Торговли и Промышленности. Означенный проектъ изложенъ слѣдующимъ образомъ:

О биржахъ.

1. Биржи учреждаются въ цѣляхъ: а) объединенія лицъ, принадлежащихъ къ торгово-промышленному классу, попеченія о нуждахъ торговли и промышленности и представительства ихъ общихъ интересовъ и содѣйствія государственнымъ учрежденіямъ въ изысканіи и осуществленіи мѣръ къ преуспѣянію торговли и промышленности, и б) упорядоченія мѣстной торговли, собранія торгующихъ, облегченія имъ взаимныхъ сношеній и заключенія сдѣлокъ по различнымъ отраслямъ торговли по правиламъ данной биржи.

2. Биржи учреждаются по ходатайствамъ лицъ, принадлежащихъ къ мѣстному торгово-промышленному классу и дѣйствуютъ на основаніи настоящаго положенія и особаго для каждой биржи устава, утверждаемаго Министромъ Торговли и Промышленности.

3. Биржи состоятъ въ вѣдѣніи Министерства Торговли и Промышленности.

4. Раіонъ дѣйствія каждой биржи устанавливается ея уставомъ.

Примѣчаніе 1. При возникновеніи новыхъ биржъ въ раіонѣ уже существующихъ, раіонъ вновь возникающихъ биржъ опредѣляется въ совѣщаніяхъ равнаго числа представителей отъ каждой биржи, при чемъ вопросы, по которымъ не состоялось соглашенія, окончательно разрѣшаются Съездомъ представителей биржевыхъ обществъ и сельскаго хозяйства.

Примѣчаніе 2. Раіонъ дѣйствія существующихъ биржъ опредѣляется ближайшимъ по вступленіи въ силу настоящаго Положенія Всероссийскимъ Съездомъ.

5. Биржамъ предоставляется учреждать, гдѣ въ этомъ окажется надобность, мѣстныя отдѣленія биржъ или отдѣльные биржевые органы (арбитражныя комиссіи, аналитическія бюро и т. п.).

6. Каждая биржа обязательно входитъ въ составъ Съѣзда представителей биржевыхъ обществъ и сельскаго хозяйства.

7. На нужды биржъ устанавливается биржевымъ обществомъ (ст. 8 п. „а“) особый обязательный сборъ не свыше 5⁰/₁₀₀ промыслового обложенія, уплачиваемый при самомъ выборѣ промысловыхъ свидѣтельствъ.

8. Въ составъ биржевого общества входятъ: а) всѣ лица п учрежденія, имѣющія на то право по закону и уплачивающія промысловый налогъ съ торгово-промышленныхъ предпріятій въ раіонѣ биржи, и б) сельскіе хозяева того же раіона, уплачивающіе установленный биржевымъ обществомъ членскій взносъ.

Примѣчаніе. Отдѣльнымъ группамъ торговли и промышленности предоставляется на основаніяхъ, установленныхъ Биржевымъ Комитетомъ, выдѣляться въ особые отдѣлы, съ нравомъ установленія особой добавочной платы на содержаніе таковыхъ.

9. Средства биржъ образуются: а) изъ обязательнаго особаго сбора (см. § 7), б) изъ платы постоянной и временной за посѣщеніе биржи, какъ мѣста для производства торга, в) изъ добровольныхъ складокъ, устанавливаемыхъ биржевымъ обществомъ со всѣхъ членовъ биржевого общества на нужды общихъ интересовъ торговли и промышленности даннаго района, каковыя складки обязательны для всѣхъ членовъ биржевого общества, г) изъ процентовъ съ капиталовъ и доходовъ отъ принадлежащихъ биржевому обществу имуществъ, д) изъ разныхъ случайныхъ поступленийъ и е) изъ сборовъ, устанавливаемыхъ биржевымъ обществомъ за пользованіе учрежденіями биржи.

Примѣчаніе. Вопросъ о распредѣленіи суммъ обязательнаго особаго сбора (§ 7) между биржами, находящимися въ одномъ городѣ или въ предѣлахъ одного района, разрѣшается порядкомъ, указаннымъ въ § 4 (прим. 1).

О биржевомъ обществѣ.

10. На биржевое общество возлагается:

1) опредѣленіе родовъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій и установленіе категоріи лицъ, привлекаемыхъ къ платежу особаго сбора для нуждъ биржевыхъ организацій (§ 7);

2) опредѣленіе порядка выборовъ и числа биржевыхъ гласныхъ, гдѣ они полагаются по уставу биржи, и производство самихъ выборовъ;

3) установленіе и измѣненіе размѣра взносовъ за посѣщеніе биржи и платы за пользованіе услугами биржевыхъ органовъ;

4) рѣшеніе вопросовъ по установленію и взиманію добровольныхъ складокъ;

5) рассмотрѣніе и утвержденіе представляемыхъ Биржевымъ Комитетомъ смѣтъ доходовъ и расходовъ, отчетовъ о дѣятельности комитета и заключеній ревизіонной комиссіи;

6) разрѣшеніе вопросовъ объ устройствѣ, содержаніи и субсидированіи полезныхъ для торговли и промышленности учреждений (учебныхъ заведеній, выставокъ, различнаго рода бюро, общественныхъ аукціонныхъ залъ, товарныхъ складовъ, элеваторовъ и т. п.);

7) рассмотрѣніе вопросовъ по приобрѣтенію имуществъ и распоряженіе ими и капиталами, принадлежащими биржевому обществу или состоящими въ его вѣдѣніи капиталами и имуществами другихъ организацій;

8) разрѣшеніе вопросовъ о заключеніи займовъ на общепользныя для торговли и промышленности учрежденія;

9) рассмотрѣніе предположеній объ измѣненіи устава биржи;

10) установленіе биржевыхъ правилъ и торговыхъ обычаевъ и порядка регистраціи биржевыхъ сдѣлокъ;

11) избраніе членовъ Биржевого Комитета, арбитражной, ревизионной и котировальной комиссій, а также другихъ должностныхъ лицъ, сообразно съ уставомъ биржи;

12) постановленіе рѣшеній по представленіямъ Биржевого Комитета относительно лишенія права посѣщенія биржевыхъ собраній и пользованія услугами биржевыхъ органовъ на срокъ болѣе одного года, равно какъ исключеніе изъ состава биржевого общества;

13) разрѣшеніе иныхъ вопросовъ, кои Биржевымъ Комитетомъ вносятся на разсмотрѣніе собранія биржевого общества.

11. Порядокъ созыва собраній биржевого общества и разрѣшенія обсуждаемыхъ ими вопросовъ опредѣляются уставами биржъ.

О Биржевомъ Комитетѣ.

12. Биржевой Комитетъ является представителемъ нуждъ и интересовъ торговли и промышленности въ районѣ данной биржи и органомъ, управляющимъ дѣлами биржи. Комитетъ имѣетъ печать съ государственнымъ гербомъ и надписью: „печать комитета такой-то биржи.“

13. Къ обязанностямъ Биржевого Комитета относится:

А. 1) исполненіе постановленій общихъ собраній биржевого общества;

2) предварительная разработка и представленіе правительственнымъ учрежденіямъ всякаго рода предположеній, имѣющихъ цѣлью пользу и преуспѣяніе торговли и промышленности и ходатайствъ объ устраненіи испытываемыхъ ими неудобствъ и стѣсненій;

3) доставленіе правительственнымъ и общественнымъ установленіямъ свѣдѣній и заключеній по законопроектамъ, мѣропріятіямъ и всякимъ вопросамъ, касающимся торговли и промышленности;

4) обсужденіе и принятіе мѣръ къ удовлетворенію потребностей торговли и промышленности и содѣйствіе къ осуществленію мѣропріятій правительства въ этой области;

5) выясненіе нуждъ торговли и промышленности въ районѣ биржи, собраніе и разработка данныхъ о положеніи мѣстной торговли и промышленности и представленіе таковыхъ данныхъ подлежащимъ правительственнымъ учрежденіямъ;

6) участіе черезъ своихъ уполномоченныхъ въ правительственныхъ и общественныхъ сѣздахъ и совѣщаніяхъ для представительства торгово-промышленныхъ интересовъ района биржи;

7) завѣдываніе всякаго рода учрежденіями, учебными, техническими и иными, для пользы торговли и промышленности предназначенными, устроенными и содержимыми комитетомъ съ одобренія общаго собранія биржевого общества;

8) выдача сертификатовъ на вывозимое за границу зерно, сви-

дѣтельность о происхожденіи товаровъ и другихъ, предназначенныхъ для цѣлей торговаго оборота удостовѣреній;

9) распоряженіе въ предѣлахъ смѣтныхъ назначеній суммами, принадлежащими биржѣ, завѣдываніе ея имуществомъ, пріобрѣтеніе, отчужденіе и закладываніе, съ одобренія общаго собранія биржевого общества, разнаго рода движимаго и недвижимаго имущества, заключеніе договоровъ и принятіе обязательствъ, внесеніе въ общее собраніе предположеній о займахъ и т. п.;

10) изданіе ежегодныхъ отчетовъ о дѣятельности комитета.

Б. 1) Завѣдываніе биржею и всѣми, непосредственно связанными съ нею учрежденіями;

2) надзоръ за правильнымъ теченіемъ биржевыхъ собраній и за производствомъ торговли на биржѣ и въ ея отдѣленіяхъ, согласно биржевымъ правиламъ и торговымъ обычаямъ;

3) разработка правилъ биржевой торговли, свода мѣстныхъ торговыхъ обычаевъ и представленіе ихъ на одобреніе биржевого общества:

4) назначеніе пени за несвоевременное посѣщеніе биржевыхъ собраній, лишеніе посѣтителей биржи права, срокомъ до одного года, посѣщать биржевыя собранія и производить на биржѣ торговля дѣйствія или пользоваться услугами биржевыхъ органовъ, наложеніе на посѣтителей биржи взысканій;

5) представленіе биржевому обществу о лишеніи посѣтителей биржи права посѣщенія биржи на срокъ болѣе года;

6) производство испытаній маклеровъ, диспашеровъ и аукціонистовъ и представленіе биржевому обществу о назначеніи и увольненіи какъ этихъ лицъ, такъ и старшаго маклера; назначеніе и увольненіе секретаря и прочихъ должностныхъ лицъ биржевого управленія;

7) выработка инструкцій для органовъ биржевого управленія и представленіе означенныхъ инструкцій на одобреніе биржевого общества.

14) Никакія распоряженія, касающіяся биржи, не могутъ быть приводимы въ исполненіе помимо Биржевого Комитета и безъ его участія. Распоряженія комитета обязательны для членовъ биржевого общества и для всѣхъ посѣтителей биржи.

15) Биржевой Комитетъ въ правѣ издавать періодическій органъ, посвященный интересамъ торговли и промышленности, торгово-промышленные обзоры и иные сборники экономического характера.

Ознакомившись съ вышеприведеннымъ проектомъ Положенія о биржевомъ устройствѣ, Рижскій Биржевой Комитетъ нашель, что редакція ст. 8 проекта представляется неприемлемой для Рижскаго Биржевого Комитета, такъ какъ на основаніи упомянутой статьи въ составъ Биржевого общества должны быть приняты всѣ лица,

уплатившія промысловый налогъ съ торгово-промышленныхъ предпріятій въ районѣ дѣятельности биржи.

Подобный порядокъ даетъ, по мнѣнію Биржевого Комитета, поводъ опасаться, что представители крупнаго купечества очутятся по отношенію къ мелкимъ торговцамъ въ сильномъ меньшинствѣ, каковое обстоятельство могло бы имѣть неблагопріятное вліяніе на многочисленныя общепользныя предпріятія, которыя существуютъ въ настоящее время подъ руководствомъ Рижскаго Биржевого Комитета.

Въ виду приведенныхъ соображеній Рижскій Биржевой Комитетъ, находя желательнымъ оставленіе существующаго въ настоящее время порядка принятія въ Биржевое Общество новыхъ членовъ, признавъ необходимымъ поручить своему С.-Петербургскому представителю фонъ Гюббенету возбудить въ назначенномъ на 18 сентября 1907 г. засѣданіи Совѣта Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства ходатайство о внесеніи въ проектъ Положенія о биржевомъ устройствѣ постановленіе о томъ, что существующимъ въ настоящее время биржамъ предоставляется право и при введеніи въ дѣйствіе новаго Положенія сохранить свои ранѣе утвержденные уставы.

Послѣ того, какъ г. фонъ Гюббенетомъ было заявлено Совѣту Съѣздовъ о вышеизложенномъ желаніи Рижскаго Биржевого Комитета, имъ, въ добавленіе къ этому было указано на то, что какъ усматривается изъ отзывовъ, представленныхъ въ свое время Либавскимъ и Ревельскимъ Биржевыми Комитетами въ Министерство Торговли и Промышленности о введеніи въ Россіи института Торговыхъ Палатъ, названные комитеты съ своей стороны также высказали по настоящему предмету мнѣніе, одинаковое съ вышеизложеннымъ взглядомъ Рижскаго Биржевого Комитета, каковой взглядъ поэтому надлежало бы считать выражающимъ мнѣніе не одного только Рижскаго, но и другихъ биржевыхъ комитетовъ.

Въ соотвѣтствіи съ вышеизложеннымъ Г-нъ фонъ Гюббенетъ, по порученію Рижскаго Биржевого Комитета, предложилъ изложить первый отдѣлъ ст. 4 слѣдующимъ образомъ: „районъ дѣйствія и составъ каждой биржи опредѣляется ея уставомъ и п. „а“, ст. 8: „въ составъ биржевого общества входятъ: а) всѣ лица и учрежденія, имѣющія на основаніи устава каждой отдѣльной биржи право на вступленіе въ биржевое общество.“

Какъ видно изъ журнала засѣданія Совѣта Съѣздовъ представителей Биржевой торговли и сельскаго хозяйства отъ 18 сентября 1907 года, присутствующіе члены Совѣта, относясь въ принципѣ сочувственно къ высказанному Г-номъ фонъ Гюббенетомъ пожеланію Рижскаго Биржевого Комитета, относительно сохраненія въ силѣ и на будущее время дѣйствующаго устава Рижской биржи, тѣмъ не менѣе находили, что п. 1 ст. 10 проекта Положенія даетъ вполне достаточную гарантію на дальнѣйшее существованіе нашихъ биржъ

въ томъ составѣ, какой будетъ ими самими признанъ наиболѣе цѣлесообразнымъ, такъ какъ, согласно п. 1 означенной статьи, на биржевое общество возлагается опредѣленіе тѣхъ родовъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій и установленіе тѣхъ категорій лицъ, которыя будутъ привлекаться къ платежу особаго сбора для нуждъ биржевыхъ организацій, уплата какового сбора обусловливаетъ принятіе въ составъ даннаго биржевого общества новыхъ членовъ. Такимъ образомъ, на основаніи этого постановленія, каждое уже существующее биржевое общество будетъ въ состояніи само устанавливать контингентъ плательщиковъ упомянутаго сбора, а значить и самый составъ биржевого общества.

По сему поводу К. Ю. Медзыховскимъ было указано на то, что и Либавскій Биржевой Комитетъ, оставаясь при своемъ прежнемъ мнѣніи, высказанномъ имъ въ упомянутомъ Г-номъ фонѣ Гюббенетомъ отзывѣ, все же, въ виду указаннаго п. 1 ст. 10 проекта Положенія, не имѣетъ основанія опасаться какихъ-либо существенныхъ измѣненій Либавскаго Биржевого общества при введеніи въ дѣйствіе этого Положенія.

Далѣе Совѣтъ Съѣздовъ находилъ нецѣлесообразнымъ включеніе въ проектъ какихъ-либо постановленій, могущихъ дать поводъ, при разсмотрѣніи этого проекта въ законодательныхъ учрежденіяхъ, къ различнымъ сомнѣніямъ относительно соответствія этого проекта потребностямъ и желаніямъ существующихъ биржевыхъ организацій.

Отклонивъ такимъ образомъ вышеозначенное предложеніе Г-на фонъ Гюббенета, Совѣтъ, тѣмъ не менѣе, желая пойти на встрѣчу Рижскому Биржевому Комитету, постановилъ, чтобы въ объяснительную записку, которая имѣетъ быть представлена въ Министерство Торговли и Промышленности при проектѣ упомянутаго Положенія было указано на то, что, по мнѣнію Совѣта, дѣйствующіе биржевые уставы должны оставаться въ силѣ впредь до рѣшенія самого биржевого общества реорганизоваться на началахъ, изложенныхъ въ представленномъ проектѣ.

Проектъ Положенія о биржевомъ устройствѣ былъ затѣмъ, согласно постановленію послѣдняго съѣзда, представленъ Совѣтомъ непосредственно Г-ну Министру Торговли и Промышленности, гдѣ таковой, по полученнымъ Биржевымъ Комитетомъ свѣдѣніямъ, будетъ по всей вѣроятности еще разъ разсмотрѣнъ въ особой общей комиссіи и уже послѣ того внесенъ на обсужденіе въ Государственную Думу.

Предсѣдатель Биржевого Комитета счелъ своею обязанностью обратиться представленіемъ отъ 27 октября за № 1867 къ Г-ну Министру Торговли и Промышленности съ просьбою, дать въ свое время Рижскому Биржевому Комитету возможность высказать болѣе подробно свои соображенія по сему дѣлу до внесенія проекта въ Государственную Думу.

IX. Дѣла, касающіяся амбаровъ и складовъ.

66. Биржевой амбаръ.

Биржевой амбаръ, нанятый въ теченіе многихъ лѣтъ фирмою А. Зельмеръ, былъ предоставленъ ей на 1907 годъ за плату въ 2150 рублей въ годъ.

67. Рижскій элеваторъ.

Въ Рижскій элеваторъ въ теченіе отчетнаго года поступило всего :

ржи	857,533 пуд.
пшеницы	138,845 „
ячменя	31,996 „
итого	1,028,374 пуд.

между тѣмъ какъ изъ него выпущено всего :

ржи	929,079 пуд.
пшеницы	287,052 „
ячменя	31,996 „
итого	1,248,127 пуд.

68. Сараи и амбары на территоріи желѣзнодорожной гавани.

а. О пожарахъ.

Возникшимъ 15 іюня въ сараѣ № 3 пожаромъ почти совершенно уничтожены не только этотъ сарай, но и сосѣдній, № 1, и болѣе или менѣе повреждены сараи №№ 2, 4, 5, 6 и 8. Въ цѣляхъ постройки на мѣсто двухъ сгорѣвшихъ деревянныхъ сараевъ — каменныхъ амбаровъ, Биржевой Комитетъ 19 іюня за № 1256 обратился въ Управление Риги-Орловской желѣзной дороги съ слѣдующимъ отношеніемъ :

„Происшедшимъ 15 іюня с. г. пожаромъ уничтожены построенные на желѣзнодорожной территоріи у Царскаго Сада амбары № 1 и № 3. Послѣ того какъ осенью 1904 года сгорѣла часть также построеннаго амбара № 2, было признано цѣлесообразнымъ отстроить эту часть амбара не изъ дерева, по утвержденному Управленіемъ желѣзной дороги образцу, а изъ кирпича, при чемъ Управленіе способствовало постройкѣ сего амбара безвозмезднымъ предоставленіемъ Биржевому Комитету необходимыхъ для скрѣпленія фундамента старыхъ рельсовъ. Амбаръ этотъ оказался весьма цѣлесообразнымъ. Единственнымъ поводомъ къ жалобамъ послужилъ помѣщенный на крышѣ фонарь, оказавшійся вполнѣ ненужнымъ, такъ какъ амбаръ получаетъ достаточно свѣта черезъ двери.

Послѣ пожара на прошлой недѣлѣ Биржевой Комитетъ опять принужденъ построить вмѣсто двухъ сгорѣвшихъ старыхъ амбаровъ новые, при чемъ считаетъ болѣе цѣлесообразнымъ построить ихъ изъ камня. Такъ какъ Биржевой Комитетъ однако долженъ передать уже

въ сентябрѣ 1908 г. всѣ амбары у Царскаго Сада Управленію желѣзной дороги и терпятъ убытки отъ временнаго непоступленія наемной платы, то онѣ имѣютъ честь просить Управленіе Риго-Орловской желѣзной дороги сообщить ему, не согласно ли Управленіе содѣйствовать постройкѣ двухъ каменныхъ амбаровъ по утвержденному осенью 1904 года образцу, однако безъ фонаря на крышѣ, не только безвозмезднымъ предоставленіемъ необходимыхъ для скрѣпленія фундаментовъ рельсовъ, но и принятіемъ на себя разницы стоимости такого каменнаго амбара и построеннаго по образцу амбаровъ №№ 4, 6 и 8 деревяннаго амбара, для которыхъ Управленіемъ дороги были безвозмездно предоставлены необходимые для конструкціи крышъ и стѣнъ старые рельсы. Разница эта составляла около 6 рублей за кв. сажень площади.

Управленіе желѣзной дороги получило бы въ этомъ случаѣ, если амбары будутъ построены изъ камня, вмѣсто старыхъ деревянныхъ, новые каменные амбары, имѣющіе гораздо большую стоимость прочностью ихъ и представляющіе гораздо большее обезпеченіе въ пожарномъ отношеніи.“

Отношеніемъ отъ 23 іюня за № 9081 Управленіе Риго-Орловской желѣзной дороги отклонило предложеніе дѣлать доплату со стороны казны зѣ квадратную сажень площади для двухъ новыхъ каменныхъ амбаровъ, но за то изъявило согласіе на выдачу для таковыхъ безплатно необходимаго количества рельсовъ и не настаивало на установку фонаря на крышѣ. Подрядчикъ А. Штейнертъ, которому переданы были 20 іюля работы какъ по постройкѣ новыхъ амбаровъ, такъ и по производству ремонта, окончилъ таковыя до 25 августа, такъ что засимъ оба каменныхъ амбара могли быть отданы въ наемъ.

1 декабря возникъ пожаръ во вновь выстроенномъ каменномъ амбарѣ № 1, каковымъ была уничтожена часть послѣдняго. Работы по восстановленію этого амбара были также переданы подрядчику А. Штейнерту.

б. Сношенія касательно продленія аренднаго контракта.

Рижскіе представители Русскихъ страховыхъ отъ огня обществъ обратились 13 іюня въ Рижскій Биржевой Комитетъ съ коллективнымъ заявленіемъ, въ которомъ они указывали на то, что происшедшимъ 15 іюня 1907 года у расположенныхъ на Андреасгольмѣ амбаровъ Биржевого Комитета пожаромъ причиненъ Русскимъ страховымъ обществамъ убытокъ приблизительно въ 300,000 рублей. При этомъ обнаружены къ сожалѣнію по отношенію устроенныхъ тамъ брандмауэровъ, равно какъ и по отношенію имѣющихся тамъ пожарныхъ присисобленій, обстоятельства, которыя должны обезпокоить страхо-

вья общества въ смыслѣ дальнѣйшаго существованія ихъ весьма значительныхъ обязательствъ.

Имѣющіеся брандмауэры отнюдь не могутъ быть таковыми признаны, въ виду того, что какъ основныя, такъ и продольныя бревна и прогоны подъ связками стропиль проходятъ сквозь нихъ и такъ какъ вылеты крыши не перерѣзаны брандмауэрами. Такимъ образомъ въ случаѣ пожара брандмауэры не представляютъ никакого предохраненія отъ перехода огня съ одного помѣщенія на другое. Количество воды, которое можетъ быть доставлено однимъ лишь городскимъ проводомъ, слишкомъ мало для того, чтобы дать пожарнымъ возможность хотя бы до нѣкоторой степени успѣшно производить работы по тушенію пожара. Наконецъ и число существующихъ тамъ гидрантовъ и трубъ, какъ и количество пожарныхъ рукавовъ признано совершенно недостаточнымъ.

Вслѣдствіе изложеннаго вышеупомянутые представители сочли себя вынужденными просить Биржевой Комитетъ сообразовалъ принять слѣдующія мѣры для уменьшенія опасности въ пожарномъ отношеніи, а именно :

1) Имѣющіеся въ амбарахъ №№ 2, 4, 5, 6 и 8 совершенно непригодные брандмауэры перестроить такимъ образомъ, чтобы проходящія теперь насквозь бревна были перерѣзаны передъ брандмауэромъ и отдѣлены другъ отъ друга соответствующею каменною кладкою и чтобы вылеты крышъ были перерѣзаны на мѣстахъ брандмауэровъ и раздѣлены карнизомъ брандмауэра ;

2) вышеупомянутые пять амбаровъ отдѣлить другъ отъ друга такимъ образомъ, чтобы одинъ изъ противостоящихъ другъ другу фронтономъ амбаровъ былъ снабженъ соответствующимъ строительному уставу брандмауэромъ ;

3) водоснабженіе и пожарныя приспособленія амбаровъ пополнить слѣдующимъ образомъ :

а. провести вдоль той стороны амбаровъ, которая расположена къ Царскому саду, вторую водопроводную трубу возможно большаго размѣра, снабдивъ затѣмъ ведущія по обѣимъ сторонамъ амбаровъ водопроводныя трубы не менѣ какъ 4-мя гидрантами каждую ;

б. пріобрѣсти къ этимъ гидрантамъ не менѣ 4 трубъ и соответствующее длинѣ амбаровъ количество пожарныхъ рукавовъ (около 1500 футовъ), вмѣстѣ съ 4 стволами для пожарныхъ рукавовъ и помѣстить ихъ въ сторожевомъ домѣ такъ, чтобы они во всякое время были доступны, и наконецъ

4) озаботиться о томъ, чтобы въ сторожевомъ домѣ былъ установленъ аппаратъ для заявленія о пожарѣ, дабы, въ случаѣ возникновенія въ будущемъ пожара, возможно было скоро и безъ задержекъ сдѣлать надлежащее заявленіе.

Въ заключеніе представители страховыхъ обществъ не могли не указать на ту громадную пользу, которую, въ случаѣ пожара, въ состояніи были бы оказать шесть пароходовъ Рижскаго Портового Управленія какъ упомянутымъ амбарамъ, такъ и вообще всѣмъ устроеннымъ въ районѣ порта товарнымъ складамъ и фабрикамъ, если пожарныя приспособленія ихъ были бы пополнены необходимымъ количествомъ пожарныхъ рукавовъ. Въ настоящее время пожарныя приспособленія упомянутыхъ пароходовъ состоятъ въ слѣдующемъ :

1.	Пароходъ „Рига“	6	пожарн. трубъ, діам. въ 6 дюйм.
2.	„ „ „Наблюдатель“	2	„ трубы, „ „ 2 „
3.	„ „ „Стражникъ“	1	„ труба, „ „ 2 „
4.	„ „ „Ласточка“	1	„ „ „ „ 2 „
5.	„ „ „Касатка“	1	„ „ „ „ 2 „
6.	„ „ „Чайка“	1	„ „ „ „ 2 „

съ рукавами по 50 аршинъ длиною.

Само собою разумѣется, что это количество пожарныхъ рукавовъ, достигающее всего, какъ уже сказано, 50 аршинъ на каждый пароходъ, является совершенно недостаточнымъ при большинствѣ пожаровъ, почему крайне необходимо весьма существенное увеличеніе такового. — Вслѣдствіе сего, въ интересѣ расположенныхъ близъ рѣки амбаровъ, товарныхъ складовъ и фабрикъ, означенные представители просили Рижскій Биржевой Комитетъ озаботиться о томъ, чтобы каждый изъ сказанныхъ пароходовъ, въ скорѣйшемъ по возможности времени, былъ снабженъ пожарными рукавами, длиною приблизительно въ 1000 футовъ.

Послѣ того, какъ делегачія по завѣдыванію товарными складами у желѣзнодорожной гавани дала свое по сему дѣлу заключеніе, Биржевой Комитетъ отвѣтилъ представителямъ страховыхъ отъ огня обществъ 18 августа, что эти амбары, со времени ихъ постройки, застрахованы въ I Россійскомъ страховомъ отъ огня обществѣ, основ. въ 1827 году, и послѣднему, такимъ образомъ, были извѣстны какъ самый родъ строенія амбаровъ, расположеніе и водоснабженіе ихъ, такъ и средства къ тушенію пожара. Биржевой Комитетъ долженъ поэтому сожалѣть, что высказанныя въ настоящее время желанія, для исполненія каковыхъ потребовалось бы сдѣлать расходы приблизительно на 14,000 руб., не были заявлены раньше, ибо означенные амбары могутъ быть использованы Биржевымъ Комитетомъ еще лишь одинъ годъ и должны быть переданы затѣмъ желѣзнодорожному управленію.

Польза быстрого и надежнаго способа заявленія о пожарѣ признается и Биржевымъ Комитетомъ и поэтому онъ имѣетъ уже теперь въ виду распорядиться объ устройствѣ между амбарами и пожарною центральною станціею соответствующихъ приспособленій. Что же касается прочихъ желаній страховыхъ отъ огня обществъ, то испол-

неніе таковыхъ Биржевой Комитетъ долженъ поставить въ зависимость отъ того, согласится ли Управление желѣзной дороги на предоставленіе Биржевому Комитету означенныхъ амбаровъ еще на дальнѣйшіе два года.

Одновременно съ этимъ Биржевой Комитетъ обратился въ Управление Риго-Орловской желѣзной дороги съ слѣдующимъ отношеніемъ :

„Согласно договору, заключенному 20 сентября 1903 г. между Управленіемъ Риго-Орловской желѣзной дороги, съ одной стороны, и Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ съ другой, послѣдній обязался, устроенные у Царскаго сада на желѣзнодорожной территоріи 7 амбаровъ, по истеченіи 5 лѣтъ, передать безвозмездно въ собственность желѣзной дороги въ состояніи, не требующемъ немедленнаго капитальнаго ремонта.

Послѣ того, какъ 28 октября 1904 г. часть амбара № 2 сгорѣла, а 15 іюля сего года совершенно истреблены были пожаромъ амбары № 1 и 3, Биржевой Комитетъ нашель себя вынужденнымъ, вмѣсто сгорѣвшихъ деревянныхъ амбаровъ построить таковые изъ камня, такъ что желѣзная дорога осенью будущаго года получитъ вмѣсто старыхъ деревянныхъ амбаровъ — новые каменные амбары, которые своею прочностью и безопасностью въ пожарномъ отношеніи представляютъ большую цѣнность, чѣмъ прежніе.

Хотя послѣ происшедшаго въ октябрѣ мѣсяцѣ 1904 года пожара Биржевымъ Комитетомъ устроены были водопроводы къ означеннымъ амбарамъ, то тѣмъ не менѣе повышены были преміи за страховку таковыхъ, чѣмъ конечно, вызвались непредвидѣнные перерасходы.

Нынѣ Рижскіе представители русскихъ страховыхъ отъ огня Обществъ обратились съ прилагаемымъ при семъ въ переводѣ отношеніемъ въ Рижскій Биржевой Комитетъ, въ которомъ означенные представители просятъ о принятіи мѣръ, болѣе защищающихъ амбарныя сооруженія противъ пожаровъ.

Такъ какъ по возможности большая обезпеченность амбаровъ въ пожарномъ отношеніи лежитъ въ интересахъ купечества, достигать таковой однако возможно лишь большими матеріальными жертвами, то Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь обратиться въ Управление Риго-Орловской желѣзной дороги съ покорнѣйшею просьбою не отказать въ продленіи контракта, заключеннаго 20 сентября 1903 г. еще на 2 года, принимая при этомъ въ соображеніе, что, какъ уже выше изложено, желѣзная дорога получитъ амбарныя сооруженія гораздо болѣе цѣнныя, чѣмъ это предусмотрѣно вышеупомянутымъ контрактомъ, и что Биржевымъ Комитетомъ понесены уже довольно чувствительные убытки и расходы вслѣдствіе новой постройки амбаровъ, непоступленія дохода отъ отдачи въ наемъ за время означенной постройки, сооруженія водопроводовъ и повышенія

страховыхъ ставокъ, каковыя убытки значительно увеличились бы, если Биржевой Комитетъ еще удовлетворилъ бы упомянутыя выше желанія страховыхъ Обществъ и не получилъ бы возмѣщенія путемъ просимаго продленія контракта.“

Послѣ того, какъ Совѣтъ Управленія Риги-Орловской желѣзной дороги порѣшилъ отклонить вышеприведенное предложеніе Биржевого Комитета, какъ невыгодное для казны, Биржевой Комитетъ обратился 15 октября вновь къ названному Совѣту съ просьбою войти еще разъ въ обсужденіе сего дѣла, принявъ въ соображеніе тѣ выгоды, которыя получились для Управленія изъ того, что оно, вмѣсто трехъ старыхъ деревянныхъ амбаровъ, получаетъ новые каменные, и тѣ убытки, которые были причинены Биржевому Комитету отстройкой амбаровъ, неуступленіемъ наемной платы, устройствомъ водопровода и повышенными страховыми ставками, какъ и наконецъ справедливыми, отчасти, требованіями представителей русскихъ страховыхъ отъ огня обществъ. При этомъ Биржевой Комитетъ позволилъ себѣ указать на то, что уменьшеніе опасности въ пожарномъ отношеніи имѣеть большое значеніе не только для сказанныхъ обществъ, но и для нанимателей амбаровъ, а равно принесетъ существенную пользу и Управленію дороги. Если въ амбарахъ №№ 4, 5, 6 и 8 внутреннія стѣны будутъ перестроены въ брандмауэры, а на расположенныхъ къ сѣверу концахъ амбаровъ №№ 4, 6 и 8 будутъ построены новые брандмауэры, то этимъ уменьшится опасность въ пожарномъ отношеніи и повысится стоимость амбаровъ. Послѣ перваго пожара Биржевымъ Комитетомъ былъ проложенъ на западной сторонѣ амбаровъ водопроводъ. Если теперь также и на восточной сторонѣ будутъ проложены водопроводныя трубы, діаметромъ въ 4 дюйма, и установлены 5 новыхъ гидрантовъ, будутъ приобрѣтены брандстойты пожарныхъ трубъ и стволы для пожарныхъ рукавовъ съ необходимымъ количествомъ рукавовъ и все это будетъ храниться готовымъ къ употребленію въ сторожевомъ домѣ и, наконецъ, будутъ приняты мѣры для возможно скорого заявленія о пожарахъ, то всѣ эти мѣры принесутъ пользу какъ самимъ постройкамъ, такъ и хранящимся въ нихъ товарамъ.

Въ томъ случаѣ однако, если бы Совѣтъ Управленія и при вторичномъ разсмотрѣніи ходатайства Биржевого Комитета остался при мнѣніи, что продленіе контракта на прежнихъ условіяхъ для казны невыгодно, то Биржевой Комитетъ просилъ сообщить ему, не найдетъ ли Совѣтъ возможнымъ продлить контрактъ, если Биржевой Комитетъ обяжется уплачивать невысокую арендную плату за квадрат. сажень пространства занимаемаго складываемымъ товаромъ.

На это было сообщено Биржевому Комитету, что Совѣтъ Управленія дороги, въ засѣданіи отъ 2 ноября, нашелъ возможнымъ согласиться на продленіе договора на два года, т. е. по 20 сентября

1910 года, съ тѣмъ, чтобы въ первый годъ Биржевой Комитетъ уплачивалъ Управленію дороги арендную плату по 5 руб. съ квадр. сажени, произведя подъ наблюденіемъ Управленія дороги, за свой счетъ, всѣ работы, указанные въ отзывѣ страховыхъ обществъ отъ 13 іюля 1907 года, и далѣе, чтобы во второмъ году арендная плата уплачивалась Биржевымъ Комитетомъ по 10 руб. съ квадр. сажени. Въ случаѣ согласія Биржевого Комитета на эти условія, надлежитъ о семъ представить Управленію желѣзныхъ дорогъ, въ противномъ же случаѣ вызвать конкуренцію.

Попытка делегаціи по завѣдыванію товарными складами умѣрить немного предъявленныя страховыми отъ огня обществами по отношенію къ амбарамъ требованія, о которыхъ говорится во вновь поданномъ 23 ноября Биржевому Комитету заявленіи, дабы сократить связанныя съ выношеніемъ таковыхъ требованій значительныя издержки, не имѣла до конца года какого-либо успѣха.

Х. Вывозная торговля.

69. Лѣсная торговля.

а. Поставка лѣсныхъ матеріаловъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Даніи.

Агентъ Министерства Финансовъ Россійской имперіи въ Германіи и Австро-Венгріи сообщилъ Биржевому Комитету 31 декабря 1907 г., что для поставки лѣсныхъ матеріаловъ для надобности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Даніи допущенъ также и городъ Рига. Вслѣдствіе сего означенный агентъ просилъ Биржевой Комитетъ сообщить ему: 1) принимаетъ ли Рижское купечество участіе въ происходящихъ въ Копенгагенѣ торгахъ на лѣсъ, 2) на сколько большое значеніе представляетъ для Рижской лѣсной торговли полученное нынѣ разрѣшеніе непосредственной поставки лѣса казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ Даніи и не представляется ли желательнымъ въ цѣляхъ дальнѣйшаго развитія лѣсной торговли внести и нынѣ измѣненія въ условія торговли, и какія именно.

Согласно заключенію своей делегаціи по лѣсной торговлѣ Биржевой Комитетъ отвѣтилъ, что разрѣшеніе казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ Даніи покупать и употреблять лѣсные матеріалы, въ особенности шпалы, изъ Риги, встрѣчено Рижскимъ купечествомъ, торгующимъ лѣсными матеріалами, въ особенности шпалами, весьма радостно, такъ какъ этимъ открывается для него большая область сбыта подлежащихъ товаровъ, находившаяся по сіе время исключительно въ рукахъ германскихъ, именно Данцигскихъ экспортеровъ. На сколько Биржевому Комитету удалось узнать, Рижское купечество не принимаетъ прямого участія въ происходящихъ въ Копенгагенѣ торгахъ на лѣсъ для непосредственной поставки лѣсныхъ матеріаловъ для

надобности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Даніи, а заключаетъ только сдѣлки на опредѣленные размѣры съ датскими постоянными покупателями, которые тогда съ своей стороны поставляютъ товаръ желѣзнымъ дорогамъ. Рижскіе экспортеры не вполнѣ въ состояніи исполнять это непосредственно, такъ какъ имъ при этомъ приходится считаться съ различнаго рода требованіями и желаніями желѣзно-дорожныхъ интересовъ, которыя могутъ быть удовлетворены лишь тамошними контрагентами. Внести другія принципиальныя условія для дальнѣйшаго развитія Рижской лѣсной торговли съ Даніею, въ настоящее время Биржевому Комитету кажется ненужнымъ, такъ какъ при заключеніи каждой сдѣлки, условія продажи или покупки опредѣляются на каждый случай отдѣльно.

б. Производство сплава лѣса вольными якорщиками.

Препровождая прошеніе якорщиковъ-предпринимателей М. Фурмана и К. Якобсона о разрѣшеніи права на сплавъ лѣса лицамъ, не знающимъ этого дѣла, а равно о востребованіи соотвѣтствующаго залога съ лицъ, коимъ будетъ предоставлено право заниматься сплавомъ ниже желѣзнодорожнаго моста, начальникъ порта отношеніемъ отъ 28-го апрѣля за № 1207 сообщилъ Биржевому Комитету, что возбужденный вопросъ предполагается имъ внести на разсмотрѣніе портового присутствія. Изъ означеннаго прошенія усматривается, что многія лица подаютъ въ Портовое Присутствіе о разрѣшеніи имъ заниматься сплавомъ лѣса. Между этими лицами много такихъ, которыя этой работой до сихъ поръ совсѣмъ не занимались и не имѣютъ по сему дѣлу никакой опытности, какъ напр. подавшіе тоже просьбы нѣкіе Гордонъ, Доне, Дружковъ и др. Такъ какъ сплавляемый этими такъ называемыми вольными якорщиками лѣсъ размѣщенъ по огородамъ по всему району, то предприняты и отцѣпленія съ этпхъ огородовъ партій; рабочіе этпхъ якорщиковъ, которые по большей части тоже мало знаютъ свое дѣло, при слѣшности работъ не умѣютъ выворачиваться, обрываютъ гонки, загораживаютъ дорогу и т. д., затрудняя очень нашимъ якорщикамъ, и причиняютъ намъ часто значительные убытки, а сами обыкновенно скрываются и исчезаютъ и въ результатѣ окажемся мы виноваты безъ вины. Не имѣющіе никакихъ гарантій или залоговъ для обезпечиванія убытковъ, происходящихъ вслѣдствіе ихъ неправильности и прямой вины, мы не имѣемъ возможности привлечь ихъ къ удовлетворенію этихъ убытковъ. Доказательствомъ служить извѣстный Присутствію случай съ Эйхбаумомъ. На основаніи изложеннаго подавшія прошеніе лица просили: 1) не выдавать разрѣшеній на право сплава лѣса лицамъ, не знающимъ этого дѣла и 2) потребовать соотвѣтствующій залогъ съ лицъ, коимъ будетъ предоставлено право заниматься сплавомъ ниже желѣзнодорожнаго моста.

Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 9-го мая начальнику порта, что онъ послѣ тщательнаго обсужденія, возбужденнаго якорщиками-предпринимателями М. Фурманомъ и К. Якобсономъ ходатайства, пришелъ къ заключенію, что первый пунктъ ходатайства, выдавать разрѣшеніе на право сплава лѣса только знающимъ это дѣло лицамъ, является вполне обоснованнымъ, однако Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ замѣтить, что во избѣжаніе монополіи на эти работы весьма желательна свободная конкуренція, а испытаніемъ рабочихъ или даже предпринимателей, по мнѣнію Комитета, не будетъ достигнуто желаемой цѣли.

Относительно второго пункта ходатайства, потребовать залоговъ съ лицъ, коимъ будетъ предоставлено право заниматься сплавомъ лѣса ниже желѣзнодорожнаго моста, Биржевой Комитетъ вполне согласенъ съ таковымъ требованіемъ, при чемъ размѣръ залога слѣдовало бы установить не выше 100 рублей съ тѣмъ, чтобы залогъ въ случаѣ покрытія изъ него причиненныхъ сплавщикомъ убытковъ немедленно былъ пополненъ до первоначальнаго размѣра.

11-го мая означенное дѣло разбиралось въ портовомъ присутствіи, которое, присоединяясь къ мнѣнію Биржевого Комитета, постановило оставить прошеніе якорщиковъ-предпринимателей безъ послѣдствія.

в. Такса якорщиковъ.

Псковскій I гильдіи кунецъ И. Каганъ сообщилъ Биржевому Комитету, что въ числѣ лѣснаго матеріала, сплавляемаго имъ по рѣкѣ Западной Двины въ Рижскую гавань, имѣется не малое количество еловыхъ и сосновыхъ жердей. Жерди и макушки по словамъ означеннаго сообщенія имѣютъ толщину въ 4 дюйма и длину въ 24—25 въ общемъ размѣрѣ. Якорщики-предприниматели Фурманъ и Якобсонъ, по сообщенію г-на Кагана, находятъ, что за сплавъ такого рода матеріала слѣдуетъ имъ платить больше установленной нормы въ 1 руб. 45 коп. съ пленицы, въ виду того, что въ заключенномъ съ портовымъ управленіемъ договорѣ не установлены размѣры сортовъ: бревна, полсы, штенцеля и макушки и, что совершенно упущено изъ виду, сорта: жерди, телефонные столбы и ботсмачты. За сплавъ жердей и макушекъ требуютъ 3 руб. съ пленицы, говоря, что за жерди плата вообще не установлена и что макушками считаются только мелкіе отброски лѣснаго матеріала длиною въ 7—9 футовъ. Такъ какъ такое истолкованіе договора вообще и сортовъ лѣса въ частности вызываетъ недоразумѣнія, г-нъ Каганъ просилъ Биржевой Комитетъ выдать ему удостовѣреніе о томъ, какіе размѣры лѣснаго матеріала представляютъ собою бревна, полсы, штенцеля, жерди, макушки, телефонные столбы и ботсмачты.

Согласно заключенію своей делегаціи по лѣсной торговлѣ Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 4-го іюня, что онъ лишенъ возможности

выдать просимое свидѣтельство, такъ какъ нельзя точно опредѣлить, какіе размѣры принадлежать къ отдѣльнымъ сортамъ. Биржевой Комитетъ полагаетъ, что по такимъ спорнымъ вопросамъ слѣдуетъ установить чрезъ посредство свѣдущихъ лицъ, къ какому именно сорту имѣетъ быть причисленъ подлежащій товаръ.

г. По поводу улучшенія судоходнаго состоянія
Бенкенгольмскаго рукава.

Начальникъ Рижскаго порта препроводилъ Биржевому Комитету въ копіи заявленіе мѣстнаго I гильдіи купца В. О. фонъ Зенгбуша и др., въ которомъ они сообщили, что ежегодно въ разгарѣ прихода плотовъ въ Рижскую лѣсную гавань ощущается сильный недостатокъ въ мѣстахъ для постановки плотовъ. Между тѣмъ значительная площадь лѣсной гавани остается неиспользованною, а именно Бенкенгольмскій рукавъ ниже запруды, на какомъ участкѣ можетъ быть свободно установлено болѣе 600 плотовъ.

Вслѣдствіе сего означенные лѣсовладѣльцы обратились къ начальнику порта съ просьбою оказать свое содѣйствіе, чтобы Бенкенгольмская запруда была удалена или совершенно или же частью съ устройствомъ надлежащаго шлюза.

Биржевой Комитетъ 14-го іюня сообщилъ начальнику порта по сему дѣлу слѣдующія соображенія:

Хотя стремленія лѣсопромышленниковъ, направленные къ использованию Бенкенгольмскаго рукава установкой въ него большаго числа плотовъ, чѣмъ это представляется возможнымъ теперь, заслуживаютъ полнаго вниманія, то Рижскій Биржевой Комитетъ въ настоящее время все-таки не въ состояніи одобрить удаленіе Бенкенгольмской запруды или только части ея, такъ какъ, по мнѣнію Биржевого Комитета, вопросъ этотъ можетъ быть обсужденъ только тогда, когда будетъ установлено, канія сооруженія предполагается произвести на верхней оконечности Бенкенгольмскаго рукава при урегулированіи стеченія весеннихъ водъ рѣки Двины выше желѣзнодорожнаго моста, и достигнуть ли таковыя той же цѣли, каковой служить упомянутая запруда.

д. Упорядоченіе операцій въ Рижскомъ портѣ
съ вывознымъ лѣснымъ грузомъ.

(См. пунктъ г. отдѣла „Мюльграбенская гавань“).

ж. По вопросу о воспрещеніи погрузки лѣса съ
набережной на протяженіи четырехъ-этажнаго
желѣзнодорожнаго пакгауза.

(См. пунктъ г. отдѣла „Желѣзнодорожная гавань“).

70. Торговля хлѣбомъ, сѣменами и выжимками.

а. Проектъ новаго германско-нидерландскаго договора на хлѣбъ, идущій съ Чернаго и Азовскаго морей и съ Дуная.

1) Въ декабрѣ мѣсяцѣ 1906 Германскій Торговый Сѣздъ (Handelstag) обратился къ Совѣту Сѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства съ просьбою, не оказать въ содѣйствіи для скорѣйшаго полученія согласія подлежащихъ русскихъ корпорацій на принятія 13 декабря 1906 г. Собраніемъ представителей хлѣбной торговли въ Берлинѣ рѣшенія по отношенію къ новому германско-нидерландскому договору на хлѣбъ, идущій съ Чернаго и Азовскаго морей и съ Дуная, при чемъ Торговымъ Сѣздомъ также и Рижскому Биржевому Комитету были препровождены для свѣдѣнія копія съ надлежащаго отношенія, какъ равно и копіи съ упомянутыхъ выше рѣшеній.

Въ виду краткости срока Рижскій Биржевой Комитетъ рѣшился доставить свои желанія и замѣчанія относительно упомянутаго проекта непосредственно Германскому Торговому Сѣзду отношеніемъ отъ 11 января 1907 года за № 32, присовокупивъ просьбу о принятіи въ соображеніе изложенныхъ ниже желаній и примѣчаній Рижскаго Биржевого Комитета при окончательной редакціи текста сего новаго договора, какъ равно и помѣщеніи одновременно соответствующихъ измѣненій въ существующій уже договоръ по балтійскому судоходству.

Прежде Биржевой Комитетъ также и въ этомъ случаѣ изъявилъ свою солидарность со сдѣланными союзомъ русскихъ биржевыхъ комитетовъ представленіями противъ текста проекта новаго договора, не входя въ этомъ мѣстѣ въ подробное разсмотрѣніе этихъ представленій; кромѣ того, Биржевой Комитетъ указалъ на слѣдующія крайне необходимыя измѣненія:

Погрузка: слово „первоклассная“ слѣдовало бы замѣнить выраженіемъ: „вполнѣ отвѣчающая условіямъ „морского транспорта“, какъ это условіе гласитъ въ договорѣ по перевозкѣ балтійскимъ моремъ.

Выгрузка: 1) по смыслу помѣщеннаго въ проектѣ новаго условія, согласно коему получатель оказывается отвѣтственнымъ за всѣ расходы, могущіе возникнуть на мѣстѣ выгрузки товаровъ отъ несвоевременнаго доставленія документовъ, — выходитъ, что поставщикъ во всѣхъ случаяхъ, даже при отсутствіи всякой съ его стороны вины, считается отвѣтственнымъ за послѣдствія, но столь односторонній взглядъ по всей вѣроятности вовсе не имѣлся въ виду; поэтому Рижскій Биржевой Комитетъ предлагаетъ дополнить подлежащую фразу словами: „если задержки въ доставкѣ доку-

ментовъ произошли по винѣ поставщика или его комиссіонера: 2) Условіе о внесеніи въ коносаментъ отмѣтки относительно соразмѣрнаго (pro rata) распредѣленія выметокъ и пр., прямо неисполнимо, ибо никто изъ капитановъ не согласится принять на себя сопряженную съ тѣмъ обязанность, т. е. слѣдить во время выгрузки и послѣ выгрузки за соразмѣрнымъ распредѣленіемъ выметокъ и пр., да и согласиться на такія условія не можетъ, въ виду чего весь этотъ пунктъ: „это условіе должно быть внесено въ коносаменты“ — слѣдуетъ отмѣнить, какъ это имѣло мѣсто по отношенію къ остзейскому договору.

Аварія: Къ сожалѣнію въ проектѣ не обращено вниманія на возбужденный въ свое время Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ вопросъ объ установленіи точнаго значенія слова „Andienung“, о значеніи коего даже германскія торговая палаты самаго различнаго мнѣнія . . . Въ общемъ кажется, что подъ словомъ „Andienung“ преимущественно подразумѣваютъ — доставленіе документовъ на выгруженные согласно контракту товары. Подобное значеніе придается этому слову также и Германскимъ Торговымъ Съѣздомъ (Handelstag) въ его сообщеніяхъ отъ 24 декабря мин. года, въ заключительной части коихъ говорится: „Документы только въ томъ случаѣ могутъ считаться исполненными (andienungsfähig), если таковые подписаны шкиперомъ судна.“ Признавая однако правильность этого толкованія, то оказывается невозможнымъ слово „Anzeige“ (извѣщеніе) въ правилахъ объ извѣщеніи о погрузкѣ съ словомъ „Andienung“ или совѣмъ исключить изъ договоровъ (какъ изъ остзейскаго договора, такъ и изъ новаго черноморскаго договора и пр.) и замѣнить таковое болѣе подходящимъ выраженіемъ или же въ договоры должна быть внесена отмѣтка о томъ, что слово „Andienung“ то же самое значитъ, какъ „извѣщеніе объ имѣющей производиться или уже произведенной погрузкѣ.“

Несмотря на это, сей пунктъ въ данномъ видѣ является вообще неприемнымъ и для избѣжанія непріятностей. исходя при этомъ изъ того основнаго предположенія, что съ момента передачи товара капитану на его судно и подъ его квитанцію, товаръ уже не составляетъ собственности погрузчика, — Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ крайне необходимымъ постановленіе это формулировать въ слѣдующемъ видѣ: „товаръ изъ корабля, пришедшаго вслѣдствіе аваріи въ негодное для мореплаванія состояніе, выдачѣ по приказу не подлежатъ (ist nicht mehr andienbar), если о негодности судна продавцу было извѣстно еще до погрузки товара.“

Неисполненіе: Новопомѣщенное прибавленіе въ проектѣ: „если невиновный въ упущеніи изъявляетъ желаніе въ обезпеченіе своихъ интересовъ совершить куплю“, повидимому относилось бы

только къ покупателю, между тѣмъ какъ безъ всякаго сомнѣнія также и продавецъ иногда можетъ оказаться „невиновнымъ въ упущеніи“.

Поэтому, для избѣжанія въ договорѣ вовсе не предполагаемой односторонности, слѣдовало бы сказать: „куплю въ обезпеченіе интересовъ или реализаціонную продажу“.

Одновременно Биржевой Комитетъ обратился къ своему представителю въ С.-Петербургѣ съ просьбою, подѣйствовать также и на Совѣтъ Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства относительно скорѣйшаго сообщенія Германскому Торговому Съѣзду (Handelstag) аналогичнаго заключенія.

2) Въ концѣ августа мѣсяца 1907 года Германскій Торговый Съѣздъ (Handelstag) обратился къ Совѣту Съѣздовъ съ сообщеніемъ, что онъ намѣренъ созвать конференцію для обсужденія новой редакціи германско-нидерландскаго контракта относительно хлѣбныхъ сдѣлокъ съ портами чернаго моря, прося при этомъ Совѣтъ объ указаніи удобнѣйшаго для этой конференціи срока.

Совѣтъ Съѣздовъ, получивъ, какъ это видно изъ направленнаго на имя Биржевого Комитета отношенія отъ 10 декабря за № 1402, отвѣты всѣхъ спрошенныхъ по сему поводу Биржевыхъ Комитетовъ, увѣдомилъ Германскій Торговый Съѣздъ, что со стороны заинтересованныхъ комитетовъ единогласно выражено желаніе назначать эту конференцію на срокъ послѣ 20 января 1908 года по новому стилю, къ какому желанію присоединяется также и Совѣтъ Съѣздовъ.

Впослѣдствіи совѣтомъ получено сообщеніе предсѣдателя Германскаго Торговаго Съѣзда о томъ, что съѣздъ, согласно выраженному желанію, предполагаетъ созвать конференцію на срокъ, лежащій между 20 и 31 января 1908 г. по старому стилю и что о днѣ конференціи въ скоромъ будущемъ послѣдуетъ еще особое извѣщеніе. Сообщая объ изложенномъ, Совѣтъ считаетъ долгомъ просить Биржевой Комитетъ уже теперь приступить къ обсужденію представляемыхъ имъ конференціи вопросовъ, какъ равно и къ избранію представителя, командировка коего является весьма желательною какъ въ видахъ защиты интересовъ русскаго хлѣбнаго экспорта. такъ и для поддержки значенія русскихъ биржевыхъ комитетовъ и соединяющаго ихъ органа, — Совѣта Съѣздовъ. Совѣтъ не замедлитъ, тотчасъ, по назначеніи дня созыва конференціи, извѣстить о томъ заинтересованные биржевые комитеты, при чемъ обратится къ нимъ съ просьбою командировать избранныхъ ими для этой конференціи представителей въ С.-Петербургъ, для предварительнаго общаго обсужденія, совмѣстно съ Совѣтомъ, вопросовъ, подлежащихъ разсмотрѣнію на означенной конференціи, чтобы установить способъ защиты интересовъ русскаго хлѣбнаго экспорта. Къ вышензложенному совѣтъ еще добавилъ, что предполагаемая въ январѣ мѣсяцѣ конференція торговаго съѣзда является первымъ случаемъ выступленія за границей соединеннаго

Совѣтомъ русскаго биржевого купечества въ защиту своихъ законныхъ и правыхъ интересовъ. Въ виду сего этому случаю совѣтъ придаетъ особенно важное значеніе, такъ какъ успѣшный исходъ конференціи и достиженіе благопріятныхъ для насъ результатовъ были бы началомъ болѣе удовлетворяющаго наше національное самолюбіе выдвиганія представителей русскаго купечества на заграничныхъ конференціяхъ, при чемъ стали бы явными также и единство и согласіе представительства русскихъ биржевыхъ комитетовъ. Съ такимъ фактомъ торговыя сферы въ заграничныхъ государствахъ безъ сомнѣнія считались бы серьезно. Въ виду сихъ соображеній Совѣтъ обращается къ Биржевому Комитету съ просьбою озаботиться принятіемъ всѣхъ возможныхъ мѣръ, могущихъ содѣйствовать успѣху на конференціи Торговаго Съѣзда, какъ равно и не отказать въ комнадировкѣ своего представителя.

21 декабря затѣмъ Биржевымъ Комитетомъ непосредственно отъ Германскаго Торговаго Съѣзда (Handelstag) получено приглашеніе на участіе въ собраніи Съѣзда, назначенномъ на 16 и 17 января 1908 года по старому стилю.

Засимъ Биржевымъ Комитетомъ представителемъ для упомянутаго собранія былъ избранъ господинъ В. Бейерманъ, котораго одновременно просили участвовать также и въ предварительномъ совѣщаніи въ С.-Петербургѣ, назначенномъ на 11 января.

Въ виду краткаго промежутка времени, лежащаго между предварительнымъ совѣщеніемъ въ С.-Петербургѣ 11 января и конференціею при Германскомъ Торговомъ Съѣздѣ въ Берлинѣ — 16 января 1908 г., какъ равно въ виду дальняго разстоянія нѣкоторыхъ портовъ отъ С.-Петербурга, Рижскій Биржевой Комитетъ опасался неприбытія представителей нѣкоторыхъ портовыхъ биржевыхъ комитетовъ на С.-Петербургскую конференцію. Имѣя же въ виду, что предварительное соглашеніе всѣхъ русскихъ представителей относительно выстушенія въ Берлинѣ, по мнѣнію Биржевого Комитета, является крайне желательнымъ, Комитетъ отношеніемъ отъ 31 декабря обратился къ Совѣту Съѣздовъ съ просьбою немедленно предложить всѣмъ русскимъ представителямъ остановиться въ Берлинѣ по возможности въ одной и той же гостинницѣ, или же, по крайней мѣрѣ, въ близко расположенныхъ другъ отъ друга гостинницахъ, при томъ прибыть въ Берлинъ до того своевременно, чтобы въ Берлинѣ могло состояться еще одно предварительное совѣщаніе русскихъ представителей, если окажется, что на совѣщаніи въ С.-Петербургѣ многіе изъ представителей отсутствовали.

3) Телеграммою отъ 14 декабря Либавскій Биржевой Комитетъ сообщилъ Рижскому Биржевому Комитету, что онъ обратился къ Совѣту Съѣздовъ съ просьбою подѣйствовать на Германскій Торговый Съѣздъ въ томъ смыслѣ, чтобы на конференціи 16 января

1908 г., въ совокупности съ германско-нидерландскимъ контрактомъ на грузы съ Чернаго моря, разсматривался также и контрактъ относительно портовъ Балтійскаго моря.

Вполнѣ соглашаясь съ этимъ предложеніемъ, Рижскій Биржевой Комитетъ также и съ своей стороны просилъ Совѣтъ Съѣздовъ объ удовлетвореніи предложенія Либавскаго Биржевого Комитета, такъ какъ разсмотрѣніе германско-нидерландскаго контракта относительно портовъ Балтійскаго моря является необходимостью.

Отношеніемъ отъ 3 января 1903 г. Совѣтъ Съѣздовъ сообщилъ Биржевому Комитету, что имъ въ тотъ же день получено телеграфное извѣщеніе Торговаго Съѣзда (Handelstag) о томъ, что Торговый Съѣздъ изъявляетъ свое согласіе на просимую ревизію редакціи Остзейскаго контракта.

б. Установленіе натурального вѣса хлѣба на 20-ти литровой чашѣ.

При пересылкѣ циркуляра Бременскаго Общества хлѣбныхъ импортеровъ о принятомъ симъ обществомъ рѣшеніи относительно покупки хлѣба изъ Россіи, Болгаріи и Турціи только при условіи установленія натурального вѣса на 20-ти литровой чашѣ, Совѣтъ Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства отношеніемъ отъ 17 января за № 7 просилъ Биржевой Комитетъ о сообщеніи Совѣту своего мнѣнія по сему вопросу, присовокупляя при этомъ, что, по мнѣнію Совѣта Съѣздовъ, слѣдовало бы отвѣтить Бременскому Обществу, что упомянутое рѣшеніе не можетъ быть принято впредь до устраненія тѣхъ присущихъ системѣ 20-ти литровой чаши недостатковъ, вслѣдствіе которыхъ показанія чаши оказываются погрѣшными.

Обсудивъ этотъ вопросъ чрезъ делегацію по дѣламъ хлѣбной и сѣмянной торговли, Биржевой Комитетъ отзывомъ отъ 7 февраля за № 368 отвѣтилъ, что также и Рижскимъ торгующимъ хлѣбомъ купечествомъ примѣненіе 20-ти литровой чаши считается недопустимымъ, впредь до устраненія присущихъ такой недостатковъ.

в. Введеніе законнаго типа для хлѣбныхъ вѣсовъ (пурка).

Согласно постановленію состоявшейся 15 декабря 1905 г. при Министерствѣ Торговли конференціи относительно введенія законнаго типа для хлѣбныхъ вѣсовъ (пурка), отдѣлъ торговли, при отношеніи отъ 9 іюня 1905 г. за № 2691, препровождая Биржевому Комитету протоколъ означенной конференціи, вмѣстѣ съ докладомъ инспектора Главной Палаты мѣръ и вѣсовъ объ изслѣдованіи имъ особенностей гамбургской и германской государственныхъ пурокъ, — просилъ сообщенія, признается ли по мнѣнію Биржевого Комитета введеніе

упомянутыхъ двухъ хлѣбныхъ вѣсовъ, въ видѣ законной мѣры для опредѣленія натурального вѣса, возможнымъ или же требуется въ интересахъ представляемаго Биржевымъ Комитетомъ района еще дальнѣйшее изслѣдованіе, и затѣмъ законное утвержденіе какого-либо другого типа хлѣбныхъ вѣсовъ.

Имѣя въ виду, что означенный вопросъ неоднократно возбуждался уже раньше, но всегда откладывался. Биржевой Комитетъ, не входя въ подробное разсмотрѣніе вопроса, ограничивался собираніемъ необходимыхъ свѣдѣній.

Послѣ того, какъ Торговымъ Отдѣломъ при Министерствѣ Торговли и Промышленности въ предложеніи отъ 12 мая 1907 г. за № 2420 было указано на необходимость введенія законнаго типа пурки для опредѣленія натурального вѣса хлѣба, при чемъ одновременно было указано на желательность скорѣйшаго представленія заключенія Биржевого Комитета по сему вопросу, Биржевой Комитетъ отвѣтилъ Отдѣлу Торговли 2 августа 1907 г. за № 1461, согласно мнѣнію делегаціи для хлѣбной и сѣмянной торговли: что на созванной Министерствомъ Торговли конференціи представителей правительственныхъ учреждений и биржевыхъ комитетовъ — 15 декабря 1905 г., подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра М. М. Федорова, было постановлено: „допускать пока оффиціальное примѣненіе по торговлѣ и сообщенію гамбургской и германской литерныхъ чашъ, по всестороннемъ испытаніи таковыхъ Палатою мѣръ и вѣсовъ и введеніи по отношенію къ гамбургской пуркѣ необходимыхъ усовершенствованій.“ Усовершенствованія имѣютъ состоятъ въ слѣдующемъ:

- а) Установленіе воронки въ опредѣленной высотѣ, притомъ вертикально къ сосуду.
- б) Усовершенствованіе гребла, на предметъ достиженія болѣе автоматическаго дѣйствія его.
- в) Опредѣленіе точнаго вѣса гирь, какъ равно точнаго соотношенія найденнаго натурального вѣса, съ одной стороны къ четвертямъ, пудамъ и фунтамъ, а съ другой стороны къ литерной чашѣ.

Изученіемъ этихъ пурокъ занимался инспекторъ палаты мѣръ и вѣсовъ, господинъ А. Г. Доброхотовъ, и результаты его работъ изложены въ весьма интересной брошюрѣ, доставленной Рижскому Биржевому Комитету лѣтомъ 1906 года.

Прежде всего господиномъ Доброхотовымъ указывается на невозможность при помощи столь малой пурки, какъ она необходима для торговли, въ особенности для закупки, создать хотя бы приблизительно точное соотношеніе къ болѣе крупной стандартной мѣрѣ и что эти трудности еще значительно увеличиваются при сравнваніи съ принятою за границей мѣрой. Онъ находитъ, что пока не

состоится соглашенія о примѣненіи какъ во внутренней, такъ и въ заграничной торговлѣ одной и той же мелкой и подручной мѣры въ видѣ общей стандартной мѣры, фактически правильное рѣшеніе этого вопроса является невозможнымъ.

По мнѣнію господина Доброхотова такая общая мѣра раньше или позже будетъ введена ; между тѣмъ однако для Россіи требуется единообразная правильная мѣра. Соображаясь съ давнею практикою, рекомендуется дальнѣйшее примѣненіе гамбургской чаши, но только съ намѣченными и имъ описанными усовершенствованіями, подробно изложенными въ его брошюрѣ съ прибавленіемъ цифровыхъ данныхъ и рисунковъ. Перестроенная такимъ образомъ чаша окажется многимъ точнѣе дѣйствительнаго четвертнаго вѣса.

Признавая внутреннюю справедливость изложеній господина Доброхотова, по мнѣнію Биржевого Комитета однако введеніе такой перестроенной пурки встрѣтило бы значительныя препятствія, такъ какъ старыя чаши стали бы непримѣнимыми и такимъ образомъ безцѣнными, между тѣмъ какъ пріобрѣтеніе новыхъ, кромѣ чувствительныхъ расходовъ, требовало бы много времени, потому что изготовленіе таковыхъ, въ виду необходимой точности, могло бы быть поручено лишь немногимъ фабрикантамъ. Имѣя кромѣ того въ виду, что также и этимъ путемъ совершенства достигнуть нельзя, притомъ въ соотношеніяхъ съ заграничными чашами остались бы прежнія трудности, Биржевой Комитетъ находить желательнымъ допустить въ торговлѣ и въ сообщеніи пока еще примѣненіе старыхъ пурокъ, ибо указаннымъ выше способомъ вопросъ рѣшить нельзя.

Далѣе Биржевой Комитетъ считаетъ долгомъ указать на то, что предположеніе, будто примѣненіе гамбургской чаши болѣе распространено, чѣмъ Рижской, является необоснованнымъ, такъ такъ по заявленію спеціалиста для изготовленія сихъ пурокъ, господина П. Рааше въ г. Ригѣ, ежегодно имъ поставляется около 1700 пурокъ съ полнымъ приборомъ, и что большинство имѣющихся въ Россіи элеваторовъ снабжено имъ этими пурками. По расчету господина Рааше въ Россіи имѣется всего около 30,000 штукъ Рижскихъ пурокъ. Въ теченіе времени эта пурка господиномъ Рааше значительно усовершенствована, такъ въ особенности по отношенію къ желаемому установленію воронки въ извѣстной высотѣ вертикально къ сосуду, такъ что въ этомъ отношеніи Рижская пурка достигла извѣстнаго совершенства.

Къ вышеприведенному заключенію Биржевымъ Комитетомъ было приложено нижеслѣдующее описаніе пурки господина П. Рааше :

Пурка состоитъ изъ ящика ясеневаго дерева, который содержитъ :

1 сосудъ 65 миллиметровъ въ діаметрѣ и 70 миллиметровъ въ глубину (содерж. 231,4 грам. воды);

1 крышку, служащую одновременно для хранения гирь;

1 воронку, 100 миллиметровъ высоты съ діаметромъ верхняго отверстія 70 миллиметровъ, а нижняго 45 миллиметровъ;

1 круглое полированное гребло, 16 миллиметровъ въ діаметрѣ;

1 кожаный кошелекъ съ гирями:

1	1	1	1	1	2	2	2	шт.	(1 фунтъ = 1,31 грам.)
60	40	20	10	5	2	1	1 1/2	фунт.	

1 весьма чувствительное коромысло, 1 стержень для коромысла и 1 экземпляръ инструкціи объ употребленіи вѣсовъ.

Кромѣ того на внѣшней сторонѣ ящика находится на опредѣленной высотѣ рукоятка для воронки, такъ, что нижній край воронки отстоитъ отъ верхняго на 45 миллиметровъ, потому для сосуда замыкающаяся рукоятка, чтобы сосудъ стоялъ въ вертикальной линіи съ воронкою, и наконецъ резиновая пробка спеціально для воронки, чтобы при отвинчиваніи пружины избѣгнуть большого сотрясенія. Въ крышкѣ ящика находится таблица, которая указываетъ вѣсъ зерна въ четвертяхъ, пудахъ и фунтахъ, равно и сколько вѣситъ зерно въ гектолитрахъ и килограммахъ. Таблица для опредѣленія вѣса зерна въ четвертяхъ прилагается къ пуркамъ уже приблизительно въ теченіе 10 лѣтъ, между тѣмъ какъ таблица для опредѣленія вѣса въ гектолитрахъ лишь въ послѣднее время.

г. Конференція мукопромышленниковъ.

11 января въ Ригѣ, въ помѣщеніи гильдіи Св. Іоанна состоялось общее порайонное собраніе мельниковъ С.-Петербургскаго района, въ которой въ качествѣ представителя отъ Рижскаго Биржевого Комитета участвовалъ господинъ В. Бейерманъ. Программа этого собранія обнимала слѣдующіе 10 вопросовъ, а именно:

1. Разсмотрѣніе разработаннаго совѣтомъ Създовъ мельниковъ проекта новыхъ правилъ для създовъ мельниковъ;
2. Вывозъ муки за границу;
3. Тарифныя и кредитныя мѣропріятія на предметъ развитія мукомольной промышленности;
4. Взаимное страхованіе мельницъ отъ огня;
5. Страхованіе рабочихъ;
6. Взимаемые съ мельницъ промысловые и земскіе налоги;
7. Изданіе газеты для мельниковъ;
8. Митавская школа мельниковъ;
9. Измѣненіе С.-Петербургскаго мельничнаго района;
10. Мѣстныя потребности мукомольной промышленности.

Препровождая копію состоявшихся на означенномъ собраніи постановленій уполномоченный С.-Петербургскаго района създовъ

мельниковъ отношеніемъ отъ 30 января за № 55 просилъ Рижскій Биржевой Комитетъ, подачею прошеній на имя Министра Торговли и Промышленности поддерживать постановленія означеннаго сѣзда какъ относительно обязательнаго привлеченія къ участію въ сѣздѣ всѣхъ мельниковъ, такъ и относительно поощренія вывоза муки за границу посредствомъ повышенія желѣзнодорожнаго тарифа на муку противъ хлѣбныхъ тарифовъ, и введеміемъ экспортныхъ премій.

Упомянутому уполномоченному Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 6 апрѣля, что онъ не находитъ возможнымъ исполнить его просьбу, прежде всего по формальнымъ причинамъ, ибо Биржевой Комитетъ считаетъ неудобнымъ предпринимать по симъ вопросамъ кое-какіе шаги раньше выясненія относительно таковыхъ мнѣнія общаго сѣзда. Но и по матеріальнымъ причинамъ Биржевой Комитетъ не считаетъ возможнымъ, поддерживать осуществленіе рѣшеній сѣзда С.-Петербургскаго района относительно I-го и II-го вопросовъ протокола. Обязательное привлеченіе всѣхъ, даже и мельчайшихъ хозяйственныхъ мельницъ, къ участію въ сѣздѣ и въ сопряженныхъ съ тѣмъ расходахъ, по мнѣнію Биржевого Комитета является съ одной стороны несправедливымъ, пока владѣльцы мельницъ сами не заявятъ о своемъ желаніи участвовать въ сѣздѣ; съ другой же стороны требованіе это заключаетъ въ себѣ нѣкоторую опасность, ибо сочтенство составляющихъ громадное большинство мелкихъ мельницъ со спеціальными ихъ интересами по необходимости приведетъ къ весьма нежелательной демократизаціи мельничныхъ сѣздовъ. Касательно втораго вопроса, т. е. поощренія вывоза муки за границу, Биржевой Комитетъ находитъ, что о вывозѣ муки мѣстными мельницами не можетъ быть рѣчи, защита же интересовъ крупныхъ мельницъ внутри Имперіи не входитъ въ кругъ обязанностей Биржевого Комитета, тѣмъ менѣе, что усиленіе экспорта вызоветъ вздорожаніе муки, отчего могутъ пострадать другіе классы населенія.

д. Отказъ въ принятіи хлѣба, заряженнаго для провоза по желѣзной дорогѣ.

Предлагая своему представителю вступить въ сношенія съ прочими балтійскими биржевыми комитетами, Биржевой Комитетъ предоставилъ ему по возможности солидарно дѣйствовать. Въ общемъ можно полагать, что представители прочихъ балтійскихъ биржевыхъ комитетовъ будутъ одного мнѣнія съ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, за исключеніемъ развѣ Либавскаго и Ревельскаго, которые въ интересахъ мѣстныхъ мукомоленъ въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ вопросахъ, можетъ быть, останутся при особомъ мнѣніи.

С.-Петербургскій представитель сообщилъ 6 ноября, что онъ участвовалъ во всѣхъ совѣщаніяхъ междуведомственной конференціи для урегулированія настоящаго положенія русской хлѣбной торговли

по отношенію къ условіямъ пароднаго пропитанія, при чемъ имъ была изложена также и точка зрѣнія Рижскаго Биржевого Комитета. Касательно отдѣльныхъ подлежащихъ обсужденію пунктовъ, приняты слѣдующія рѣшенія:

1) Не облегчать путемъ искусственныхъ мѣропріятій по желѣзнодорожному тарифу снабженіе внутренняго хлѣбнаго рынка, а ограничиваться возстановленіемъ по послѣдовавшему одобренію со стороны Министерства Внутреннихъ Дѣлъ разницы между нормальнымъ и льготнымъ тарифомъ соотвѣтственно перевезеннаго количества хлѣба, нуждающимся въ томъ земскимъ и городскимъ установленіямъ по поступленію отъ нихъ подтвержденій въ полученіи потребнаго для голодающаго населенія количества хлѣба.

2) Обращаясь противъ установленія Городскими Управами обязательныхъ цѣнъ на хлѣбъ, конференція однако считаетъ желательнымъ организацію Городскими Управами выдачи и продажи хлѣба по закупной цѣнѣ.

3) Установивъ, что какія-либо общія мѣропріятія противъ загражденія желѣзныхъ дорогъ не въ состояніи повліять на повышеніе хлѣбныхъ цѣнъ, конференція высказалась противъ отдачи преимущества внутреннимъ транспортамъ предъ экспортнымъ транспортомъ, какъ ровно и противъ исключительныхъ условій привоза хлѣба. Что же касается провоза на исключительныхъ условіяхъ сиеціально ржаной муки, то рѣшеніе этого вопроса должно быть предоставлено назначенному на 19 ноября въ С-Петербургѣ сѣзду мукомоловъ. Желательнымъ оказывается провозъ на исключительныхъ условіяхъ хлѣба, назначеннаго для потерпѣвшихъ раіоновъ, при чемъ сроки, объемъ и способъ такого провоза должны быть установлены центральнымъ Комитетомъ для массовыхъ транспортовъ.

4) конференція высказалась:

а. противъ ограниченія хлѣбныхъ кредитовъ.

б. противъ измѣненія существующихъ условій предоставленія такихъ кредитовъ, и

в. конференція находитъ желательнымъ возможное расширеніе Государственнымъ банкомъ сего кредита для земскихъ управъ.

е. Исключительный тарифъ для хлѣбныхъ товаровъ, слѣдующихъ изъ Рыбинска въ Ригу.

Исключительный тарифъ для хлѣбныхъ товаровъ, слѣдующихъ изъ Рыбинска въ Ригу, 1-го августа 1907 г. былъ измѣненъ въ томъ смыслѣ, что таковой впредь имѣетъ быть примѣняемъ не ко всѣмъ безъ исключенія хлѣбнымъ товарамъ, а лишь по отношенію къ хлѣбу въ зернахъ, провозимому изъ Рыбинска въ Ригу.

Подробности о томъ помѣщены въ пунктѣ Б. главы „Общій внутренній грузовой тарифъ“.

71. Льянное и пеньковое дѣло.

Изъ сообщенія Рижскихъ торговцевъ льномъ Рижскій Биржевой Комитетъ усмотрѣлъ, что обработка льна производителями его въ Лифляндіи (въ особенности въ помѣщичьихъ участкахъ) и въ Курляндіи, въ послѣднее время производится совершенно недостаточнымъ способомъ и оставляетъ многого желать. Вслѣдствіе этого жалобы заграничныхъ прядильщиковъ стали умножаться, при чемъ является опасность, что Лифляндскій и Курляндскій ленъ все болѣе и болѣе лишится прежняго своего преимущества и что заграничные прядильщики въ будущемъ стануть болѣе и болѣе предпочитать ленъ изъ сланцевыхъ мѣстностей. Къ прочимъ недостаткамъ въ обработкѣ появился еще тотъ, что куклы, въ особенности въ Курляндіи и Литвѣ, плохо, нерѣдко даже только соломою связаны, отчего при существующихъ условіяхъ сбыта такимъ способомъ связанный ленъ становится почти несбываемымъ.

Въ виду сего Биржевой Комитетъ счелъ своимъ долгомъ посредствомъ специальныхъ объявленій, какъ въ Рижскомъ Биржевомъ Листкѣ, такъ и въ разныхъ, распространенныхъ между сельскимъ населеніемъ латышскихъ и эстонскихъ газетахъ и журналахъ, обратить вниманіе на то, что въ интересахъ нашей торговли, какъ и въ интересахъ самихъ производителей абсолютно необходимо, чтобы послѣдніе подвергали свой товаръ тщательной обработкѣ.

При этомъ Биржевой Комитетъ указалъ еще на то, что Высочайше утвержденнымъ 12 апрѣля 1899 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта предусмотрѣны строгія кары за различные способы поддѣлки и за нарушеніе изданныхъ относительно обработки льна предписаній, но что положенія этого закона въ теченіе времени, кажется, забыты производителями, между тѣмъ какъ законъ попрежнему сохранилъ полную силу. Законъ этотъ гласитъ:

I. Въ измѣненіи и дополненіи подлежащихъ законоположеній постановить:

1) относительно льна, поступающаго въ продажу внутри Имперіи и за границей, слѣдуетъ соблюдать слѣдующія правила (ст. 2—5);

2) ленъ не долженъ имѣть примѣсей отбросковъ или другихъ чужихъ веществъ, какъ равно воспрещается его обмакивать для увеличенія вѣса;

3) куклы не должны быть вѣсомъ болѣе 20 фунтовъ и должны быть одинаковаго качества и одинаковой обработки;

4) куклы составляются соотвѣтственно длинѣ нитей, безъ головки, и связываются веревкою у первой трети, такъ что концы нитей свободно висятъ съ обоихъ концовъ и самая нить, не развязывая куклы, можетъ быть осмотрѣна;

5) веревки, конми связываются куклы, должны быть льяныя;

II. Уставъ о наказаніяхъ, налагаемыхъ Мировыми Судьями, дополнить слѣдующими положеніями;

а. за продажу, изготовленіе или храненіе для продажи льна, содержащаго отброски или другія чужія примѣси, или намоченнаго съ цѣлью увеличенія вѣса „виновные торговцы“ подлежатъ аресту не свыше одного мѣсяца или денежному наказанію въ размѣрѣ до 100 рублей;

б. за несоблюденіе прочихъ правилъ виновные торговцы подлежатъ денежному наказанію въ размѣрѣ до 100 рублей.

72. Торговля масломъ.

Въ интересахъ мѣстной вывозной торговли масломъ коровьимъ Рижскій Биржевой Комитетъ счелъ себя вынужденнымъ, представленіемъ отъ 14-го іюня 1907 г. за № 1227 доложить Господину Министру Торговли и Промышленности, что нѣкоторыя мѣстныя торговыя фирмы обратили вниманіе Рижскаго Биржевого Комитета на циркуляръ акціонернаго общества Гергардъ и Гей отъ 22 апрѣля 1907 г., которымъ фирма эта сообщаетъ импортерамъ русскаго масла въ Лондонѣ и Копенгагенѣ ставки, по которымъ она обязуется производить перевозку масла изъ раіоновъ производства въ Сибири черезъ Виндаву и Ст. Петербургъ въ Лондонъ. Изъ этого циркуляра видно, что несмотря на большее разстояніе и высшую провозную плату, которая напримѣръ отъ Кургана до Виндавы выше на 10,25 коп. чѣмъ отъ Кургана до Ст. Петербурга, предложенныя акціонернымъ обществомъ Гергардъ и Гей ставки черезъ Виндаву и Ст. Петербургъ почти одинаковы, составляя черезъ Виндаву 104,12 коп., а черезъ Ст. Петербургъ 103,37 коп.

Ставки эти дѣйствительно поразительны, если принять во вниманіе, что уже чистая провозная плата, включительно сбора за нагрузку и выгрузку, составляетъ согласно официальному тарифу Курганъ-Виндава 87,27 коп. за пудъ, а нынѣшній чистый морской фрахтъ въ Лондонъ 27/6 пенсовъ за тонну = около 21,65 коп. за пудъ, такъ что уже чистые расходы по перевозкѣ на 4,80 коп. выше предложенной акціонернымъ обществомъ Гергардъ и Гей ставки.

Такъ какъ акціонерное общество Гергардъ и Гей, какъ слѣдуетъ предполагать, не откажется отъ всякаго экспедиторскаго вознагражденія при перевозкѣ сибирскаго масла и тѣмъ болѣе не согласится еще и приплачивать, то Рижскій Биржевой Комитетъ не можетъ объяснить себѣ этого дѣла иначе, что акціонерному обществу Гергардъ и Гей возмѣщаются убытки путемъ рефакцій обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, имѣющимъ особый интересъ въ перевозкѣ масла черезъ Виндаву, потому что въ этомъ случаѣ масло перевозится, начиная съ Москвы, исключительно по принадлежащей этому обществу дорогѣ.

Въ печати уже неоднократно было явно указано на подобныя операциі общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги.

Впрочемъ иначе и нельзя объяснить, что по официальнымъ даннымъ „Торгово-Промышленной Газеты“ черезъ Виндаву, имѣющую среди всѣхъ портовъ Балтійскаго побережья самое невыгодное положеніе для экспорта масла, вывозилось съ 29 апрѣля по 2 іюня 232,179 пудовъ масла, тогда какъ черезъ всѣ остальные балтійскіе порты вмѣстѣ было отправлено лишь 147,046 пудовъ.

По сіе время первое мѣсто по вывозу русскаго масла за границу принадлежало Ригѣ. Это мѣсто у нея отбывается новымъ, болѣе выгоднымъ для перевозки масла направлениемъ черезъ Вятку-Вологду въ Ст.-Петербургъ, такъ что если теперь еще акціонерному обществу Гергардъ и Гей совмѣстно съ обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги удастся удержать дешевыя ставки въ Виндаву, то Рига должна постепенно вполнѣ лишиться экспорта масла, для котораго въ Ригѣ созданы дорогія сооруженія, какъ холодильники и проч., которыя потеряютъ свое значеніе.

Но, помимо причиненія вреда Рижской торговлѣ, Биржевой Комитетъ считаетъ нужнымъ указать на то, что явно существующее соглашеніе между акціонернымъ обществомъ Гергардъ и Гей и обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги прежде всего приноситъ вредъ казнѣ отвлеченіемъ грузовъ отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Сообщая о вышеизложенномъ, Рижскій Биржевой Комитетъ ходатайствовалъ передъ Его Высокопревосходительствомъ, не отказать въ распоряженіи, строго и тщательно изслѣдовать изложенное выше дѣло, чтобы на будущее былъ прекращенъ существующій, какъ Биржевой Комитетъ долженъ предполагать, весьма незаконный и неправильный образъ дѣйствій акціонернаго общества Гергардъ и Гей и общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги.

Отдѣлъ Торговли Министерства Торговли и Промышленности предложеніемъ отъ 21-го августа за № 4128 сообщилъ, что согласно увѣдомленію Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ названный Департаментъ обратился къ предсѣдателю правленія общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги съ просьбою, дать объясненія относительно заключающихся въ таковомъ заявленіи указаній на состоявшееся якобы у сказанной желѣзной дороги съ экспедиторскою фирмою „Гергардъ и Гей“ соглашеніе касательно выдачи сей фирмѣ особыхъ рефакціонныхъ вознагражденій по перевозкамъ грузовъ. На это названный предсѣдатель, войдя предварительно по настоящему дѣлу въ сношеніе съ правленіемъ акціонернаго общества „Гергардъ и Гей“, сообщилъ Департаменту письмо предсѣдателя сего общества отъ 16 мая текущаго года, въ копіи при семъ прилагаемое, въ коемъ доказывается, что приведенныя въ помянутомъ заявленіи жалобы

основаны на недоразумѣннн и на самовольномъ циркулярѣ бывшаго Лондонскаго агента фирмы „Гергардъ и Гей“.

Къ изложенному Департаментъ добавилъ, что онъ вошелъ въ сношеніе съ правленіемъ общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги относительно понужденія фирмы „Гергардъ и Гей“ объявить о недѣйствительности циркуляра бывшаго Лондонскаго агента сей фирмы.

Заявленіе представителя фирмы Гергардъ и Гей на имя предсѣдателя управленія Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги отъ 16 мая въ нѣмецкомъ переводѣ гласить:

„Намъ уже ранѣе сообщалось, что конкуренты общества „Гергардъ и Гей“ распространяютъ слухи, будто бы общество это старается совершенно отвлечь грузы сибирскаго масла отъ Ст.-Петербурга и направить ихъ на Виндаву. Слухи эти имѣли основаніемъ письма Лондонской конторы „Гергардъ и Гей“, отправленныя нѣкоторымъ клѣнтамъ, въ которыхъ рекомендовалось направлять грузы масла черезъ Виндаву, — а вызваны были эти письма слѣдующими особенными обстоятельствами.

По опубликованіи новаго тарифа, вошедшаго въ силу съ 15 марта с. г., который представляетъ большія преимущества въ пользу Петербурга, нѣкоторыя конкурентныя фирмы, желавшія отнять у насъ масляные грузы, соединились съ пароходными обществами, которыя имѣли выгоды идти преимущественно на Петербургъ, стали усиленно пропагандировать дешевое сѣверное направленіе, что побудило нашихъ клѣнтовъ требовать и отъ насъ направленія всѣхъ грузовъ на Петербургъ.

Извѣстно, какое участіе наше общество принимало въ созданіи и развитіи вывоза сибирскаго масла за границу; этимъ объясняется и тотъ фактъ, что значительно большая часть экспорта дѣлается черезъ наше посредство. Всестороннее знакомство съ предметомъ указывало намъ, что искусственное направленіе масла на Петербургъ, можетъ повести къ большимъ замѣшательствамъ и громаднымъ убыткамъ; ни одинъ изъ балтійскихъ портовъ, даже лучше оборудованныхъ чѣмъ Петербургъ, не въ состояніи принять и своевременно отправить громадное количество масла, которое предполагается отправить въ этомъ году. Для Петербурга задача эта совершенно не по силамъ. Такъ какъ кромѣ возможности принятія и своевременной отправки является еще задача сохраненія этого цѣннаго груза, который, особенно въ лѣтніе мѣсяцы, легко подвергается порчѣ, — общество наше рѣшилось направить масло своихъ клѣнтовъ въ три балтійскіе порта: Ригу, Виндаву и Ст.-Петербургъ.

Изъ сказаннаго явствуетъ, что С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ напрасно утверждаетъ, что наше общество будто бы исключило Петербургъ и сѣверный путь изъ своего плана вывоза масла.

Лучшимъ опроверженіемъ этого можетъ служить тотъ фактъ, что общество наше лично и письменно ходатайствовало передъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ о снабженіи ледниковъ достаточнымъ количествомъ льда и указывало при этомъ главнымъ образомъ на направленіе Вологда—Вятка.

Въ концѣ февраля с. г. на Курганскомъ съѣздѣ экспортеровъ масла были выяснены затрудненія, которыя могли встрѣтиться въ этомъ году при отправкахъ масла по сѣверному направленію; подробности этихъ совѣщаній Вамъ не безъизвѣстны. Вызванный съѣздомъ опасенія были подтверждены на совѣщаніи въ Министерствѣ Торговли, состоявшемся подъ предѣдательствомъ г. Товарища Министра Финансовъ по этому же предмету въ мартѣ сего года. Весьма естественно, что, крайне заинтересованные въ этомъ вопросѣ, мы не могли остаться безучастными къ послѣдствіямъ, которыя могли быть вызваны агитаціею, введенною въ пользу сѣвернаго направленія. Пропаганда эта объясняется личными интересами и недостаточнымъ знакомствомъ агитировавшихъ лицъ съ трудными условіями этой отрасли заграничной торговли; точно также естественно стремленіе С-Петербургскаго Биржевого Комитета возбудить увеличеніе дѣятельности въ Новомъ Портѣ. — но съ другой стороны, не подлежитъ сомнѣнію, что портъ этотъ во всѣхъ отношеніяхъ слабо оборудованъ и въ лучшемъ случаѣ могъ бы одновременно обслужить храненіе и вывозъ отъ 10 до 13 тысячъ бочекъ масла. По имѣющимся у насъ свѣдѣніямъ, одновременное прибытіе масла можетъ достигнуть въ это лѣто до 45 тысячъ бочекъ. Можно себѣ представить, какія затрудненія и миллионные убытки могли бы возникнуть при такомъ наплывѣ масла въ Петербургъ въ лѣтніе мѣсяцы. Это могло бы, независимо отъ убытковъ, на многіе годы ухудшить торговля спомненія по этому важному предмету вывоза.

Наши заграничные кліенты не желаютъ вникать въ подробности здѣшнихъ отношеній: они, вслѣдствіе многолѣтняго опыта, привыкли относиться къ намъ съ полнымъ довѣріемъ и всецѣло предоставляютъ намъ распоряженіе ихъ грузами, — по довѣріе это возлагаетъ на насъ отвѣтственность, — не только нравственную, но и матеріальную. Мы сочли себя обязанными сохранить нашихъ кліентовъ, которые, будучи увлечены дешевыми ставками, предложенными конкуррентами, требовали и отъ насъ, или направленія всѣхъ грузовъ по сѣверному направленію, или установленія хотя бы приближающагося къ сѣверному разсчета провозной платы, — если мы считаемъ удобнымъ направлять часть грузовъ въ другіе Балтійскіе порты.

Постановленные въ затруднительное положеніе предъ этой дилемой, общество наше рѣшилось, ради сохраненія многолѣтнихъ весьма цѣнныхъ отношеній съ заграничными нашими друзьями, выполнить задачу наилучшимъ образомъ, хотя бы съ нѣкоторыми

денежными жертвами. Серьезнымъ коммерческимъ предпріятіямъ приходится иногда мириться съ такими потерями, на которыя онѣ смотрятъ, какъ на капиталныя затраты, могущія окупиться добрыми отношеніями съ кліентами и будущими дѣлами.

Не подлежитъ сомнѣнію, что обществу нашему придется нести потери и мы не дѣлали изъ нпхъ секрета, такъ какъ онѣ очевидны.

Оставляя безъ всякаго возраженія ни на чемъ не основанное предположеніе здѣшняго Биржевого Комитета о томъ, что эти потери покрываются вѣроятно Виндаво-Рыбинскою желѣзною дорогою, считаемъ нужнымъ разяснить Вамъ, чѣмъ мы предполагаемъ хотя отчасти возмѣстить наши потери.

Начавъ съ того, что разницы, отчасти подтверждаемыя С.-Петербургскимъ Биржевымъ Комитетомъ и выводимыя конкуренціей, до 12 коп. съ пуда преувеличены: если принять во вниманіе, что мы согласились на пониженіе только въ лѣтніе мѣсяцы, разницы эти составляютъ для насъ, въ среднемъ, съ пуда около 4 - 5 коп. для Риги и 6—7 коп. для Виндавы. Эти разницы нѣсколько исправляются дѣйствительными большими удобствами и меньшими расходами двухъ названныхъ портовъ въ сравненіи съ Петербургомъ. Затѣмъ остается у насъ еще надежда на то, что наши кліенты, убѣдившись, на сколько дѣйствія наши были цѣлесообразны и клонились къ ихъ пользѣ, — и не откажутъ намъ, послѣ благополучнаго окончанія масляной кампаніи, въ нѣкоторомъ вознагражденіи, возмѣстивъ часть понесенныхъ нами потерь.

Наконецъ мы имѣемъ въ виду, что при содѣйствіи желѣзныхъ дорогъ намъ удастся ознакомить съ дѣйствительнымъ положеніемъ дѣла заинтересованные органы Правительства, — Управленіе желѣзныхъ дорогъ, Желѣзнодорожный Департаментъ Министерства Финансовъ и Министерство Торговли; не сомнѣваемся, что результатомъ этого ознакомленія будетъ признаніе того, что на первые годы дѣятельности сѣверной дороги и до приведенія Петербургскаго порта въ подобающее ему положеніе, весьма неосторожно привлекать сюда грузы столь удешевленными ставками и необходимо, хотя на это время, исправить конкурентныя ставки другихъ Балтійскихъ портовъ, обслуживающихъ вывозъ сибирскаго масла. Въ этомъ справедливомъ стремленіи мы надѣемся на поддержку какъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, такъ и другихъ заинтересованныхъ дорогъ.

Если бы общество наше имѣло дѣло лишь съ Виндавою, то можно было бы этимъ объяснить обвиненіе въ стремленіи отвлечь туда всѣ мясные грузы. Но какъ Управленіе, такъ и главная дѣятельность общества находятся въ Петербургѣ, куда нами и была направлена часть сибирскаго масла, какъ Вы изволите усмотрѣть изъ прилагаемаго при семъ перечня.

По нашему положенію мы не можемъ относиться пристрастно къ тому или иному изъ портовъ, обслуживаемыхъ Отдѣленіями нашего общества. Интересы торговли и обширной нашей кліэнтуры указываютъ намъ тотъ нейтральный путь, которымъ мы постоянно идемъ. Несмотря на то, что мы всегда встрѣчали въ Виндавѣ со стороны Управленія дороги полное содѣйствіе къ успѣху ввозной и отвозной торговли, тѣмъ не менѣе мы не сочли себя дѣйствующими въ ущербъ этого порта, направивъ и въ этомъ году сибирское масло къ Петербургу, въ той мѣрѣ, какъ мы считали это допустимымъ. Въ виду возбужденной въ этомъ дѣлѣ агитаціи, мы просили Лондонское отдѣленіе фирмы „Гергардъ и Гей“ увѣдомить какъ отправителей масла, такъ и агента Министерства Финансовъ Рутковского, о томъ, что масляные грузы направлены нами и на Новый Портъ.“

XI. Привозная торговля.

73. Торговля сельдями.

а. Перемѣны въ составѣ присяжныхъ браковщиковъ сельдей.

Послѣ увольненія въ 1906 году старшаго браковщика сельдей В. Вейсберга торговая комиссія Рижскаго Городскаго Управленія по согласію Биржевого Комитета препоручила должностныя обязанности старшаго браковщика сельдей младшему браковщику А. Грооту и на мѣсто послѣдняго опредѣлилъ на службу младшаго браковщика Рижскаго мѣщанина К. Грена, приведивъ его къ присягѣ.

б. Причиненіе убытка торговлѣ сельдями незаконнымъ употребленіемъ чужихъ товарныхъ знаковъ.

Великобританскій консулъ въ Ригѣ сообщилъ Биржевому Комитету отношеніемъ отъ 25 сентября 1907 г., что Великобританское Министерство иностранныхъ дѣлъ обратило вниманіе консула на убытокъ, причиняемый шотландской торговлѣ сельдями въ Прибалтійскихъ и другихъ гаваняхъ тѣмъ, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ вошло въ обыкновеніе поддѣлывать болѣе или менѣе подобно на неклеименныхъ штемпелемъ бочкахъ сельдей официальный знакъ „Корона“ шотландскаго „Fishery Board“, утвержденный актомъ парламента и нажигаемый и отмѣчаемый только на бочкахъ сельдей, найденныхъ достойными этого. Этотъ незаконный образъ дѣйствія имѣетъ цѣлью вводить въ заблужденіе покупателей внутри имперіи; отмѣченные такимъ образомъ для обмана бочки часто имѣютъ кромѣ того еще обозначеніе сортовъ на англійскомъ языкѣ (какъ: Fulls, Crown, Matties и пр.), также годъ съ инициалами, похожими на инициалы шотландскаго „Fishery Board.“ Голландскіе рабочіе - спеціалисты, занимающіеся соленіемъ сельдей и торговцы, вывозящіе товаръ, часто вкладываютъ сельди

въ употребленныя шотландскія бочки до отправленія ихъ на германскіе рынки; при томъ они употребляютъ разныя шотландскія обозначенія сортовъ и какъ можно больше приближаются къ названіямъ шотландскихъ клейменныхъ штемпелемъ (Crown - branded) сельдей. Чтобы не допускать этого обмана, названный консулъ просилъ Биржевой Комитетъ довести это дѣло до свѣдѣнія торговцевъ, заинтересованныхъ въ торговлѣ сельдами и объяснить имъ, что бочки настоящихъ шотландскихъ клейменныхъ штемпелемъ (Crown - branded) сельдей должны имѣть клеймо, обозначенное въ печатномъ приложеніи къ вышеупомянутому отношенію.

Биржевой Комитетъ, доводя это дѣло до всеобщаго свѣдѣнія опечатаніемъ въ „Вѣстникъ Рижской Биржи“, послалъ копію отношенія консула въ торговую комиссію Рижскаго Городскаго Управленія для свѣдѣнія и соблюденія надлежащаго.

74. Подъемные краны.

а. Отдача крановъ въ аренду Биржевой артели.

Отношеніемъ отъ 30 декабря 1906 г. Биржевой Комитетъ увѣдомилъ Управляющаго Рижскою таможеню, что староста Рижской Таможенной Отвѣтственной артели сообщилъ Биржевому Комитету, что, въ виду заключеннаго Управляющимъ Таможеню съ Рижскою Биржевою артелью контракта на отдачу ей работъ въ таможнѣ съ 1 января наступающаго года, дѣятельность нынѣшней Таможенной артели съ 1 января 1907 г. должна быть прекращена и что согласно предписанію Управляющаго таможеню работы артели къ этому сроку будутъ переданы Биржевой артели.

Съ упраздненной Управляющимъ таможеню таможенною артелью Биржевой Комитетъ въ свое время заключилъ контрактъ относительно эксплуатаціи двухъ крановъ, находящихся въ таможенномъ районѣ. Въ виду выше упомянутаго распоряженія этотъ контрактъ уничтоженъ и Биржевой Комитетъ поставленъ въ необходимость взять эксплуатацію въ собственныя руки. Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ просилъ Управляющаго таможеню съ 2 января 1907 г. допустить къ этимъ работамъ кранмейстера и прочихъ рабочихъ, необходимыхъ для работъ крановъ.

Когда 15 января Рижская Биржевая артель обратилась въ Биржевой Комитетъ съ просьбою отдать ей въ аренду оба находящіеся въ таможенномъ районѣ крана на тѣхъ же условіяхъ какъ прежней Таможенной артели, Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 27 января отказалъ въ этой просьбѣ въ виду того, что раньше долженъ быть утвержденъ уставъ артели.

6 февраля Управляющій Таможеню просилъ Биржевой Комитетъ увѣдомить его, была ли предложена Биржевой артели эксплуатація

двухъ подъемныхъ крановъ на тѣхъ же условіяхъ какъ прежней артели. Съ своей стороны Управляющій Таможнею, желая всѣми силами противодѣйствовать пропажѣ товаровъ изъ таможенного района, не можетъ допустить въ районъ рабочихъ, неизвѣстныхъ должностнымъ лицамъ ввѣренной ему таможни и не находящихся въ подчиненіи послѣднихъ. Независимо отъ сего, всѣ работы въ таможенномъ районѣ должны исполняться исключительно отвѣтственною таможенною артелью и даже съ открытіемъ навигаціи штауерскіе рабочіе будутъ подвергаемы тщательному контролю, такъ какъ таможенный районъ не есть причальная набережная, а преимущественно складочная площадь.

Къ сему онъ считаетъ не лишнимъ присовокупить, что прежняя артель не упразднена имъ, какъ сказано въ отзывѣ Биржевого Комитета за № 1865, а что она прекратила свою дѣятельность по единогласному постановленію всѣхъ своихъ членовъ отъ 18 ноября 1905 года, о чемъ онъ въ свое время сообщилъ Биржевому Комитету отношеніемъ отъ 24 ноября 1905 г. за № 17805.

Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ сообщилъ Управляющему таможнею отношеніемъ отъ 16 февраля за № 442 свои переговоры съ Биржевой артелью, прибавляя слѣдующее:

„Понятно, что Биржевой Комитетъ желаетъ передать эксплуатацію подъемныхъ крановъ артели, производящей и другія работы въ таможенномъ районѣ, но это лишь возможно, когда Биржевой Комитетъ будетъ убѣжденъ въ томъ, что подлежащая артель будетъ въ состояніи представить достаточное ручательство за правильное дѣйствіе и содержаніе крановъ, для чего необходимо, чтобы новый уставъ былъ утвержденъ и чтобы артель дѣйствовала на основаніи, предусмотрѣнномъ закономъ отъ 16 іюня 1905 г. и чтобы тогда были сообщены Биржевому Комитету условія контракта, на основаніи котораго Биржевая артель исполняетъ работы при Рижской таможнѣ.

Биржевой Комитетъ не преминетъ сообщить въ свое время Вашему Высокородію результатъ переговоровъ съ Биржевой артелью по этому вопросу.

Впредь до дальнѣйшаго распоряженія обслуживаніе крановъ возложено на хорошо извѣстныхъ таможнѣ членовъ бывшей Отвѣтственной таможенной артели Римкейта и его помощника Гензебигель“.

Въ продолженіе дальнѣйшихъ переписокъ Управляющій таможнею отношеніемъ отъ 6 марта увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что опъ согласенъ съ распространеніемъ залога, въ суммѣ 20,000 руб. номинальной стоимости, внесеннаго Рижскою Биржевою артелью въ Департементъ Таможенныхъ Сборовъ въ обезпеченіе производимыхъ ею въ таможнѣ работъ, также и на обезпеченіе всѣхъ поврежденій, которыя могли бы произойти при эксплуатаціи артелью

находящихся въ таможенномъ районѣ двухъ подъемныхъ крановъ, а равно и въ обезпеченіе правильнаго внесенія въ Биржевой Комитетъ доходовъ отъ эксплуатаціи вышеупомянутыхъ крановъ. Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ выработалъ контрактъ на отдачу въ аренду подъемныхъ крановъ, который былъ подписанъ обѣими сторонами и вступилъ въ силу 1 апрѣля 1907 г. Уже раньше, а именно отношеніемъ отъ 24 марта за № 113 Биржевая артель сообщила Биржевому Комитету, что подъемными кранами будутъ завѣдывать тѣ же кранмейстеры, которые занимались при прежней Таможенной артелл.

б. Дѣятельность крановъ.

Съ 1 января до 1 апрѣля Биржевой Комитетъ самъ эксплуатировалъ оба подъемные крана въ таможенномъ районѣ. Въ теченіе этого времени поднято было 25 тонн. краномъ 7789 пудовъ. Доходъ составлялъ 222 рубля 24 коп., расходъ 143 рубля 22 коп. Въ то же самое время поднято было 10 тонн. краномъ 12970 пудовъ. Доходъ составлялъ 324 рубля 30 коп., расходъ 133 рубля 50 коп. Послѣ отдачи въ аренду Биржевой артелл поднято было 25 тонн. краномъ 91024 пуда. Доходъ составлялъ 910 рублей 24 коп., расходъ 23 рубля 7 коп. Въ теченіе аренднаго времени поднято было 10 тонн. краномъ 172,188 пудовъ. Доходъ составлялъ 1,721 рубль 83 коп., расходъ 57 рублей 69 коп.

Въ 1905 году поднято было 25 тонн. краномъ 53,951 пуд.

Въ 1906 году поднято было 25 тонн. краномъ 67,676 пуд.

Въ 1907 году поднято было 25 тонн. краномъ 98,813 пуд.

Въ 1905 году поднято было 10 тонн. краномъ 202,987 пуд.

Въ 1906 году поднято было 10 тонн. краномъ 123,205 пуд.

Въ 1907 году поднято было 10 тонн. краномъ 185,158 пуд.

Въ 1907 году кранъ въ Мюльграбенѣ только былъ употребленъ два раза; доходъ составлялъ 60 рублей, расходъ 166 рублей 99 коп.

в. Плавуцій кранъ.

При отношеніи отъ 16-го января 1907 года за № 87 начальникъ работъ Рижскаго порта послалъ Биржевому Комитету нижеслѣдующую копію отношенія Строительной Части отдѣла Торговыхъ Портовъ при Министерствѣ Торговли и Промышленности отъ 10-го января 1907 года за № 104:

„Въ представленномъ при рапортѣ отъ 13-го октября м. г. за № 1190 проектѣ условія передачи въ эксплуатацію 66-тоннаго плавуцаго крана Рижскаго порта не достигнуто соглашенія съ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ по §§ 4, 5 и 6 означеннаго проекта.

Между тѣмъ Отдѣлъ торговыхъ портовъ считаетъ возможнымъ возбудить дѣло о передачѣ крана Биржевому Комитету только при согласіи на введеніе въ договорѣ параграфовъ 4, 5 и 6 въ томъ видѣ, какъ они изложены въ Вашемъ проектѣ. При этомъ, согласно Вашему донесенію, кранъ можетъ быть застрахованъ только на случай аварии и гибели въ рѣкѣ.

Объ изложенномъ Отдѣлъ проситъ Ваше Превосходительство снести съ Биржевымъ Комитетомъ и о послѣдующемъ увѣдомить Отдѣлъ.

Къ этому отношенію приложена была конія проекта условій съ Биржевымъ Комитетомъ относительно передачи плавучаго крана Комитету.

Биржевой Комитетъ передалъ весь матеріалъ делегаціи по завѣдыванію подъемными кранами и инженеру Флейшеру для разсмотрѣнія. Послѣ неоднократныхъ переговоровъ съ начальникомъ работъ Рижскаго порта и съ дѣлопроизводителемъ Строительной части инженеромъ Рождественскимъ представленъ былъ Биржевому Комитету переработанный и измѣненный проектъ условій; Биржевой Комитетъ подтвердилъ этотъ проектъ и при отношеніи отъ 9-го августа 1907 г. за № 1507 препроводилъ начальнику работъ Рижскаго порта.

Въ этомъ отношеніи Биржевой Комитетъ присовокупилъ, что мѣстное агентство страхового Общества „Саламандра“ заявленіемъ отъ 24-го февраля 1907 г. изъявило свою готовность принять на себя страховку плавучаго крана за плату по 1 руб. 50 коп. за 1000 р. на основаніи Гамбургскихъ страховыхъ условій, за исключеніемъ однако убытковъ, причиняемыхъ крану льдомъ, пожаромъ, непреодолимыми силами, народными волненіями и мятежомъ.

Вслѣдствіе этого начальникъ работъ Рижскаго порта отношеніемъ отъ 20-го августа 1907 г. за № 987 отвѣтилъ слѣдующее:

„При отношеніи отъ 9 сего августа за № 1507 Рижскій Биржевой Комитетъ возвратилъ мнѣ проектъ условій передачи въ эксплуатацію 66-ти тоннаго плавучаго крана, сдѣлавъ въ означенномъ проектѣ измѣненія относительно оплаты расходовъ по эксплуатаціи снаряда. Означенныя измѣненія будутъ мною представлены на благоусмотрѣніе Отдѣла Торговыхъ Портовъ. Что же касается измѣненія § 5 проекта условій, выработанныхъ Управленіемъ работъ, то считаю нужнымъ выяснитъ, что при редакціи, предложенной Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ въ § 6, а именно при условіи, чтобы Управленіе работъ порта или иной соотвѣтственный Правительственный органъ могли бы имѣть возможность доказать виновность распорядителя снаряда, поставленнаго Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, или служащихъ на снарядѣ, находящихся также въ зависимости отъ Рижскаго Биржевого Комитета, и принимая во вниманіе, что, по

смыслу условія, самый снарядъ долженъ находиться въ полномъ хозяйственномъ завѣдываніи и распоряженіи Рижскаго Биржевого Комитета, то, для точнаго исполненія § 6 проекта условій, выработанныхъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, соотвѣтственный правительственный органъ долженъ будетъ имѣть возможность входить въ распорядительную часть эксплуатаціи крана, чтобы принятіемъ соотвѣтствующихъ мѣръ, по своему личному мнѣнію, обусловить безопасное существованіе снаряда. Осуществленіе такого положенія будетъ имѣть послѣдствіемъ наличность двухъ распорядителей на снарядѣ, что не считаю практичнымъ для дѣла, ибо распорядитель долженъ быть полнымъ хозяиномъ дѣла, нести отвѣтственность по своей распорядительности и доказать, что распоряженія его были правильны, что и выражено въ § 5 условій, выработанныхъ Управленіемъ работъ порта. Буде Рижскій Биржевой Комитетъ остано-вится на своей редакціи § 6, то надлежитъ ввести новое условіе, а именно, что эксплуатація снаряда производится подъ надзоромъ Управленія работъ порта.“

Это отношеніе передано было делегаціи по завѣдыванію подъемными кранами для обсужденія.

Рижскій плавучій кранъ въ теченіе цѣлаго года работалъ 82 дня, что составляетъ $589\frac{1}{4}$ рабочихъ часовъ, которые распредѣляются слѣдующимъ образомъ :

по нагрузкѣ судовъ	32 $\frac{1}{2}$ час.
„ окраскѣ и починкѣ шаландъ	62 „
„ сборкѣ и починкѣ судовъ	179 $\frac{1}{2}$ „
„ вытаскиванію свай и шпунтовыхъ стѣнъ	107 „
„ поднятію буксирныхъ пароходовъ, ма- ленькихъ пароходовъ и парусныхъ яхтъ	48 $\frac{3}{4}$ „
„ поднятію затонувшихъ судовъ	58 $\frac{1}{2}$ „
„ транспортированію паровыхъ котловъ и большихъ маш. частей	101 „
	Всего $589\frac{1}{4}$ час.,

изъ числа которыхъ отпадаютъ 115 $\frac{1}{2}$ часовъ на перевозку крана.

Расходы по эксплуатаціи крана по возможности сокращены и значительно меньше чѣмъ въ предыдущемъ году, что видно изъ слѣдующихъ показаній прихода и расхода за рабочій часъ :

	Приходъ за часъ	Расходъ за часъ	Разница за часъ
1906 г.	6,00 руб.	7,23 руб.	1,23 руб.
1907 г.	6,267 „	6,308 „	0,041 „

Несмотря на то и въ этомъ году эксплуатація крана дала убытокъ, если и маленький :

Приходъ составляетъ	3684 р. 10 к.
Расходъ „	3708 „ 14 „
такимъ образомъ оказывается убытокъ въ	24 р. 04 к.

Самую главную часть расходовъ составляетъ каменный уголь, котораго больше всего выходитъ во время перевозки; въ это время расходъ за часъ достигаетъ наибольшей величины, а именно около 6 рублей.

Такимъ образомъ кранъ при перевозкѣ безъ сомнѣнія работаетъ съ убыткомъ, и есть поводъ значительно увеличить таксу за время перевозки, а именно по крайней мѣрѣ на два рубля.

XI. Фабричное дѣло.

75. Волненіе фабричныхъ рабочихъ.

Благодаря энергичной дѣятельности административной власти въ волненіи фабричныхъ рабочихъ, припимавшемъ въ 1905 и 1906 гг. иногда весьма угрожающій характеръ, уже къ началу отчетнаго года замѣчался поворотъ къ лучшему, дающій также и относительно дальнѣйшей будущности надежду на нормальный и мирный ходъ производства нашихъ фабрикъ. Этому именно обстоятельству слѣдуетъ приписать, что означенный вопросъ въ истекшемъ году не занималъ Биржевого Комитета.

76. Проекты законовъ объ обязательномъ страхованіи отъ инвалидности и старости и о главномъ по страховымъ дѣламъ Присутствіи.

При отношеніи отъ 29 мая 1907 г. за № 835 Отдѣлъ Промышленности Министерства Торговли и Промышленности препроводилъ Биржевому Комитету для сообщенія заключенія разработанные названнымъ Министерствомъ проекты законовъ объ обязательномъ страхованіи отъ инвалидности и старости и о главномъ по страховымъ дѣламъ Присутствіи. Имѣя въ виду, что эти законы равнымъ образомъ относятся какъ къ служащимъ торговыхъ предприятий и банковъ, такъ и къ фабричнымъ служащимъ и рабочимъ, что далѣе въ нихъ замѣчаются неоднократныя существенныя ссылки на страхованіе отъ несчастныхъ случаевъ, Биржевой Комитетъ полагалъ, что въ этихъ законахъ одинаково заинтересовано какъ Рижское Общество фабрикантовъ и Рижское Общество взаимнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ, такъ и Рижскій Биржевой Комитетъ. Въ виду этого Биржевой Комитетъ предложилъ Рижскому Обществу фабрикантовъ и Рижскому Обществу взаимнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ поручить разсмотрѣніе упомянутыхъ проектовъ закона образуемой изъ представителей сихъ трехъ учреждений особой комиссіи.

По изъявленіи со стороны Общества фабрикантовъ и Общества взаимнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ своего согласія съ означеннымъ предложеніемъ, въ особую комиссію были избраны :

1) Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ — господа: коммерціи совѣтники Ю. Фогельзангъ, староста Авг. Мюндель и Викторъ Менцендорфъ ;

2) Комитетомъ Рижскаго Общества фабрикантовъ — господа : Д-ръ правъ Ф. М. Бахъ, директоръ Эдуардъ Бингъ, инженеръ Карлъ Лезеръ и прис. повѣр. Э. Морицъ младш. ;

3) Рижскимъ Обществомъ взаимнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ — господа О. фонъ Зенгбушъ и Иоаннъ Готфридъ.

20 іюля Биржевому Комитету были представлены замѣтки комиссіи по упомянутымъ выше проектамъ законовъ, съ коими однако Биржевой Комитетъ не по всѣмъ частямъ могъ согласиться. Поэтому Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ подвергнуть эти законопроекты подробному разсмотрѣнію на засѣданіяхъ общихъ собраній комитета отъ 26 іюля, 2 и 7 августа, въ присутствіи поименованныхъ членовъ комиссіи, руководствуясь при этомъ упомянутыми замѣтками, послѣ чего пмъ, на основаніи соображеній, выраженныхъ на этихъ собраніяхъ, 25 августа за № 1591 на имя Управляющаго отдѣломъ промышленности Министерства Торговли и Промышленности было представлено слѣдующее заключеніе :

77. Законодательство для рабочихъ на фабрикахъ и заводахъ.

По распоряженію Министра Торговли и Промышленности Отдѣлъ Промышленности отношеніемъ отъ 1 февраля за № 1963 увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что начало засѣданій Совѣщанія для обсужденія законопроектовъ по рабочему вопросу назначено на 14 февраля, и одновременно просилъ его откомандировать представителей для участія въ этихъ засѣданіяхъ. Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ рѣшилъ откомандировать къ засѣданіямъ Совѣщанія своего С.-Петербургскаго представителя господина К. фонъ Гюбенета, между тѣмъ какъ Рижское Общество фабрикантовъ откомандировало господина М. Вейера, а Рижское Общество взаимнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ господина присяжнаго повѣреннаго Э. Морица младш.

Что касается до засѣданія Совѣщанія 14 февраля, то представитель Рижскаго Общества взаимнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ Э. Морицъ младш., по согласію другихъ Рижскихъ представителей, доложилъ Биржевому Комитету, что предсѣдатель Совѣщанія отсрочилъ его дальнѣйшія работы, чтобы возможно было тщательно разсмотрѣть въ особенномъ предварительномъ совѣщаніи при Совѣтѣ Съѣздовъ представителей промышленности и торговли выработанные Министерствомъ проекты законовъ для рабочихъ.

Господинъ К. фонъ Гюббенетъ участвовалъ до 25 февраля во всѣхъ засѣданіяхъ и потомъ опять въ 8 засѣданіяхъ, которыя затянулись до 9 марта, и препроводилъ при докладѣ отъ 7 апрѣля за № 310/61 пять протоколовъ о слѣдующихъ проектахъ законовъ:

- 1) О страхованіи рабочихъ отъ несчастныхъ случаевъ;
- 2) О врачебной помощи;
- 3) О страхованіи рабочихъ на случай болѣзни;
- 4) О наймѣ рабочихъ;
- 5) О наймѣ лицъ, недостигшихъ 17-тилѣтняго возраста, и лицъ женскаго пола.

Эти протоколы выработаны при участіи представителей Рижскаго Биржевого Комитета и содержатъ предложенія представителей промышленности и торговли въ томъ изложеніи, какъ они одобрены и окончательно постановлены въ комиссіи подъ предсѣдательствомъ Министра Философова.

78. Включеніе новаго стачечнаго условія въ Балтійскую чартепартію о перевозкѣ каменнаго угля и кокса.

Вслѣдствіе намѣренія „Baltic White Sea Conference“ въ Копенгагенѣ включить въ Балтійскую чартепартію новое стачечное условіе, введеніе какового въ дѣйствіе представлялось бы крайне неблагопріятнымъ для всѣхъ импортеровъ угля портовыхъ городовъ Балтійскаго моря, нѣкоторые крупные импортеры угля гор. Риги обратились къ Биржевому Комитету съ просьбою, принять на себя инициативу по созыву съѣзда импортеровъ угля Прибалтійскихъ портовъ, дабы импортеры имѣли возможность дѣйствовать въ семъ дѣлѣ сообща. Въ виду сего Биржевой Комитетъ, находя приведенный выше вопросъ и съ своей стороны чрезвычайно важнымъ, просилъ Совѣтъ Съѣздовъ представителей торговли и сельскаго хозяйства о созывѣ совѣщанія для обсужденія вопроса объ измѣненіи Балтійской чартепартіи на угольные грузы.

По назначеніи означеннымъ Совѣтомъ по этому вопросу засѣданія на 31 августа, Биржевымъ Комитетомъ были избраны представителями его г. г. Г. Фокродтъ, Авг. Гернмаркъ и К. Розенбергъ.

Изъ журнала засѣданія созданнаго Совѣтомъ совѣщанія усматривается слѣдующее:

По открытіи засѣданія предсѣдатель предоставилъ слово г. Аллиману*), который сдѣлалъ краткій докладъ по вопросу о проектѣ включенія новаго стачечнаго условія въ Балтійскую чартепартію. Согласно разъясненіямъ г. Аллимана, дополненнымъ затѣмъ, съ своей стороны, г. Розенбергомъ и нѣкоторыми другими членами Совѣщанія, у нашихъ прибалтійскихъ Биржевыхъ Комитетовъ имѣются свѣдѣнія, что судо-

*) Послѣ сего предсѣдатель А. Я. Прозоровъ, вслѣдствіе нездоровья, просилъ арона Э. А. Жирардъ-де-Сукантона принять на себя руководство преніями.

владѣльцы, заинтересованные въ пароходствѣ къ Балтійскимъ портамъ, предполагаютъ на предстоящей въ октябрѣ с. г. конференціи (такъ называемой Балтійской и Бѣломорской конференціи) измѣнить условія, касающіяся отвѣтственности экспортеровъ и импортеровъ угля въ случаѣ забастовки или локаута въ портѣ нагрузки или разгрузки судна. Проектъ вносимаго на обсужденіе упомянутой конференціи указаннаго новаго условія представляется чрезвычайно неблагоприятнымъ для экспортеровъ и въ особенности для импортеровъ угля, такъ какъ на основаніи этого проекта всѣ убытки, могущіе произойти вслѣдствіе стачки или забастовки въ портѣ отправления или разгрузки судна перелгаются исключительно на товароотправителей или грузополучателей, тогда какъ, по справедливости, отвѣтственность за своевременное исполненіе работъ по нагрузкѣ или разгрузкѣ судовъ должна лежать исключительно на судовладѣльцахъ, которые производятъ разгрузку или выгрузку нанимаемыми ими самими стивадо-рами, вслѣдствіе чего они должны нести отвѣтственность за дѣйствія своихъ уполномоченныхъ и контрагентовъ. Послѣ сего, приступивъ къ обсужденію самого проекта упомянутаго стачечнаго условія, въ Совѣщаніи было выяснено, что нѣкоторыя сдѣланныя въ немъ измѣненія противъ дѣйствующихъ правилъ представляются совершенно неприемлемыми. Въ этомъ отношеніи, помимо вышеуказаннаго возложенія отвѣтственности за стачки или локауты на экспортеровъ и импортеровъ угля, особая возраженія вызываетъ, во-первыхъ, условіе относительно того, что всякій грузъ, принятый на бортъ до уничтоженія чартепартій, пароходовладѣлецъ имѣетъ право оставить за собою (весь невыгруженный грузъ или часть его) по фактурной цѣнѣ; подобное условіе представляется совершенно недопустимымъ, такъ какъ фактурная цѣна является иногда значительно ниже существующей въ данное время на рынкѣ цѣпы, что причинило бы значительный убытокъ владѣльцу груза. По мнѣнію членовъ Совѣщанія представлялось бы возможнымъ, въ крайнемъ случаѣ, согласиться на включеніе въ чартепартію лишь такого условія, согласно коему будетъ предоставлено судовладѣльцу право въ вышеуказанномъ случаѣ оставить за собою грузъ или же часть его, по рыночной цѣнѣ, существующей въ томъ портѣ, въ которомъ подобная приемка груза судовладѣльцемъ имѣетъ мѣсто.

Далѣе, Совѣщаніе признало совершенно несоотвѣтственнымъ имѣющееся въ упомянутомъ проектѣ условіе о томъ, что при забастовкѣ или стачкѣ въ портѣ выгрузки пароходъ имѣетъ право уйти въ ближайшій доступный портъ и тамъ разгрузить оставшуюся часть груза. Подобный порядокъ, по мнѣнію членовъ Совѣщанія, несомнѣнно вызвалъ бы, кромѣ убытка владѣльцу груза, значительныя недоразумѣнія, такъ какъ, независимо отъ того, что уголь необходимъ именно въ обусловленномъ чартепартіей портѣ представляется

весьма затруднительнымъ установить точнымъ образомъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, какое именно количество угля осталось въ трюмѣ парохода. вмѣстѣ съ тѣмъ, подобный уходъ парохода съ частью груза имѣлъ бы своимъ послѣдствіемъ, во-первыхъ, возникновеніе затрудненій съ таможеннымъ вѣдомствомъ относительно возврата уже уплаченной такому пошлины, во-вторыхъ, переплату портовыхъ и городскихъ сборовъ и, наконецъ, усложненіе расчетовъ за фрахтъ, большая часть котораго бываетъ иногда уплачена впередъ судовладѣльцу или его агенту.

Исходя изъ вышеизложенныхъ сужденій, Совѣщаніе признало проектъ упомянутой редакціи стачечнаго условія совершенно неприемлемымъ. въ особенности въ той части его, которая касается импортеровъ и, въ видахъ предупрежденія принятія этого проекта Балтійской и Бѣломорской конференціею, нашло желательнымъ, чтобы отъ Совѣта Съѣздовъ былъ посланъ въ бюро названной конференціи телеграфный протестъ, въ которомъ указывалось бы на несоотвѣтствие вышеупомянутаго проекта стачечнаго условія интересамъ экспортеровъ и импортеровъ угля и на необходимость обсужденія предположенныхъ измѣненій чартепартіи „Baltcon“ совместно съ представителями русскихъ биржевыхъ комитетовъ портовъ Балтійскаго моря. Въ виду сего было рѣшено послать отъ имени Совѣта вышеназванной конференціи нижеслѣдующую телеграмму (на англійскомъ языкѣ): „Совѣтъ Съѣздовъ представителей биржевой торговли обсудилъ въ засѣданіи отъ 31 августа до 13 сентября предположенное измѣненіе стачечнаго условія чартепартіи „Baltcon“, которое имѣетъ быть предложено на разсмотрѣніе октябрьскаго собранія Балтійской и Бѣломорской конференціи, и призналъ, что проектированное стачечное условіе представляется неприемлемымъ по нижеслѣдующимъ основаніямъ: во-первыхъ, это условіе является одностороннимъ, будучи редактировано судовладѣльцами безъ обсужденія такового съ экспортерами и импортерами, во 2-хъ законные интересы экспортеровъ и импортеровъ совершенно не приняты во вниманіе. Вслѣдствіе этого Совѣтъ протестуетъ противъ введенія проектированнаго стачечнаго условія и проситъ конференцію пригласить представителей русскихъ биржевыхъ комитетовъ портовъ Балтійскаго моря на его октябрьское собраніе, въ видахъ обсужденія какихъ бы то ни было предполагаемыхъ измѣненій въ чартепартіи „Baltcon“ и охраны ихъ интересовъ“.

Послѣ сего Совѣщаніе приступило къ обсужденію договоровъ на покупку угля, составленныхъ „союзомъ импортеровъ англійскаго каменнаго угля въ германскихъ и остзейскихъ портахъ“ и нашло желательнымъ сдѣлать въ означенныхъ договорахъ нижеслѣдующія измѣненія: А) въ договоръ на покупку франко-бортъ было найдено соотвѣтственнымъ внести слѣдующія измѣненія: 1) добавить въ условіе о платежѣ послѣ словъ: „платежъ воспослѣдуетъ при выдачѣ коно-

саменты и сертификаты копий" слова „и полиса“; 2) послѣдній абзацъ касающійся стачекъ и введенія карантинна и т. д. изложить въ ниже-слѣдующей редакціи:

„Въ случаѣ забастовки, стачки, эпидеміи, карантинна, несчастныхъ случаевъ или какихъ бы то ни было препятствій, мѣшающихъ или замедляющихъ производство или поставку проданнаго товара, договоръ долженъ быть отложенъ во время продолженія оныхъ препятствій или же уничтоженъ по желанію покупателя въ отношеніи къ любому количеству груза, поставка коего не можетъ быть произведена по указанной причинѣ“.

В) Въ контрактѣ на покупку сѣ было признано желательнымъ выпустить абзацъ „въ случаѣ забастовки, стачки, эпидеміи. поставка котораго такимъ образомъ не исполнена“, и включить въ контрактъ слѣдующія новыя условія:

1) Страховая сумма должна включать 10% предполагаемой прибыли.

2) Уголь для судовыхъ надобностей не долженъ быть погруженъ въ тѣ же отдѣленія трюма, гдѣ сложенъ грузъ.

3) Если перевозкѣ груза по сему контракту препятствуетъ Европейская война, стачки, локауты, несчастія въ кояхъ или иное препятствіе, происшедшее вслѣдствіе „force majeure“, то поставка приостанавливается и исполняется позже, при чемъ срокъ поставки отдалается соотвѣтственно съ продолжительностью обстоятельствъ, препятствующихъ перевозкѣ. Но въ томъ случаѣ, если подобное обстоятельство имѣетъ мѣсто или продолжается въ такой срокъ, когда возникаетъ опасеніе относительно возможности окончательнаго выполненія контракта въ теченіе навигаціоннаго періода, то поставка не сданнаго количества груза можетъ быть отмѣнена покупателемъ товара“.

По окончаніи засѣданія г. Розенбергомъ, отъ имени присутствовавшихъ представителей прибалтійскихъ биржевыхъ комитетовъ и импортеровъ угля, была выражена признательность предсѣдательствующему, барону Э. А. Жирардъ де-Сукантону, за его внимательное, безпристрастное и умѣлое руководство преніями по настоящему предмету.

XIII. Торговля должностями.

79. Ненсіи должностнымъ лицамъ и вознагражденія за товары, вывезенные безъ браковки.

Согласно указу Правительствующаго Сената отъ 16-го февраля 1860 года за № 5679 купечество, послѣ отмѣны обязательной браковки, обязано ежегодно опредѣлять размѣръ вознагражденія должностнымъ лицамъ за товары, вывезенные безъ браковки.

По уменьшеніи общимъ собраніемъ 20-го декабря 1894 г. размѣра установленной съ 1884 г. платы, производимой вязальщикамъ пеньки и лиггерамъ, на половину, таковая составляла до 1907 года :

- 1) для вязальщиковъ пеньки $1\frac{1}{4}$ коп. съ берковца пеньки,
- 2) для лиггеровъ $\frac{3}{4}$ коп. съ берковца льна,
- 3) для лиггеровъ $\frac{3}{4}$ коп. съ берковца пеньки и чески,
- 4) для лиггеровъ $1\frac{1}{2}$ коп. съ берковца табаку.

Такъ какъ число членовъ цеха вязальщиковъ пеньки съ двухъ лицъ уменьшилось на одного и составъ цеха лиггеровъ уменьшился на шесть лицъ, Биржевой Комитетъ считалъ необходимымъ предложить, согласно мнѣнію соотвѣтственной делегаціи, общему собранію биржевого купечества на 1908 г. уменьшить размѣръ платы за товары, вывезенные безъ браковки, и опредѣлять ихъ по слѣдующему тарифу :

- 1) для вязальщиковъ пеньки вмѣсто $1\frac{1}{4}$ — $\frac{3}{4}$ коп. съ 10 пуд. пеньки,
- 2) для лиггеровъ вмѣсто $\frac{3}{4}$ коп. — $\frac{1}{2}$ коп. съ 10 пуд. льна,
- 3) для лиггеровъ вмѣсто $\frac{3}{4}$ коп. — $\frac{1}{2}$ коп. съ 10 пудовъ пеньки и чески,
- 4) для лиггеровъ оставлять размѣръ платы $1\frac{1}{2}$ коп. за 10 пуд. табаку безъ измѣненія.

Потомъ, согласно постановленію общаго собранія биржевого купечества отъ 17 декабря 1904 г., единственному еще находящемуся въ живыхъ браковщику дубоваго лѣса Р. Лихтверку, получающему попрежнему $\frac{1}{3}$ съ дѣйствительной платы за браковку въ видѣ вознагражденія за вывезенный безъ браковки лѣсъ, увеличено пособіе отъ 450 рублей на 600 рублей въ годъ, чтобы давать ему возможность, въ уваженіе его старости, нанимать себѣ помощника.

На основаніи упомянутаго предложенія Биржевого Комитета, общимъ собраніемъ биржевого купечества отъ 13 ноября 1907 года постановлено было уменьшить на 1908 г. размѣръ платы вознагражденія за вывезенные безъ браковки товары согласно проекту, а также оставить въ силѣ и на 1908 г. прежнія постановленія купечества относительно вспомоствованій неспособному къ труду браковщику дубоваго лѣса Лихтверку и бывшимъ членамъ цеха мѣрильщиковъ Карпу и Яндау.

80. Рижская Биржевая Артель.

а. Дѣятельность.

Изъ представленнаго согласно уставу Правленіемъ Рижской Биржевой артели Биржевому Комитету отчета за 1906 г. усматривается, что доходы ея составляли въ названномъ году 162,354 руб. 60 коп. (въ предыдущемъ году 109,148 руб. 03 коп.), а расходы 142,215 руб. 30 коп. (въ предыдущемъ году 91,170 руб. 30 коп.)

такимъ образомъ получается чистая прибыль въ 20,139 руб. 30 коп. (въ предыдущемъ году 17,977 руб. 73 коп.). Капиталь обезпеченія артели составлялъ къ 1 января 1907 года 88,200 рублей (въ предыдущемъ году 83,400 рублей). Изъ нихъ хранились вкладные билеты Рижской конторы Государственнаго банка на 12,200 рублей въ Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ для обезпеченія производимыхъ артелью въ Ригѣ операций. Капиталь членскихъ взносовъ составлялъ 42,415 руб. 75 коп. (въ предыдущемъ году 45,398 руб. 77 коп.) запасный капиталъ — 452 руб. 89 коп. (въ предыдущемъ году 517 руб. 59 коп.).

б. Уставъ Артели.

На основаніи статьи 2 главы I Высочайше утвержденнаго 16 іюля 1905 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта о правилахъ для биржевыхъ артелей Биржевой Комитетъ въ нѣкоторыхъ засѣданіяхъ при участіи представителей Биржевой артели тщательно разсмотрѣлъ и послѣ нѣкоторыхъ измѣненій утвердилъ 28 іюня 1907 г. выработанный уже въ предыдущемъ году проектъ устава Рижской Биржевой артели, а именно до изданія общихъ правилъ для артелей законодательнымъ порядкомъ, вмѣсто временно разрѣшеннаго 30-го января 1907 г. устава. Этотъ уставъ опубликованъ въ № 80 Лифляндскихъ Губернскихъ Вѣдомостей.

Точный текстъ новаго устава Рижской Биржевой артели приложенъ къ этому отчету какъ особенное приложение.

XIV. Торговое законодательство.

81. Проектъ закона объ обезпеченіи доброкачественности пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ.

Отдѣлъ Торговли Министерства Торговли и Промышленности, съ ирепровождеіемъ выработаннаго въ Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ законопроекта объ обезпеченіи доброкачественности пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ, въ предложеніи отъ 20 февраля за № 845 просилъ Биржевой Комитетъ объ обсужденіи означеннаго проекта и о представленіи затѣмъ Отдѣлу Торговли своихъ къ этому проекту замѣчаній. Изложенные въ проектѣ десять пунктовъ гласятъ :

1) Воспрещается храненіе для продажи и продажа вредныхъ для здоровья или испортившихся пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ.

2) Воспрещается изготовленіе или храненіе для продажи, а равно продажа или безвозмездная уступка пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ, содержащихъ вредныя для здоровья примѣси или вредныя консервирующія и красящія вещества.

3) Воспрещается изготовленіе или храненіе для продажи, а равно продажа естественныхъ пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ съ прибавленіемъ къ нимъ постороннихъ, несвойственныхъ даннымъ продуктамъ, хотя и не вредныхъ, примѣсей, если на то не послѣдовало особаго разрѣшенія Медицинскаго Совѣта.

Примѣчаніе. Для консервированія и окрашиванія пищевыхъ или вкусовыхъ средствъ и напитковъ допускается примѣненіе только такихъ веществъ, кои разрѣшены для этой цѣли Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, на основаніи заключенія Медицинскаго Совѣта по соглашенію, въ подлежащихъ случаяхъ, съ Министромъ Торговли и Промышленности и Главноуправляющимъ землеустройствомъ и земледѣліемъ.

Списокъ допущенныхъ указаннымъ порядкомъ консервирующихъ и красящихъ веществъ издается и публикуется Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ не менѣе одного раза въ годъ.

По соглашенію подлежащихъ вѣдомствъ издаются Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ постановленія Медицинскаго Совѣта относительно состава обращающихся въ торговлѣ пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ, для коихъ признано будетъ, въ цѣляхъ охраненія народнаго здравія, необходимымъ установить какія-либо нормы ихъ состава.

4) Воспрещается изготовленіе или храненіе для продажи, или продажа пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ подъ названіями, не соответствующими ихъ происхожденію, свойствамъ и качествамъ, а равно пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ, выдаваемыхъ за натуральные, но составъ коихъ намѣренно измѣненъ какимъ бы то ни было способомъ.

5) Въ развитіе ст. I п. 4 настоящаго закона Губернскимъ Земскимъ Собраніямъ и Городскимъ общественнымъ управленіямъ предоставляется составлять на общеустановленныхъ основаніяхъ обязательныя постановленія въ цѣляхъ огражденія народнаго здравія.

6) Виновный: въ изготовленіи или храненіи для продажи, а равно въ продажѣ или безвозмездной уступкѣ вредныхъ или испортившихся пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ, а равно содержащихъ вредныя для здоровья примѣси, а также вредныя консервирующія и красящія вещества — наказывается: заключеніемъ въ тюрьму на срокъ одного до шести мѣсяцевъ или арестомъ отъ одного до трехъ мѣсяцевъ или денежнымъ взысканіемъ отъ пятидесяти до трехсотъ рублей.

Пищевыя и вкусовыя средства и напитки отбираются для уничтоженія, а въ случаѣ если они могутъ быть обращены для какой-либо другой цѣли, кромѣ употребленія въ пищу людьми, то и для

продажи. Вырученная отъ продажи сумма поступаетъ на усиленіе средствъ мѣстнаго санитарнаго надзора.

7) Виновный: а. въ изготовленіи или храненіи для продажи, а равно въ продажѣ естественныхъ пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ, содержащихъ несвойственныя даннымъ продуктамъ, хотя и невредныя примѣси, если на то не послѣдовало особаго разрѣшенія Медицинскаго Совѣта, б. въ томъ, что при изготовленіи или храненіи для продажи, а равно при продажѣ такихъ предметовъ, относительно изготовленія, храненія или продажи которыхъ закономъ или обязательнымъ постановленіемъ, въ огражденіе народнаго здравія, установлены особыя правила, нарушилъ эти правила, — наказывается: арестомъ на срокъ отъ одной недѣли до трехъ мѣсяцевъ или денежнымъ взысканіемъ отъ двадцати до трехсотъ рублей.

8) Виновный: въ изготовленіи или храненіи для продажи, или въ продажѣ пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ подъ названіями, не соответствующими ихъ происхожденію и свойствамъ, а равно продуктовъ, выдаваемыхъ за натуральные, но составъ коихъ намѣренно измѣненъ какимъ бы то ни было способомъ, если не подлежитъ болѣе строгому наказанію. — наказывается: арестомъ на срокъ отъ одной недѣли до трехъ мѣсяцевъ или денежнымъ взысканіемъ отъ двадцати до трехсотъ рублей.

9) Во всѣхъ случаяхъ осужденія за преступныя дѣянія, ст. 6—8 предусмотрѣнныя, суду предоставляется: а. опубликовать въ извлеченіи, на счетъ виновнаго, судебный приговоръ въ одномъ изъ правительственныхъ и въ одномъ изъ частныхъ повременныхъ изданій по назначенію суда. б. лишить виновнаго права производить соответствующій родъ торговли на срокъ отъ одного года до пяти лѣтъ.

10) Продажа пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ въ случаяхъ, означенныхъ въ ст. 6 (ч. 2), производится мѣстной полиціей при участіи органовъ санитарнаго надзора. Правила о порядкѣ производства продажи означенныхъ продуктовъ устанавливаются Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ.

Биржевой Комитетъ, согласно заключенію своей делегаціи по привозной торговлѣ, въ представленіи своемъ Отдѣлу Торговли отъ 30 мая за № 1157, сдѣлалъ къ отдѣльнымъ пунктамъ проекта слѣдующія замѣчанія:

Къ пункту 1: Биржевой Комитетъ того мнѣнія, что статья эта не можетъ быть распространена на товары, продаваемые въ герметически закрытыхъ сосудахъ, о чемъ въ законѣ слѣдовало бы особенно упомянуть.

Къ пункту 2 и 3: По мнѣнію Биржевого Комитета слѣдовало бы строго раздѣлить „изготовленіе“ и „храненіе для продажи“ такихъ пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ. „Изготовленіе“ такихъ пищевыхъ и вкусовыхъ средствъ и напитковъ несомнѣнно

должно быть преслѣдовано и строго наказано, „храненіе для продажи“ однако только въ такихъ случаяхъ, когда представляется возможнымъ опредѣлить по наружному виду, что товаръ испорченъ или подмѣшанъ.

Къ пунктамъ 4 и 5 Биржевой Комитетъ возраженій не имѣетъ.

Къ пункту 6: По мнѣнію Биржевого Комитета, испорченные и вредные для здоровья пищевые и вкусовые средства и напитки должны быть всегда отобраны и уничтожены, но не поступать, какъ это предусмотрено въ проектѣ, въ извѣстныхъ случаяхъ опять въ продажу. Если допустить такую продажу, то могутъ происходить злоупотребленія, такъ какъ торговецъ, у котораго будутъ найдены негодные съѣстные товары, будетъ имѣть возможность извиниться тѣмъ, что онъ продаетъ эти товары не какъ пищу для людей.

Къ пунктамъ 7 и 8 Биржевой Комитетъ возраженій не имѣетъ.

82. О гербовомъ сборѣ.

а. Освобожденіе инкассовыхъ ордеровъ и чековъ отъ оплаты гербовымъ сборомъ.

При производившейся въ августѣ мѣсяцѣ 1905 года ревизіи уплаты гербоваго сбора въ Рижскихъ купеческихъ домахъ (см. Торговый Архивъ изд. 1906 стр. 253) командированный для сей цѣли чиновникъ Министерства Финансовъ предъявилъ требованіе, чтобы такъ называемые инкассовые ордера или инкассовые чеки были приравниваемы къ векселямъ и оплачивались гербовымъ сборомъ въ размѣрѣ 15 коп. съ каждыхъ ста рублей. Рижскій Биржевой Комитетъ не могъ согласиться съ этимъ взлядомъ и посему, съ изложениемъ значенія и существа помянутыхъ инкассовыхъ чековъ, не составляющихъ какихъ-либо новыхъ кредитныхъ операцій, а содержащихъ лишь до нѣкоторой степени инструкцію для производящаго инкассо банка, обратился 18 августа 1905 г. за № 1173 въ Департаментъ Окладныхъ Сборовъ съ просьбою о разъясненіи сказаннаго вопроса.

Исходя изъ смысла рѣшенія по конкретному случаю, Департаментъ Окладныхъ Сборовъ предложеніемъ отъ 19 іюля 1907 г. за № 7382 увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что инкассовые ордера или чеки не устанавливаются, подобно переводнымъ документамъ, какого-либо долговаго отношенія между продавцемъ, покупателемъ и заграничнымъ банкомъ и поэтому не подлежатъ гербовому сбору.

б. Устраненіе неясностей въ Уставѣ о гербовомъ сборѣ и въ изданныхъ, съ цѣлью разъясненія такового, циркулярахъ.

Вслѣдствіе множества неясностей, содержащихся въ Уставѣ о гербовомъ сборѣ отъ 10 іюня 1900 года и въ изданныхъ, съ цѣлью

разъясненія такого, циркулярахъ и дополненіяхъ, какъ равно въ виду разнообразнаго толкованія законоположеній со стороны должностныхъ лицъ, на коихъ возложенъ надзоръ за правильнымъ примѣненіемъ Устава о гербовомъ сборѣ, Биржевой Комитетъ счелъ своимъ долгомъ, совмѣстно съ Комитетомъ Рижскаго Общества фабрикантовъ, обратиться 14 іюня къ Министру Финансовъ съ нижеслѣдующимъ ходатайствомъ:

„Содержащаяся въ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденномъ 10 іюля 1906 года Уставѣ о гербовомъ сборѣ въ большомъ количествѣ неясности имѣли своимъ послѣдствіемъ чрезвычайно непоследовательное толкованіе Устава контролирующими примѣненіе закона должностными лицами.

Издаемъ официальнаго алфавитнаго указателя отъ 9 іюня 1902 года, а равно и циркулярами и разъясненіями съ одной стороны указанныя неясности и противорѣчія не устранены, а съ другой на практикѣ проведено извѣстное расширеніе дѣйствія отдѣльныхъ законоположеній, — которое не только не соотвѣтствуетъ закону, но даже и не можетъ быть признано соотвѣтствующимъ видамъ законодателя.

Послѣдствіемъ изложеннаго является невыносимое для торговли и промышленности положеніе, выражающееся въ томъ, что никто рѣшительно болѣе не въ состояніи разобраться въ Гербовомъ Уставѣ и большомъ количествѣ разъясненій, главнымъ образомъ потому, что контролирующими должностными лицами толкуется законъ разнообразно и податными инспекторами часто налагаются штрафы за будто неправильное примѣненіе Устава, признанное корректнымъ при предыдущихъ ревизіяхъ.

Вслѣдствіе постоянно повторяющихся по этому поводу жалобъ и запросовъ представителей торговли и промышленности, Рижскій Биржевой Комитетъ и Рижское Общество фабрикантовъ въ совмѣстныхъ совѣщаніяхъ и при участіи свѣдущихъ лицъ постарались установить самыя важныя и существенныя противорѣчія между Уставомъ, алфавитнымъ указателемъ и циркулярами, и настоящимъ ходатайствомъ обращаются въ Вашему Высокопревосходительству съ почтительнѣйшей просьбою объ автентическомъ ихъ толкованіи и разъясненіи.

1) Согласно 3-ему пункту 57 ст. Устава о гербовомъ сборѣ, торговыя сдѣлки о куплѣ-продажѣ товаровъ подлежатъ оплатѣ пропорціональнымъ гербовымъ сборомъ низшаго разряда. Напечатанными въ № 32 „Вѣстника Финансовъ“ 1901 года разъясненіями Министерства Финансовъ по Департементу Окладныхъ Сборовъ, пунктъ этотъ толкуется настолько ограничительно, что торговыя сдѣлки о куплѣ-продажѣ многочисленныхъ вспомогательныхъ для фабричнаго производства матеріаловъ и предметовъ, по смыслу закона несомнѣнно

подпадающія подъ п. 3 ст. 57, контролирующими должностными лицами признаются подлежащими оплатѣ пропорціональнымъ гербовымъ сборомъ высшаго разряда, и противодѣйствующія вполнѣ добросовѣстно такому взгляду лица и учрежденія подвергаются штрафамъ. На основаніи изложеннаго Рижскій Виржевой Комитетъ и Рижское Общество фабрикантовъ имѣютъ честь почтительнѣйше ходатайствовать предъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ о томъ, чтобы напечатанное въ указанномъ № „Вѣстника Финансовъ“ разъясненіе было дополнено слѣдующимъ образомъ, при соотвѣтствующемъ измѣненіи редакціи Отдѣла II того же разъясненія „Пропорціональному гербовому сбору низшаго разряда подлежатъ сдѣлки о куплѣ-продажѣ такихъ вспомогательныхъ для производства матеріаловъ и запасныхъ частей, которыя при естественномъ ихъ употребленіи уничтожаются или обезцѣниваются. Такими вспомогательными матеріалами и запасными частями признаются, на примѣръ :

А. Для всѣхъ производствъ вообще :

Матеріалы и части, служащія для топки, освѣщенія, смазыванія, очистки и упаковки, приводные ремни, приводные канаты, канцелярскія принадлежности, винты, гайки, гвозди, проволока, всякаго рода ремесленные инструменты, колосники, водомѣрныя стекла, рукава, трубы, матеріалы, идущіе на покрываніе крышъ, а равно и строительные матеріалы для ремонта, матеріалы для изолированія, лѣсные и желѣзные матеріалы для производства, оконныя стекла, медицинскія принадлежности.

Б. Для отдѣльныхъ отраслей промышленности :

Всякаго рода кислоты, точила и матеріалы для шлифовки и притирки, инструментная сталь, формы и матрицы изъ разныхъ матеріаловъ, свинцо, цинкъ, олово, антимоній и подобные, служащіе для лигатуры (сплава) металлы, огнеупорный кирпичъ и шамотные товары, круглыя и продольныя пилы, клинки строгальныхъ станковъ, служащія для фильтраціи веществъ, сукно и сита, всякаго рода смолы и другія склеивающія вещества и масса для аппретированія, красящія вещества, въ томъ числѣ и кулеръ для подкраски пива, войлокъ и сита для машинъ, перчатки и передники, бутылки, пробки и бочки, принадлежности прядильной и ткацкой промышленности“.

2. а) Согласно п. п. 89 и 196 алфавитнаго указателя ордера и заказы освобождены отъ гербоваго сбора, если они выдаются на предметъ исполненія заключенной на письмѣ и уже оплаченной гербовымъ сборомъ торговой или иной имущественной сдѣлки,

б) но во всѣхъ другихъ случаяхъ такіе ордера подлежатъ оплатѣ пропорціональнымъ гербовымъ сборомъ высшаго размѣра, если только сдѣлка не торговая, (т. е. когда сдѣлка не торговая, ордеръ долженъ содержать въ себѣ условія сдѣлки, если ихъ нѣтъ, ордеръ оплатѣ пропорціональнымъ гербовымъ сборомъ не подлежитъ); наконецъ

в) ордера (заказы) подлежат оплатѣ пропорціональнымъ гербовымъ сборомъ низшаго разряда, если сдѣлка торговая. (Въ сихъ случаяхъ содержаніе ордера безразлично, если въ немъ только про- является фактъ существованія торговой сдѣлки).

Итакъ письменные ордера (заказы) потребителя поставщику (б) до сихъ поръ были освобождены отъ пропорціональнаго гербового сбора. Департаментъ Окладныхъ Сборовъ, до 1904 года многочисленными разъясненіями признававшій вышеизложенный взглядъ правильнымъ, считая съ указаннаго года, сталъ на ту точку зрѣнія, что исполненіе полученнаго отъ потребителя письменнаго заказа воплощаетъ въ себѣ фактъ заключенія имущественной сдѣлки (не торговой) и что посему ордеръ или выданный по оному счетъ подлежитъ оплатѣ пропорціональнымъ гербовымъ сборомъ высшаго размѣра по 51 ст. Устава о гербовомъ сборѣ.

Послѣдствіемъ такого измѣненія взглядовъ Департамента является разнообразность и непослѣдовательность толковащій закона со стороны контролирующихъ должностныхъ лицъ.

Нѣкоторые изъ впхъ, согласно точному смыслу п. п. 89 и 196 алфавитнаго указателя п воспослѣдовавшихъ до 1904 года разъясненій Департамента, считаютъ неоплату пропорціональнымъ гербовымъ сборомъ указанныхъ ордеровъ (заказовъ) допустимой, тогда какъ другія, ссылаясь на новѣйшія разъясненія и ст. 51 Устава о гербовомъ сборѣ, требуютъ уплаты по такимъ ордерамъ (заказамъ) пропорціональнаго гербового сбора высшаго размѣра. При высокой степени развитія Рижской торговли и промышленности такое положеніе вещей особенно обременительно для публики, тѣмъ болѣе, что большинство торгово-промышленныхъ предпріятій дѣлаетъ свои заказы именно посредствомъ такихъ письменныхъ ордеровъ (заказовъ), выдаваемыхъ п поступающихъ ежедневно въ большомъ количествѣ, п большею частью на незначительныя суммы.

На основаніи изложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ и Рижское Общество фабрикантовъ имѣютъ честь покорнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство: отмѣнить новѣйшія разъясненія Департамента п возстановить прежнюю практику относительно примѣненія п. п. 89 и 196 алфавитнаго указателя.

При этомъ нельзя не указать и на то обстоятельство, что означенные ордера (заказы) большею частью со счетами поступаютъ обратно къ заказчику и имъ уничтожаются, такъ что только указаніе въ счету на предыдущій ордеръ допускаетъ заключеніе о воспослѣдовавшемъ письменномъ заказѣ.

3. Гербовый Уставъ не даетъ никакихъ специальныхъ указаній относительно оплаты сборомъ такъ называемыхъ комиссіонныхъ счетовъ.

По п. 1 ст. 20 Устава они подлежат оплатѣ простымъ гербовымъ сборомъ въ 5 коп., независимо отъ того обстоятельства. выдаются ли такіе счета на основаніи предшествовавшаго письменнаго комиссіоннаго договора, оплаченнаго пропорціональнымъ гербовымъ сборомъ высшаго размѣра (п. 16 № 77 алфавитнаго указателя) или же на основаніи словеснаго договора, такъ какъ въ послѣднемъ случаѣ, агентъ-представитель торговой или промышленной фирмы дѣйствуетъ какъ уполномоченный фирмы и подлежащія сдѣлки нельзя обложить двойнымъ сборомъ. На практикѣ по такимъ счетамъ взыскивается или простой пятикопѣчный гербовый сборъ или же, смотря по взгляду контролирующаго лица, пропорціональный сборъ высшаго разряда (въ иныхъ случаяхъ даже со стоимости товаровъ), при чемъ въ такихъ случаяхъ взысканіе мотивируется тѣмъ, что существованіе счета допускаетъ заключеніе о предшествовавшемъ письменномъ договорѣ, легко могущемъ быть устраненнымъ контрагентами во вредъ интересамъ казны.

И по сему вопросу было бы крайне желательнымъ изданіе автентическаго толкованія со стороны Вашего Высокопревосходительства.

4. Въ заключеніе мы не можемъ не указать и на то крайне обременительное для публики обстоятельство, что на практикѣ, по производствѣ ревизій контролирующими властями, не выдаются никакія удостовѣренія о томъ, что ревизія произведена. Послѣдствіемъ такой практики является тотъ фактъ, что нерѣдко при вторичной ревизіи налагаются штрафы за случаи примѣненія Устава, признанные правильными предыдущими ревизіями“.

Предполагая, что и въ другихъ мѣстностяхъ Имперіи купечество и промышленники также сильно страдаютъ отъ указанныхъ въ вышеизложенномъ прошеніи недостатковъ, Биржевой Комитетъ просилъ Совѣтъ Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства не отказать и съ своей стороны поддержать означенное ходатайство. Послѣдній сообщилъ Биржевому Комитету въ отзывѣ отъ 19 ноября за № 1371, что послѣ того, какъ Совѣтъ Съѣздовъ также и съ своей стороны вошелъ къ Министру Финансовъ съ представленіемъ по возбужденному Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ и Комитетомъ Рижскаго Общества фабрикантовъ вопросу о необходимости устраненія нѣкоторыхъ неясностей изъ дѣйствующаго Гербового Устава, Департаментъ Окладныхъ Сборовъ 9 ноября за № 11162 увѣдомилъ его, что означенное дѣло направлено на заключеніе Лифляндской Казенной Палаты; по полученіи соотвѣтственныхъ свѣдѣній, оно будетъ подвергнуто обсужденію въ Министерствѣ Финансовъ и о результатѣ будетъ сообщено Биржевому Комитету и Обществу фабрикантовъ.

83. Нормированіе рабочаго времени въ торговыхъ учрежденіяхъ.

а. Постановленія, касающіяся обезпеченія нормальнаго отдыха служащихъ въ портовыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ.

Въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1907 года состоялось Высочайше утвержденное постановленіе Совѣта Министровъ объ измѣненіи ст. ст. 5, 6 и 9 Высочайше утвержденного въ 15 день ноября 1906 года Положенія (см. приложение III Торговаго Архива, изд. 1907 года) объ обезпеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ.

Измѣненныя статьи означеннаго Положенія отпечатаны въ семь годовомъ отчетѣ въ видѣ особаго приложения.

б. Обязательное постановленіе о времени отдыха въ торговыхъ иредиріятіяхъ, складахъ и конторахъ.

Выработанное Рижскою Городскою Управою, при участіи представителей отъ торгующихъ и ихъ служащихъ, на основаніи ст. 9 отдѣла I Высочайше утвержденного въ 15 день ноября 1906 года Положенія Совѣта Министровъ, касающагося обезпеченія нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ, обязательное постановленіе было издано Лифляндскимъ Губернаторомъ въ силу ст. 424 ч. 2 Св. Зак., изд. 1902 года и приобщено къ настоящему годовому отчету въ видѣ особаго приложения.

XV. 84. Торговые обычаи Рижской Биржи.

Одобренный общимъ собраніемъ биржевого купечества 22 іюня 1893 года сборникъ торговыхъ обычаевъ Рижской биржи, который отчасти устарѣлъ, отчасти же сдѣлался недостаточнымъ, былъ по предложенію Биржевого Комитета подвергнутъ делегаціею по торговымъ обычаямъ Рижской биржи основательному просмотру и переработкѣ. Означенная работа ко времени окончанія сего годового отчета была доведена уже до того, что упомянутый сборникъ въ своей новой редакціи будетъ по всей вѣроятности уже въ ближайшемъ будущемъ представленъ общему собранію биржевого купечества на утвержденіе.

Какъ въ предыдущихъ годахъ, такъ и въ истекшемъ году къ Биржевому Комитету неоднократно обращались съ просьбою за разъясненіемъ или подтвержденіемъ дѣйствующихъ въ настоящее время Рижскихъ торговыхъ обычаевъ.

XVI. Учебная часть.

85. Рижскій Политехническій Институтъ.

Рижскій Политехническій Институтъ, получающій отъ Рижскаго Биржевого Комитета субсидію въ размѣрѣ 2,000 руб., согласно отчету

Института за 1907 годъ, посѣщался въ концѣ 1907 года 1667 учащими (въ предшествовавшемъ году 1319). По специальнымъ предметамъ студенты распредѣлялись слѣдующимъ образомъ :

архитекторовъ . . . , . . .	139
инженеровъ	389
инженеръ-механиковъ	439
химиковъ	281
сельскихъ хозяевъ	118
коммерсантовъ	301
<u>всего</u>	<u>1667</u>

Выпускныя испытанія въ 1907 году выдержали въ общей сложности 121 студентъ, а именно :

	съ дипломомъ	I разр.	II разр.
по архитектурному отдѣлу	10	2	
„ инженерному „	24	6	
„ механическому „	29	2	
„ химическому „	15	2	
„ сельскохозяйственному „	10	—	
„ коммерческому „	16	5	
	<u>104</u>	<u>17</u>	
	121		

Библиотека въ прошломъ году увеличилась на 300 новыхъ сочиненій и состоитъ въ настоящее время изъ 18,800 сочиненій въ 51,600 томахъ.

Запасный и оборотный капиталъ Института равнялся

къ 1-му іюля 1906 г. 32,612 р. 44 к.

Капиталъ этотъ въ теченіе 1906/1907 годовъ умень-

шился на 10,491 „ 58 „

и равнялся 1-го іюля 1907 года 43,104 р. 02 к.

Стипендій назначено было неимущимъ студентамъ изъ стипендіальныхъ фондовъ всего на сумму 3,050 руб., кромѣ того правительственныхъ стипендій на сумму 5,000 руб. (за 2 полугодіе).

86. Больдерааское народное училище.

Получающее, на основаніи постановленія общаго собранія купечества отъ 6-го ноября 1875 года, отъ Биржевого Комитета субсидію въ размѣрѣ 500 руб. въ годъ Больдерааское народное училище посѣщалось въ 1907 г. 90 дѣвочками и 45 мальчиками, всего 135 дѣтьми (въ предыдущемъ году 52 дѣвочками и 30 мальчиками, всего 82 дѣтьми). Преподавались слѣдующіе предметы, а именно: Законъ Божій, русскій языкъ, нѣмецкій языкъ, латышскій языкъ, ариѳметика, географія, чистописаніе, черченіе, пѣніе, рукодѣліе и гимнастика.

87. Ремесленное училище Рижскаго Ремесленнаго Общества.

Въ концѣ 1906 года правленіе Рижскаго Ремесленнаго Общества обратилось къ Биржевому Комитету съ ходатайствомъ о дальнѣйшемъ разрѣшеніи субсидіи ремесленному училищу и на 1907 годъ въ возвышенномъ размѣрѣ 3000 рублей, при чемъ оно прибавило, что, соотвѣтствуя желанію Биржевого Комитета, предписало управленію ремесленнаго училища, какъ въ прежнихъ годахъ, такъ и теперь при приемѣ въ ремесленное училище предпочитать по возможности дѣтей стоящихъ на службѣ при Биржевомъ Комитетѣ.

Какъ видно изъ отчета Ремесленнаго Общества за 1905 годъ, изъ числа 975 учениковъ, посѣщавшихъ въ первое полугодіе 1905/6 года училище, 405 учениковъ заняты въ большихъ промышленныхъ предпріятіяхъ. Знанія, которыя ученики пріобрѣтаютъ въ этомъ училищѣ, приносятъ пользу не только ремеслу, но и большей частью крупной промышленности.

Изъ посланнаго 4 января Биржевому Комитету отзыва делегации по мѣстной фабричной промышленности, которой упомянутое прошеніе было передано на обсужденіе, явствуетъ, что она только, какъ и раньше, можетъ подтвердить большую пользу и важное значеніе этого училища для мѣстной фабричной промышленности и вслѣдствіе этого должна поддерживать передъ Биржевымъ Комитетомъ прошеніе о дальнѣйшемъ разрѣшеніи субсидіи 3000 рублей по крайней мѣрѣ еще за 1907 годъ, такъ какъ только-что образовавшееся мѣстное Общество фабрикантовъ по полной неясности относительно средствъ, которыми оно можетъ распоряжаться и которыя могутъ быть отъ него требованы, едва въ состояніи брать на себя въ настоящее время часть субсидіи.

Признавая важное значеніе ремесленнаго училища Рижскаго Ремесленнаго Общества для мѣстной фабричной промышленности и чтобы не поставить въ затруднительное положеніе училище, посѣщаемое 975 (1017 въ предыд. году) учениками, въ томъ числѣ большимъ числомъ фабричныхъ учениковъ, Биржевой Комитетъ рѣшилъ поддержать ходатайство правленія Рижскаго Ремесленнаго Общества передъ общимъ собраніемъ Биржевого Общества, но при томъ преимущественно обратить вниманіе правленія Ремесленнаго Общества на то, что при находящемся въ ходу преобразованіи училища нужно уничтожить приготовительные классы, такъ какъ они ничего общаго не имѣютъ съ характеромъ и цѣлью училища, которое именно спеціальное училище для дальнѣйшаго постепеннаго технического образованія.

Вслѣдствіе упомянутаго предложенія Биржевого Комитета общему собранію Биржевого Общества разрѣшило выдачу ремесленному училищу Рижскаго Ремесленнаго Общества на 1907 г. субсидіи въ размѣрѣ 3000 рублей.

Послѣ этого правленіе Ремесленнаго Общества въ отношеніи отъ 28 марта за № 51 уведомило Биржевой Комитетъ, что при переобра-

зованіи ремесленнаго училища между прочимъ и послѣдовало уничтоженіе приготовительныхъ классовъ, согласно желанію Биржевого Комитета, и преподаваніе теперь нормально продолжается.

88. Коммерческое училище Рижскаго Биржевого Общества.

Биржевой Комитетъ и Попечительный Совѣтъ также и въ истекшемъ году не переставали энергично заниматься дальнѣйшимъ прелѣдованіемъ начатаго уже за нѣсколько лѣтъ и составляющаго для коммерческаго училища такъ сказать жизненный вопросъ дѣла о введеніи преподаванія на нѣмецкомъ языкѣ, по крайней мѣрѣ для нѣкоторыхъ предметовъ. На различныхъ частныхъ совѣщаніяхъ съ компетентными лицами въ С.-Петербургѣ представителямъ Коммерческаго училища удалось заручиться благосклонною съ ихъ стороны поддержкою, хоть и принятіе таковыми какихъ-либо мѣръ находится въ зависимости отъ существующихъ въ высшихъ слояхъ вѣяній. Эти вѣянія однако не благопріятствовали до сихъ поръ почину этого дѣла, или же по меньшей мѣрѣ почва для сего казалась еще недостаточно зондированною.

Другое важное для развитія и процвѣтанія Коммерческаго училища дѣло, начатое Биржевымъ Комитетомъ по просьбѣ Попечительнаго Совѣта, касалось достиженія окончившими курсъ Коммерческаго училища учениками, по выдержаніи ими дополнительнаго испытанія по латинскому языку, права на поступленіе въ университеты, для полученія академическаго образованія.

По этому предмету Биржевой Комитетъ 25 октября за № 1859 обратился къ Министру Торговли и Промышленности съ слѣдующимъ прошеніемъ :

Ограниченность правъ Рижскаго коммерческаго училища побуждаетъ многихъ родителей отдавать своихъ дѣтей не въ это училище, но въ такія училища, абитуриентамъ которыхъ открытъ доступъ въ университетъ.

Такое право предоставлено, какъ извѣстно, въ Москвѣ — Александровскому Коммерческому училищу, Бешняковскому Коммерческому училищу и Практической Академіи Коммерческихъ наукъ; въ Харьковѣ — мѣстному Коммерческому училищу; въ Петербургѣ — Тенишевскому училищу и Петровскому Коммерческому училищу.

Нижеприведенная таблица наглядно показываетъ, сколько недѣльныхъ уроковъ отведено для преподаванія главныхъ предметовъ въ реальныхъ училищахъ, гимназіяхъ и Коммерческомъ училищѣ Рижскаго биржевого Общества :

П р е д м е т ы	Число уроковъ		
	Рижск. Комм. уч.	Реальное училище	Гимназія
Русскій языкъ	33	30	34
Нѣмецк. „	30	26	25
Французск. „	28	21	25
Англійск. „	21	—	—
Математика	33	38	31
Исторія	13	19	20
Естественныя науки: Географія, Естество- вѣдѣніе, Физика, Химія, Товаровѣ- дѣніе и практическія занятія уче- нпковъ	51	39	27
Законовѣдѣніе	3	2	3
Политическая экономія	2	—	—
Рисованіе	10	14	5

Разница въ числѣ уроковъ по исторіи происходитъ не оттого, что курсъ исторіи проходится въ Рижскомъ Коммерческомъ училищѣ въ меньшемъ объемѣ, но оттого, что въ младшихъ классахъ реальныхъ училищъ и гимназій при прохожденіи курса исторіи обращается вниманіе главнымъ образомъ на сюжеты біографическаго, бытового и бытового характера, между тѣмъ какъ въ Рижскомъ же Коммерческомъ училищѣ такового рода статьи проходятся преимущественно на урокахъ объяснительнаго чтенія по языкамъ, а исторія преподается въ среднихъ и старшихъ классахъ уже послѣ того, какъ ученики въ предыдущихъ классахъ основательно усвоили географическія свѣдѣнія, необходимыя для болѣе сознательнаго изученія исторіи. Кромѣ того, Рижское Коммерческое училище уже по своему характеру придаетъ большое значеніе преподаванію исторіи новѣйшаго времени, которая доводится до нашихъ дней. Наконецъ преподаваніе исторіи находится въ тѣсной связи съ преподаваемыми въ Рижскомъ Коммерческомъ училищѣ законовѣдѣніемъ, политической экономіей и главнымъ образомъ съ коммерческой географіей, предметами, которые служатъ также для расширенія и углубленія историческихъ свѣдѣній.

Курсъ по математикѣ въ Рижскомъ Коммерческомъ училищѣ, хотя и меньше курса реальныхъ училищъ, но равняется курсу гимназій. Языки и естественныя науки проходятся въ Рижскомъ Коммерческомъ училищѣ въ значительно большемъ объемѣ, нежели въ училищахъ упомянутыхъ двухъ типовъ.

На основаніи всего вышензложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ, убѣжденный въ томъ, что уровень умственнаго развитія оканчивающихъ Рижское Коммерческое училище отнюдь не ниже окан-

чивающихъ гимназій, реальныя училища и выше упомянутыя коммерческія училища, позволяетъ себѣ, съ приложеніемъ учебнаго плана, обратиться къ Вашему Высокопревосходительству съ покорнѣйшей просьбой разрѣшить оканчивающимъ Рижское Коммерческое училище поступленіе въ университетъ по выдержаніи дополнительнаго испытанія по латинскому языку, т. е. воспользоваться правомъ, которымъ нынѣ уже пользуются ученики другихъ коммерческихъ училищъ въ Петербургѣ, Москвѣ и Харьковѣ.

По наведешнымъ частнымъ образомъ справкамъ Попечительный Совѣтъ узналъ, что противъ удовлетворенія этого прошенія высказалось Министерство Народнаго Просвѣщенія, которое намѣрено соглашаться въ будущемъ на предоставленіе испрашиваемой льготы лишь для такихъ коммерческихъ училищъ, учебная программа которыхъ составлена по соглашенію съ Министерствомъ Народнаго Просвѣщенія. Такъ какъ для сего потребовалось бы пзмѣненіе недавно лишь утвержденной учебной программы и Попечительный Совѣтъ имѣлъ основательныя сомнѣнія пока предпринимать что-либо въ этомъ направленіи, то онъ порѣшилъ дальнѣйшее производство этого дѣла отложить до того времени, пока онъ узнаетъ, какихъ результатовъ достигъ окружной инспекторъ коммерческихъ училищъ на Кавказѣ Филперъ, старающійся о предоставленіи подобной же льготы для пяти подвѣдомственныхъ ему коммерческихъ училищъ.

Въ составѣ правленія Попечительнаго Совѣта не произошло въ теченіе 1907 года никакихъ измѣненій.

Весьма чувствительный ущербъ нанесенъ Коммерческому училищу уходомъ его организатора и многолѣтняго руководителя, директора, дѣйствительнаго статскаго совѣтника Э. Фризендорфа, который, вслѣдствіе постоянно усиливающейся болѣзни глазъ, вошелъ съ ходатайствомъ объ увольненіи его съ 1 августа 1907 года, отъ означенной должности. По случаю его ухода Биржевой Комитетъ обратился 15 іюня за № 1233 къ г. Фризендорфу съ слѣдующимъ благодарственнымъ письмомъ :

Съ величайшимъ сожалѣніемъ Рижскій Биржевой Комитетъ узналъ о Вашемъ рѣшеніи отказаться по случаю разстроенаго здоровья отъ завѣдыванія Рижскимъ Коммерческимъ училищемъ, училищемъ, которое во всемъ своемъ внутреннемъ и внѣшнемъ устройствѣ цѣликомъ должно быть признано дѣтищемъ Вашего духа, Вашей громаднѣйшей опытности, Вашего идеальнаго стремленія. При Вашемъ дѣятельномъ содѣйствіи идея Биржевого Комитета создать для выростающихъ поколѣній Рижскаго купечества мѣсто для истиннаго образованія души и ума, въ давноиспытанномъ родномъ духѣ, приняли твердую форму; согласно Вашему, оправдавшемуся на дѣлѣ, благому совѣту организовано это училище; Вашъ умъ, Ваша опытность въ дѣлѣ воспитанія вселили въ немъ тотъ

духъ и дали ему то направленіе, которые даютъ нашему купечеству возможность смотрѣть на будущность подрастающей молодежи съ радостною надеждою; Ваши указанія и Ваши послужившія основною мысли были, наконецъ, причиною тому, что новое помѣщеніе для училища сдѣлалось во всѣхъ отношеніяхъ образцовымъ строеніемъ, гордостью нашего родного города. Глубокимъ сожалѣніемъ преисполненъ Биржевой Комитетъ при сознаніи не быть болѣе очевидцемъ Вашей дѣятельности и трудовъ на этомъ мѣстѣ.

Однако въ это огорченіе невольно тѣснится чувство самой теплой и сердечной благодарности, чувство искренняго довольствованія, что несмотря на сравнительно короткое лишь время Вашей дѣятельности, Вамъ все-таки удалось поставить Ваше дѣло столь прочно и хорошо устроеннымъ, что оно теперь съ полнѣйшимъ довѣріемъ можетъ быть препоручено въ новыя, болѣе молодыя руки, въ твердой увѣренности, что тотъ духъ, который насажденъ Вами въ это училище, то направленіе, которое дано Вами душевному и научному воспитанію нашей молодежи, навсегда останутся достояніемъ сего училища.

Но къ этому горячему и искреннему чувству благодарности Биржевой Комитетъ желаетъ присовокупить также и свое сердечное пожеланіе, чтобы Вамъ суждено было провести конецъ Вашей жизни въ заслуженномъ досугѣ и бодрой свѣжести и чтобы и Вы съ удовольствіемъ вспоминали о Вашей дѣятельности въ этомъ училищѣ и долго еще радовались надъ плодами Вашей работы, Вашихъ трудовъ.“

На мѣсто г. Фризендорфа былъ избранъ Попечительнымъ Совѣтомъ и утвержденъ Министромъ Торговли и Промышленности пинѣшій инспекторъ статскій совѣтникъ Фр. Демме — директоромъ, а на мѣсто послѣдняго, инспекторомъ, старшій преподаватель нѣмецкаго языка коллежскій ассессоръ А. Унфергау.

Въ составѣ учителей произошли слѣдующія перемѣны: выбылъ, по случаю назначенія инспекторомъ Николаевской гимназій, учитель І. В. Павловъ.

Вслѣдствіе такой чувствительной потери дѣльнаго преподавателя, какъ и по той причинѣ, что сдѣлалось необходимымъ открытіе одного новаго класса (IV^б) и, наконецъ, что прежшій инспекторъ Рижскаго Коммерческаго Училища назначенъ директоромъ, а бывшій учитель нѣмецкаго языка А. Унфергау — инспекторомъ, въ августѣ мѣсяцѣ явилась надобность въ назначеніи 4 новыхъ учителей.

Въ качествѣ новыхъ преподавателей были избраны директоромъ по соглашенію съ Попечительнымъ Совѣтомъ и допущены Учебнымъ Отдѣломъ: инженеръ-химикъ Фр. Рейнфельдъ для математики, г-нъ Альфредъ Блюменталь для нѣмецкаго языка, г-жи Э. Коммеръ для французскаго и В. Хваленская для русскаго языка.

Допущенные по найму: учитель рисованія Эдгаръ Гартманъ и преподаватель химіи инженеръ-химикъ В. Ваксмуть были окончательно утверждены Учебнымъ Отдѣломъ въ дѣйствительной государственной службѣ и вмѣстѣ съ тѣмъ и въ ихъ должностяхъ.

На мѣсто переселяющагося на жительство во внутреннія губерніи Имперіи писмоводителя при директорѣ Цуфала была назначена г-жа Ш. Фере.

Изъ 26 преподавателей состояли въ штатной службѣ при Рижскомъ Коммерческомъ Училищѣ 15 человекъ (считая въ томъ числѣ директора и инспектора), между тѣмъ какъ 11 человекъ получали плату поурочно.

Въ іюнь мѣсяцѣ 1907 года, по хорошо выдержанномъ окончательномъ испытаніи, оставили учебное заведеніе 15 учениковъ, изъ которыхъ четверо, а именно: Вильгельмъ Дреусъ, Гербертъ Крейшманъ, Вальтеръ Рейхольдъ и Эдуардъ Скильтеръ получили степень кандидата коммерціи.

Къ концу 1907 года общее число учениковъ составляло 364 (противъ 332 въ предыдущемъ году), изъ которыхъ 27 были освобождены отъ платы, что составляетъ 7,1% льготныхъ.

Занятія въ училищѣ продолжались въ I полугодіи съ 8 января по 30 мая, т. е. въ теченіе 103 дней, во II. полугодіи съ 16 августа по 20 декабря, т. е. 98 дней, а всего въ теченіе 201 дня (противъ 198 дней въ предыдущемъ году).

Ближайшія подробности о дѣятельности и составѣ Коммерческаго Училища изложены въ разосланномъ всѣмъ членамъ Биржевого Комитета VI годовомъ отчетѣ этого училища.

89. Продажа бывшаго временнаго зданія училища.

Такъ какъ крѣпостнымъ отдѣленіемъ Риго-Вольмарскаго Съѣзда Мировыхъ Судей объявлено было, что льгота для продажи расположенной на Англиканской улицѣ за № 5 недвижимости, предоставленная купеческому Обществу общимъ собраніемъ Рижскаго биржевого Общества 19 декабря 1906 г. въ пунктѣ 4 кунчихъ условій, по формальнымъ причинамъ не можетъ быть включена ни въ укрѣпляемый договоръ ни въ инgrossируемую облигацію, Биржевой Комитетъ принужденъ былъ отношеніемъ отъ 29 марта за № 701 нарочно утвердить купеческому Обществу, что, согласно предложенію Биржевого Комитета, Биржевое Общество на общемъ собраніи 19 декабря 1906 г. относительно облигаціи въ 52,000 рублей или уменьшеннаго облигаціоннаго капитала обязалось дать ипотечное первенство закладной ссудѣ Рижскаго ипотечнаго Общества или кредитнаго Общества домовладѣльцевъ, занимаемой Рижскимъ купеческимъ Обществомъ въ высшей суммѣ, но только въ томъ случаѣ, когда Рижскимъ Купеческимъ Обществомъ, какъ владѣльцемъ недвижимости

будетъ построено на немъ новое зданіе и если это новое зданіе по оцѣнкѣ соответствующаго кредитнаго общества представить стоимость не менѣе 50,000 рублей.

XVII. 90. Пожертвованія съ благотворительной цѣлью.

Кромѣ смѣтныхъ пособій разнымъ обществамъ и лицамъ въ отчетномъ году, изъ средствъ Биржевого Общества, разрѣшены между прочими еще слѣдующія пожертвованія:

Изъ поступившихъ въ теченіе 1907 года за запоздалый приходъ на биржу штрафныхъ денегъ были 2670 рубл. 82 коп. употреблены на снабженіе мѣстныхъ бѣдныхъ топливомъ. Изъ означенной суммы 800 рубл. переданы городской комиссіи по призрѣнію бѣдныхъ, 800 рубл. Обществу противодѣйствія ниществу и 389 рубл. розданы разнымъ обѣдѣвшимъ лицамъ.

XVIII. Торговая статистика, Вѣстникъ Рижской Биржи, Промышленная газета и Торговый Архивъ.

91. Торговая статистика.

Въ 1907 году торгово-статистическій Отдѣлъ началъ рядъ своихъ публикацій съ происшедшимъ въ первыхъ числахъ мая опубликованіемъ такъ называемаго короткаго годового отчета о торговлѣ Риги въ 1906 г. Этотъ отчетъ, который содержитъ 145 печатныхъ страницъ, отпечатанъ во второй тетради 34 года изданія Рижскаго Торговаго Архива за 1907 годъ на страницахъ 345—490. Въ августѣ вышло русское изданіе I. отдѣла 40-го года изданія „Матеріаловъ къ статистикѣ Рижской Торговли“, представляющее торговое движеніе Риги на водныхъ путяхъ въ 1905 году. Въ октябрѣ вышелъ изъ печати II-ой отдѣлъ 40-го года изданія „Матеріаловъ къ статистикѣ Рижской Торговли“, который содержитъ торговое движеніе Риги по желѣзнымъ дорогамъ въ 1905 году.

Что касается содержанія этого труда, то таковой въ сравненіи съ прежними изданіями подобнаго рода значительно расширенъ добавленіемъ таблицы о привозѣ въ Ригу пшеницы, ржи, овса, ячменя, масляныхъ сѣмянъ, жмыхъ, льна, пеньки, яицъ, кожъ и шкуръ, чугуна и лѣса по важнѣйшимъ участкамъ и станціямъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Если статистическій отдѣлъ и въ будущее время получитъ соответственныя данныя, то имѣется въ виду ежегодно опубликовать такого рода таблицы, которыя тогда и будутъ содержать сравненія съ предыдущими годами. Значительное замедленіе изданія этого труда произошло внезапнымъ прекращеніемъ печатанія статистики о привозѣ товаровъ какъ со стороны желѣзныхъ дорогъ имперіи вообще, такъ въ особенности Управленія Риго-Орловской и

Балтійской и Псково-Рижской желѣзныхъ дорогъ. Желѣзныя дороги нынѣ только печатають статистику о вывозѣ товаровъ, между тѣмъ какъ важная для нашей оптовой торговли статистика о привозѣ товаровъ только изготовляется рукописью. Этотъ рукописный матеріалъ Управленіемъ Риги-Орловской желѣзной дороги самымъ любезнымъ образомъ былъ предоставленъ въ распоряженіе статистическаго отдѣла по его просьбѣ для составленія выписокъ или копій. Но данныя эти оказались недостаточными въ томъ отношеніи, что изъ нихъ нельзя было узнать отправки отдѣльныхъ участковъ и станцій русскихъ желѣзныхъ дорогъ внутри имперіи. Поэтому, чтобы возможно было показать полученіе товаровъ въ Ригу отъ отдѣльныхъ важнѣйшихъ участковъ и станцій желѣзныхъ дорогъ, нужно было достать точно выработанныя статистическія свѣдѣнія о вывозѣ товаровъ почти всѣхъ желѣзныхъ дорогъ имперіи, печатаемыя и въ настоящее время, но это потребовало, какъ само собою разумѣется, очень много времени. Равно и разработка этого объемистаго матеріала потребовала больше времени и труда чѣмъ раньше.

Но можно надѣяться, что II-ой отдѣлъ слѣдующаго 41-го года изданія (1906 г.) выйдетъ опять раньше, если и нельзя будетъ наверстать пропущенное перерывомъ. Слѣды такихъ остановокъ можно уничтожить только постепенно.

Рядомъ съ этими важными работами торгово-статистическій отдѣлъ исполнилъ еще для „Вѣстника Рижской Биржи“ слѣдующія занимающія много времени работы:

а. Въ теченіе круглаго года:

Такъ называемую экспортную вѣдомость, которая составляется для „Вѣстника Рижской Биржи“ по свѣдѣніямъ, доставленнымъ таможеню. Къ сожалѣнію, эта вѣдомость выходитъ очень поздно, часто даже съ опозданіемъ болѣе мѣсяца, а именно вслѣдствіе несвоевременнаго представленія дубликатовъ грузовыхъ документовъ со стороны части купечества, занимающейся экспортною торговлею, между тѣмъ какъ раньше, когда контора для взиманія торговыхъ и судовыхъ пошлинъ доставляла означенныя свѣдѣнія, возможно было опубликовать еженедѣльные экспортныя вѣдомости.

б. Ежедневно:

Выписки изъ газеты „Hamburgische Börsen-Halle“, относящіяся къ морскому движенію товаровъ между Ригю и иностранными портами.

в. Ежемѣсячно:

- 1) Обзоръ вывоза товаровъ моремъ въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ;
- 2) главнѣйшіе предметы вывоза въ сравнительномъ за каждое пятилѣтіе сопоставленіи и
- 3) главнѣйшіе предметы ввоза моремъ въ сравнительномъ за

каждое пятилѣтіе сопоставленіи и прибывнїя суда въ сравнительномъ сопоставленіи за каждое пятилѣтіе.

г. Четверогодично :

Обзоръ русскаго вывоза льна и пеньки черезъ Вержболово съ обозначеніемъ главнѣйшихъ русскихъ станцій отправления въ сравнительномъ четырехогодичномъ сопоставленіи.

д. Одинъ разъ въ годъ :

Стоимость морского экспорта отдѣльныхъ Рижскихъ торговыхъ фирмъ и систематическій перечень содержанія „Вѣстника Рижской Биржи“.

Кромѣ того статистическай отдѣлъ доставилъ Биржевому Комитету нѣкоторыя статистическія работы, между ними обширную работу по поводу проектированнаго пріобрѣтенія большого морского ледокола для Рижской гавани. Затѣмъ доставили статистическія свѣдѣнія цѣлому ряду учреждений и частнымъ лицамъ.

Наконецъ торгово-статистическій отдѣлъ на запросъ, посланный Биржевому Комитету Совѣтомъ Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства, выработалъ подробное изложеніе организациі Рижской торговой статистики и торгово-статистическаго отдѣла Рижскаго Биржевого Комитета и подалъ мнѣніе къ вопросу объ организациі хлѣбной статистики въ Россіи.

Точный текстъ обѣихъ бумагъ слѣдующій :

І. Учрежденная въ 1866 г. Комиссія Рижскаго Биржевого Комитета по дѣламъ торговой статистики состоитъ изъ четырехъ лицъ, избираемыхъ изъ числа членовъ Рижскаго биржевого общества, которымъ придается секретарь какъ правитель статистическихъ работъ въ бюро комиссіи. Для производства счетныхъ работъ въ статистическомъ бюро наняты женскія вспомогательныя силы, которыя оказались весьма пригодными для подобныхъ работъ. Кромѣ этихъ помощницъ, число которыхъ въ настоящее время составляетъ 5, въ бюро имѣется еще одинъ служащій, которому главнымъ образомъ надлежитъ наводить справки у торговыхъ фирмъ для исправленія встрѣчающихся въ первоначальныхъ матеріалахъ ошбогъ и пробѣловъ. Расходы по содержанію статистическаго бюро составляли въ 1906 году круглымъ числомъ 11,140 руб., изъ каковой суммы относятся на содержаніе секретаря и постоянныхъ служащихъ бюро 4280 руб., па вознагражденія стоящимъ внѣ бюро лицамъ за доставленіе копій и выписокъ, т. е. за доставленіе первоначальныхъ матеріаловъ, 2114 руб. и на расходы по печатанію статистическихъ изданій, равно какъ и на разные другіе расходы 4746 рублей. Обязанность торгово-статистическаго бюро состоитъ въ собираніи матеріаловъ для Рижской торговой статистики, въ просмотрѣ и обработкѣ ихъ въ техническомъ и научномъ отношеніяхъ и въ опубликованіи результатовъ работъ, а также въ выдачѣ разныхъ справокъ. Бюро однако

служить не только интересам мѣстной торговли и торговаго движенія, но оно имѣетъ еще и цѣль отвѣчать на запросы правительства, поскольку они касаются статистики.

Выходящія ежегодно на русскомъ и нѣмецкомъ языкахъ изданія торгово-статистической комиссіи слѣдующія :

1. Статистическія свѣдѣнія о Рижской торговлѣ, которыя раздѣляются на два отдѣла :

- а. Товарное движеніе г. Риги по воднымъ путямъ и
- б. Товарное движеніе г. Риги по желѣзнымъ дорогамъ.

2) Такъ называемый краткій „обзоръ торговой дѣятельности г. Риги“.

Тогда какъ перечисленные въ пунктѣ I „Статистическія свѣдѣнія о Рижской торговлѣ“ состоятъ только изъ статистическихъ таблицъ, поименованный въ пунктѣ 2 краткій „Обзоръ торговой дѣятельности г. Риги“ снабженъ разъясненіями въ текстѣ, содержащими обзоры экономической жизни и общей торговли отчетнаго года и наконецъ хода торговли по отдѣльнымъ, важнѣйшимъ предметамъ ввоза и вывоза. Въ краткомъ обзорѣ обращено тоже и вниманіе на движеніе судовъ (привозъ и отвозъ товаровъ), тогда какъ о прибытіи и отправленіи въ каботажномъ плаваніи на рѣкахъ и на желѣзныхъ дорогахъ въ немъ не упоминается, потому что ко времени изданія обзора (въ началѣ мая мѣсяца каждаго года) не имѣется еще въ распоряженіи необходимыхъ подробныхъ данныхъ за отчетный годъ.

Упомянутыя въ пунктѣ I, выходящія во второй половинѣ слѣдующаго за отчетнымъ года, статистическія свѣдѣнія о Рижской торговлѣ даютъ цифровую картину :

1) о привозѣ и отпускѣ товаровъ въ Ригу или изъ Риги по рѣкамъ Западной Двинѣ, Курляндской и Лифляндской Аа и морскимъ путемъ въ каботажномъ плаваніи, по предметамъ, мѣстамъ отправленія и мѣстамъ назначенія,

2) о вывозѣ и ввозѣ морскимъ путемъ въ заграничномъ сообщеніи по отдѣльнымъ товарамъ, стоимости ихъ и по странамъ или мѣстамъ отправленія и назначенія,

3) о движеніи судовъ по числу, вмѣстимости, флагамъ, грузу, равно какъ и по портамъ отправленія и назначенія выходящихъ и входящихъ судовъ,

4) о движеніи барокъ, лодокъ, каботажныхъ судовъ и плотовъ,

5) о составѣ приписанныхъ къ Рижскому порту судовъ, среднихъ годовыхъ цѣнахъ на привозные и вывозные товары, Рижскихъ вексельныхъ курсахъ, колебаніи курсовъ акцій и фондовъ, котирующихъ на Рижской биржѣ, о размѣрѣ процентовъ, взимаемыхъ по учету векселей и по ссудамъ въ Рижскомъ биржевомъ банкѣ и въ Государственномъ банкѣ, числѣ выданныхъ Рижскою Городскою Управою промысловыхъ свидѣтельствъ, движеніи хлѣбовъ въ Риж-

скомъ элеваторѣ, уровнѣ и глубинѣ воды въ Рижскомъ портѣ и продолжительности навигаціи въ Рижскомъ портѣ,

б) объ общемъ прибытіи и общемъ отправленіи товаровъ въ Ригу и изъ Риги по желѣзнымъ дорогамъ въ пудахъ, прибытіи и отправленіи отдѣльныхъ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ, равно какъ о прибытіи и отправленіи товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ въ транзитномъ сообщеніи и о вывозѣ товаровъ за границу по желѣзнымъ дорогамъ.

Кромѣ обработки и опубликованія упомянутыхъ изданій, составляющихъ главнѣйшую дѣятельность статистическаго отдѣла, послѣднимъ исполняются еще другія текущія работы, которыя публикуются въ издаваемой Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ ежедневно газетѣ „Вѣстникѣ Рижской Биржи“. Сюда относятся главнѣйшимъ образомъ обзоры главнѣйшихъ предметовъ ввоза и вывоза въ пятилѣтнемъ сопоставленіи и выходящія ежегодно таблицы о стоимости вывоза морскимъ путемъ отдѣльныхъ Рижскихъ фирмъ съ обозначеніемъ отдѣльныхъ товаровъ.

Чтобы имѣть возможность убѣдиться въ правильности данныхъ вышеупомянутыхъ изданій, мы подробно приводимъ источники, изъ которыхъ статистическое бюро почерпаетъ свои первоначальные матеріалы, а именно:

Что касается прибытія въ Ригу и отправленія товаровъ изъ Риги, то слѣдуетъ указать на то, что могутъ быть приняты въ соображеніе лишь водяные и желѣзнодорожные пути, тогда какъ привозимыя и вывозимыя гужемъ количества товаровъ статистикой не могутъ быть захватываемы. Данныя о товарахъ, идущихъ вверхъ или внизъ по рѣкѣ Двинѣ, получаютъ изъ официальныхъ записокъ, производимыхъ по распоряженію правительства въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на берегахъ р. Двины въ цѣляхъ взиманія рѣчного сбора и обнимающихъ всѣ проходящія черезъ эти пункты барки, лодки и плоты отдѣльно по ихъ грузу, стоимости его, мѣсту назначенія и мѣсту отправления. Для проверки данныхъ о столь важномъ для Риги привозѣ лѣса по р. Двинѣ служатъ свѣдѣнія, доставляемые бюро рѣчными якорщиками.

Подобный же способъ собранія данныхъ служитъ основаніемъ данныхъ о привозѣ и отвозѣ по р. Курляндской Аа, такъ какъ на этой рѣкѣ у гор. Шлокъ взимается сборъ за прохожденіе черезъ мостъ, и по распоряженію Лифляндскаго статистическаго комитета ведутся особенные списки, въ которыхъ отмѣчается каждое проходящее судно по его грузу, стоимости груза, мѣсту происхожденія и мѣсту назначенія. Для контроля подвоза лѣса по этой рѣкѣ употребляются равнымъ образомъ данныя цеха якорщиковъ.

Данныя о подвозѣ по р. Лифляндской Аа, состоящемъ только изъ лѣсныхъ матеріаловъ, получаютъ при посредствѣ пра-

вленія общества для улучшенія Лифляндскихъ рѣкъ, завѣдывающаго каналомъ Двина-Аа, и цеха якорщиковъ.

Данныя о подвозѣ и отвозѣ моремъ (каботажное сообщеніе) доставляются статистическому бюро таможеню, которая доставляетъ списки, въ которыхъ отмѣчены каждое входящее или выходящее судно или лодка, его имя или номеръ, грузъ, мѣсто отправления или назначенія. Эти данныя однако распространяются только на суда, приходящія изъ мѣстъ, въ которыхъ находятся таможенныя учрежденія, а не на суда, приходящія или выходящія въ другія мѣста. Послѣдними привозятся въ Ригу весьма значительныя количества предметовъ, предназначенныхъ для мѣстнаго потребленія и слѣдовательно не имѣютъ значенія для статистики о прибытіи и отправленіи ввозныхъ и вывозныхъ товаровъ.

Основаніемъ статистики о прибытіи и отправленіи по желѣзнымъ дорогамъ служатъ свѣдѣнія управленій желѣзныхъ дорогъ. Такъ какъ однако въ послѣднее время желѣзными дорогами печатается лишь статистика объ отправленіи товаровъ, то возможно лишь установить болѣе подробныя свѣдѣнія о прибытіи товаровъ въ Ригу по статистикѣ объ отправленіи товаровъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, на что въ виду большого объема матеріаловъ требуется много времени и работы. Имѣющіеся въ Управленіи Рнго-Орловской желѣзной дороги матеріалы о прибытіи товаровъ въ Ригу, составленные впрочемъ только въ рукописной формѣ, настолько недостаточны, что изъ нихъ усматривается лишь общее отправленіе со всей линіи, но не отправленіе съ отдѣльныхъ участковъ или станцій дороги.

О ввозимыхъ моремъ товарахъ доставляются статистическому бюро особенные списки, на которыхъ обозначены номеръ, имя и происхожденіе судна, фамилія шкипера, день прибытія, портъ отправления, равно какъ и родъ и вѣсъ товаровъ.

Свѣдѣнія о вывезенныхъ моремъ товарахъ статистическое бюро также получаетъ отъ таможни, а именно ему доставляются копіи корабельныхъ манифестовъ, въ которыхъ отмѣчены, кромѣ имени и выходящаго номера каждаго вышедшаго изъ нашего порта судна, мѣсто, куда судно отправляется, типъ и число регистерныхъ тоннъ судна, далѣе фамилія шкипера, фирмы экспортеровъ, судохозяина и отдѣльныя партіи груза, въ пудахъ, или число мѣстъ, стандартовъ и т. д. Такъ какъ предметы вывоза, какъ доказалъ опытъ, часто не направляются туда, куда они объявлены, то необходимо производить болѣе точное разслѣдованіе ихъ собственнаго мѣста назначенія. А именно предметы вывоза отмѣчиваются въ статистическомъ бюро лишь послѣ установленія изъ поименованной ниже книги для записыванія свѣдѣній о прибытіи и отправленіи судовъ дѣйстви-тельнаго мѣста ихъ назначенія.

Свѣдѣнія о ввозимыхъ или вывозимыхъ по желѣзной дорогѣ товарахъ заимствуются, какъ уже упомянуто выше, изъ отчетовъ управленій желѣзныхъ дорогъ, при чемъ однако относительно мѣста назначенія или мѣста происхожденія нельзя установить ничего другого, какъ, что они переданы изъ Риги германскому, французскому, австрійскому и т. д. сообщенію или оттуда — Ригѣ.

Для изображенія судового сообщенія употребляются рапорты лоцманскаго, которые доставляются для каждаго входящаго или выходящаго судна, такимъ образомъ, что въ книгѣ статистическаго бюро для записыванія свѣдѣній о прибытіи и отправленіи судовъ для каждаго входящаго судна открывается особая графа, въ которую вносятся флагъ судна, имя, число ластовъ, грузъ, мѣсто отправленія и фамилія шкипера, тогда какъ относящіеся къ отправленію этого судна графы остаются незаполненными, пока не будетъ представленъ подлежащій судовой манифестъ, показывающій какъ грузъ такъ и мѣсто назначенія. Для судовъ, о которыхъ въ этихъ матеріалахъ не имѣется данныхъ о дѣйствительномъ мѣстѣ ихъ назначенія, свѣдѣнія эти получаютъ или изъ газеты (Hamburgische Börsenhalle) или же непосредственно отъ грузоотправителя по надлежащему запросу.

Данныя о составѣ приписанныхъ къ Рижскому порту судовъ получаютъ изъ выходящаго ежегодно списка приписанныхъ къ Ригѣ судовъ, данныя о среднихъ годовыхъ цѣнахъ главнѣйшихъ ввозныхъ и вывозныхъ товаровъ — изъ официальныхъ прейскурантовъ Рижскихъ биржевыхъ маклеровъ, данныя о размѣрѣ учета векселей въ Рижскомъ биржевомъ банкѣ и Государственномъ банкѣ — изъ отчетовъ сихъ банковъ, данныя о курсахъ векселей и фондовъ — изъ официальныхъ биржевыхъ бюллетеней, данныя о движеніи хлѣбовъ въ Рижскомъ элеваторѣ — изъ отчетовъ управленія элеваторомъ. Данныя о числѣ выданныхъ промысловыхъ свидѣтельствъ доставляются Торговою Комиссіею Рижскаго Городскаго Управленія. Данныя о глубинѣ воды получаютъ изъ рапортовъ общества лоцмановъ, тогда какъ данныя объ уровнѣ воды въ Рижскомъ портѣ основаны на наблюденіяхъ у градштоковъ въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ, которыя производятся подъ надзоромъ портового инженера. Продолжительность навигаціи въ Рижскомъ портѣ усматривается изъ книги для записыванія свѣдѣній о прибытіи и отправленіи судовъ.

Одна изъ труднѣйшихъ задачъ торговой статистики состоитъ въ опредѣленіи стоимости ввозныхъ и вывозныхъ товаровъ. Рижская торговая статистика вычисляетъ стоимость товаровъ по среднимъ годовымъ цѣнамъ, для каковой цѣли она для опредѣленія стоимости

отдѣльныхъ главнѣйшихъ ввозныхъ и вывозныхъ товаровъ входитъ въ сношеніе съ главнѣйшими экспортерами и импортерами, знанію дѣла и опыту которыхъ предоставляется опредѣленіе стоимости. Но если уже личные взгляды и мнѣнія вообще не являются удобными для правильнаго опредѣленія стоимости, то добытыя этимъ путемъ данныя тѣмъ болѣе недостаточны, что запрошенныя свѣдущія лица во многихъ случаяхъ вообще не въ состояніи дать свое заключеніе, ибо часто для этого имѣющіяся свѣдѣнія о перевезенныхъ товарахъ недостаточно полны. Чтобы получать болѣе точное опредѣленіе стоимости, надлежало бы такъ подробно обозначать отдѣльные сорта товаровъ, чтобы возможно было дѣлать себѣ ясное представленіе объ оцѣняемой партіи. Однако, къ сожалѣнію, это необходимое условіе весьма часто не удовлетворяютъ имѣющіяся въ распоряженіи нашей торговой статистики данныя.

Совершенно непригодны къ употребленію данныя таможи, основанныя на личныхъ объявленіяхъ импортеровъ или экспортеровъ, такъ какъ объявленія эти не имѣютъ практическаго значенія, ибо таможенная пошлина и попудный сборъ взимаются не со стоимости, а по вѣсу или количеству товаровъ, въ виду чего статистическое бюро предпочитаетъ обращаться въ подлежащихъ случаяхъ къ опытнымъ и свѣдущимъ лицамъ. Во всякомъ случаѣ статистическое бюро въ правѣ считать данныя этихъ свѣдущихъ лицъ болѣе правильными, чѣмъ всѣ имѣющіяся въ это время другіе матеріалы.

II. Организациа обширной хлѣбной статистики, которая была бы въ состояніи выяснитъ дѣйствительное соотношеніе запаса и потребности на современномъ всемірномъ хлѣбномъ рынкѣ съ постоянно новыми урожаями и весьма мѣняющимися условіями сообщенія, весьма сложное и трудное дѣло. Сюда относится не только статистика о посѣвахъ и урожаяхъ, но и такъ называемая статистика о движеніи хлѣбовъ, отпускъ сельскихъ хозяевъ, движеніе наличныхъ запасовъ, вывозъ и ввозъ, запасы, хранящіеся на складахъ и т. д. Всѣ эти данныя служатъ къ предварительному опредѣленію будущихъ перемѣнъ запасовъ, вызываемыхъ прибытіемъ или отпускомъ товара.

Самая существенная часть хлѣбной статистики статистика о посѣвахъ и урожаяхъ. Тогда какъ первая имѣетъ преимущество болѣе высокой достовѣрности, при послѣдней можетъ быть рѣчи только объ оцѣнкахъ, которыя однако при подходящемъ образѣ производства и тщательномъ проведеніи дѣла могутъ быть весьма годныя. Смотря по надежности примѣняемаго въ отдѣльныхъ странахъ весьма разнообразнаго способа и смотря по достовѣрности участвующихъ въ составленіи статистики органовъ тоже и результаты довольно разнообразнаго достоинства. Во всякомъ случаѣ они лучше всего тамъ, гдѣ участвующіе въ составленіи статистическихъ данныхъ народныя круги проявляютъ въ достаточной мѣрѣ интересъ и умѣніе.

По мнѣнію Биржевого Комитета однако на такой интересъ при настоящемъ уровнѣ образованія и культуры большинства занимающагося земледѣліемъ русскаго населенія разсчитывать нельзя, такъ что почти нельзя надѣяться на существенное улучшеніе въ настоящее время весьма неудовлетворительной русской статистики производства зерна. Чтобы получить данныя дѣйствительной цѣнности, непременно слѣдовало бы разыскать въ Имперіи образованныхъ, убѣжденныхъ въ необходимости пригодной и точной статистики сотрудниковъ, готовыхъ безвозмездно работать для этого дѣла. Но если, какъ показываетъ опытъ, даже въ большинствѣ странъ запада представляется весьма труднымъ разыскать подобные элементы, то это у насъ пока будетъ еще труднѣе. Неточныя и тенденціозныя свѣдѣнія послужили бы только къ затемнѣнію картины вмѣсто того, чтобы прояснять ее, и было бы совершенно бесполезно обрабатывать такія свѣдѣнія и выводить итоги. Извѣстно, что антиаграрными газетами нерѣдко дѣлаются упреки довольно точной въ общемъ статистикѣ о состояніи урожаевъ и посѣвовъ германской имперіи, что она будто представляетъ невѣрную картину, такъ какъ сообщающіе свѣдѣнія сельско-хозяйственные круги заинтересованы представить дѣла менѣе выгодными, чѣмъ они обстоятъ въ дѣйствительности. Сельско-хозяйственному центральному статистическому бюро въ Вашингтонѣ равнымъ образомъ неоднократно были сдѣланы упреки въ неточности свѣдѣній; такъ и цифры, опубликованныя повидимому хорошо организованнымъ австрійско-венгерскимъ бюро министерства земледѣлія оказались не всегда вѣрными.

Въ Америкѣ большія сельско-хозяйственныя газеты наняли собственныхъ экспертовъ, которые на основаніи пріобрѣтенныхъ ими данныхъ публикуютъ отчеты и оцѣнки урожаевъ, оказавшіеся часто болѣе вѣрными, чѣмъ официальные отчеты.

Равнымъ образомъ и большія американскія биржи имѣютъ собственныхъ докладчиковъ и статистиковъ, которые занимаются не только основательною оцѣнкою урожаевъ, но и постоянно наблюдаютъ за развитіемъ посѣвовъ и публикуютъ отъ времени до времени происшедшія измѣненія.

Какимъ образомъ центральный статистическій Комитетъ въ Ст.-Петербургѣ получаетъ свои данныя, Биржевому Комитету неизвѣстно.

Представилось бы полезнымъ выяснить сперва этотъ вопросъ и войти потомъ на общемъ съѣздѣ представителей биржевыхъ комитетовъ и сельскихъ хозяевъ въ обсужденія о томъ, представляются ли желательными улучшенія статистики производства зерна, и какія именно. Далѣе было бы весьма желательно узнать, какія суммы израсходываются казною въ настоящее время на эту статистику и какіе расходы приходятся на отдѣльныя работы.

Со статистикой о посѣвахъ и урожаяхъ зерна слѣдовало бы, по примѣру Сѣверной Америки, соединить практически организованную статистику о движеніи хлѣбовъ и о запасахъ такимъ образомъ, чтобы эти исчисленія исполняли и контролировали другъ друга. Въ Европѣ по сіе время правительствомъ производятся лишь статистическія вычисленія объ урожаяхъ и посѣвахъ, тогда какъ въ Сѣверной Америкѣ существуетъ кромѣ правительственной статистики о производствѣ зерна тоже и хорошо дѣйствующая освѣдомительная организація въ хлѣбной торговлѣ, которая хотя и имѣетъ еще довольно значительные недостатки, при помощи которой однако не только представляется возможнымъ, получать болѣе вѣрную картину положенія хлѣбнаго рынка въ данный моментъ, чѣмъ это возможно на европейскомъ материкѣ, гдѣ подобныя цифры или вовсе не сообщаются или сообщаются только въ извѣстныхъ случаяхъ и часто весьма поздно, но благодаря практической системѣ въ Сѣверной Америкѣ положеніе рынка выясняется иногда на нѣсколько мѣсяцевъ впередъ, при чемъ прежніе вычисленія постоянно контролируются и посправляются путемъ возможныхъ при этомъ выводовъ.

Освѣдомительная Организація Сѣверной Америки даетъ слѣдующія данныя :

1) ежедневную публикацію подвоза хлѣба къ 8 наиболѣе важнымъ рынкамъ запада. Въ интересахъ возможно скорой публикаціи данныхъ ограничиваются данными 8 важнѣйшихъ рынковъ, при чемъ оказалось, что это ограниченіе достаточно для потребностей практики ;

2) ежедневную публикацію поступленія зерна и муки на главныхъ экспортныхъ и прибрежныхъ рынкахъ востока Сѣверной Америки ;

3) ежедневную публикацію отправленія зерна и муки изъ гаваней Атлантическаго океана ;

4) еженедѣльное обследованіе запасовъ хлѣба въ распоряженіи торговли (такъ назыв. вторая рука) 1000 рынковъ къ востоку отъ Скалистыхъ горъ, включая Канаду.

Эти данныя о запасахъ сообщаются, къ сожалѣнію, частнымъ бюро (Bradstreet) и оказывались иногда поддѣланными.

5) еженедѣльную публикацію наличныхъ хлѣбныхъ запасовъ въ такъ назыв. официальныхъ складахъ.

Весьма видныхъ количествъ зерна, хранящихся въ частныхъ складахъ и перевозимыхъ на желѣзныхъ дорогахъ статистика эта, къ сожалѣнію, не обнимаетъ. Также и у насъ опредѣленіе запасовъ зерна, хранящихся въ частныхъ складахъ, будетъ весьма неточное, такъ какъ склады эти весьма трудно контролировать.

6) ежемѣсячную публикацію запасовъ муки въ Сѣверной Америкѣ ;

7) подсчеты хлѣбныхъ запасовъ фермеровъ, производимые 2 раза въ годъ (такъ назыв. первая рука), а именно для пшеницы и овса — 1 марта и 1 іюля, а для кукурузы — 1 марта и 1 ноября.

Главнѣйшими недостатками этой освѣдомительной организаціи хлѣбной статистики Сѣверной Америки надлежитъ считать слѣдующіе:

1) разрозненность въ собираніи этихъ свѣдѣній, вслѣдствіе чего послѣднія часто находятся въ зависимости отъ руководителей сроковой спекуляціи;

2) ежедневныя публикаціи пѣкоторыхъ данныхъ, тогда какъ еженедѣльная публикація была бы совершенно достаточна.

3) недостатокъ критической обработки въ совокупности всѣхъ свѣдѣній на нейтральномъ мѣстѣ.

Вопросъ объ учрежденіи систематической освѣдомительной организаціи въ хлѣбной торговлѣ о движеніи хлѣбовъ и о запасахъ въ Россіи долженъ быть обсужденъ на упомянутомъ выше съѣздѣ представителей биржевыхъ комитетовъ и сельскаго хозяйства, при чемъ въ интересахъ полученія возможно точнаго и вѣрнаго матеріала слѣдовало бы обратить главное вниманіе на достовѣрность органовъ, которымъ будетъ поручено собираніе данныхъ.

92. Вѣстникъ Рижской Биржи.

Редакція „Вѣстника Рижской Биржи“ и въ истекшемъ году, какъ до сихъ поръ, старалась какъ можно скорѣе ознакомить своихъ читателей со всѣми вопросами, важными для торговли, промышленности и путей сообщенія, при чемъ съ особою тщательностью газета отнеслась къ узаконеніямъ и законопроектамъ Правительства, къ официалнымъ распоряженіямъ и постановленіямъ, касающимся дѣловой жизни, какъ и къ русскимъ спеціальнымъ періодическимъ изданіямъ.

93. Промышленная газета.

Промышленная газета, служащая интересамъ фабричной промышленности и торговли, а также и судоходству вообще, въ отчетномъ году получала пособіе отъ Биржевого Комитета въ размѣрѣ 600 руб.

94. Торговый архивъ.

34-й годъ изданія „Рижскаго Торговаго Архива“ вышелъ въ 1907 г. въ двухъ частяхъ, имѣющихъ слѣдующее содержаніе:

Часть I.

1) Отчетъ Рижскаго Биржевого Комитета о дѣятельности его на поприщѣ торговли и судоходства за 1906 г.;

2) Члены Рижскаго Биржевого Общества въ январѣ 1907 г.;

3) Инструкція Арбитражной комиссіи по торговлѣ выжимками;

- 4) Положенія объ обезпеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ;
- 5) О сѣздахъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства;
- 6) Уставъ Рижскаго цеха мѣрильщиковъ;
- 7) Instructions to steamers, following the icebreaker „Ermack“ through the ice.

Часть II.

- 1) Обзоръ торговой дѣятельности Риги за 1906 годъ (изданіе торгово-статистическаго отдѣла Рижскаго Биржевого Комитета);
- 2) Обзоръ фрахтовыхъ ставокъ, примѣнявшихся въ Ригѣ при перевозкѣ грузовъ на пароходахъ и парусныхъ судахъ въ продолженіе навигаціоннаго періода 1906 года со сравненіемъ съ 1905 годомъ;
- 3) Рижскій экспортъ моремъ;
- 4) Рижскій импортъ моремъ;
- 5) Отчетъ Общества центральной складки товаровъ въ г. Ригѣ за 1906 годъ;
- 6) Списокъ Рижскихъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ за 1907 г.

XIX. 95. Хроника.

2 января фирма братья Френкель отпраздновала 75-лѣтній юбилей своего существованія, по какому поводу Биржевой Комитетъ чествовалъ ее поздравительнымъ адресомъ.

16 января умеръ б. купецъ, членъ Биржевого Комитета и правленія Биржевого банка Леонъ Овандеръ.

13 марта вновь избраны директорами Биржевого Банка: генеральный консулъ М. Любекъ, старшина большой гильдіи В. Фаенъ и коммерціи совѣтникъ Н. Фенгеръ, и замѣстителями директоровъ: В. Ефтановичъ, В. Бейерманъ, консулъ А. Ларсонъ, В. Менцендорфъ, Роб. Френкель, Евгеній Шварцъ и старшина большой гильдіи Ролофъ.

23 марта Г. коммерціи совѣтникъ, консулъ Н. Фенгеръ по нездоровію выступилъ изъ состава Биржевого Комитета, которому онъ посвящалъ свою дѣятельность въ теченіе 30 лѣтъ.

23 марта общимъ собраніемъ биржевого общества вновь избраны: Г. г. В. Бейерманъ, старшины большой гильдіи В. Керковіусъ и М. Панневицъ, а равно наново избраны: Г-нъ Г. Фокродтъ въ члены Биржевого Комитета и Г. г. Евг. Шварцъ, В. Менцендорфъ, В. Меслинъ, А. Гернмаркъ и В. Фаенъ въ замѣстители членовъ Биржевого Комитета.

28 марта въ засѣданіи Биржевого Комитета вновь были избраны: въ предсѣдатели Комитета: консулъ А. Ларсонъ, въ вице-предсѣдатели: старшина большой гильдіи В. Керковіусъ и въ члены: коммерціи

совѣтникъ І. Фогельзангъ, генеральный консулъ К. А. Гельмсингъ и наново избраны: въ члены Комитета Ч. Дрисгаузъ и въ замѣстители членовъ: старшина большой гильдіи Р. Браунъ и Г. Керганъ.

30 марта инженеръ О. Кольгазе отпраздновалъ юбилей 25-лѣтней дѣятельности учителя навигаціоннаго училища.

18 число апрѣля мѣсяца признано срокомъ „открытія навигаціи.“

26 число апрѣля мѣсяца было опубликовано срокомъ „вскрытія рѣкъ.“

26 апрѣля Биржевой Комитетъ избралъ въ избиратели для выбора въ члены Государственного Совѣта, на мѣсто умершаго Московскаго промышленника Яссянпнскаго: изъ представителей торговли Г-на Д-ра В. Ефтановича, а изъ представителей промышленности Г-на инженера Макса Рутенберга.

11 мая общее собраніе биржевого общества поручило Биржевому Комитету чрезъ посредство Г. Лифляндскаго Губернатора поднести къ стопамъ Его Величества Государя Императора чувства искренней радости Рижскаго биржевого купечества о счастливомъ отвращеніи позорнаго покушенія на святую особу нашего Государя Императора.

26 мая Г. Лифляндскій Губернаторъ извѣстилъ Биржевой Комитетъ, что на всеподданнѣйшую телеграмму Рижскаго Биржевого Комитета, посланную по поводу отвращенія покушенія, Его Императорское Величество повелѣть соизволило: Рижскому биржевому купечеству за выраженные чувства передать Высочайшее спасибо.

1 іюня министеріаль Биржевого Комитета Александръ Станишевскій отпраздновалъ юбилей своей 25-лѣтней службы.

1 іюня вступили въ законную силу новыя обязательныя постановленія касательно времени торговли и праздничнаго отдыха.

3 іюня въ биржевомъ коммерческомъ училищѣ 15 учениковъ выдержали выпускной экзамень.

4-ое число іюня мѣсяца было признано срокомъ „общаго приплава весеннихъ плотовъ и гонокъ.“

21 іюля Рижскій расчетный отдѣлъ открылъ свою дѣятельность.

21 іюля умеръ членъ биржевого общества Карлъ Аксель Т. Фрискъ.

28 іюля Рижскій Биржевой Комитетъ далъ обѣдъ въ верхнемъ биржевомъ залѣ, въ чествованіе прибывшей изъ Швеціи правительственной комиссіи для разрѣшенія вопроса объ устройствѣ прямого рейсоваго пароходнаго сообщенія со Швеціею.

1 августа директоръ коммерческаго училища биржевого общества, дѣйствительный статскій совѣтникъ Эрнестъ Фризендорфъ, вслѣдствіе болѣзненнаго состоянія оставилъ эту свою должность, каковая того же

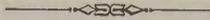
числа была замѣщена новоназначеннымъ директоромъ, статскимъ совѣтникомъ Фридрихомъ Демме.

27 августа Биржевой Комитетъ, по случаю празднованія 25-лѣтней службы старшаго директора Государственного банка, статскаго совѣтника О. фонъ Гримма, чествовалъ юбиляра поздравительнымъ адресомъ.

14 ноября Гижское купеческое общество отпраздновало 25-лѣтнее существованіе. По этому поводу Биржевой Комитетъ препроводилъ поименованному обществу поздравительный адресъ съ разрѣшеннымъ биржевымъ купечествомъ дарованіемъ въ 5000 руб.

18 ноября скончался бывшій вице-предсѣдатель Биржевого Комитета Максъ фонъ Гейманъ. Онъ былъ избранъ въ 1897 году въ замѣстители членомъ, въ 1899 году въ члены и уже въ 1900 году въ вице-предсѣдатели Биржевого Комитета, каковую послѣднюю должность онъ исполнял три года.

20 декабря Биржевой Комитетъ избралъ въ избиратели для выбора члена Государственного Совѣта на мѣсто выбывшаго Г-на Гучкова, изъ представителей торговли Г-на Д-ра В. Ефтановича, а изъ представителей промышленности Г-на инженера Макса Рутенберга.



Члены Рижскаго Биржевого Общества въ январѣ 1908 г.

Гг.: *Ө. Ангельбекъ и Ко.:*

*Юг. Карлз Фридр.
Гартманз*

Вольд. Ангельбекъ и Ко.:

*Юг. Фридр. Давидз
Гартманз*

Джемсъ Ангусъ и Ко.:

Вильямз Роббз

А. Аугсбургъ:

Алекс. Конст. Аугсбургз

А. Баллодъ:

Андреасз Баллодз

Адальбертъ Г. Бергъ:

*Вильг. Гейнр. Мартинз
Реймерсз*

Александръ Бергбомъ:

Алекс. Бергбомз

Алекс. Бергенгринна наслѣдн.:

*Эд. Краузе
Карлз Цельминз*

Отто А. Бертельсъ:

Отто Бертельсз

Гг.: *Бетъ и Ко.:*

Генри Кроффордз Бетз

Р. Бирихъ:

Викторз Керковиусз

Оскаръ Бокслафъ:

Карлз Авг. Бекз

П. Борнгольдтъ и Ко.:

Нильсз Петрз Борнгольдтз

Роб. Браунъ и Ко.:

*Петрз Роб. Ферд.
Браунз*

Альфредз Карлз Браунз

Бредезенъ и Ко.:

Отто Бернелиусз Бредезенз

Г. А. Бригеръ:

*Флорентинз Бригерз
Вильгельмз Бригерз*

Эдуардъ Брунсъ и Ко.:

Юг. Фридр. Ролофз

Г. Брюггеманъ:

Генр. Георгій Брюггеманз

Гг.: Е. Ф. Бурхардъ :
*Фердинандъ Евг.
 Бурхардъ*

Альфр. О. Бушъ :
*Феодоръ Вильг. Адольфъ
 Бушъ*

А. Вальтеръ :
Александръ Вальтеръ

Г. ф. Вестерманъ :
Герм. ф. Вестерманъ

А. Виркау :
Ферд. Христианъ Виркау

Лео Виссоръ :
Людвигъ Эліасъ Бюлингофъ

Витковскій, Кверфельдтъ
 и Ко.:
Г. М. Генрихъ Трейеръ

А. Вольфшмидтъ :
*Альбертъ Эрнестъ Вольф-
 шмидтъ*

Р. Джонъ Гаффербергъ :
*Яковъ Эргардтъ
 Роб. Йог. Авг. Эргардтъ*

Конрадъ Гальгрень :
Йоганъ Гензель

Георгъ Гальманъ :
Георгъ Гальманъ

Оскаръ Гартманъ :
*В. Людвигъ Оскаръ Гарт-
 манъ*

Гг.: Константинъ Гаусманъ :
Конст. Эд. Гаусманъ

Н. Х. Видъ :
Нильсъ Христианъ Видъ

Гельмсингъ и Гриммъ :
*Карлъ Алекс. Гельмсингъ
 Джонъ Гельмсингъ*

К. В. Гессе :
Карлъ Вольдемаръ Гессе

Г. А. Герскиндъ :
Г. А. Л. Герскиндъ

М. Гефлингеръ и Ко., I-ый
 Русскій Суперфосфатный
 Заводъ въ Мюльграбенъ :
Руд. Шмитцъ

Юлій Гешель :
Карлъ Андреасъ Гешель.

Евгеній Гиль.

Гольдшмидтъ и Ко.:
Чарльсъ Дрисгауцъ

Г. Гофманъ :
*Мейнгардъ Альфредъ
 Дульцъ*

А. Е. Грубе :
Августъ Эдгаръ Грубе

И. В. Гусевъ :
Андрей Ивановичъ Гусевъ

Гг.: Августъ Домбровскій:
Авг. Ник. Домбровскій
Карлъ Платъ

Братья Ефтановичъ:
В. Ефтановичъ

Егеръ и Ко.:
Руд. Герм. Тоде

Я. К. Ессенъ:
Гуго Алекс. Фокродтъ

А. Зельмеръ:
Арведъ Зельмеръ
Вильг. Евгеній Бейер-
манъ

Руд. В. Зейберлихъ:
Руд. В. Зейберлихъ

А. Г. Зенгбушъ и Ко.:
Карлъ Густавъ фонъ Зенг-
бушъ

Джемсъ Зирингъ и Ко.:
Максъ Рудольфъ Фауль-
баумъ

И. Ивановъ, бывш. А.
 Булаткинъ:
Иванъ Ник. Ивановъ

Братья Камарины:
Николай Павловичъ Кама-
ринъ

Г. Г. М. Карлейль:
Гуго Генр. Макси-
лианъ Карлейль

Гг.: Ф. Каріусъ:
Фридрихъ Каріусъ

Вольдемаръ Кауль.

Керковіусъ и Ко.:
Вильг. Людв. Керковіусъ

М. Г. Киммельъ:
Матиасъ Генр. Киммельъ

Н. Киммельъ:
Н. Киммельъ

В. Клейнбергъ:
Сильвестеръ Гуго Реше

І. К. Кохъ:
Викторъ Іонъ

А. Кригсманъ и Ко.:
Николай Фенгеръ

А. фонъ Кульбергъ:
Артуръ фонъ Кульбергъ

Эд. Р. Ланге:
Карлъ Людв. Вольд.
Ланге

Анд. Ларсонъ:
Андерсъ Ларсонъ

Джонъ Лауренць:
Фридр. Рих. Лаурениъ
Магнусъ Георгій Шанневицъ

Максъ Левнъ:
Максъ Левнъ

Гг.: Братья Левштейнъ :
Леонъ Левштейнъ

Г. Лерумъ :
Генрихъ Лерумъ

Эдгаръ Лира и Ко. :
Евгеній Шварцъ

Рихардъ Лира :
Рих. Ферд. Максъ Лира

Р. Лобекъ :
Яковъ Вильгельмъ Эбергартъ

Луи Лундманъ и Ко. :
Альфредъ Фридрихъ Древеъ

М. Любекъ и Ко. :
Морицъ Феод. Любекъ

Ф. Лютъ :
Юг. Хр. Фридр. Лютъ

Леонгардъ Маагъ :
Павелъ Шабертъ

Л. Ф. Мейеръ :
Фердинандъ Людв. Мейеръ

Гуго Герм. Мейеръ :
Гуго Герм. Мейеръ

Мельцеръ и Ко. :
Николай Алекс. Мельцеръ

Гг.: Августъ Менцендорфъ :
Викторъ Э. Менцендорфъ

И. А. Менцендорфъ и Ко. :
Генр. Вильг. Менцендорфъ

Менцендорфъ и Фельзеръ :
Робертъ Августъ Менцендорфъ
Максъ Фельзеръ

В. Меслинъ :
Вольд. Густавъ Меслинъ

Генри Мюллеръ :
Генри Джемсъ Мюллеръ

Юліусъ Р. Мюллеръ :
Юліусъ Мюллеръ

Мюндель и Ко. :
Карлъ Вильг. Мюндель
Авг. Юг. Карлъ Мюндель

Роб. Ниманъ :
Авг. Густ. Юг. Гермаркъ

Лео Пельтенбургъ :
Лео Пельтенбургъ

Петерсонъ и Рейманъ, бывш. А. Ф. Моръ :
Андреасъ Петерсонъ
Гуго Рейманъ

Ө. Пихлау :
Вильг. Оскаръ фонъ Зенгбуиъ
Аврелій Петръ Граде
Алекс. Г. фонъ Зенгбуиъ

Гг.: Николай Алекс. Плетниковъ:

Николай Алекс. Плетниковъ

Нохимъ Рабиновичъ:

Абрамъ Рабиновичъ

Рижское Телефонное Товарищество:

Эдгаръ фонъ Рюккеръ

Рингсъ и Шпехтъ бывш. Фрезе и Ко.:

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:

Густавъ Рутенбергъ

Тобіасъ Фридр. Рутенбергъ

Макс Адольфъ Рутенбергъ

Рижская лѣсная контора

Александръ Рутингъ:

Карлъ Александръ Рутингъ

Патрикъ Руэцъ

Джонъ Рюккеръ и Ко.:

Алекс. Генр. Гобергъ

Оскаръ Шталь

Гг.: А. Станке и Ко.:

Алекс. Альфредъ Станке

Альфредъ Гог. Фокродтъ

Старръ и Ко.:

Артуръ Вейсъ

Павель Стольтерфотъ:

Авг. Карлъ Павель Стольтерфотъ

Х. Стрицкій:

Христіанъ Карлъ Христофоръ фонъ Стрицкій

Максъ Тишбейнъ:

Робертъ Тишбейнъ

А. Трампедахъ:

Карлъ Фридр. Генр.

Керганъ

Авг. Траутманъ:

Карлъ Генр. Яакъ

В. Фаенъ и Ко.:

Вильг. Генр. Фаенъ

Александръ Генр. Фаенъ:

Константинъ Эрнестъ

Фаенъ

І. Г. Фарбахъ:

Георгій Фридр. Фарбахъ

Ю. Ферманъ:

Юлій Теод. Ферманъ

Братья Френкель

Карлъ Роб. Френкель

Гг.: Эд. Цедеръ:
Эдуардъ Цедеръ

Цельмъ и Бемъ:
Юг. Фридр. Павелъ Бемъ
Юг. Павелъ Бемъ мл.
Юг. Фридр. Цельмъ

Шаафъ, Вольцонъ и Ко.:
Вольдемаръ Вольцонъ

С. Шалитъ:
Мордухъ Шалитъ

Филиппъ Шапиро:
Павелъ Филиппъ Шапиро

Алекс. Шварцъ сыновья:
Евг. Шварцъ
Павелъ Алекс. Шварцъ

Густавъ Шварцъ и Ко.:
Павелъ Мейеръ

Г. Э. Шепфъ:
Густавъ фонъ Шепфъ

А. Шиманъ:
Алекс. Генр. Шиманъ

Г. А. Шмидтъ и Ко.:
Карлъ Петръ Алекс.
Рейхенэккеръ

Гг.: Г. Шнейдеръ:
Георгій Шнейдеръ

Р. Шнейдеръ:
Павелъ Шнейдеръ

Георгій В. Шредеръ:
Георгій Вильг. Шредеръ

Герм. Штида:
Юг. Герм. Рафаилъ Штида
Яковъ Ферд. Евг. Кантини

Штольбергъ и Бурхардъ:
Авг. Б. М. Нагель
Джонъ Скрибановицъ

Карлъ Штраусъ:
Карлъ Штраусъ

Г. Ф. Шульцъ:
Алекс. Гуго Гетицъ

В. Эйкертъ:
Юлиусъ Фогельзангъ

А. Эльрихъ и Ко.:
Фридр. Рейнг. Кирштейнъ

Г. Якшъ и Ко.:
Альфредъ Иоганнесъ Якшъ

Эдгаръ Янзенъ, бывш. Карлъ
Янзенъ:
Эдгаръ Янзенъ

Такса

за работы, производимыя Желѣзнодорожнымъ Отдѣломъ при Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ.

- 1) Справка о стоимости провоза по желѣзнымъ дорогамъ :
 - а. во внутреннемъ сообщеніи :
 - 1) для сообщенія съ Ригю 30 коп.
 - 2) для сообщенія между другими станціями 60 коп.
 - б. въ прямыхъ международныхъ сообщеніяхъ :
 - 1) для сообщенія съ Ригю 75 коп.
 - 2) для сообщенія между другими станціями 90 коп.
- 2) Справка о номенклатурѣ товаровъ, о названіи и принадлежности станцій и о срокахъ доставки грузовъ 30 коп.
- 3) Справка о предстоящей продажѣ отправокъ на Ригю-Орловской желѣзной дорогѣ 30 коп.
- 4) Проверка накладныхъ относительно правильнаго исчисленія провозной платы и срочной доставки грузовъ, за накладную 30 коп.
- 5) Разсмотрѣніе протоколовъ, составленныхъ на желѣзныхъ дорогахъ, за протоколъ 30 коп.
- 6) Составленіе тарифа въ сообщеніи съ Ригю, содержащаго 500 ставокъ или, если это окажется выгоднѣе, плата за такое количество 50 руб., за каждую ставку свыше 500 по 10 коп. за ставку.
- 7) Проверка 500 накладныхъ въ сообщеніи съ Ригю при единовременной подачѣ 50 руб., за каждую накладную свыше 500 по 10 коп. за накладную.
- 8) Справка изъ Общаго Устава желѣзныхъ дорогъ (правиль перевозки) и изъ тарифныхъ правилъ 1 руб.
- 9) Составленіе прошеній :
 - а. въ мѣстныхъ Управленія желѣзныхъ дорогъ :
 - 1) относящихся къ опредѣленной отправкѣ или заявленіе 1 руб.
 - 2) относящихся къ другимъ вопросамъ отъ 3—15 руб.
 - б. въ центральныя желѣзнодорожныя учрежденія :
 - 1) о пониженіи провозной платы и по другимъ вопросамъ, за исключеніемъ нижеозначенныхъ, отъ 10—50 руб.
 - 2) относящихся къ проектамъ для сооруженія подъѣздныхъ путей и къ другимъ подобнымъ дѣламъ — по соглашенію.

10) Личныя объясненія въ мѣстномъ Управленіи желѣзной дороги производятся Отдѣломъ лишь по особому въ каждомъ случаѣ порученію Биржевого Комитета и за вознагражденіе, подлежащее соглашенію.

11) При провѣркѣ накладныхъ и составленіи заявленій Отдѣлъ принимаетъ на себя взысканіе подлежащихъ уплатѣ въ г. Ригѣ суммъ; въ такомъ случаѣ Отдѣлу причитается, кромѣ указанныхъ въ п. п. 4, 5 и 9 сборовъ, за взысканіе денегъ 5% уплаченныхъ дорогами суммъ, но не менѣе 3 руб. за заявленіе. Отдѣлу предложено отказаться отъ принятія накладныхъ для взысканія денегъ, если Отдѣлъ такое считаетъ для себя неудобнымъ.

12) Совѣщанія съ повѣренными по отдѣльнымъ судебнымъ дѣламъ, за совѣщаніе по 3 руб.

NB. Кромѣ сборовъ но вышеозначенной таксѣ Отдѣлу должны быть возвращаемы всѣ израсходованныя имъ гербовые, почтовые и тому подобные сборы.

Условія записи въ абоненты Отдѣла:

На работы Отдѣла можно подписаться на календарный годъ, при чемъ абонементъ составляетъ:

а. для купцовъ:

для комиссіонерскихъ и экспедиторскихъ фирмъ 100 руб. за календарный годъ,

для оптовыхъ торговцевъ и агентствъ 50 руб. за календарный годъ,

для розничныхъ торговцевъ 25 руб. за календарный годъ.

б. для фабрикъ и заводовъ:

съ ежегоднымъ производствомъ свыше 100,000 руб. -- 100 руб. за календарный годъ,

съ ежегоднымъ производствомъ отъ 50,000—100,000 руб., 50 руб. за календарный годъ,

съ ежегоднымъ производствомъ до 50,000 руб., 25 руб. за календарный годъ.

Записавшіеся въ полные абоненты имѣютъ право пользоваться работами Отдѣла, показанными выше по пунктамъ 1—5 включ., по расчету одной трети таксы.

Абоненты, воспользовавшіеся работами Отдѣла въ теченіе года на такую сумму, которая превышаетъ внесенную абонементную плату, имѣютъ доплатить разницу. Абоненты же, не воспользовавшіеся работами Отдѣла до истеченія года въ полномъ размѣрѣ, не имѣютъ права требовать ни возвращенія остатка внесенной ими суммы, ни кредитованія ихъ счета такимъ остаткомъ за слѣдующій годъ.

Подписка въ абоненты въ теченіе года принимаются съ пропорціональнымъ исчисленіемъ абонементной платы съ 1 іюля.

Распределение

железныхъ дорогъ по районамъ распределительныхъ комитетовъ.

- 1) Петербургскій. Николаевская (съ участками Бологое-Волковскъ и Гродно-Мосты), Сѣверо-Западныя (за исключеніемъ участка Двинскъ - Варшава), Московско - Виндаво - Рыбинская (обѣ сѣти), линія С.-Петербургъ-Вятка Сѣверныхъ дорогъ, Риго - Орловская, Либаво - Роменская (за исключеніемъ участка Вилейка-Ромны), подъѣздные пути: Газенпотскій, Перновскій, Ревельскій, Валкъ-Штокмансгофскій.
- 2) Московскій. Сѣверныя (за исключеніемъ линіи С.-Петербургъ-Вятка), Московско-Брестская, Московско-Курская и Нижегородская, Московско - Казанская, Сызрано-Вяземская и линіи Артаково-Брянскъ-Москва и Копотопъ - Навля Московско - Кіево - Воронежской дороги. Подъѣздные пути: Рязанско-Владимирскій, Мелекесскій и Тула-Лихвинскій.
- 3) Харьковскій. Южныя, Екатерининская, Бѣлгородъ-Сумская, Московско-Кіево-Воронежская (за исключеніемъ линій Артаково-Брянскъ-Москва и Копотопъ-Навля).
- 4) Кіевскій. Юго-Западныя, Полѣвскія и участокъ Вилейка-Ромны Либаво - Роменской дороги. Подъѣздные пути: Южныя и Новозыбковскій.
- 5) Варшавскій. Привислянскія, участокъ Варшава-Двинскъ Сѣверо-Западныхъ дорогъ, Варшавско-Вѣнская, Лодзинская, Гѣрбы-Ченстоховская, подъѣздные пути Привислянскаго края и Свѣнцианскій подъѣздной путь.
- 6) Воронежскій. Рязанско - Уральская, Юго - Восточныя и Владикавказская дороги.
- 7) Восточный (въ Самарѣ). Самаро-Златоустовская, Сибирская, Ташкентская, Пермская и Средне-Азіатская дороги.

На основании ст. 18 отд. I Высочайше утвержденного
30 мая 1935 г. мѣня Государственного Совѣта „О
сѣздахъ представителей биржевой торговли и сельскаго
хозяйства“, утверждаю
23 февраля 1907 года.

Министръ Торговли и Промышленности
(подписаль) Д. Философовъ.

Правила

объ устройствѣ и порядкѣ занятій всероссійскихъ сѣздовъ представителей биржевой торговли и сель- скаго хозяйства и ихъ Совѣта.

I. О сѣздахъ.

1) Всероссійскіе сѣзды представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства раздѣляются на очередные, созываемые Совѣтомъ сѣздовъ въ сроки, опредѣляемые предшествующимъ сѣздомъ, и чрезвычайные, созываемые либо по постановленію Совѣта сѣздовъ, либо по заявленію не менѣе 5 биржевыхъ комитетовъ или 5 мѣстныхъ сѣздовъ.

2) Программы занятій очередныхъ сѣздовъ составляются Совѣтомъ сѣздовъ и рассылаются биржевымъ комитетамъ и организаціямъ, имѣющимъ право участвовать въ сѣздахъ, не позднѣе, какъ за 1½ мѣсяца до срока назначенія сѣзда.

3) Если со стороны какой-либо изъ участвующихъ въ сѣздахъ организацій послѣдуетъ заявленіе о включеніи дополнительнаго вопроса въ сообщенную ей программу (п. 2), то таковой вопросъ вносится на разсмотрѣніе сѣзда лишь въ случаѣ признанія Совѣтомъ этого вопроса неотложнымъ.

4) Всероссійскіе сѣзды открываются предсѣдателемъ Совѣта сѣздовъ, затѣмъ участвующіе въ сѣздѣ члены его избираютъ изъ своей среды предсѣдателя, товарищей его и секретаря сѣзда.

5) Дѣла, подлежащіа обсужденію сѣзда, вносятся въ таковой черезъ Совѣтъ сѣздовъ.

6) Сѣздъ можетъ раздѣляться на секціи.

7) Каждая секція въ первомъ же засѣданіи избираетъ изъ своей среды предсѣдателя и секретаря.

8) Заключенія секцій вносятся на окончательное разрѣшеніе общаго собранія сѣзда.

9) Вопросы, подлежащіе обсужденію съѣзда, рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ. При равенствѣ голосовъ вопросъ перемалотировывается второй разъ ; при вторичномъ равенствѣ голосовъ разсматриваемый вопросъ переносится на слѣдующую сессію.

10) Съѣздъ утверждаетъ смѣту прихода и расхода денежныхъ суммъ на нужды Совѣта, опредѣляетъ способъ раскладки расходовъ между биржевыми комитетами и утверждаетъ денежную отчетность Совѣта.

11) Для провѣрки денежныхъ отчетовъ Совѣта съѣздомъ избирается ревизіонная коммиссія изъ 5 членовъ съѣзда, не входящихъ въ составъ Совѣта.

12) Исполненіе постановленій съѣздовъ возлагается на Совѣтъ съѣздовъ.

II. О Совѣтѣ съѣздовъ.

13) Совѣтъ съѣздовъ имѣетъ мѣстопробываніе въ С.-Петербургѣ и состоитъ изъ членовъ, избираемыхъ съѣздами на три года.

14) Число членовъ Совѣта и способъ избранія ихъ опредѣляются съѣздами.

15) По прошествіи перваго года со дня образованія Совѣта съѣздовъ изъ общаго числа первоначально избранныхъ членовъ выбываетъ по жребію одна треть, по истеченіи втораго года — другая треть, а по прошествіи третьяго года — остальные члены. На мѣсто выбывающихъ избираются на ближайшемъ съѣздѣ новые члены, которые выбываютъ по истеченіи трехлѣтняго срока службы.

16) Полномочія выбывающихъ членовъ должны быть сохранены до избранія новыхъ членовъ.

17) Выбывшіе члены могутъ быть избираемы вновь.

18) Члены Совѣта не получаютъ вознагражденія за исполненіе своихъ обязанностей.

19) Предсѣдатель Совѣта и товарищи его избираются Совѣтомъ изъ своей среды, въ первомъ его засѣданіи, на срокъ до слѣдующей очередной сессіи съѣзда.

20) Засѣданія Совѣта должны происходить не менѣе одного раза въ мѣсяць.

21) Засѣданія Совѣта назначаются его предсѣдателемъ, при чемъ повѣстки о назначеніи этихъ засѣданій разсылаются членамъ Совѣта съ указаніемъ подлежащихъ обсужденію вопросовъ.

22) Совѣтомъ разсматриваются дѣла, вносимыя :

а. по постановленіямъ съѣздовъ и

б. по предложеніямъ правительственныхъ учрежденій, членовъ Совѣта, биржевыхъ комитетовъ и прочихъ организацій.

23) Предсѣдателю Совѣта предоставляется право приглашать въ засѣданія Совѣта постороннихъ лицъ, съ правомъ совѣщательнаго голоса.

24) Порядокъ дѣлопроизводства Совѣта опредѣляется Совѣтомъ.

25) Дѣлопроизводитель и другія должностныя лица назначаются и увольняются Совѣтомъ, который опредѣляетъ имъ, въ предѣлахъ смѣты, вознагражденіе.

26) Всѣ письменныя сношенія отъ имени Совѣта подписываются предсѣдателемъ Совѣта, или его замѣстителемъ, и скрѣпляются дѣлопроизводителемъ.

27) Для дѣйствительности собранія Совѣта необходимо присутствіе не менѣе $\frac{1}{4}$ общаго числа членовъ.

28) На Совѣтъ съѣздовъ возлагается :

а. сношеніе по вопросамъ, касающимся торговли и промышленности со всѣми правительственными учрежденіями, общественными и частными организаціями и частными лицами какъ внутри Имперіи, такъ и за границую ;

б. составленіе и разработка докладовъ, подлежащихъ обсужденію на всероссійскихъ съѣздахъ, а также разсылка этихъ докладовъ, при программахъ, входящимъ въ составъ съѣздовъ организаціямъ ;

в. составленіе проекта смѣты расходовъ по дѣлопроизводству Совѣта и съѣздовъ и предположеній о раскладкѣ для покрытія ихъ расходовъ ;

г. составленіе отчета по приходу и расходу суммъ и представленіе отчета о дѣятельности Совѣта за истекшій годъ и

д. командированіе, по приглашенію правительственныхъ и частныхъ учреждений, представителей въ созываемыя этими учрежденіями совѣщанія и комписіи для обсужденія воиросовъ, касающихся торгово-промышленныхъ интересовъ.

29) Поступающія въ Совѣтъ суммы вносятся имъ на текущій счетъ въ одинъ изъ банковъ, по избранію Совѣта.

30) Чеки на полученіе суммъ изъ банка подписываются предсѣдателемъ Совѣта, или его товарищемъ, и однимъ изъ членовъ Совѣта.

Обязательныя постановленія

объ обезпеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ въ гор. Ригѣ.

Составленныя Рижскою Городскою Думою 7 мая 1907 г., опубликованныя въ Лифл. Губ. Вѣд. № 53, 55 и 56 отъ 21, 28 и 30 мая 1907 г.

I. Торговля и занятія въ будніе дни.

§ 1. Всѣ торговыя заведенія, склады и конторы, за исключеніемъ поименованныхъ въ нижеслѣдующихъ статьяхъ, могутъ быть открываемы въ будніе дни не ранѣе 8¹/₂ час. утра и должны быть закрываемы отъ 15 мая по 15 августа не позже 7 часовъ вечера, а отъ 16 августа по 14 мая не позже 7¹/₂ часовъ, а въ декабрѣ мѣсяцѣ не позже 8 часовъ вечера.*) Занятіе служащихъ въ заведеніяхъ послѣ закрытія послѣднихъ допускается для уборки товаровъ и вообще окончанія дневныхъ работъ, но не болѣе одного часа и съ такимъ расчетомъ, чтобы общій итогъ занятій служащихъ, со включеніемъ перерыва для принятія пищи*), не превышалъ 12 часовъ въ сутки.

Примѣчаніе. Во время обѣденнаго перерыва представляется служащимъ отлучаться изъ заведенія.

§ 2. Установленные въ § 1 сихъ обязательныхъ постановленій часы открытія и закрытія торговыхъ заведеній, складовъ и конторъ необязательны для кредитныхъ учреждений, вывозныхъ конторъ и складовъ, корабельныхъ агентовъ и экспедицій спедиціонныхъ конторъ, конторъ для очистки товаровъ отъ таможенныхъ пошлинъ и конторъ и складовъ для привоза товаровъ для исключительной оптовой (цѣлыми партіями) продажи ихъ. Въ сихъ заведеніяхъ содержатели заведеній опредѣляютъ по собственному усмотрѣнію и смотря по надобностямъ

*) Занятія съ лицами, прибывшими въ торговое заведеніе, складъ или контору до наступленія времени, установленнаго настоящими обязательными постановленіями для прекращенія торговли, могутъ быть закончены и послѣ наступленія сего времени (ст. 3 зак. 15 ноября 1906 года).

**) Служащимъ въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ, конторахъ и заведеніяхъ трактирнаго промысла, открытыхъ болѣе 8 часовъ въ сутки, предоставляется перерывъ на принятіе пищи общею продолжительностью не менѣе 2 часовъ въ день; въ остальныхъ заведеніяхъ обѣденный перерывъ долженъ быть не менѣе 1/2 часа. Распредѣленіе времени обѣденнаго перерыва устанавливается по соглашенію хозяевъ со служащими (ст. 4 зак. 15 ноября 1906 года).

торговли часы открытія и закрытія заведеній, но всегда съ такимъ расчетомъ, чтобы общій итогъ занятій служащихъ, со включеніемъ перерыва на принятіе пищи, не превышалъ 12 час. въ сутки (ст. 1 зак. 15 ноября 1906 года). Подлежащія опредѣленія содержателей заведеній, равно и всякія ихъ измѣненія должны быть вывѣшены въ конторахъ и складахъ у входа на видныхъ мѣстахъ. Продажа товаровъ въ обозначенныхъ выше конторахъ или складахъ допускается исключительно въ установленное въ ст. 1 сихъ обязательныхъ постановленій время.

§ 3. Въ булочныхъ лавкахъ и въ лавкахъ для исключительной продажи молочныхъ товаровъ открытіе заведеній должно послѣдовать не ранѣе 5¹/₂ час. утра, а закрытіе не позже 5¹/₂ час. вечера.

§ 4. Лавки для продажи колониальныхъ и гастрономическихъ товаровъ, свѣжаго мяса, свѣстныхъ припасовъ, табачныхъ издѣлій и курительныхъ принадлежностей, равно и пивные склады и лавки для продажи пива исключительно на выносъ, ренсковые погреба и казенныя винныя лавки должны быть открываемы не ранѣе 8 час. утра и закрываемы не позже 8 час. вечера.

§ 6. Купальни въ рѣкахъ должны быть открываемы не ранѣе 6 час. утра и закрываемы не позже 9 час. вечера; лечебныя бани должны быть открываемы не ранѣе 7 час. утра и закрываемы не позже 10 час. вечера; остальные бани должны быть открываемы не ранѣе 8 час. утра и закрываемы не позже 11 час. вечера.

§ 7. Продажа предметовъ продовольствія, а также табаку и курительныхъ принадлежностей въ разносъ и изъ передвижныхъ помѣщеній разрѣшается отъ 6 час. утра до 9 час. вечера. Продажа печатныхъ произведеній въ разносъ и изъ передвижныхъ помѣщеній допускается съ 9 час. утра до 9 час. вечера.

§ 8. Городскія ярмарки: Рождественская и Ивановская, могутъ быть открыты отъ 8¹/₂ час. утра до 8 час. вечера.

Торговля на городскихъ рынкахъ производится на основаніи дѣйствующихъ для буднихъ дней обязательныхъ постановленій о порядкѣ на Рижскихъ рынкахъ.

Расположенныя на городскихъ рынкахъ постоянныя лавки для продолжительной и вѣ рыночнаго времени торговли разными товарами подчиняются установленнымъ въ сихъ обязательныхъ постановленіяхъ общимъ правиламъ для лавокъ подлежащаго рода.

§ 9. Заведенія, имѣющія цѣлью продажу кушаній и напштковъ для потребленія на мѣстѣ, какъ напр. трактиры и рестораціи, буфеты, распивочныя пивныя лавки и пивныя лавки съ продажей горячей пищи, погреба для распивочной продажи русскихъ виноградныхъ винъ,

кондитерскія, харчевни, столовыя и т. п. должны быть открываемы не ранѣе 7 час. утра и закрываемы не позже 10 час. вечера.

Городскому управленію предоставляется, по соглашенію съ городскимъ полицейскимъ управленіемъ, разрѣшать извѣстнымъ заведеніямъ, открывающимся послѣ 7 час. утра, продолжать торговлю и послѣ 10 час. вечера, но съ тѣмъ, чтобы торговля означеннаго рода ни подъ какимъ условіемъ не продолжалась долѣе 2 час. ночи и чтобы общій итогъ занятій служащихъ, со включеніемъ предусмотрѣннаго закономъ перерыва для принятія пищи, не превышалъ 15 часовъ въ сутки.

Выданныя разрѣшенія на продолженіе торговли послѣ 10 час. вечера должны быть вывѣшены въ заведеніи на видномъ мѣстѣ; они могутъ быть отменяемы городскимъ управленіемъ по соглашенію съ полицейскимъ управленіемъ во всякое время, коль скоро это окажется желательнымъ въ интересахъ общаго благополучія и тишины.

Продажа крѣпкихъ напитковъ на выносъ разрѣшается обозначеннымъ въ сей статьѣ заведеніямъ исключительно отъ 8 час. утра до 8 час. вечера.

§ 10. Въ заведеніяхъ, поименованныхъ въ ст. 1—5 сихъ обязательныхъ постановленій, занятія служащихъ, связанныя съ торгово-промышленной дѣятельностью, могутъ продолжаться при закрытыхъ дверяхъ и безъ особаго вознагражденія на два часа въ сутки сверхъ установленнаго для означенныхъ заведеній времени ихъ закрытія въ теченіе не болѣе 40 дней въ году. Опредѣленіе этихъ дней предоставляется содержателю заведенія, при чемъ онъ обязанъ при пользованіи однимъ изъ опредѣленныхъ имъ дней, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ внести подлежащій день въ особую шнуровую книжку за собственной подписью и за подписью одного приказчика, уполномоченнаго его сотоварищами. Шнуровыя книжки ежегодно выдаются городскимъ управленіемъ по установленной имъ формѣ и во всякое время подлежатъ предьявленію назначеннымъ городскимъ управленіемъ для провѣрки должностнымъ лицамъ.

II. Торговля и занятія въ воскресные и праздничные дни.

§ 11. Въ первый день Св. Пасхи, первый день Троицы, первый день Рождества Христова, въ день покаянія, въ день Благовѣщенія Пресвятой Богородицы и въ страстную пятницу торговля и занятія въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ совершенно воспрещаются. Въ вышеозначенные дни разрѣшается лишь торговля въ разнось и изъ передвижныхъ помѣщеній:

а. предметами продовольствія, табакомъ и курительными принадлежностями — съ 6 час. утра до 9 час. вечера;

б. печатными произведеніями — съ 9 час. утра до 9 час. вечера — и

в. цвѣтами и вѣнками — съ 12 час. дня до 5 час. пополудни.

§ 12. Въ воскресенье и слѣдующіе дни: 1 января, день Богоявленія (6 января), второй день Св. Пасхи, день Вознесенія Господня, второй день Троицы, Ивановъ день (24 іюня), день реформаціи (18 октября), день тезоименитства Государя Императора, второй день Рождества Христова, торговля и занятія служащихъ, связанные съ торгово-промышленной дѣятельностью, допускаются только подъ нижеслѣдующими условіями:

а. торговля въ разность и изъ передвижныхъ помѣщеній: предметами продовольствія, табакомъ и курительными принадлежностями отъ 6 час. утра до 9 час. вечера и печатными произведеніями — отъ 9 час. утра до 9 час. вечера;

б. торговля хлѣбомъ, молокомъ и всякими съѣстными припасами, кормомъ для скота, табакомъ и курительными принадлежностями изъ магазиновъ, лавокъ, складовъ и т. и. помѣщеній — отъ 6 до 9 час. утра;

в. торговля всякими товарами изъ мелочныхъ лавокъ, т. е. изъ лавокъ и т. п. помѣщеній, на содержаніе коихъ выбрано промышленное свидѣтельство на торговья предпріятія III и IV разрядовъ, отъ 6 до 9 час. утра;

г. торговля на Рождественской и Ивановской ярмаркахъ — отъ 12 час. дня до 5 час. пополудни;

д. торговля на городскомъ толкучемъ рынкѣ — отъ 12 час. дня до 5 час. пополудни;

е. торговля цвѣтами и вѣнками у городскихъ кладбищъ въ разность и съ передвижныхъ помѣщеній, равно и торговля елками на отведенныхъ для того городскимъ управленіемъ мѣстахъ — отъ 12 час. дня до 5 час. пополудни;

ж. торговля въ заведеніяхъ для продажи кушаній и крѣпкихъ напитковъ для употребленія на мѣстѣ (ст. 9) отъ 1 часа дня до установленнаго для закрытія сихъ заведеній по буднямъ часа;

з. торговля въ заведеніяхъ для продажи кушаній и некрѣпкихъ напитковъ для употребленія на мѣстѣ (ст. 9) въ установленные для торговли по буднямъ въ сихъ заведеніяхъ часы, при чемъ, однако, содержатели заведеній обязаны освободить своихъ служащихъ по очереди отъ всякихъ занятій въ каждое второе воскресенье;

и. купальни въ рѣкахъ должны быть открываемы не ранѣе 6 час. утра и закрываемы не позже 9 час. вечера; лечебныя бани должны быть открываемы не ранѣе 7 час. утра и закрываемы не позже 12 час. дня; открытіе остальныхъ бань совершенно воспрещается;

к. занятія служащихъ въ кредитныхъ учрежденіяхъ, экспортныхъ

конторахъ, въ корабельныхъ агентствахъ и корабельныхъ экспедиціяхъ допускаются въ продолженіе не болѣе трехъ часовъ, при чемъ опредѣленіе часовъ предоставляется хозяину подлежащаго заведенія.

§ 13. Въ воскресные дни, двенадесятые праздники, 1 января, въ день покаянія, въ страстную пятницу, въ Ивановъ день, въ день реформаціи, въ день тезоименитства Государя Императора, во второй день Рождества Христова, во второй день Св. Пасхи и во второй день Св. Троицы торговля въ казенныхъ винныхъ лавкахъ совершенно воспрещается.

§ 14. Въ слѣдующіе праздники: 2 февраля, 6 августа, 15 августа, 8 сентября, 14 сентября, 21 ноября торговля и занятія служащихъ, связанныя съ торгово-промышленной дѣятельностью, допускаются только съ 12 час. дня и должны прекратиться не позже часовъ, установленныхъ для закрытія подлежащихъ заведеній и прекращенія въ нихъ занятій по буднямъ.

Правило сей статьи не распространяется :

а. на торговлю въ разность и изъ передвижныхъ помѣщеній предметами продовольствія, табакомъ и курительными принадлежностями, которая разрѣшается отъ 6 час. утра до 9 час. вечера и печатными произведеніями, которая допускается съ 9 час. утра до 9 час. вечера ;

б. на обозначенныя въ § 12 п. б и в заведенія, въ коихъ разрѣшается торговать, кромѣ установленнаго ст. 13 времени, также и отъ 6 до 9 час. утра ;

в. на купальни и бани, которыя могутъ быть открытыми въ часы, установленные для буднихъ дней (§ 6) ;

г. на кредитныя учрежденія, вывозныя конторы и склады, корабельныя агентства и экспедиціи, спедиціонныя конторы, конторы для очистки товаровъ отъ таможенныхъ пошлинъ и конторы и склады для привоза товаровъ для исключительной оптовой (цѣлыми партіями) продажи ихъ. Въ сихъ заведеніяхъ содержатели заведеній опредѣляютъ по собственному усмотрѣнію и смотря по надобностямъ торговли часы открытія и закрытія заведеній. Продажа товаровъ въ обозначенныхъ выше конторахъ или складахъ во всякомъ случаѣ не должна начинаться раѣе 12 час. дня и продолжаться долѣе установленнаго въ § 1 сихъ обязательныхъ постановленій общаго времени закрытія торговыхъ заведеній.

Примѣчаніе. Въ случаяхъ, когда торговля и связанныя съ торгово-промышленною дѣятельностью занятія служащихъ разрѣшаются въ воскресные и праздничные дни въ продолженіе болѣе 5 часовъ сряду, служащимъ долженъ быть предоставленъ установленный закономъ перерывъ для принятія пищи.

III.

§ 15. Дѣйствіе сихъ обязательныхъ постановленій не распространяется:

а. на аптеки;

б. на сверхъурочныя, по закрытіи заведенія для публики, занятія служащихъ при несчастныхъ случаяхъ, угрожающихъ товару или торговому помѣщенію, равнымъ образомъ и на занятія, которыя представляются безусловно необходимыми во избѣжаніе порчи товара;

в. па содержимыя городскимъ общественнымъ управленіемъ и благотворительными обществами дешевыя народныя чайныя и столовыя, съ тѣмъ, чтобы занятія служащихъ въ нихъ, со включеніемъ установленнаго закономъ перерыва для принятія пищи, продолжались не болѣе 15 часовъ въ сутки;

г. на желѣзно-дорожныя и пароходныя буфеты, гостиницы, постоянныя двory и т. и., съ тѣмъ, однако, чтобы торговля крѣпкими напитками на выносъ производилась въ будніе дни лишь отъ 8 час. утра до 8 час. вечера, а въ поименованныя въ ст. 11 и 12 воскресныя и праздничныя дни вовсе не производилась (ст. 7 закон. 15 ноября 1906 г.).

§ 16. Настоящія обязательныя постановленія вступаютъ въ силу со дня третьей публикаціи ихъ въ Лифляндскихъ Губернскихъ Вѣдомостяхъ.

Высочайше утвержденное 12-го сентября 1907 г.
положеніе Совѣта Министровъ объ измѣненіи
ст. ст. 5, 6 и 9 Высочайше утвержденнаго
15-го ноября 1906 г.*)

Положенія

объ обезпеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ
торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ.

На основаніи ст. 87 свода Основныхъ Государственныхъ Зако-
новъ, изданія 1906 года:

I Сдѣлать въ дѣйствующемъ законоположеніи 15-го ноября 1906 г.
объ опезпеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заве-
деніяхъ, складахъ и конторахъ слѣдующія измѣненія:

1) Статью 5 изложить слѣдующимъ образомъ:

„Въ первый день св. Пасхи, день св. Троицы и первый день
Рождества Христова торговля и занятія служащихъ вовсе не допу-
скаются.

Въ воскресные дни и двенадесятые праздники торговля и
занятія служащихъ не могутъ производиться. Обязательными поста-
новленіями могутъ быть, однако, допущены, по мѣстнымъ условіямъ,
отступленія отъ сего правила, на основаніяхъ, указанныхъ въ
п. 5 ст. 9.

Торговля и занятія служащихъ могутъ быть ограничиваемы по
времени или воспрещаемы совершенно и въ иные, имѣющіе по мѣст-
нымъ условіямъ значеніе праздниковъ, дни, для коихъ такое ограни-
ченіе или воспрещеніе будетъ установлено обязательными постановле-
ніями (п. 6 ст. 9)“.

2) Изъ статьи 6 исключить слова „части I“ и весь 4 пунктъ.

3) Пунктъ 5 ст. 9 изложить слѣдующимъ образомъ:

„О разрѣшеніи производства всякаго рода, или отдѣльныхъ
видовъ торговли и занятій служащихъ въ воскресные и праздничные
дни (ч. 2 ст. 5), съ тѣмъ, чтобы таковыя занятія и торговля не

*) См. приложеніе III къ „Торговому Архиву“, изд. 1907 г., стр. 311.

могли продолжаться болѣе пяти часовъ въ сутки, а торговля, упоминаемая въ п. 3 ст. 6, не могла продолжаться болѣе времени, указанного въ ст. 1.

II. Предоставить губернаторамъ и начальникамъ областей, въ тѣхъ мѣстностяхъ, въ коихъ это будетъ ими признано по особо уважительнымъ соображеніямъ крайне необходимымъ, разрѣшать производство всякаго рода или отдѣльных видовъ торговли и занятій служащихъ въ воскресные и праздничные дни въ теченіе предусмотрѣннаго въ пунктѣ 3 отдѣла I настоящаго положенія времени, впредь до составленія общественными городскими и губернскими земскими учрежденіями или замѣняющими ихъ установленіями обязательныхъ постановленій относительно торговли въ означенные дни.

Государь Императоръ, 15-го сентября 1907 г., положеніе сіе Высочайше утвердить соизволилъ.

О семъ Министръ Торговли и Промышленности, 22-го сентября 1907 г., донесъ Правительствующему Сенату, для опубликованія.



На подлинномъ написано: „Утверждаю“.
29 октября 1904 г. Подписаль: Управляющій
Морскимъ Министерствомъ, Генералъ-Адъютантъ
Ө. Авеланъ.

У с т а в ъ

Общества Рижскихъ лоцмановъ.

1. Положенія общія.

1. Общество Рижскихъ лоцмановъ составляютъ: а) члены Общества: лоцманскіе старосты и лоцманы — старшіе и младшіе, и б) лоцманскіе ученики. Штатъ Общества къ сему уставу прилагается. Число лоцмановъ и учениковъ устанавливается въ мѣрѣ дѣйствительной потребности Начальникомъ лоцманскаго округа, и о перемѣнахъ количественнаго состава ихъ сообщается Главному Гидрографическому Управленію.

2. Общество Рижскихъ лоцмановъ, состоя подѣ ближайшимъ начальствомъ Лоцъ-командира, находится въ административномъ, хозяйственномъ и дисциплинарномъ отношеніяхъ въ непосредственномъ вѣдѣніи Начальника порта, который по сему предмету непосредственно подчиняется Начальнику Балтійскаго лоцманскаго округа.

3. Обществу Рижскихъ лоцмановъ принадлежитъ исключительное право прохода всѣхъ прибывающихъ и выходящихъ судовъ въ Рижскомъ портѣ, со включеніемъ рейда и всѣхъ передовыхъ и попутныхъ гаваней до амбаровъ за желѣзнымъ двинскимъ мостомъ.

4. Всѣ входящія въ г. Ригѣ и отходящія отъ него мореходныя суда, даже въ томъ случаѣ, когда они ведутся на буксирѣ, обязаны брать лоцмановъ. Отъ этой обязанности освобождаются: а) всѣ прибрежныя парусныя суда Рижскаго залива, за исключеніемъ пдущихъ съ казеннымъ грузомъ; б) русскія военныя суда; в) пароходы пассажирскіе и другіе имѣющіе движеніе исключительно въ предѣлахъ лоцманскаго раіона, кромѣ тѣхъ изъ этихъ пароходовъ, которые ведутъ на буксирѣ морскія и парусныя суда; г) суда русскихъ яхтъ-клубовъ и д) суда Общества спасенія на водахъ.

Примѣчаніе. Суда, зафрахтованныя казною или подряженныя частными лицами по дѣламъ казны, обязываются, въ опезпеченіе груза, брать лоцмановъ.

5. Общество имѣеть дежурныхъ лоцмановъ въ потребномъ количествѣ: а) при входѣ въ рѣку Западную Двину и Усть-Двинскаго маяка; б) въ селеніи Больдераа, близъ крѣпости (мѣстѣ постоянного селенія лоцмановъ и ихъ конторы), и в) въ г. Ригѣ, на набережной, близъ понтоннаго моста.

6. Для лучшаго исполненія лоцманами служебныхъ обязанностей и для болѣе справедливаго распредѣленія лоцманскихъ сборовъ въ отношеніи ихъ труда и знаній, они раздѣляются Лоцъ-командиромъ на: а) старшіе лоцманы, морскіе и рѣчные; первые водятъ суда съ моря до Больдераа и обратно въ море, а послѣдніе вверхъ по рѣкѣ Двинѣ отъ Больдераа до г. Риги и близъ лежащихъ попутныхъ гаваней и обратно и б) младшіе лоцманы, которые, съ разрѣшенія Лоцъ-командира, водятъ суда, имѣющія небольшую вмѣстимость и мелкую осадку, не только отъ Больдераа вверхъ по рѣкѣ Двинѣ до г. Риги, включая попутныя гавани, и обратно, но и съ моря до селенія Больдераа и обратно.

7. Общество Рижскихъ лоцмановъ съ судовъ, обязанныхъ брать лоцмана, взимаетъ плату по числу ластовъ вмѣстимости судна (нетто), причемъ она взыскивается и въ томъ случаѣ, когда шхиперъ, обязанный взять лоцмана (ст. 3 и 4), уклонился отъ исполненія сей обязанности. Означенная плата взимается въ количествѣ, показанномъ въ ст. 8 сего устава.

Примѣчаніе. Въ случаѣ законно удостовѣренной неявки лоцмана на судно, по требованію шхипера, вопросъ о взысканіи сборовъ въ пользу Общества разрѣшается согласно ст. 88 этого устава.

8. Всѣ мореходныя суда, какъ приходящія, такъ и отходящія отъ г. Риги обратно въ море, за исключеніемъ указанныхъ въ ст. 4 сего устава, платятъ съ ластва (или два тонна) вмѣстимости (нетто) судна въ одинъ конецъ въ слѣдующемъ размѣрѣ: а) отъ рейда до дамбы-гавань или Больдераа (противъ бѣлой кирпичи) и обратно по 4 коп. съ ластва въ одинъ конецъ; б) отъ рейда до г. Риги и промежуточныхъ причаловъ по обѣимъ сторонамъ рѣки Западной Двины со включеніемъ Мюльграбенскаго протока и обратно по 6 коп. съ ластва въ одинъ конецъ; в) пароходы россійской націи, совершающіе постоянные срочные рейсы между гор. Рига, Либавъ, Виндава, Аренбургъ, Перновъ, Ревель и С.-Петербургъ платятъ по 3 коп. съ ластва въ одинъ конецъ, и г) за передвиженіе судовъ въ районѣ дѣйствій Общества взимается съ судовъ не свыше 100 ластъ вмѣстимости по 50 коп. съ судна, съ судовъ отъ 101 до 300 ластъ — по 1 рублю съ судна и съ судовъ свыше 300 ластъ по 2 рубля съ судна.

Примѣчаніе. Вышеозначенная такса (ст. 8) утверждается въ видѣ опыта на пять лѣтъ, по истеченіи которыхъ, а въ

случаѣ надобности и ранѣе, должна быть пересмотрѣна Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ по соглашенію съ Главноуправляющимъ Торговаго Мореплаванія и Портами и Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ.

9. Общество лоцмановъ, кромѣ лоцманской платы за проводку судовъ, опредѣляемой ст. 8, получаетъ особое вознагражденіе, опредѣляемое по представленію Лоцъ-командира и по соглашенію съ Начальникомъ порта съ тѣми вѣдомствами и учрежденіями, которымъ принадлежатъ воды въ районѣ дѣятельности Общества, за каждый случай исполненія Обществомъ лоцмейстерскихъ обязанностей и другихъ гидрографическихъ работъ по порученію упомянутыхъ вѣдомствъ и учреждений.

10. Лоцъ-командиръ и члены лоцманскаго Общества наблюдаютъ за исполненіемъ предписанныхъ правилъ судоходства въ районѣ своихъ водъ и о всякомъ нарушеніи этихъ правилъ обязаны, по возможности немедленно, сообщать своему начальству. О всякомъ нарушеніи правилъ судоходства Лоцъ-командиръ немедленно сообщаетъ подлежащей власти.

11. Суда, проводимыя лоцманами къ мѣстамъ стоянокъ, устанавливаются по указанію Начальника порта.

12. Кромѣ провода судовъ производится Обществомъ Рижскихъ лоцмановъ ежегодное огражденіе рейда при входѣ въ рѣку Западную Двину и всѣхъ фарватеровъ этой рѣки до г. Риги вѣхами и плавучими баканами. Потребный по сему предмету расходъ производится средствами порта.

13. Общество лоцмановъ, по мѣрѣ возможности, должно, для успѣшнаго исполненія своихъ обязанностей, заводить и содержать все необходимое, какъ-то: гребныя суда, паровой катеръ, пароходы, спасательные снаряды и т. п.

14. Въ случаѣ несчастія, постигшаго судно въ предѣлахъ дѣятельности лоцмановъ, они обязаны оказывать ему посильную помощь.

15. Общество лоцмановъ въ случаѣ порученія ему огражденія фарватеровъ, согласно ст. 9, наблюдаетъ, чтобы предметы по лоцмейстерской части были въ исправности и въ достаточномъ количествѣ, для чего заявляетъ своевременно, черезъ Лоцъ-командира, о требующихся предметахъ или исправленіяхъ таковыхъ тому вѣдомству или учрежденію, которымъ принадлежатъ ограждаемая лоцманами воды. Это же вѣдомство или учрежденіе обязывается отпускать знаки огражденія и ихъ принадлежности и, по мѣрѣ надобности, давать средства для постановки или снятія огражденій.

16. На лоцманскихъ станціяхъ и на судахъ Общества лоцмановъ поднимается „Лоцманскій флагъ“, установленный приказомъ по морскому вѣдомству 19 іюня 1899 года № 117.

17. Общество Рижскихъ лоцмановъ имѣетъ печать съ изображеніемъ Государственнаго герба и надписью „Общество Рижскихъ лоцмановъ.“

II. Права и обязанности Лоцъ-командира.

Лоцъ-командиръ избирается и назначается Начальникомъ Балтійскаго лоцманскаго округа по представленію Начальника порта изъ флотскихъ или штурманскихъ офицеровъ, какъ находящихся на службѣ, такъ и отставныхъ, а равно и изъ шхиперовъ дальняго плаванія, опытныхъ въ кораблевожденіи и гидрографическихъ работахъ. Утвержденіе въ должности Лоцъ-командира производится приказомъ по Морскому вѣдомству, съ заключенія Начальника Главнаго Гидрографическаго Управленія.

Лоцъ-командиръ есть непосредственный Начальникъ Лоцманскаго Общества и подъ руководствомъ его исправляются Обществомъ лоцмановъ всѣ лоцмейстерскія обязанности въ районѣ лоцманскихъ водъ.

19. Лоцъ-командиръ обязанъ принимать всѣ мѣры къ обезпеченію безопасности плаванія судовъ, а также оказывать посильную помощь судамъ, терпящимъ бѣдствие или аварію и отдѣльно утопающимъ людямъ, для каковой цѣли у Общества имѣется двѣ спасательныя лодки и ракетный аппаратъ. О всѣхъ случаяхъ бѣдствія судовъ въ районѣ дѣйствія Общества Лоцъ-командиръ долженъ немедленно донести Начальнику порта.

20. Лоцъ-командиръ со вскрытіемъ рѣки Западной Двины обязанъ, при помощи лоцмановъ, производить тщательный промѣръ всего лоцманскаго района и обозначать фарватеръ вѣхами и баканами (ст. 12 и 15), слѣдить за измѣненіемъ фарватера и имѣть постоянный надзоръ за исправнымъ состояніемъ установленныхъ знаковъ. Передъ закрытіемъ навигаціи Лоцъ-командиръ, съ разрѣшенія Начальника порта, снимаетъ всѣ входные баканы и замѣняетъ ихъ вѣхами.

21. На Лоцъ-командира возлагается наблюденіе за вѣрностію сигналовъ, установленныхъ для показанія высоты воды на барѣ.

22. Лоцъ-командиру вмѣняется въ обязанность имѣть наблюденіе за исправнымъ состояніемъ всѣхъ футъ-штоковъ, установленныхъ въ районѣ дѣйствія Общества, съ ежегодною промѣркою высоты ихъ нулей сравнительно съ высотой постоянныхъ береговыхъ марокъ помощью нивелированія.

23. На Лоцъ-командира, черезъ Начальника порта и Начальника лоцманскаго округа, возлагается Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ руководство и другими работами по гидрографіи, въ предѣлахъ района дѣйствій Общества, какъ-то: промѣромъ, наблюденіемъ за маячными огнями, сигнальною частью и т. п.

24. Подъ наблюденіемъ Лоцъ-командира ведется въ лоцманской конторѣ, въ продолженіи всей навигаціи, лоцманскій журналъ, въ

который, ежедневно, вносятся свѣдѣнія о движеніи коммерческихъ судовъ въ районѣ дѣйствія Общества Рижскихъ лоцмановъ, особые случаи на фарватерахъ, заявленія и жалобы корабельщиковъ на лоцмановъ и сихъ послѣднихъ на корабельщиковъ. Шнуровая книга для веденія журнала готовится Лоцъ-командиромъ и по засвидѣтельствованіи ея Начальникомъ порта возвращается ему, а по окончаніи навигаціи представляется на разсмотрѣніе комисіи, назначаемой для этого Начальникомъ порта.

25. Лоцъ-командиръ самъ лично, а также черезъ помощника своего, наблюдаетъ за поведеніемъ лоцмановъ и лоцманскихъ учениковъ, какъ при исполненіи ими служебныхъ обязанностей, такъ и внѣ службы, и ведетъ штрафной журналъ, въ которомъ обозначаются проступки лоцмановъ и учениковъ и наложенныя на нихъ взысканія. Книга для штрафного журнала готовится Лоцъ-командиромъ и свидѣтельствуется на общемъ основаніи Начальникомъ порта.

26. На Лоцъ-командирѣ лежитъ надзоръ лично и чрезъ своего помощника за исправнымъ содержаніемъ всего общественнаго лоцманскаго имущества, для чего ведутся подъ надзоромъ Лоцъ-командира подробныя инвентарныя описи судовъ, строеній и движимаго общественнаго имущества съ расцѣнкой ихъ.

27. Лоцъ-командиръ расиредѣляетъ лоцмановъ по станціямъ такъ, чтобы не было задержки въ снабженіи лоцманами судовъ, и наблюдаетъ за точнымъ исполненіемъ ими своихъ обязанностей.

28. Лоцъ-командиру предоставляется нанимать на счетъ суммъ Общества лоцмановъ: письмоводителя (онъ-же бухгалтеръ), сторожей, гребцовъ, машинную прислугу на лоцманскія суда, учителя, доктора, валовыхъ рабочихъ и другихъ лицъ, съ платою по соглашенію, но съ тѣмъ, чтобы общая годовая стоимость содержанія этихъ лицъ была внесена заблаговременно въ нижеуказанную, представляемую ежегодно на утвержденіе, смѣту и число наемныхъ лицъ не должно превосходить дѣйствительной въ нихъ потребности.

29. Къ концу каждаго года Лоцъ-командиръ, черезъ Начальника порта, представляетъ на разсмотрѣніе и утвержденіе Начальника лоцманскаго округа составленную по приговору Общества смѣту всѣхъ предстоящихъ въ теченіе слѣдующаго года неопредѣленныхъ штатомъ расходовъ по всѣмъ надобностямъ лоцманскаго общественнаго имущества. По утвержденіи смѣты, Лоцъ-Командиръ руководствуется ею, не выходя изъ ея предѣла, но съ правомъ перевода, по приговору Общества, въ случаѣ нужды, суммъ изъ одной статьи смѣты въ другую. На мелкіе непредвидѣнные расходы Лоцъ-командиръ можетъ своею властію допустить расходъ не болѣе 500 рублей въ годъ. По израсходованіи этой суммы или на покрытіе болѣе крупныхъ непредвидѣнныхъ расходовъ, Лоцъ-командиръ испрашиваетъ разрѣшеніе Начальника порта, представивъ ему о томъ приговоръ Общества.

30. Лоцъ-командиръ по окончаніи года представляетъ Начальнику лоцманскаго округа черезъ Начальника порта полный отчетъ о дѣйствіяхъ Общества лоцмановъ за истекшій годъ. Въ отчетахъ сихъ обозначается а) число проведенныхъ судовъ; б) сумма, полученная за проводъ; в) случаи аварій; г) о денежныхъ капиталахъ Общества; д) о числѣ состоящихъ въ Обществѣ лоцмановъ и лоцманскихъ учениковъ, и е) о дѣйствіяхъ по лоцмейстерской части.

31. Лоцъ-командиръ въ зимнее время имѣетъ право увольнять въ отпускъ, съ сохраненіемъ содержанія, не болѣе половины всего числа лоцмановъ, въ лѣтнее же время въ теченіе навигаціи можетъ увольнять каждаго лоцмана не болѣе какъ на 10 дней. На болѣе продолжительные сроки, лоцманъ во время навигаціи можетъ быть уволенъ не шаче, какъ съ лишнимъ содержанія отъ Общества.

32. За проступки старость, лоцмановъ и лоцманскихъ учениковъ, не влекущіе за собою преданія суду, Лоцъ-командиръ имѣетъ право налагать на нихъ взысканія: а) денежный штрафъ, въ размѣрѣ не свыше 5 рублей; б) арестъ на срокъ до 3 дней; в) перечисленіе лоцмановъ изъ разряда старшихъ въ разрядъ младшихъ, и г) увольненіе изъ Общества.

Примѣчаніе. Постановленіе Лоцъ-командира объ увольненіи лоцмана изъ Общества утверждается Начальникомъ порта.

III. О правахъ и обязанностяхъ Помощника Лоцъ-командира.

33. Помощникъ Лоцъ-командира избирается и назначается Начальникомъ Балтійскаго лоцманскаго округа по представленію Начальника порта изъ флотскихъ или штурманскихъ офицеровъ, какъ находящихся на службѣ, такъ и отставныхъ, а равно и изъ шхиперовъ дальняго плаванія, опытныхъ въ кораблевожденіи и гидрографическихъ работахъ. Утвержденіе въ должности помощника Лоцъ-командира производится приказомъ по Морскому вѣдомству, съ заключенія Начальника Главнаго Гидрографическаго Управленія.

34. Помощникъ Лоцъ-Командира есть ближайшій сотрудникъ его по Управленію лоцманскимъ Обществомъ и во время отсутствія Лоцъ-командира исполняетъ его обязанности.

35. Помощникъ Лоцъ-командира несетъ по лоцмейстерской части возлагаемая на него Лоцъ-командиромъ обязанности по огражденію Рижскаго рейда, входа въ рѣку Западную Двину и всего фарватера этой рѣки до амбаровъ по ту сторону желѣзнаго Двинскаго моста съ попутными гаванями.

36. Помощникъ Лоцъ-командира наблюдаетъ за исправнымъ состояніемъ футштоковъ, установленныхъ въ районѣ дѣятельности Общества, и за вѣрностью сигналовъ, служащихъ для показанія

высоты воды на фарватерахъ; па его же обязанности лежитъ веденіе лоцманскаго журнала.

37. Помощникъ Лоцъ-командира наблюдаетъ за исправнымъ отбываніемъ лоцманами служебныхъ обязанностей, о своевременномъ доставленіи ихъ на суда и за выполненіемъ ими всѣхъ правилъ судоходства, направленныхъ къ безопасному и безпрепятственному движенію судовъ.

38. Помощникъ Лоцъ-командира наблюдаетъ за поведеніемъ лоцмановъ и учениковъ, какъ при исполненіи службы, такъ и внѣ ея, ведетъ аттестаціонные списки оныхъ съ подробнымъ обозначеніемъ прохожденія службы, степени знанія и опытности, нравственныхъ качествъ и налагаемыхъ взысканій.

39. При аваріяхъ съ судами, находящимися подъ проводкою лоцмановъ, помощникъ Лоцъ-командира, путемъ предварительнаго дознанія, выясняетъ причины аваріи и степень виновности лоцмана, а также, при участіи членовъ лоцманской Управы, свидѣтельствуетъ причиненныя и опредѣляетъ размѣръ поврежденія происшедшаго ущерба. О всемъ произведенномъ онъ доноситъ Лоцъ-командиру для дальнѣйшихъ распоряженій.

40. Помощникъ Лоцъ-командира наблюдаетъ за исправнымъ содержаніемъ движимаго и недвижимаго имущества Общества. Подъ его надзоромъ ведется опись всему имуществу съ подробнымъ обозначеніемъ оцѣнки. Производимыя постройки и ремонты зданій, гребныхъ судовъ и т. п. находятся подъ его наблюденіемъ.

41. За проступки лоцмановъ и учениковъ Помощникъ Лоцъ-командира имѣетъ право налагать на нихъ взысканія: выговоры, денежный штрафъ не свыше 3 руб. и арестъ на срокъ до 2 дней; высшая мѣра наказанія зависитъ отъ Лоцъ-командира.

IV. О правахъ и обязанностяхъ старостъ Общества Рижскихъ лоцмановъ.

42. Изъ числа старшихъ лоцмановъ, имѣющихъ не менѣе 30 лѣтъ отъ роду и прослужившихъ въ званіи старшаго лоцмана не менѣе 3 лѣтъ, избираются лоцманами, три старосты и два кандидата, которые, по представленію Лоцъ-командира, утверждаются въ должности Начальникомъ порта на срокъ не свыше трехъ лѣтъ. По прошествіи сего одного срока они могутъ быть избраны вновь. Увольненіе изъ старостъ или отстраненіе его ранѣе означеннаго срока производится тѣмъ же порядкомъ, какъ и утвержденіе его въ должности. Въ случаѣ выбитія одного изъ старостъ вмѣсто него назначается слѣдующій по списку кандидатъ.

43. Три лоцманскіе старосты распределяются Лоцъ-командиромъ завѣдывать по очереди лоцъ-вахтами: въ Ригѣ, на Форткаметской дамбѣ (близъ Усть-Двинскаго маяка) и въ Больдераа.

44. Каждый староста долженъ имѣть строгій надзоръ за исполненіемъ службы каждаго изъ подчиненныхъ ему въ своей вахтѣ. Онъ доноситъ Лоцъ-командиру или его помощнику о каждомъ невниманіи, опущеніи или нетрезвости во время службы подчиненныхъ ему лоцмановъ.

45. Каждый староста доноситъ ежедневно, а въ экстренномъ случаѣ немедленно, Лоцъ-командиру или его помощнику о всѣхъ дѣйствіяхъ, относящихся къ подчиненной ему вахтѣ; въ случаѣ неисполненія этой обязанности отвѣтствуетъ за всѣ послѣдствія.

46. Дежурный староста вѣшной вахты, т. е. на Форткометской дамбѣ, долженъ увѣдомлять Лоцъ-командира о числѣ приходящихъ судовъ и вообще о всемъ видѣнномъ на морѣ.

Если лоцманы, въ случаѣ свѣжей погоды, не въ состояніи выѣзжать на встрѣчу приходящимъ судамъ, то староста обязанъ указать фарватеръ входящимъ судамъ указательнымъ знакомъ или поднять сигналъ, чтобы суда держались въ морѣ.

48. Староста заботится, чтобы не было задержки въ снабженіи лоцманами судовъ, и наблюдаетъ за точнымъ исполненіемъ послѣдними своихъ обязанностей. Онъ наблюдаетъ за порядкомъ и благочиніемъ лоцмановъ, учениковъ и вольнонаемной прислуги. Староста назначаетъ учениковъ и лоцмановъ для изученія фарватеровъ и заботится о приобрѣтеніи ими должныхъ знаній въ лоцманскомъ дѣлѣ.

49. Въ очередной проводкѣ судовъ староста не участвуетъ, но можетъ быть назначенъ на эту обязанность по распоряженію Лоцъ-командира.

5. О правахъ и обязанностяхъ лоцмановъ.

50. Въ Общество лоцмановъ могутъ вступить лица всѣхъ сословій, причемъ отъ нихъ требуется, до вступленія въ Общество, пребываніе въ русскомъ подданствѣ не менѣе 5 лѣтъ. Всѣ поступающіе въ лоцманы и лоцманскіе ученики должны не только говорить, но и читать и писать по-русски и говорить на какомъ-нибудь иностранномъ языкѣ изъ перечисленныхъ въ ст. 69, сверхъ сего отъ поступающихъ въ лоцманы и лоцманскіе ученики требуется: а) возрастъ не менѣе 21 года для поступающихъ въ лоцманы и не менѣе 16 лѣтъ для поступающихъ въ лоцманскіе ученики; б) трезвое поведеніе и добрая нравственность, в) обладаніе крѣпкимъ здоровьемъ и хорошимъ зрѣніемъ, при способности правильно различать цвѣта флаговъ и огней на далекомъ разстояніи, кромѣ сего, для полученія лоцманскаго званія и за тѣмъ въ теченіе всего времени состоянія въ Обществѣ лоцманамъ, кромѣ умѣнья управлять судномъ, вмѣняется въ непремѣнную обязанность знать основательно до мельчайшихъ подробностей устье рѣки Западной Двины и всѣ ея фарватеры съ путными гаванями, направленіе теченій и другія особенности, влияющія

на успѣшность плаванія, такъ, чтобы они могли безопасно проводить вѣбрюемые имъ суда до якорнаго мѣста, и по однимъ только береговымъ предметамъ, въ такое время, когда бываютъ сняты вѣхи и баканы, ограждающіе фарватеры. Лоцманы обязаны знать основательно правила судоходства, относящіяся до района ихъ водъ, а также правила для предупрежденія столкновенія судовъ.

Примѣчаніе. Для поступленія въ Общество въ число учениковъ, дѣтямъ лоцмановъ оказывается преимущество передъ другими, но только въ томъ случаѣ, если они представятъ свидѣтельство объ успѣшномъ окончаніи курса городского или равнаго съ нимъ училища.

51. Лоцманы, во время пребыванія въ этомъ званіи, освобождаются отъ воинской повинности на основаніи ст. 64 устава о воинской повинности изд. 1886 года.

52. Прошенія о поступленіи въ члены Общества Рижскихъ лоцмановъ подаются Лоцъ-командиру, который, удостовѣрившись, что проситель удовлетворяетъ условіямъ, указаннымъ въ ст. 50 настоящаго устава, подвергаетъ просителя установленному испытанію. При прошеніи должно быть представлено вмѣстѣ съ паспортомъ удостовѣреніе отъ Общества, къ которому принадлежитъ проситель, въ томъ, что за нимъ не числятся никакихъ недоимокъ въ повинностяхъ, причемъ Лоцъ-командиръ сообщаетъ тому Обществу о принятіи его въ число лоцмановъ, а затѣмъ, ежегодно, въ теченіе назначеннаго по уставу о воинской повинности срока, увѣдомляетъ мѣстное по воинскимъ дѣламъ присутствіе о нахожденіи лоцмана на службѣ въ Обществѣ лоцмановъ.

53. Лоцъ-командиръ, удостовѣряясь что желающій поступить въ лоцманы удовлетворяетъ условіямъ, упомянутымъ выше въ ст. 50, подвергаетъ его, въ присутствіи нѣсколькихъ выборныхъ лоцмановъ, испытанію въ знаніи лоцманскихъ обязанностей.

54. О всякомъ выдержавшемъ испытаніе въ лоцманы непременно составляется письменный приговоръ за подписью всѣхъ наличныхъ членовъ Общества, съ изложеніемъ рѣшенія большинства членовъ.

55. Лоцъ-командиръ представляетъ приговоръ Общества о принятіи новаго члена на окончательное рѣшеніе Начальнику порта.

56. По зачисленіи въ Общество лоцмановъ, вновь поступившій лоцманъ приводится въ присутствіи Лоцъ-командира къ присягѣ по установленной формѣ, объявленной при приказѣ по Морскому вѣдомству отъ 28 сентября 1890 года за № 130.

57. Лоцманъ, поступившій въ члены Общества, обязанъ представить на случай аварій, могущихъ произойти по его винѣ, денежное обезпеченіе въ размѣрѣ 150 рублей, если же не въ состояніи будетъ внести такового обезпеченія, то можетъ представить часть его и

поручительство двухъ членовъ Общества, принимающихъ на себя обязанность исполнить, въ случаѣ надобности, эту сумму до означеннаго размѣра. Затѣмъ изъ всѣхъ причитающихся ему выдачь удерживается каждый разъ половина до тѣхъ поръ, пока такимъ образомъ, не будетъ пополненъ вышеупомянутый вкладъ въ 150 рублей. Такимъ же образомъ производится пополненіе вклада, въ случаѣ если онъ подвергнется уменьшенію вслѣдствіе вычетовъ за аваріи.

58. При выходѣ лоцмана изъ Общества ему возвращается внесенное имъ обезпеченіе въ суммѣ, числящейся за нимъ ко дню его увольненія, но безъ процентовъ, которые остаются въ общемъ составѣ аварійнаго капитала.

59. Всѣ лоцмана, во время состоянія на службѣ въ Обществѣ, получаютъ виды па жительство съ ихъ семействами отъ Лоцъ-командира.

60. Всѣ вновь поступившіе лоцманы зачисляются въ разрядъ младшихъ лоцмановъ; прослужившіе въ этомъ разрядѣ не менѣе двухъ лѣтъ, при хорошемъ поведеніи, знаніи своего дѣла и усердіи, по усмотрѣніи Лоцъ-командира, перечисляются въ старшіе лоцманы на имѣемя вакансіи.

61. Лоцманы обязаны наблюдать за исполненіемъ предписанныхъ правилъ судоходства на фарватерахъ рѣки Западной Двины, направленныхъ къ безпрепятственному движенію судовъ. Особенное вниманіе лоцмановъ должно быть обращено на то, чтобы съ судовъ не выбрасывался балластъ, мусоръ или угольный нагаръ, и чтобы при перегрузкѣ какихъ бы то ни было предметовъ, при которыхъ можетъ происходить засореніе фарватера, наблюдалась возможная осторожность; чтобы суда не портили предостерегательныхъ знаковъ и чтобы буксирные пароходы не буксировали болѣе одного судна сразу. Во время навигаціи лоцманы слѣдятъ, чтобы на фарватерахъ не производилась ловля рыбы сѣтями и даже удочками, а въ зимнее время употребляемые рыбаками для ихъ рыболовныхъ снарядовъ камни не оставались на льду, а отвозились бы на берегъ передъ вскрытіемъ льда. Обо всѣхъ замѣченныхъ случаяхъ нарушенія вышесказанныхъ правилъ, лоцманы немедленно доносятъ Лоцъ-командиру и, кромѣ того, если возможно, тотчасъ сообщаютъ подлежащему начальству въ видахъ безотлагательнаго устраненія послѣдними безпорядка.

62. Къ обязанности лоцмановъ сверхъ проводки судовъ относятся :

- а) производство промѣровъ рейда и фарватеровъ ;
- б) немедленное донесеніе Лоцъ-командиру о всѣхъ замѣченныхъ ими перемѣнахъ въ глубинѣ и направленіи фарватера ,

в) постановка морскихъ, рѣчныхъ и береговыхъ знаковъ передъ открытіемъ навигаціи и снятіи ихъ по закрытіи оной;

г) содержаніе въ исправности всѣхъ необходимыхъ для лоцманскаго дѣла предметовъ.

63. Во время навигаціи лоцманы носятъ особую форму, а именно: черное пальто съ металлическими пуговицами, мѣдными якорями на воротникѣ и черную фуражку съ якоремъ на околышѣ. На лѣвомъ бортѣ пальто прикалывается овалный мѣдный знакъ, на которомъ въ серединѣ помѣщается выпуклое изображеніе Государственнаго герба. Между двумя выпуклыми ободками, окаймляющими всю бляху, находятся двѣ прорѣзанныя насквозь надписи на верху: „лоцманъ“, а внизу — номеръ бляхи, соотвѣтствующій номеру лоцмана по списку лоцмановъ; по бокамъ же между ободками располагается выпуклая надпись „Рижскаго Общества“. Упомянутые знаки выдаются каждому лоцману отъ Общества по приведеніи его къ присягѣ. Староста лоцмановъ носитъ такую же форму и такой же знакъ, но безъ номера, на мѣстѣ котораго прорѣзывается на бляхѣ надпись „староста“. Лоцманы должны быть всегда опрятно одѣты и носить во время навигаціи установленную форму, за неисполненіе чего подвергаются денежному или иному взысканію по усмотрѣнію Лоцъ-командира.

Примѣчаніе. Въ лѣтнее время дозволяется носить полотняники и чехлы на фуражкахъ.

64. Во время навигаціи лоцманы ежедневно исполняютъ свои обязанности, проводя въ Западную Двину и выводя изъ нея суда въ море отъ восхода до заката солнца, но съ разрѣшенія Лоцъ-командира допускается ввѣдъ и выводъ судовъ и въ свѣтлыя ночи, причемъ отъ него же зависитъ и рѣшеніе вопроса, какія ночи считать свѣтлыми.

65. Безъ разрѣшенія Лоцъ-командира, его помощника или дежурнаго старосты, лоцманы не имѣютъ права отлучаться съ вахты.

66. Лоцману воспрещается сообщать постороннимъ лицамъ о знакахъ, примѣтахъ и особенностяхъ фарватеровъ.

67. Лоцманамъ воспрещается перевозить съ судна или на судно людей, а также товары и другіе предметы, безъ вѣдома мѣстнаго учрежденія или должностнаго лица таможеннаго вѣдомства, а также воспрещается входить со шхиперами, судохозяевами или отправителями въ соглашеніе относительно выгрузки и нагрузки судовъ или брать на себя торговыя порученія означенныхъ лицъ.

68. Если на проводимомъ суднѣ имѣются взрывчатые вещества, то лоцманъ обязанъ поставить судно на особо предназначенное для такихъ судовъ мѣсто по указанію Начальника порта.

69. Лоцманъ обязанъ имѣть при себѣ, для предъявленія шхиперамъ судовъ, установленнаго образца бланкетъ и напечатанное на русскомъ, французскомъ, немѣцкомъ, английскомъ и шведскомъ языкахъ краткое извлеченіе изъ настоящихъ правилъ, касающихся до обязанностей какъ лоцмана, такъ и корабельщиковъ, съ показаніемъ утвержденаго тарифа лоцманской платы.

70. Жалобы на лоцмановъ приносятся Лоцъ-командиру. Жалобы лоцмановъ и постороннихъ лицъ на Лоцъ-командира п Управу приносятся Начальнику порта, а затѣмъ, путемъ обжалованія, Начальнику лоцманскаго округа.

71. За проступки лоцмановъ, вслѣдствіе коихъ будетъ причиненъ вредъ находящимся на ихъ отвѣтственности судамъ, экипажамъ или грузу ихъ, а также за преждевременное оставленіе судна, виновные подвергаются наказаніямъ, предусмотрѣннымъ за таковыя проступки въ Уложеніи о наказаніяхъ.

72. Лоцманы, исполняя въ точности всѣ постановленія настоящаго устава, обязываются непрекословно повиноваться приказаніямъ Лоцъ-командира, его помощника и старосты.

73. Общество лоцмановъ имѣетъ право исключать, по большинству голосовъ, лоцмана изъ своей среды, если на то будетъ согласіе Лоцъ-командира, причемъ увольненіе лоцмана должно быть утверждено Начальникомъ порта.

74. Лоцманы имѣютъ право по собственному желанію выйти изъ Общества. Въ теченіе же навигаціи выходъ изъ Общества не допускается, если къ тому не будетъ достаточно уважительныхъ причинъ.

75. Лоцманъ, не выслужившій срока, указаннаго въ статьѣ 76, но сдѣлавшійся неспособнымъ къ исполненію своихъ обязанностей вслѣдствіе полученнаго имъ на службѣ увѣчья или разстроенаго здоровья, не позволяющаго ему собственнымъ трудомъ свискивать себѣ пропитаніе, имѣетъ право, по увольненіи изъ Общества, на пенсію изъ пенсіоннаго капитала, на основаніи освидѣтельствованія двумя врачами въ присутствіи Лоцъ-командира. Врачи назначаются по каждому подобному случаю Начальникомъ порта.

76. Лоцманъ, прослужившій въ Обществѣ 25 лѣтъ, равно какъ достигшій 60-ти-лѣтняго возраста и прислужившій не менѣе 15 лѣтъ, въ случаѣ его увольненія изъ Общества, не за проступки, имѣетъ право на пенсію изъ пенсіоннаго капитала Общества.

Примѣчаніе. Въ счетъ означеннаго въ этой статьѣ срока выслуги на полученіе пенсіи зачисляются для лоцмана годы, проведенные имъ на службѣ въ званіи ученика, считая съ 21 года отъ роду. Лоцману, вступившему въ Общество изъ бывшаго цеха Рижскихъ лоцмановъ, зачисляется къ пенсіи вся служба, проведенная имъ въ

этомъ цехѣ съ того же возраста. Въ случаѣ выхода лоцмана изъ Общества и затѣмъ поступленія его вновь въ Общество, время проведенное имъ не на службѣ въ Обществѣ, не зачисляется въ счетъ срока выслуги пенсїи.

77. По смерти лоцмановъ, получавшихъ пенсїю, или умершихъ на службѣ по выслугѣ въ Обществѣ не менѣе 5 лѣтъ или же умершихъ при исполненїи служебныхъ обязанностей, производится пенсїя семействамъ: вдовамъ до выхода замужъ, сыновьямъ до вступленія въ общественное заведеніе на казенное содержаніе, вступленія на службу или достиженія 18-ти-лѣтняго возраста, а дочерямъ — до вступленія въ общественное заведеніе на казенное содержаніе, до замужества или до достиженія 21 года.

Примѣчаніе. Пенсїи семействамъ лоцмановъ, прислужившихъ менѣе 5 лѣтъ и умершихъ при исполненїи служебныхъ обязанностей, прекращается, если это семейство будетъ законнымъ порядкомъ обезпечено вознагражденіемъ со стороны лица, виновнаго въ причиненїи смерти, увѣчья или неизлечимаго нездоровья лоцману, по при этомъ Общество имѣетъ право сохранить за такимъ семействомъ всю пенсїю или часть ея, если упомянутое вознагражденіе будетъ признано недостаточнымъ.

78. Если по смерти лоцмана останутся дѣти увѣчныя или одержимыя тяжкими болѣзнями, лишающими ихъ возможности снискивать себя пропитаніе собственными трудами, то они имѣютъ право на продолженіе имъ пенсїи и по достиженїи возраста, опредѣленнаго въ ст. 77.

79. Размѣръ пенсїи изъ общественнаго капитала опредѣляется по большинству голосовъ членами Общества въ зависимости отъ имѣющейся въ наличїи суммы, причемъ право на полученіе пенсїи опредѣляется по порядку внесенія въ списокъ кандидатовъ и утверждается Начальникомъ порта, по представленію Лоцъ-командира. Въ особо заслуживающихъ вниманія случаяхъ, по приговору Общества и съ утвержденія Начальника порта по представленію Лоцъ-командира, очередной списокъ такихъ кандидатовъ можетъ быть нарушенъ.

80. Во время болѣзни лоцманъ имѣетъ право на полученіе причитающагося ему содержанія по табели штата сего устава въ продолженіе 4 мѣсяцевъ, но безъ дополнительныхъ процентныхъ денегъ.

Примѣчаніе. Въ случаѣ особенно уважительныхъ причинъ лоцманъ можетъ получать жалованье на тѣхъ же условїяхъ и свыше четырехъ мѣсяцевъ, но лишь по приговору Общества, съ согласія Лоцъ-командира, о чемъ представляется на утвержденіе Начальника порта. Если во

время болѣзни лоцмана окажется, что онъ самъ или его семейство по бѣдности нуждается въ помощи, то, по предложенію Лоцъ-командира или членовъ Общества, составляется приговоръ объ оказаніи пособія такому лоцману, каковой приговоръ утверждается Лоцъ-командиромъ, а въ случаѣ несогласія его съ приговоромъ Общества представляется имъ, съ отзывомъ своимъ, на рѣшеніе Начальника порта.

VI. О лоцманскихъ ученикахъ.

81. Пріемъ въ лоцманскіе ученики на открывшуюся вакансію производится по приговору Общества и съ согласія Лоцъ-командира: утвержденіе ихъ въ этомъ званіи зависитъ отъ Начальника Порта. Лоцманскіе ученики, предназначаемые для приготовленія въ лоцманы, производятъ съ лоцманами обслѣдованіе фарватеровъ и ставятъ огражденія, а также участвуютъ въ проводкѣ судовъ, подъ надзоромъ лоцмановъ; на нихъ могутъ быть возлагаемы и всѣ другія обязанности, знакомящіи ихъ съ различными сторонами предстоящей имъ дѣятельности въ званіи лоцмана.

82. Сверхъ упомянутого выше въ ст. 50 и 51 ученики пользуются правами, предоставленными лоцманамъ въ ст. 52, 75, 76, 77, 78, и 80 и на нихъ распространяется все изложенное о лоцманахъ въ ст. 53, 54, 56, 60, 62, 66, 67, 68, 71, 73, 74, 113 и 114.

83. Въ теченіе навигаціи лоцманскіе ученики обязаны носить такую же форму, какъ и лоцманы, и такой же знакъ, но съ надписью „Лоцманскій ученикъ“. За несоблюденіе формы ученики подвергаются Лоцъ-командиромъ такому же взысканію, какъ и лоцманы.

84. Лоцманскіе ученики обязываются исполнять безпрекословно приказанія не только лоцманскаго начальства и старосты, но и тѣхъ лоцмановъ, въ распоряженіе которыхъ они назначаются старостою для занятія лоцманскимъ дѣломъ.

85. Всѣ ученики, которые имѣютъ аттестатъ объ окончаніи мореходныхъ классовъ и отличаются хорошимъ поведеніемъ и знаніемъ фарватеровъ своего раіона, получаютъ преимущество передъ другими для зачисленія въ штатъ лоцмановъ.

VII. О взаимномъ отношеніи шхиперовъ и лоцмановъ.

86. Лоцманъ является на судно по требованію шхипера. Требованіе лоцмана на приходящія съ моря судна производится слѣдующимъ образомъ: днемъ: а) подъемомъ на фокъ-мачтѣ флага, для призыва лоцмановъ; б) международнымъ сигналомъ, обозначеннымъ буквами Р. Ф.; в) флагомъ международного свода сигналовъ У, съ вымпеломъ свода или безъ этого вымпела надъ нимъ, и г) отдаленнымъ

сигналомъ, состоящимъ изъ конуса вершиною кверху, съ двумя шарамп или предметамп, похожими на шаръ, надъ нимъ; ночью; а) фальшвейерамп, показываемыми черезъ каждыя 15 минутъ, и б) показаніемъ выше борта въ продолженіе минуты яркаго бѣлаго огня, повторяемымъ черезъ короткіе промежутки времени. Во время тумана, пасмурности и т. п. лоцманы вызываются паровыми свисткамп, ревунами или съ помощью рупора, причемъ повторяются попеременно короткіе и продолжительные звуки.

87. Лоцманы по требованію шхипера обязаны являться на суда по возможности въ кратчайшій срокъ, въ порядкѣ полученія требованій на дежурствѣ.

88. Шхиперъ, въ случаѣ законно удостовѣренной неявки лоцмана, обратившійся къ услугамъ частнаго проводника, обязанъ, если лоцманъ явится ранѣе, чѣмъ судно стало на якорь или дойдетъ до мѣста назначенія или до границы дѣйствія Общества Рижскихъ лоцмановъ, передать лоцману проводку судна. Въ этихъ случаяхъ лоцманъ получаетъ плату сообразно разстоянію, на которомъ проводилъ судно.

89. Шхиперъ при приѣмѣ лоцмана на судно и отбытіи его съ судна обязанъ принять всѣ мѣры, чтобы лоцманъ и гребцы не подвергались какой-либо опасности или чрезмѣрному утомленію при достиженіи судна; для этой послѣдней цѣли шхиперъ долженъ принять и спустить лоцмана возможно ближе къ станціямъ его Общества. Точно также шхиперъ обязанъ принять мѣры къ охраненію лоцманскихъ шляпокъ отъ поврежденія. Если же лоцманская шляпка во время принятія лоцмана на судно или схода съ него повредится или потонетъ по вѣнѣ шхипера, то послѣдній обязанъ вознаградить причиненный этимъ убытокъ.

90. По вступленіи лоцмана на судно для исполненія своихъ обязанностей, онъ требуетъ, чтобы былъ спущенъ лоцманскій флагъ и поднять національный флагъ судна.

91. Лоцманъ при входѣ на судно предъявляетъ (ст. 69) печатанный бланкетъ, на оборотѣ котораго обозначена лоцманская такса. Шхиперъ точно и четко долженъ обозначить на этомъ бланкетѣ имя судна, какой оно націи, и прописью, сколько англійскихъ футъ и дюймовъ сидитъ судно, и число ласть (нетто) его вмѣстимости по мѣрительнымъ свидѣтельствамъ, а также точное время прибытія лоцмана на судно. На этомъ же бланкетѣ шхиперъ удостовѣряетъ своею подписью о благополучномъ проводѣ лоцманомъ судна и обозначаетъ сумму, выданную или причитающуюся къ выдачѣ лоцману за проводъ отъ той конторы, на какую адресовано судно, а также вноситъ, если найдетъ нужнымъ, замѣчанія свои относительно обстоятельствъ, касающихся провода лоцманомъ судна.

92. Шхиперъ, невѣрно объявившій углубленіе судна или его

вмѣстимость, подвергается денежному, въ пользу лоцманскаго Общества, взысканію въ двойномъ размѣрѣ противъ платы, причитающейся за проводъ, независимо отъ общей по закону отвѣтственности за послѣдствія, которыя могутъ повлечь невѣрныя его показанія.

93. Если шхиперъ или контора, на которую адресовано судно, вызвали лоцмана на судно, стоящее на якорѣ или ошвартованное у пристани, которое спустя два часа отъ пазначеннаго времени, безъ уважительной причины, не уйдетъ по назначенію, шхиперъ обязанъ уплачивать Обществу два рубля за проѣздъ лоцмана туда и обратно; лоцманъ же обязанъ оставить судно и заявить немедленно своему начальству о причинѣ оставленія имъ судна.

94. Лоцманъ отвѣтствуетъ за всякій вредъ или убытокъ, понесенный по его винѣ проводимымъ имъ судномъ, но присутствіе лоцмана на суднѣ не освобождаетъ шхипера отъ отвѣтственности по управленію судномъ, хотя бы и при условіи подчиненія распоряженіямъ лоцмана.

95. Въ случаѣ отлучки шхипера съ палубы, онъ обязанъ указать лоцману лицо, которое въ его отсутствіе останется отвѣтственнымъ за управленіе судномъ.

96. Лоцману воспрещается оставлять безъ разрѣшенія шхипера судно ранѣе, нежели онъ поставитъ его на якорь въ безопасномъ мѣстѣ или будетъ смѣненъ другимъ лоцманомъ.

97. Шхиперъ обязанъ поставить судно на якорь въ томъ именно мѣстѣ, какое ему будетъ указано лоцманомъ.

98. Если шхиперъ, несмотря на заявленія лоцмана о невозможности идти въ море, будетъ требовать вывода судна, то споръ разрѣшается Лоцъ-командиромъ или его помощникомъ, а за отсутствіемъ ихъ ближайшимъ начальствомъ лоцмана.

99. Если шхиперъ не будетъ слѣдовать указаніямъ лоцмана или требовать вести судно, когда лоцманъ находитъ къ этому препятствіе, то лоцманъ имѣетъ право отказаться, въ присутствіи третьяго лица, отъ отвѣтственности за послѣдствія, но обязанъ въ этомъ случаѣ сообщать, по требованію шхипера, всѣ свѣдѣнія, необходимыя для безопаснаго плаванія.

100. Шхиперъ не имѣетъ права требовать проводки лоцманомъ своего судна, если подъ килемъ судна будетъ воды менѣе $1\frac{1}{2}$ фута, то отвѣтственность за аварію судна надетъ не на лоцмана, а на шхипера, требующаго проводки своего судна.

101. Рѣчнымъ лоцманамъ воспрещается водить суда послѣ наступленія сумерокъ, за исключеніемъ свѣтлыхъ лунныхъ ночей, когда дозволяется, но по соглашенію со шхиперомъ, продолжать плаваніе; въ таковыхъ случаяхъ лоцманы не подвергаются никакой отвѣтственности за могуція произойти отъ того неблагопріятныя послѣдствія.

102. При проходѣ мимо элеватора судовъ, стоящихъ у пристани или ошвартованныхъ у набережной или стоящихъ на якоряхъ, мимо землечерпательныхъ машинъ, и во время какихъ-либо гидротехническихъ работъ, шхиперъ обязанъ, по заявленію лоцмана, уменьшать ходъ до самаго малаго и даже совершенно останавливать ходъ машины,

103. Если шхиперъ нарушилъ или обнаружилъ намѣреніе нарушить какое-либо пзъ правилъ судоходства въ водахъ Рижскаго порта, то лоцманъ, обязанный знать всѣ эти правила, долженъ предупредить шхипера о незаконности его дѣйствія и во всякомъ случаѣ обязанъ немедленно донести объ этомъ Лоцъ-командиру.

104. Во время пребыванія лоцмана и лоцманскаго ученика на суднѣ, шхиперъ обязанъ снабжать ихъ безвозмездно пищею хорошаго качества и въ достаточномъ количествѣ, а также, отводить имъ для ночлега помѣщеніе и постель отдѣльно отъ команды.

105. Если за противнымъ вѣтромъ, туманомъ, низкой водой или по какой-либо другой причинѣ лоцманъ будетъ задержанъ по желанію шхипера на суднѣ, то за все время задержанія Общество получаетъ со шхипера, сверхъ прокормленія лоцмана и платы за проводъ, особое вознагражденіе въ размѣрѣ 5 рублей за каждыя сутки, причемъ время задержанія свыше 6 часовъ считается за полныя сутки. Въ случаѣ увоза лоцмана или ученика за предѣлы его фарватера, шхиперъ обязанъ высадить его въ такомъ пунктѣ, гдѣ имѣется пароходное, желѣзнодорожное или почтовое сообщеніе, и возмѣстить ему путевыя издержки для возвращенія на лоцманскую станцію въ слѣдующихъ размѣрахъ: 5 рублей въ сутки со дня выхода изъ порта, гдѣ былъ взятъ лоцманъ, до дня возвращенія его на лоцманскую станцію и сверхъ того билетъ или стоимость его во II классѣ на комерческомъ пароходѣ, по III кл. желѣзной дороги или прогонныя деньги на 2 лошади.

106. Послѣ прибытія судна съ моря на Больдерааскій рейдъ, шхиперъ обязанъ немедленно выслать лоцмана на берегъ съ корабельной шлюпкой. Послѣ приѣма судна таможеню шхиперъ лично или его штурманъ долженъ явиться въ Больдерааскую лоцманскую контору, для истребованія рѣчного лоцмана, и за полученіемъ ордера, куда судно должно идти, и портовыхъ правилъ. Суда, идущія изъ города въ море, обязаны для приѣма таможенныхъ чиновъ и лоцмана замедлить свой ходъ на Больдерааскомъ рейдѣ.

107. Если шхиперъ пожелаетъ выйти изъ порта или перевести судно на другое мѣсто, то онъ долженъ объ этомъ дать знать заблаговременно въ лоцманскую контору.

108. Взысканіе со шхиперовъ или конторы, на которую адресовано судно, лоцманской платы, вознагражденія за задержаніе лоцмана и штрафа за невѣрное показаніе углубленія или вмѣстимости

судна, производится Лоцъ-командпромъ или его помощникомъ, причемъ шкиперу или довѣренному отъ него лицу не выдается паспорта и роля изъ Рижской портовой таможни на отходъ изъ порта до предъявленія удостовѣренія за подписью Лоцъ-командира, съ приложеніемъ печати Общества Рижскихъ лоцмановъ, что шкиперъ внесъ всѣ причитающіяся съ него деньги.

109. По уплатѣ взыскашій, упомянутыхъ въ ст. 108, шкиперъ или довѣренное имъ лицо имѣютъ право принести жалобу на распоряженіе Лоцъ-командира или его помощника Начальнику порта, а на распоряженіе сего послѣдняго — Начальнику лоцманскаго округа, или же требовать возвращенія неправильно взысканной суммы общимъ судебнымъ порядкомъ.

110. Отходящее судно лоцманъ ведетъ только по предъявленіи шкиперомъ таможеннаго паспорта или отпускнуго билета.

111. Въ случаѣ какого-либо несчастія или аварии съ проводимымъ судномъ, лоцманъ обязанъ самъ донести объ этомъ своему начальству даже и тогда, когда не будетъ жалобы на него со стороны шкипера.

112. Лоцманамъ воспрещается требовать отъ шкиперовъ какихъ-либо платежей, кромѣ установленнаго сбора.

113. Лоцманамъ воспрещается предлагать шкиперамъ свои услуги къ отгрузкѣ или нагрузкѣ ихъ судовъ, имѣть для этого отгрузныя суда и другія приспособленія, брать на себя торговыя порученія и вообще имѣть къ нимъ какія-либо отношенія, кромѣ проводки судовъ.

114. Шкиперъ всякаго судна, повредившаго или сбывшаго съ мѣста предостерегательный знакъ, въ районѣ водъ Общества Рижскихъ лоцмановъ, долженъ немедленно объявить о томъ ближайшему лоцманскому начальству или Начальнику порта, даже если бы лоцманскимъ учрежденіемъ эта порча или поврежденіе было не замѣчено, и обязанъ уплатить потребную на исправленіе и установку знаковъ сумму.

VIII. Управа, ея права и обязанности.

115. Ближайшее завѣдываніе хозяйственными дѣлами Общества принадлежитъ его Управѣ.

116. Управа состоитъ изъ 3-хъ старостъ и 3-хъ членовъ. Всѣ они непосредственно подчинены Лоцъ-командиру.

117. Члены избираются изъ старшихъ лоцмановъ общимъ собраніемъ всѣхъ членовъ Общества.

118. Члены Управы избираются на три года. Увольненіе ихъ отъ этой обязанности ранѣе означеннаго срока производится тѣмъ же порядкомъ, какъ и утвержденіе въ сей должности. По прошествіи

3-хъ лѣтняго срока, члены могутъ быть избраны вновь, но могутъ и отказаться.

119. Управа избирается не ранѣе того, какъ отчетъ и ревизія за истекшій годъ будутъ закончены. Выборы производятся въ присутствіи Лоцъ-командира, простымъ большинствомъ голосовъ, причемъ въ выборахъ должно участвовать не менѣе двухъ третей всѣхъ членовъ Общества.

120. Вновь избранные члены Управы представляются Лоцъ-командиромъ на утвержденіе мѣстнаго лоцманскаго начальства.

121. Члены Управы въ очередной проводкѣ судовъ не участвуютъ, но могутъ быть назначены по распоряженію Лоцъ-командира.

122. Управа завѣдываетъ всѣми хозяйственными дѣлами Общества и въ вѣдѣніи Управы состоитъ: а) наблюденіе за цѣлостію и исправностію лоцманскаго имущества; б) завѣдываніе кассою Общества и производство расходовъ изъ оной съ соблюденіемъ ея интересовъ, а по окончаніи каждаго года представленіе отчетовъ портовому Управленію и общему собранію лоцманскаго Общества; в) наблюденіе за заготовленіемъ, пополненіемъ и содержаніемъ въ исправности всѣхъ необходимыхъ для лоцманскаго дѣла предметовъ, (ст. ст. 12 и 15).

123. Для обсужденія общественныхъ вопросовъ, какъ-то: производства выборовъ въ старосты, разсмотрѣнія отчетовъ за истекшій годъ, смѣты расхода на наступающій годъ, прошеній о выдачѣ пенсій и пособій и т. д. созывается Управою ранней весной общее собраніе всѣхъ лоцмановъ подъ предсѣдательствомъ Лоцъ-командира.

124. Независимо отъ упомянутыхъ въ вредящей статьѣ собраній могутъ быть назначаемы, съ разрѣшенія Лоцъ-командира и подъ предсѣдательствомъ его же, чрезвычайныя собранія для рѣшенія вопросовъ, касающихся внутреннихъ дѣлъ Общества.

125. Постановленія Управы вступаютъ въ силу по утвержденіи ихъ Лоцъ-командиромъ.

126. Къ концу года Управа представляетъ свои соображенія о нуждахъ и необходимыхъ измѣненіяхъ по хозяйственной части.

IX. Денежныя средства и хозяйственное Управленіе Общества.

127. Доходъ Общества Рижскихъ лоцмановъ составляется изъ слѣдующихъ суммъ: а) изъ денегъ, выручаемыхъ ежегодно за проводъ судовъ, согласно вышевведеннымъ ст. ст. 7 и 8, б) изъ денегъ, взимаемыхъ со шкиперовъ согласно ст. 105, в) изъ денегъ, согласно ст. 57 вносимыхъ лоцманами въ обезпеченіе аварій г) изъ штрафныхъ денегъ, взыскаемыхъ по ст. 32 со старостъ, лоцмановъ и учениковъ, д) отъ продажи негоднаго имущества и е) изъ денегъ, получаемыхъ Обществомъ за лоцмейстерскія работы (ст. 9), и пр.

128. Доходъ по пункту в предыдущей статьи ежегодно при-

числяется полностью къ аварійному капиталу Общества, а штрафныя деньги, упомянутыя въ пунктѣ г той же статьи -- къ пенсіонному капиталу. Весь остальной доходъ Общества, по отчисленіи потребной суммы на производство въ слѣдующемъ году содержанія личному составу и на прочіе расходы по табели штата Общества, распределяется такъ: 45% чистаго годового дохода въ расходный капиталъ, 15% въ запасный капиталъ и 40% — въ пенсіонный капиталъ.

129. Расходный капиталъ назначается за страховку, обзаведеніе и ремонтъ движимаго и недвижимаго имущества Общества и въ томъ числѣ на пріобрѣтеніе предметовъ, указанныхъ въ ст. 13 сего устава. Отчисленіе той или другой части расходнаго капитала на какую-либо изъ вышеуказанныхъ потребностей, о своевременномъ удовлетвореніи которыхъ обязанъ заботиться Лоцъ - командиръ, производится по письменному приговору Общества, съ утвержденія Начальника лоцманскаго округа, согласно ст. 29 сего устава.

130. Аварійный капиталъ, образуемый изъ денегъ, вносимыхъ согласно ст. 57 сего устава, предназначается на вознагражденіе судохозяевъ за убытки по аваріямъ, причиненнымъ по винѣ лоцмановъ.

131. На возмѣщеніе убытковъ, причиненныхъ судохозяину по винѣ лоцмана, постунаетъ прежде всего взносъ лоцмана, числящійся въ аварійномъ капиталѣ, а при недостаточности онаго — не свыше половины всего аварійнаго капитала Общества. Если уплатою сихъ суммъ убытокъ не будетъ сполна покрытъ, то на эту надобность обращается не болѣе половины запаснаго капитала, а при неимѣніи такового — не болѣе одной шестой части общаго капитала, принадлежащаго Обществу. Уплатою означенныхъ суммъ оканчивается денежная отвѣтственность собственно лоцманскаго Общества.

Примѣчаніе. Главное Гидрографическое Управленіе ежегодно публикуетъ въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“ для всеобщаго свѣдѣнія, отчетъ о состояніи денежныхъ средствъ и имущества Общества Рижскихъ лоцмановъ.

132. Обществу предоставляется, если наличный размѣръ пенсіоннаго капитала это позволяетъ, назначать пенсіи тѣмъ же порядкомъ, какъ для лоцмановъ, также и служащимъ въ Обществѣ по найму, какъ на примѣръ: письмоводителю, кочегарамъ, машинистамъ и т. д. за долговременную и усердную службу.

133. Запасный капиталъ расходуется въ случаяхъ, предусмотрѣнныхъ ст. 131, а за исключеніемъ того — лишь въ случаяхъ какихъ либо чрезвычайныхъ надобностей, по приговору Общества и съ разрѣшенія Начальника лоцманскаго округа.

134. Въ случаѣ, если сумма, ассигнованная на годовой расходъ по смѣтѣ, упомянутой въ ст. 29, и по табели штата Общества, не будетъ въ концѣ года израсходована, то остатокъ ея переносится въ

таковую же сумму, исчисляемую по смѣтѣ неопредѣленныхъ штатомъ расходовъ на будущій годъ.

135. Убыль въ аварійномъ капиталѣ, происходящая отъ выдачи (ст. 58) взносовъ тѣмъ лоцманамъ, которые выходятъ изъ Общества и которыхъ взносы не были обращены по ст. 131 на возмѣщеніе бытковъ за аваріи, происшедшія по винѣ этихъ лоцмановъ, пополняется лишь взносами вновь поступающихъ въ Общество членовъ, по мѣрѣ ихъ вступленія. Убыль же въ аварійномъ капиталѣ, происходящая отъ выдачъ судовладельцамъ по ст. 131, немедленно пополняется перечисленіемъ соотвѣтствующей суммы изъ наличнаго расходнаго капитала, а въ случаѣ недостаточности послѣдняго — причисленіемъ ежегодно къ аварійному капиталу изъ годовой выручки Общества, вплоть до пополненія аварійнаго капитала, тѣхъ 45% чистаго годового дохода, которые, за вычетомъ изъ общей валовой выручки суммы, потребной на содержаніе личнаго состава и на необходимѣйшіе текущіе расходы по ремонту и страховкѣ зданій и другого имущества Общества, назначаются по ст. 128 на приращеніе расходнаго капитала. Тѣмъ же путемъ но лишь послѣ пополненія капитала аварійнаго, пополняется запасный капиталъ. Но если, какъ указано, въ статьѣ 131, за израсходованіемъ запаснаго капитала пришлось бы возмѣстить убытокъ по аваріи частью общаго капитала, а слѣдовательно израсходовать часть капитала пенсіоннаго, то вопросъ о томъ, въ какой постепенности, въ какомъ размѣрѣ и изъ какихъ статей дохода Общества пополняется капиталъ пенсіонный и вновь образуется запасный капиталъ, обсуждается каждый разъ особо, о чемъ составляется письменный приговоръ Общества, представляемый Лоцъ-командиромъ, черезъ Начальника порта, на утвержденіе Начальнику лоцманскаго округа. Во всякомъ же случаѣ, указанныя въ ст. 57 взносы лоцмановъ присоединяются только къ аварійному капиталу и этотъ послѣдній капиталъ пополняется ранѣе всѣхъ прочихъ.

136. Капиталы Общества должны быть обращены въ государственныя или гарантированныя Правительствомъ процентныя бумаги, съ тѣмъ, чтобы нарастающіе проценты присоединились къ своимъ капиталамъ. Сумма же, ассигнуемая на годовой текущій расходъ, въ процентныя бумаги не обращается.

137. Денежныя суммы Общества лоцмановъ, заключающіяся по предыдущей статьѣ какъ въ % бумагахъ, такъ и въ кредитныхъ билетахъ и звонкой монетѣ, по распоряженію Начальника лоцманскаго округа, сдаются Лоцъ-командиромъ въ Государственный банкъ: процентныя бумаги на храненіе, а наличныя — какъ безсрочный вкладъ, причѣмъ получаемые съ послѣднихъ денегъ проценты причисляются, по окончаніи года, къ суммѣ, переносимой въ смѣту на слѣдующій годъ, согласно ст. 134.

138. Росписка Государственного Банка и другіе денежные документы хранятся въ несгораемомъ шкафу Общества.

139. Въ конторѣ Общества въ несгораемомъ шкафу, ключъ отъ котораго долженъ храниться у Лоцъ-командира, можетъ храниться лишь сумма, не превышающая мѣсячнаго расхода Общества. Расходъ этотъ подневно записывается бухгалтеромъ, подъ наблюденіемъ одного изъ старостъ-лоцмановъ и за подписью ихъ обоихъ, въ особую шнуровую книгу и по окончаніи каждаго мѣсяца свидѣтельствуется подписью Лоцъ-командира.

140. Такая же книга и тѣмъ же порядкомъ вводится для ежедневной записи поступления доходовъ Общества.

141. Къ концу каждаго года изъ этихъ двухъ книгъ выбираются данныя въ общую приходорасходную шнуровую книгу, въ которой записываются помѣсячно, въ соотвѣтствующихъ рубрикахъ, всѣ доходы и расходы Общества. Итоги за весь годъ повѣряются по книгамъ, указаннымъ въ ст. 139 и 140 и по имѣющимся документамъ (какъ, напр., бланкеты по проводкѣ судовъ, росписки подрядчиковъ и т. п.) и свидѣтствуются подписями: Лоцъ-командира, его помощника, старостами лоцмановъ, одною третью налчныхъ лоцмановъ по выбору Общества и бухгалтера.

142. Для записи капиталовъ Общества, хранящихся въ $\%$ бумагахъ и наличія суммы, отдѣляемой на годичный текущій расходъ, ведется особая шнуровая книга, въ которой, по мѣрѣ поступления или расходования, обозначаются бухгалтеромъ, по указаніямъ и за подписью Лоцъ-командира: наименованіе $\%$ бумагъ, время покупки ихъ и взноса въ Государственный банкъ, стоимость ихъ номинальная и нарицательная во время покупки, число и срокъ купоновъ при нихъ, наростаніе $\%$ и другія подробности, характеризующія состоянія капиталовъ Общества и упомянутой расходной суммы. Состояніе это разъ въ три мѣсяца повѣряется, по роспискамъ и книжкамъ Государственного Банка и по наличію суммы, хранящейся въ шкафу въ конторѣ Общества, Лоцъ-командиромъ, его помощникомъ, однимъ изъ старостъ и двумя или тремя лоцманами, выбранными Обществомъ. Послѣ сего въ упомянутую въ сей статьѣ книгу записывается, сколько и какихъ именно бумагъ и суммъ оказалось дѣйствительно въ наличіи въ шкафу Общества, на храненіи и на безсрочномъ вкладѣ въ Государственномъ Банкѣ во время провѣрки. Затѣмъ это удостоверяется подписями всѣхъ производившихъ провѣрку и скрѣпляется бухгалтеромъ.

143. Денежныя суммы, поступающія въ доходъ Общества, принимаются Лоцъ-командиромъ или его помощникомъ и хранятся въ шкафу въ конторѣ Общества до сдачи въ Государственный Банкъ.

144. Полученіе денегъ съ безсрочнаго вклада въ Государственномъ Банкѣ, для выдачи жалованія Лоцъ-командиру, его помощ-

нику, членамъ Общества, лоцманскимъ ученикамъ, служащимъ въ Обществѣ и на другіе расходы Общества, а равно полученіе изъ того же Банка принадлежащихъ Обществу 0/0 бумагъ, въ случаѣ надобности въ томъ, предусмотрѣнныхъ настоящимъ уставомъ и обмѣнъ однѣхъ 0/0 бумагъ на другія, лежать на обязанности Лоцъ-командира и производятся по распоряженію Начальника порта.

145. Шнуровыя книги для веденія указанныхъ въ семь уставѣ журналовъ и приходо-расходныя книги по денежной и матеріальной частямъ заготавливаются на счетъ Общества; для засвидѣтельствованія онѣ представляются Начальнику порта въ началѣ каждаго года, а по окончаніи его представляются комисіи, ревизующей дѣла Общества.

146. Ежегодная ревизія дѣлъ Общества по всемъ частямъ производится лицами по назначенію Начальника порта. Къ обязанности ревизоровъ относится: повѣрка матеріальнаго имущества Общества и его денежных суммъ, ревизія всехъ шнуровыхъ книгъ и журналовъ, приведеніе въ извѣстность, посредствомъ опроса, не имѣетъ ли кто-либо изъ лоцмановъ или учениковъ претензіи, и удостовѣреніе чрезъ осмотръ, въ какомъ видѣ содержится лоцманское имущество, и правильно ли произведенъ ремонтъ движимаго и недвижимаго имущества Общества. Кромѣ того, по усмотрѣнію Начальника округа, можетъ быть назначена внезапная ревизія суммъ Общества.

Штатъ и табель общества Рижскихъ лоцмановъ.

	Число лицъ.	Въ годъ всѣмъ.
Лоцъ-командиръ	1	2000 руб.
Помощникъ Лоцъ-командира	1	1500 "
Старость по 600 руб.	3	1800 "
Лоцмановъ 1 разряда по 450 руб.	24	10800 "
Лоцмановъ 2 разряда по 360 руб.	20	7200 "
Учениковъ по 240 руб.	5	1200 "
Письмоводитель-бухгалтеръ въ лоцманской конторѣ въ Больдераа	1	900 "
Его помощникъ въ лоцманской конторѣ въ Ригѣ	1	600 "
Шхиперъ на пароходѣ-ледоколѣ	1	480 "
Машинистъ на пароходѣ-ледоколѣ	1	480 "
Тоже на паровомъ катерѣ	1	420 "
Рулевыхъ по 360 руб.	2	720 "
Кочегаровъ по 360 руб.	3	1080 "
Матросовъ по 240 руб.	3	720 "
Сторожей на лоцманскихъ станціяхъ по 240 руб.	3	720 "

Въ годъ
всѣмъ.

На канцелярскіе расходы, шнуровыя книги и печатаніе бланковъ, освѣщеніе и отопленіе трехъ лощманскихъ станцій	780 руб.
Пользованіе телефономъ между 3 станціями и Лощманскимъ командиромъ	400 „

Примѣчаніе 1. Лощманскій командиръ сверхъ штатнаго жалованія пользуется квартирою въ Больдераа, въ домѣ, принадлежащемъ Обществу, съ отопленіемъ; если же онъ не пожелаетъ ею воспользоваться, то получаетъ отъ Общества деньгами 500 руб. въ годъ, а домъ отдается Обществомъ въ наемъ частнымъ лицамъ и вырученная плата зачисляется въ общій расходный капиталъ.

Примѣчаніе 2. Въ случаѣ исполненія Обществомъ лощманскихъ обязанностей и другихъ гидрографическихъ работъ по порученію тѣхъ вѣдомствъ и учреждений, которымъ принадлежатъ воды въ районѣ дѣятельности Общества, Лощманскій командиръ получаетъ отъ этого вѣдомства или учрежденія по 99 рублей въ мѣсяцъ за время навигаціи.

Примѣчаніе 3. Староста лощмановъ и лощманы обоихъ разрядовъ получаютъ сверхъ штатнаго ихъ содержанія 15% съ суммы, вырученной за проводъ судовъ, которые дѣлятся между ними поровну.

Примѣчаніе 4. Лощманскіе ученики, сверхъ штатнаго жалованія, получаютъ еще по 50 коп. харчевыхъ денегъ въ дни пребыванія ихъ въ гор. Ригѣ.

Примѣчаніе 5. Старосты лощмановъ, всѣ лощмана I и II разряда, а также письмоводитель-бухгалтеръ, его помощникъ, машинисты и шхиперъ, сверхъ получаемаго ими жалованія, получаютъ по 300 руб. въ годъ на наемъ квартиры, на отопленіе и освѣщеніе.

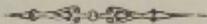
Формула присяги для лощмановъ.

Я, нижепоименованный, соблюдая свято и нерушимо данную мною присягу на вѣрность подданства Его Императорскому Величеству, призываемый нынѣ къ особому служенію въ должности морского лощмана, обещаюсь и клянусь Всемогущимъ Богомъ, предъ Святымъ Его Евангеліемъ и Животворящимъ Крестомъ, въ томъ, что желаю и, при помощи Божіей, всевѣрно потщусь: проходить лощманское служеніе по чистой моей совѣсти и во всемъ согласенъ съ Высочайше утвержденными: положеніемъ о морскихъ лощ-

манахъ, уставами морской службы и правилами, отъ начальства начертанными, не допускать никакихъ уклоненій отъ нихъ, а въ случаехъ нарушенія оныхъ доносить непосредственнымъ моимъ начальникамъ.

Еще обещаюсь и клянусь, что ввѣряемая моему попеченію суда буду охранять и защищать до послѣдняго моего издыханія отъ всякихъ опасностей и всемѣрно предупреждать всякій вредъ и убытки, могущіе произойти или отъ засоренія водянныхъ путей, или отъ корыстныхъ и торговыхъ расчетовъ, или отъ нерадѣнія моего и во всѣхъ дѣлахъ служенія моего имѣть въ умѣ и имышленіи не свои личныя выгоды, но честь Россійскаго флага, пользу морской службы и славу моего Всемилостивѣйшаго Государя, въ чемъ да поможетъ мнѣ Господь Богъ.

Если же буду поступать по службѣ моей противно сей присягѣ, то подвергаю себя въ нынѣшней жизни законному осужденію, а въ будущей — отвѣту предъ Всевидящимъ Богомъ и Страшнымъ Судомъ Его. Въ заключеніе сей моей клятвы цѣлую слова и Крестъ Спасителя моего. Аминь.



Уставъ утвержденъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ 28. юня 1907 г. на основаніи отд. I ст. 2 ВЪСОЧАШЕ утвержденнаго 16 юня 1905 г. мѣтнія Государственнаго Совѣта.

Подписали: Предсѣдатель Анд. Ларсонъ.
Секретарь: М. Рейбницъ.

Уставъ Рижской Биржевой Артели.

Цѣль учрежденія артели, ея права, обязанности
и отвѣтственность.

§ 1.

Рижская Биржевая Артель учреждена въ г. Ригѣ, принадлежитъ къ биржевымъ установленіямъ и состоитъ въ вѣдѣніи Рижскаго Биржевого Комитета. Число членовъ артели должно быть не менѣе 112.

Примѣчаніе 1. Такъ какъ артель состоитъ въ настоящее время изъ 56 членовъ, то ему дается срокъ въ одинъ годъ для укомплектованія артели.

Примѣчаніе 2. Биржевой Артели предоставляется, въ случаѣ значительнаго сокращенія работъ и заказовъ, ходатайствовать предъ Биржевымъ Комитетомъ о разрѣшеніи уменьшить число членовъ артели и ниже нормы въ 112 членовъ (см. § 53 сего устава).

Примѣчаніе 3. Рижская Биржевая Артель имѣетъ право съ разрѣшенія Биржевого Комитета производить свойственныя ей работы (§ 2) и внѣ мѣста своего учрежденія.

Примѣчаніе 4. Биржевой Артели, производящей свои операціи при таможенѣ, запрещается принимать участіе въ экспедиторской дѣятельности и получать на свое имя какіе либо предметы изъ за границы (ст. 730 Т. III Св. Зак.).

§ 2.

Промыселъ артели составляетъ:

а. работы товарныя, какъ то: производство личнымъ трудомъ по порученію оптоваго купечества, торговыхъ домовъ, обществъ, товариществъ, компаній, балковъ, управленій желѣзныхъ дорогъ, казенныхъ установленій и всякихъ торгово-промышленныхъ предпріятій и отдѣльныхъ лицъ всякаго рода работъ по уходу за товарами (напримѣръ нагрузка и выгрузка, упаковка, переноска и перевозка на

лошадяхъ, храненіе и т. п.) при биржѣ, таможняхъ, амбарахъ, гостинныхъ дворахъ, пристаняхъ, станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и проч.

б. работы конторскія для разнаго рода услугъ или службъ въ тѣхъ же мѣстахъ и учрежденіяхъ въ должностяхъ: счетчиковъ, кассировъ, денежныхъ разсылныхъ, конторскихъ служащихъ, приѣмщиковъ и сдатчиковъ товаровъ, караульныхъ и тому подобн.

Примѣчаніе. Наемный трудъ Биржевой Артели допускается лишь въ исключительныхъ случаяхъ, при временномъ усиленіи дѣятельности артели. Ограниченіе наемнаго труда не распространяется на работы, связанныя съ дѣятельностью артели, вызывающія необходимость временнаго или постояннаго примѣненія физическаго труда.

§ 3.

Правленіе артели находится въ Ригѣ, адресъ помѣщенія Правленія и его перемѣны своевременно сообщаются Рижскому Биржевому Комитету и публикуются въ мѣстныхъ Губернскихъ Вѣдомостяхъ, мѣстной и Петербургской газетѣ и въ Сборникѣ Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 4.

Въ отношеніи платежа повинностей, пошлинъ и сборовъ Биржевая Артель подчиняется общимъ постановленіямъ въ Имперіи какъ настоящимъ, такъ и будущимъ.

§ 5.

Артель имѣетъ свою печать съ надписью „Рижская Биржевая Артель“, какое наименованіе употребляетъ на бланкахъ своихъ бумагъ о вывѣскахъ.

§ 6.

Рижская Биржевая Артель имѣетъ враво пріобрѣтать движимое имущество, недвижимое же лишь на средства принадлежащія ей сверхъ объявленныхъ запаснаго капитала и спеціальнаго капитала обезпеченія и не иначе какъ съ разрѣшенія Биржевого Комитета; равно артель имѣетъ право вступать въ договоры и обязательства соотвѣтствующія цѣли учрежденія артели, искать и отвѣчать на судѣ.

§ 7.

Представителями артели въ ея сношеніяхъ съ посторонними, должны считаться: артельный староста и письмоводитель или замѣстители ихъ. Объ именахъ должностныхъ лицъ, составляющихъ представительство артели, сообщается Биржевому Комитету и публикуется какъ указано въ § 3.

Примѣчаніе. Одинъ письмоводитель не составляетъ представительства артели. Староста въ извѣстныхъ случаяхъ или въ силу данной ему общимъ собраніемъ артели довѣренности, является ея представителемъ.

§ 8.

На артель распространяются всѣ постановленія закона о биржевыхъ артеляхъ.

§ 9.

Артель принимаетъ на себя производство означенныхъ въ § 2 работъ и постановку своихъ членовъ на должности къ нанимателямъ по особымъ письменнымъ договорамъ и на добровольныхъ условіяхъ закону не противныхъ. За всѣ услуги и работы артель получаетъ плату по соглашенію съ нанимателями, а при отсутствіи соглашенія, если работа произведена или услуга оказана, по таксѣ, утверждаемой Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ. При утвержденіи таксы вознагражденія за работы производимыя при тамождѣ, Биржевой Комитетъ входить въ сношеніе съ таможеннымъ вѣдомствомъ.

§ 10.

Артель отвѣчаетъ передъ нанимателями за всѣ убытки причиненные ею или ея членами или нанятыми ею работниками неисполненіемъ или неправильнымъ исполненіемъ принятыхъ на себя обязательствъ, за порчу и утрату ввѣреннаго имущества и денежныхъ суммъ всѣми артельными капиталами и имуществомъ, а также круговой порукой другъ за друга всѣхъ артельщиковъ.

Примѣчаніе. Отвѣтственность артели не имѣетъ мѣста, если наниматель войдетъ въ соглашеніе относительно работы или личныхъ услугъ съ отдѣльнымъ членомъ артели помимо ея.

§ 11.

Артель не отвѣтствуетъ какъ за естественную усышку, утечку и порчу принимаемыхъ ею на храненіе товаровъ, такъ и въ случаяхъ дѣйствія непреодолимой силы, если будетъ доказано присутствіе прпведенныхъ обстоятельствъ.

§ 12.

Всѣ споры и недоразумѣнія, возникающія между артелью и ея вѣрителями, а также между артелью и отдѣльными членами артели рѣшаются судебнымъ порядкомъ, въ мѣстѣ нахождения управленія артели, но по просьбѣ обѣихъ сторонъ дѣла эти могутъ быть принимаемы къ разсмотрѣнію Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, причемъ рѣшенія Комитета по такимъ дѣламъ почитаются окончательными.

Составъ Артели.

§ 13.

Во внутреннемъ своемъ устройствѣ артель подчиняется общимъ правиламъ о биржевыхъ артеляхъ, а также не противнымъ имъ условіямъ принятымъ по добровольному согласію членами ея.

§ 14.

Членами Рижской Биржевой Артели могутъ быть лица мужскаго пола, русскаго подданства, достигшія 21 года.

Примѣчаніе. Въ члены артели не допускаются:

- 1) учащіеся въ учебныхъ заведеніяхъ,
- 2) юнкера и нижніе чины, состоящіе на дѣйствительной военной службѣ и
- 3) лица, ограниченныя въ правахъ по суду или исключенныя изъ другихъ артелей.

§ 15.

Предложенія о приѣмѣ въ артель вносятся на общее собраніе артели не менѣе какъ двумя членами артели. Собраніе рѣшаетъ вопросъ о приѣмѣ или отказѣ и въ первомъ случаѣ опредѣляетъ размѣръ и условія уплаты такъ называемаго вкупа и другихъ денежныхъ взносовъ, слѣдуемыхъ въ артель съ поступающаго, кромѣ залога, указаннаго въ § 30.

Примѣчаніе. Вкупомъ по обычаю называется сумма, которую вступающій въ артель долженъ внести въ пользу всѣхъ членовъ артели, поступившихъ въ нее ранѣе, въ видѣ вознагражденія за предоставляемое право участія въ устроенномъ ихъ трудами предпріятіи и доходахъ. Размѣръ вкупа опредѣляется общимъ собраніемъ, для каждаго поступающаго отдѣльно.

§ 16.

Право на артельное мѣсто можетъ быть передано выбывающимъ членомъ артели другому лицу, за условленную съ нимъ плату, если общее собраніе артели изъявитъ согласіе на приѣмъ лица пріобрѣтающаго мѣсто.

Управленіе Артели.

§ 17.

Управленіе дѣлами артели принадлежитъ общему собранію членовъ артели, а ближайшее завѣдываніе — старостѣ.

§ 18.

Общія собранія бываютъ:

1) Годичныя, въ день назначенный постановленіемъ обыкновеннаго собранія. Годичное собраніе можетъ имѣть нѣсколько засѣданій въ продолженіи нѣсколькихъ дней.

2) Обыкновенныя, не рѣже одного раза въ два мѣсяца; время ихъ назначается на годичномъ собраніи.

3) Чрезвычайныя, въ случаѣ неотложной необходимости; онѣ созываются или старостой или по требованію, заявленному старостѣ не менѣе какъ десяти членами артели, или ревизіонной комиссіей, или по требованію Биржевого Комитета.

Примѣчаніе. О днѣ и часѣ всякаго собранія и о дѣлахъ подлежащихъ разсмотрѣнію на нихъ, членамъ артели рассылаются за 8 дней до дня собранія повѣстки, а иногороднымъ заказныя извѣщенія и вывѣшивается объявленіе въ помѣщеніи Правленія артели.

§ 19.

Общія собранія состояются изъ всѣхъ членовъ артели, причѣмъ каждый имѣетъ только одинъ голосъ. Право голоса можетъ быть передаваемо отсутствующимъ членомъ артели только члену ея; но никто не можетъ пользоваться болѣе чѣмъ одной довѣренностью.

§ 20.

Общія собранія считаются законно состоявшимися, если въ нихъ участвуютъ лично и по довѣренностямъ не менѣе $\frac{1}{3}$ всѣхъ членовъ артели, но по наиболѣе важнымъ вопросамъ, какъ то: объ исключеніи членовъ изъ артели, объ удаленіи должностныхъ лицъ до срока, на который они избраны, о наложеніи штрафовъ на членовъ артели, о назначеніи вознагражденія старостѣ и другимъ должностнымъ лицамъ артели, объ утвержденіи отчетовъ и всѣхъ расчетовъ по заработку, о приобрѣтеніи недвижимаго имущества, о заключеніи займовъ, объ пзмѣненіи или дополненіи устава, о закрытіи артели и ликвидаціи ея дѣлъ, требуется участіе въ общемъ собраніи лично и по довѣренности не менѣе половины всѣхъ членовъ артели. Если первое общее собраніе не состоялось за неприбытіемъ установленнаго уставомъ числа членовъ, то назначается второе засѣданіе, но не раньше какъ черезъ десять дней, которое считается состоявшимся, независимо отъ числа присутствующихъ членовъ.

Примѣчаніе. Въ общихъ собраніяхъ предсѣдательствуетъ избираемое для сего каждый разъ лицо.

§ 21.

На годичномъ собраніи разсматриваются годовые отчеты о дѣятельности артели, составленные старостой (или правленіемъ) и письмоводителемъ и заключенія ревизіонныхъ комиссій, производятся выборы

должностныхъ лицъ и членовъ ревизіонныхъ комиссій, опредѣляется время обыкновенныхъ собраній, обсуждаются дѣла по управленію артелью на предстоящій годъ, а также дѣла, внесенныя въ годичное собраніе постановленіями обыкновенныхъ собраній и дѣла имѣющія принципиальное для артели значеніе, равно и указанныя въ § 20.

§ 22.

Въ обыкновенныхъ собраніяхъ разсматриваются текущія дѣла, а также :

- 1) О пріемѣ и вкупѣ новыхъ членовъ.
- 2) Проекты договоровъ съ нанимателями и разработка условій по новымъ для артели операціямъ.
- 3) Вопросы объ уплатѣ убытковъ нанимателямъ.
- 4) Назначеніе состава ревизіонной комиссіи для провѣрки отчетовъ Правленія или дѣйствій членовъ артели ; назначеніе лицъ для разработки инструкцій по управленію или хозяйству.
- 5) Распредѣленіе дивановъ между членами.
- 6) Разсмотрѣніе дѣлъ о наложеніи взысканій и штрафовъ на членовъ и объ исключеніи членовъ изъ артели и другія указанныя въ § 20.

§ 23.

Докладъ дѣлъ въ собраніяхъ производится артельнымъ старостой или его замѣстителемъ. Сущность доклада вносится въ особую пронумерованную книгу протоколовъ общихъ собраній, въ которую вносятся и постановленія собраній. Протоколы подписываются присутствующими.

Рѣшенія собраній постановляются простымъ большинствомъ голосовъ закрытой баллотировкой, а по вопросамъ указаннымъ въ § 20 большинствомъ не менѣе $\frac{2}{3}$ голосовъ присутствующихъ.

§ 24.

Составъ ревизіонныхъ комиссій и кругъ ихъ полномочій опредѣляется или годичными, или обыкновенными собраніями. Ревизіонная комиссія избирается въ числѣ не менѣе трехъ. Должностныя лица артели не могутъ быть въ то же время членами ревизіонныхъ комиссій. Бывшія должностныя лица могутъ быть избираемы въ ревизіонную комиссію не ранѣе трехъ лѣтъ со дня оставленія должности.

Права и обязанности должностныхъ лицъ.

§ 25.

Непосредственное завѣдываніе дѣлами артели и исполненіе приговоровъ и рѣшеній общихъ собраній возлагается на старосту артели, веденіе письменной части дѣлъ на письмоводителя, а завѣдываніе артельной кассой на кассира. Общее собраніе можетъ постановить объ учрежденіи правленія дѣлами артели изъ трехъ членовъ правленія

или назначить старостъ помощниковъ. Всѣ должностныя лица избираются на годичныхъ общихъ собраніяхъ срокомъ на годъ. При новыхъ выборахъ могутъ быть избраны тѣ же лица. Избранными считаются, получившіе закрытой баллотировкой наибольшее число голосовъ; слѣдующіе за ними по числу голосовъ — считаются избранными въ помощники на ту же должность, а слѣдующіе — кандидатами.

Въ случаѣ освобожденія мѣста до новаго годичнаго собранія оно занимается помощникомъ лица освободившаго мѣсто безъ новыхъ выборовъ, а кандидаты заступаютъ помощниковъ.

§ 26.

Всѣ исходящія отъ имени артели бумаги должны быть подписаны старостой (или Правленіемъ, если таковое учреждено) и письмоводителемъ. Староста (или Правленіе) можетъ быть снабженъ отъ общаго собранія особымъ полномочіемъ для заключенія договоровъ съ нанимателями, веденія судебныхъ дѣлъ и другихъ дѣйствій. Староста можетъ своею властью налагать на членовъ за маловажные проступки штрафъ до десяти рублей, сообщая о болѣе важныхъ общему собранію.

§ 27.

Должностныя лица, исполняющія свои обязанности по должности, не могутъ быть назначаемы на артельные работы и службу у доверителей артели, а равно и быть избираемы на какія либо другія должности по артельному управленію, но получаютъ изъ артельнаго дувана доли равныя съ прочими членами артели и кромѣ того общія собранія могутъ назначать имъ награды.

§ 28.

На старосту (или Правленіе) возлагается :

- 1) Веденіе артельныхъ дѣлъ и назначеніе членовъ артели на работы и должности у нанимателей, счетоводства и дѣлопроизводства согласно инструкціямъ общихъ собраній.
- 2) Помѣщеніе и храненіе денежныхъ суммъ, равно производство текущихъ расходовъ артели по инструкціямъ общихъ собраній и согласно уставу.
- 3) Сношеніе съ посторонними лицами и установленіями правительственными, общественными и частными учрежденіями и заключеніе договоровъ.
- 4) Наблюденіе за дѣятельностью артелщиковъ.

§ 29.

Письмоводитель завѣдуетъ письменной частью по инструкціямъ общихъ собраній и подъ руководствомъ старосты.

Примѣчаніе. Книги и счета артели должны быть открыты для ея членовъ и вестись въ такомъ порядкѣ, чтобы по нимъ всегда могла быть произведена ревизія. Книги протоколовъ и кассовая книга должны быть прошнурованы и снабжены печатью Биржевого Комитета.

Права и обязанности членовъ артели.

§ 30.

Всѣ члены артели пользуются равными правами на участіе въ дѣлахъ артели и на прибыли отъ предпріятія, а равно несутъ одинаковую личную и имущественную отвѣтственность за круговой другъ за друга порукой. Каждое вступающее въ артель лицо вноситъ залогъ въ размѣрѣ 2000 руб.

§ 31.

За убытки, причиненные пашимателямъ члены артели отвѣчаютъ всѣми своими взносами въ артель и причитающимися имъ отъ артели суммами. Члены лично виновные въ причиненныхъ убыткахъ отвѣчаютъ кромѣ того всѣмъ своимъ личнымъ имуществомъ.

Лица, вступающія въ артель, отвѣчаютъ принадлежащими имъ взносами и по тѣмъ ея обязательствамъ, которыя возникли до вступленія ихъ въ члены.

§ 32.

По круговой порукѣ отвѣтственность распредѣляется между членами по ровну. Члены артели уплатившіе за другихъ имѣютъ право обратнаго къ нимъ требованія.

§ 33.

Артельщики обязаны подчиняться всѣмъ распоряженіямъ артельного старосты (или Правленія) и исполнять правила артели. Если артельщикъ не исполняетъ порученныхъ ему обязанностей и ослушивается распоряженій старосты, то староста можетъ своею властью устранить артельщика отъ занимаемаго имъ мѣста и замѣнить другимъ до перваго общаго собранія, на которомъ долженъ доложить о поведеніи артельщика.

Члены артели не могутъ поставлять за себя замѣстителей.

§ 34.

Члены артели уклоняющіеся безъ уважительныхъ причинъ отъ занятія предложенныхъ имъ должностей у нанимателей или работъ, могутъ быть подвергаемы общимъ собраніемъ штрафамъ или вовсе исключенію изъ артели.

§ 35.

При совмѣстной работѣ нѣсколькихъ артельщиковъ, между ними старостой назначается старшій, который руководитъ работой. Если

по болѣзни, или другимъ уважительнымъ причинамъ артельщикъ не можетъ явиться на службу или работу, по возможности своевременно увѣдомляетъ о томъ старосту или старшаго артельщика.. Равно онъ увѣдомляетъ о возникновеніи недоразумѣній между нимъ и нанимателемъ или о случаѣ, влекущемъ за собою возможность имущественной отвѣтственности артели.

§ 36.

Членъ артели не можетъ входить помимо ея въ отдѣльное соглашеніе съ нанимателемъ относительно работъ и службы входящихъ въ кругъ дѣятельности артели и не можетъ быть членомъ другой подобной же артели.

§ 37.

Артельщики, производящіе работы или состоящіе на службѣ у нанимателей артели, платы и жалованья отъ хозяевъ не получаютъ и таковыя поступаютъ въ доходъ артели, включаемый въ дуванъ. Но квартирныя, харчевыя, проездныя и т. п. если были выговорены у нанимателя, поступаютъ служащему, артельщику, какъ равно и добровольныя награды отъ нанимателя.

§ 38.

Артельщикъ, имѣющій на рукахъ денежные суммы артели или суммы, за которыя артель отвѣчаетъ, не можетъ выѣхать изъ района своего пребыванія, назначеннаго ему по роду работы или службы, безъ извѣщенія о томъ и письменнаго согласія старосты.

§ 39.

Въ случаѣ несомнѣнной болѣзни артельщика, препятствующей исполненію имъ своихъ обязанностей, онъ въ продолженіе двухъ мѣсяцевъ не лишается слѣдуемаго ему изъ заработковъ артели, какъ бы работалъ и самъ. Послѣ двухъ мѣсяцевъ болѣзни, хотя и числится въ артели, но изъ заработка артели ничего не получаетъ, а послѣ года болѣзни долженъ выйти изъ артели.

§ 40.

Артельщикъ обязанъ возмѣстить артели убытки имъ причиненные и за него артелью уплаченные.

§ 41.

За нарушеніе своихъ обязанностей и проступки, артельщикъ подвергается въ случаяхъ маловажныхъ штрафованію артельнымъ старостой до десяти рублей за отдѣльный случай; въ болѣе важныхъ — штрафованію общимъ собраніемъ до 100 руб. въ отдѣльномъ случаѣ, или исключенію изъ артели таковымъ же постановленіемъ, коимъ подчиняется безусловно.

§ 42.

Артельщикъ, желающій выйти изъ артели, заявляетъ о томъ старостѣ, который подготовивъ расчетъ выбывающему докладываетъ общему собранію. Если за выбывающимъ нѣтъ проступковъ, за которые онъ подлежитъ исключенію и дѣйствіями его не причинено убытковъ артели, то ему выдается его залогъ и слѣдующая доля за работка не позже какъ черезъ мѣсяць по утвержденіи общимъ собраніемъ отчета за тотъ годъ, въ который членъ выбываетъ. Въ случаѣ смерти или особо важныхъ обстоятельствъ нѣкоторая часть суммъ, числящихся на счету умершаго или выбывшаго можетъ быть выдана обыкновеннымъ общимъ собраніемъ до вышеуказаннаго срока. Вкукъ выбывающему не возвращается.

§ 43.

Исключенный изъ артели независимо отъ вычетовъ изъ его залога и другого имущества убытковъ причиненныхъ артели, если таковы имѣли мѣсто, лишается неуплаченнаго еще заработка и вѣупа.

§ 44.

Въ случаѣ смерти артельщика всѣ числящіеся на его счету суммы выдаются его наслѣдникамъ, какъ и выбывающему изъ артели добровольно.

Средства артели и распредѣленіе доходовъ.

§ 45.

Средства артели составляютъ капиталы запасный и оборотный, и капиталъ спеціальнаго обезпеченія.

§ 46.

Запасный капиталъ составляется изъ членскихъ взносовъ артельщиковъ въ размѣрѣ 1000 рублей съ каждаго, изъ процентовъ отъ капитала и могущихъ быть отчисленій изъ другихъ капиталовъ и процентовъ съ нихъ. Запасный капиталъ артели слѣдовательно долженъ быть не менѣе 112,000 рублей. Этотъ капиталъ предназначается исключительно для обезпеченія вѣрителей артели и покрытія убытковъ артели. Капиталъ спеціальнаго обезпеченія образуется изъ дополнительныхъ взносовъ артельщиковъ въ равномъ съ членскими взносами размѣрѣ, и слѣдовательно тоже долженъ быть не менѣе 112,000 руб. Этотъ капиталъ служить прежде всего для внесенія залогомъ въ Правительственныя Учрежденія для обезпеченія порученныхъ ими артели по заключеннымъ съ нею условіямъ работъ. Свободныя части означеннаго капитала не представленныя залогомъ въ какое либо казенное управленіе или подлежащія возврату артели по окончаніи про-

изведенныхъ ею работъ, служатъ такимъ же обезпеченіемъ частныхъ вѣрителей артели, какъ и запасный капиталъ.

§ 47.

Оборотный капиталъ составляется: изъ суммъ, заработанныхъ артелью въ теченіе года, изъ штрафовъ, налагаемыхъ на неисправныхъ членовъ и иныхъ поступленій. Этотъ капиталъ предназначается на выдачу заработной платы артельщикамъ (дуваны) и наемнымъ рабочимъ, на вознагражденіе должностныхъ лицъ и вообще на текущіе расходы артели.

§ 48.

Заработанные артелью деньги за погашеніемъ и отчисленіемъ на расходы и убытки составляютъ ея доходъ, подлежащій распредѣленію между членами артели, что называется дуваномъ.

§ 49.

Дуваны бываютъ обыкновенные и коренные: обыкновенные дуваны выдаются ежемѣсячно, коренные одинъ или два раза въ годъ по постановленію общихъ собраній, которое опредѣляетъ также, какія суммы должны входить въ обыкновенные дуваны и какія въ коренные.

§ 50.

Въ случаѣ уменьшенія указанныхъ въ § 46 капиталовъ отъ потерь на пополненіе ихъ до прежняго размѣра дѣлаются усиленные отчисления изъ заработковъ артели до 20% съ таковыхъ.

§ 51.

Запасный капиталъ и капиталъ спеціальнаго обезпеченія обращаются въ государственныя или гарантированныя правительствомъ процентныя бумаги. Оба капитала должны храниться въ Государственномъ Банкѣ, а именно запасный капиталъ въ полномъ объемѣ, а изъ капитала спеціальнаго обезпеченія лишь часть, не представленная артелью въ видѣ залога въ казенныя управленія по заключеннымъ съ ними договорамъ.

Примѣчаніе. Сохранныя росписки Государственнаго Банка и залоговыя квитанціи казенныхъ управленій имѣютъ быть внесены въ Биржевой Комитетъ.

Надзоръ Биржевого Комитета.

§ 52.

Биржевой Комитетъ имѣетъ надзоръ за правильностью дѣйствій биржевой артели, и всѣ его распоряженія, въ предѣлахъ установленныхъ закономъ и уставомъ артели, исполняются артелью въ точности.

Примѣчаніе. Артельныя книги и приговоры, равно какъ всякія свѣдѣнія по артельнымъ дѣламъ представляются въ Биржевой Комитетъ, въ случаѣ его требованія, немедленно во всякое время. Независимо отъ сего артель обязана сообщать Биржевому Комитету постановленія общихъ собраній о предлагаемыхъ къ заключенію займахъ, а равно свѣдѣнія о реализаціи и погашеніи ихъ.

§ 53.

Биржевому Комитету предоставляется право, въ зависимости отъ нуждъ торговли повысить или сократить требуемое § 1 устава число членовъ артели и размѣръ установленнаго § 46 устава залога.

Примѣчаніе. Биржевой Артели предоставляется и съ ея стороны ходатайствовать о сокращеніи числа членовъ (см. § 1 примѣч. 2).

§ 54.

Если въ дѣйствіяхъ артели или распоряженіяхъ должностныхъ лицъ ея Биржевымъ Комитетомъ будутъ усмотрѣны какія либо нарушенія закона или правилъ устава, то Комитетъ можетъ подвергать ея должностныхъ лицъ штрафамъ не свыше 100 руб. каждый разъ или даже удалить означенныхъ лицъ отъ должностей.

§ 55.

При неоднократныхъ и упорныхъ нарушеніяхъ артелью закона или правилъ устава, Биржевой Комитетъ вправе прекратить дѣйствія артели.

Прекращеніе Дѣйствій Артели и Ликвидація ея Дѣлъ.

§ 56.

Прекращеніе дѣйствій артели можетъ наступить:

- 1) по приговору общаго собранія артельщиковъ;
- 2) когда число членовъ ея окажется менѣе того количества, которое уставомъ симъ установлено;
- 3) по распоряженію Правительства, когда дѣйствія артели окажутся несогласными съ ея уставомъ или противными существующимъ законамъ и
- 4) по постановленію Биржевого Комитета (§ 55).

§ 57.

О прекращеніи дѣйствій и ликвидациі дѣлъ, артель сообщаетъ Биржевому Комитету, а равно оповѣщаетъ тѣ лица и учрежденія, съ

какими она состояла въ дѣловыхъ сношеніяхъ и публикуеть о томъ, какъ указано въ § 3 сего устава.

§ 58.

Въ случаѣ прекращенія дѣйствій артели, капиталы и имущества ея, за удовлетвореніемъ всѣхъ предъявленныхъ къ артели претензій и принятыхъ ею обязательствъ распредѣляются между членами артели въ порядкѣ, определенномъ общимъ собраніемъ артели, съ утвержденія Биржевого Комитета.



РИЖСКІЙ
Торговый Архивъ.

35-ый годъ изданія.

1908.

Выпускъ II.

Рига, 1908 г.

Типографія Р. Руэтцъ, Домская площадь № 11/13

Рижскій Торговый Архивъ.

35-ый годъ изданія.

1908 г.



Оглавление.

1) Обзор торговой дѣятельности Риги за 1907 годъ (изданіе торгово-статистическаго отдѣла Рижскаго Биржевого Комитета)	357
2) Обзор фрахтовыхъ ставокъ, примѣнявшихся въ Ригѣ при перевозкѣ грузовъ на пароходахъ и парусныхъ судахъ въ продолженіе навигаціоннаго періода 1907 года со сравненіемъ съ 1906 годомъ.....	501
3) Рижскій экспортъ моремъ	509
4) Рижскій ввозъ моремъ	513
5) Отчетъ Общества Центральной складки товаровъ въ г. Ригѣ за 1907 годъ..	514
6) Списокъ Рижскихъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ за 1908 годъ	516
7) Личный составъ Рижскаго Биржевого Комитета, разныхъ комиссій при немъ и служащихъ въ учрежденіяхъ Комитета за 1908 годъ.....	537

Обзоръ торговой дѣятельности Риги за 1907 годъ.*)

(Изданіе торгово-статистическаго отдѣла Рижскаго Биржевого Комитета.)

Въ только что истекшемъ году международное хозяйственное положеніе существенно ухудшилось, ибо отчетный годъ положилъ предѣлъ высокой конъюнктурѣ, которой въ продолженіе многихъ лѣтъ пользовались страны мірового хозяйства. Хотя въ продолженіе первой половины года торговая дѣятельность еще не лишилась прежней интенсивности, однако уже тогда замѣчались извѣстные недостатки высокой конъюнктуры. Дороговизна денегъ принимала все болѣе рѣзкія формы и цѣны почти на всѣ товары, въ особенности же на главнѣйшіе съѣстные припасы и сырые матеріалы, стали непрерывно повышаться. Къ концу года наступила переменна конъюнктуры, которая вслѣдствіе неслыханнаго кризиса въ Сѣверной Америкѣ привела къ весьма чувствительному упадку духа. Настало время неудержимаго паденія цѣнъ; нѣкоторые продукты, какъ напримѣръ мѣдь, цинкъ, джута, шкуры, были подвергнуты весьма значительному, другіе, какъ желѣзо, каучукъ, олово, серебро — медленному, но постоянному паденію цѣнъ. Послѣдствіемъ всего этого было сокращеніе дѣятельности промышленности, фондовыхъ биржъ и товарныхъ рынковъ и въ особенности почти небывалая дороговизна денегъ, продолжающаяся еще въ настоящее время, хотя и не въ такомъ размѣрѣ.

Въ общемъ русское народное хозяйство развивалось въ 1907 году болѣе успѣшнымъ образомъ, чѣмъ это можно было ожидать столь скоро по истеченіи предшествовавшихъ двухъ тяжелыхъ лѣтъ. Хотя въ этотъ короткій промежутокъ времени и не удалось исполнѣ затереть

*) Помѣщенныя въ этомъ обзорѣ данныя за 1907 годъ основаны на илѣющихся въ настоящее время въ распоряженіи Отдѣла предварительныхъ свѣдѣнійхъ, за всѣ-же предшествующіе годы приведены окончательно установленныя цифры.

слѣды, оставленные войной, неурожаями и революціоннымъ движеніемъ послѣднихъ лѣтъ, однако хозяйственное развитіе, послѣ многолѣтняго періода постояннаго упадка, стало медленно поправляться. Благодаря проявившимся почти во всемъ государствѣ большей безопасности и тишинѣ, какъ и благодаря почти полному прекращенію рабочаго движенія, довѣріе къ постоянному учужшенію торговли расло, подготавливая такимъ образомъ поприще для оживленія хозяйственной дѣятельности. Хотя и у насъ торгово - промышленная дѣятельность была затронута неблагоприятными условіями конъюнктуры, американскимъ кризисомъ и связаннымъ съ симъ тяжелымъ упадкомъ духа, однако въ гораздо меньшемъ размѣрѣ чѣмъ заграницей.

Къ сожалѣнію и въ отчетномъ году въ Россіи былъ частичный недородъ, хотя не настолько значительный какъ дефицитъ урожая двухъ послѣднихъ лѣтъ. Этимъ обстоятельствомъ съ одной стороны была сокращена наша вывозная торговля въ своемъ размѣрѣ, съ другой же стороны и внѣшняя наша торговля, вслѣдствіе ослабленной покупокоспособности большинства населенія, этимъ была затронута. Въ концѣ правительство въ виду народныхъ бѣдствій будетъ принуждено истратить опять значительныя суммы на продовольственныя цѣли.

Финансовое положеніе Россіи въ отчетномъ году не дало повода прибѣгнуть къ какимъ-либо исключительнымъ мѣрамъ. Искать капиталовъ на западной-европейскихъ рынкахъ Россійское государство въ истекшемъ году принуждено не было; только внутри государства послѣдовалъ выпускъ 4% государственной ренты номинальной стоимостью въ 50 милліоновъ рублей. Государственные резервы золота тоже не уменьшились.

Денежный рынокъ въ истекшемъ году находился въ весьма неблагоприятномъ положеніи. Въ исторіи международнаго денежнаго рынка 1907 годъ будутъ вспоминать еще долгое время. А именно, почти въ продолженіе всего года грозила опасность мірового кризиса, которая однако къ счастью не оправдалась. Только Америка, въ особенности вслѣдствіе небывалаго недостатка оборотныхъ средствъ, была достигнута этимъ кризисомъ самымъ непоощаднымъ образомъ, такъ что въ продолженіе послѣднихъ четырехъ мѣсяцевъ года Соединеннымъ Штатамъ, вслѣдствіе беспорядковъ въ цѣломъ ряду банкирскихъ предприятий, пришлось переживать самую страшную панику.

Вызванная этимъ дороговизна денегъ отразилась тоже на ставкахъ учета европейскихъ рынковъ. Такъ на примѣръ, германскій государственный банкъ въ концѣ октября мѣсяца повысилъ учетъ съ 5 $\frac{1}{2}$ % на 6 $\frac{1}{2}$ %, а 8 ноября даже на 7 $\frac{1}{2}$ %, то есть на ставку, которая по сіе время еще никогда не была достигнута. Англійскій банкъ 31 октября повысилъ учетъ съ 4 $\frac{1}{2}$ % на 5 $\frac{1}{2}$ %, 4 ноября на 6% и 7 числа того же мѣсяца даже на 7%.

На здѣшній денежный рынокъ американскій кризисъ произвелъ только сравнительно незначительное впечатлѣніе. Русскій государственный банкъ повысилъ ставку учета векселей только одинъ разъ, а именно 8 поября съ 7 на $7\frac{1}{2}\%$, и то только главнымъ образомъ подъ вліяніемъ спроса денегъ въ связи съ сезономъ урожаявъ.

Внѣшняя торговля Россіи въ 1907 году, какъ усматривается изъ опубликованныхъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ данныхъ, превышаетъ по своему объему предшествовавшій годъ довольно существенно. Стоимость общаго оборота внѣшней торговли черезъ европейскую границу, включительно границъ Чернаго моря, Кавказа и торговли съ Финляндіею, составляла 1,688,241,000 рублей противъ 1,626,315,000 рублей въ 1906 году, т. е. въ отчетномъ году больше круглымъ числомъ на 62 милліона рублей. При этомъ вывозъ отчетнаго года уступаетъ вывозу 1906 года круглымъ числомъ на 10 милліоновъ рублей, что было вызвано главнымъ образомъ значительнымъ сокращеніемъ вывоза хлѣба. Обороты по остальнымъ главнѣйшимъ предметамъ нашего вывоза отличаются большей оживленностью, что однако не могло выравнять убытокъ въ хлѣбной торговлѣ.

Стоимость ввозной торговли напротивъ въ сравненіи съ предшествовавшимъ годомъ увеличилась на 72 милліона рублей, что объясняется главнымъ образомъ гораздо высшими цѣнами на металлы, какъ и на сырые продукты вообще.

Далѣе изъ сообщенныхъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ данныхъ усматривается, что нашъ торговый балансъ въ отчетномъ году еще ухудшился. Данные эти показываютъ, что перевѣсъ стоимости вывоза надъ стоимостью ввоза составлялъ только 295,8 милліоновъ рублей, тогда какъ перевѣсъ стоимости вывоза составлялъ въ 1906 году еще $377\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей, а въ 1905 году даже 440 милліоновъ рублей.

Менѣе выгодный видъ нашего торговаго баланса былъ между прочими вѣроятно одна изъ причинъ дороговизны денегъ, что конечно не могло не отразиться на результатахъ многихъ отраслей хозяйства.

Положеніе отечественной промышленности въ отчетномъ году несомнѣнно значительно поправилось. Въ общемъ почти на всѣхъ областяхъ этой отрасли хозяйства замѣчались, вмѣсто проявившихся въ двухъ предшествовавшихъ годахъ угнетенія и застоя, извѣстное оживленіе и прогрессивное движеніе, которымъ даже и проявившая въ послѣдней трети года чувствительная дороговизна денегъ не могла причинить особенный уцербъ. Главная же причина улучшенія положенія промышленности заключается въ прекращеніи или по крайней мѣрѣ въ существенномъ уменьшеніи рабочаго движенія.

Болѣе значительныя забастовки и прекращенія работъ происходили только въ Царствѣ Польскомъ, Самарскомъ мукомольномъ районѣ, въ Кіевскомъ сахаропромышленномъ районѣ и на Бакинскихъ нефтя-

ныхъ заводахъ. Забастовками на этихъ заводахъ была вызвана для значительной части русской промышленности нужда въ топливѣ, такъ какъ цѣны на нефть до того повысились, что въ нѣкоторыхъ районахъ употребленіе нефти сдѣлалось невозможнымъ. Вслѣдствіе этой дороговизны съ другой стороны увеличился сбытъ производства угольной промышленности. Къ сожалѣнію однако, въ виду недостатка перевозочныхъ средствъ не представлялось возможнымъ отправлять все количество добытаго угля. И другимъ отраслямъ нашей промышленности были нанесены убытки беспорядками на желѣзныхъ дорогахъ, хроническимъ недостаткомъ вагоновъ и неудовлетворительною провозо- и пропускоспособностью желѣзныхъ дорогъ.

Поворотъ къ лучшему наблюдается главнымъ образомъ въ ткальной промышленности, благодаря усиленному ввозу машинъ для обработки волокнистыхъ веществъ. Только въ центрѣ польской ткальной промышленности, въ гор. Лодзь, неустанныя забастовки, продолжающіяся почти 3 года, равно какъ и требованія рабочихъ парализовали дѣятельность значительной части тамошнихъ ткальныхъ фабрикъ, благодаря чему значительно поправилось положеніе однородныхъ фабрикъ Московскаго района.

И въ металлургической промышленности нашего отечества замѣчался переходъ къ болѣе нормальному положенію дѣлъ, да можно даже говорить объ извѣстномъ оживленіи. Въ желѣзопромышленности которая вслѣдствіе исключительныхъ обстоятельствъ послѣднихъ лѣтъ, развивалась только весьма незначительно, стало исчезать ненормальное соотношеніе между предложеніемъ и спросомъ. Правда, еще многія предпріятія этой отрасли принуждены бороться, вслѣдствіе недостатка надлежащей организаціи сбыта, съ разными затрудненіями, чѣмъ отчасти и объясняются сравнительно низкія цѣны на желѣзо.

Въ общемъ можно сказать, что чугунная промышленность находится въ упадкѣ вслѣдствіе низкихъ цѣнъ, тогда какъ промышленность, изготовляющая дешевые желѣзные массовые продукты работаетъ удовлетворительно.

Желѣзопромышленность Царства Польскаго находилась въ отчетномъ году въ полномъ упадкѣ. Почти полное сокращеніе дѣятельности видно на горнопромышленныхъ и вагонныхъ заводахъ, какъ и на заводахъ для конструкціонныхъ работъ; исключеніе составляютъ только нѣкоторыя спеціальныя фабрики, работающія для сахарныхъ и водочныхъ заводовъ.

Въ заключеніе вспомнимъ еще о русской сахарной промышленности, состоящей уже издавна подъ особеннымъ покровительствомъ и попеченіемъ правительства. Для этой отрасли промышленности отчетный годъ является выдающимся въ томъ отношеніи, что присоеди-

неніемъ Россіи къ Брюссельской конвенціи была открыта гораздо большая область сбыта заграницей.

Изъ приведеннаго мы усматриваемъ, что хотя положеніе нашей промышленности еще далеко не блестящее, то всетаки будущность ея представляется довольно обезпеченной. Во всякомъ случаѣ основы русской промышленности не были потрясены пережитыми въ продолженіе послѣднихъ трехъ лѣтъ бѣдствіями, въ виду чего можно надѣяться, что въ недалекомъ будущемъ послѣдуетъ новое, хотя медленное, но постоянное развитіе нашей промышленности.

Замѣчательнымъ явленіемъ въ области промышленности представляется все большее распространеніе синдикатовъ. Состоялось много новыхъ союзовъ, въ особенности на металлургической отрасли, а существующія уже объединенія были расширены. Въ продолженіе отчетнаго года были зарегистрированы многіе новые синдикаты, имѣющіе цѣлью разслѣдованіе экономическихъ условій страны, регулированіе и нормированіе производства и сбыта продуктовъ.

Положеніе пароходства въ отчетномъ году не можетъ быть признано удовлетворительнымъ. Почти въ продолженіе всего года цѣны на каменный уголь держались на необыкновенно высокомъ уровнѣ, равнымъ образомъ значительно повысились жалованіе судовой команды и плата портовымъ рабочимъ. Неблагоприятнымъ образомъ повліяли на это дѣло тоже происшедшія въ западной Европѣ борьбы рабочихъ изъ-за заработной платы.

Что касается рейсоваго пароходства, то сильное движеніе въ продолженіе большей части отчетнаго года настолько выравнило вызванные повышеніемъ расходовъ по эксплуатаціи убытки, что резултатъ года у большинства линій можетъ быть признанъ удовлетворительнымъ.

Хозяева пароходовъ, не совершающихъ правильныхъ рейсовъ, достигли нѣсколько лучшихъ результатовъ чѣмъ въ предшествовавшемъ году, что слѣдуетъ приписать между прочимъ тому обстоятельству, что ставки за провозъ угля имѣли въ теченіе довольно продолжительнаго времени весьма твердое настроеніе; вообще фрахтовыя ставки, по крайней мѣрѣ въ продолженіе первыхъ 10 мѣсяцевъ, были нѣсколько выгоднѣе чѣмъ въ 1906 году. Выгоды эти однако отчасти были парализованы повышенными расходами по эксплуатаціи.

Равнымъ образомъ фрахтовыя ставки парусныхъ судовъ были въ общемъ немного лучшія, такъ что парусное судоходство, послѣ періода бездоходной дѣятельности, достигло опять по крайней мѣрѣ отчасти удовлетворительныхъ результатовъ.

Что касается въ частности нашихъ балтійскихъ пароходныхъ обществъ, то послѣдній годъ былъ для нихъ довольно невыгодный, что объясняется съ одной стороны тихимъ настроеніемъ фрахтоваго рынка и высокими цѣнами на каменный уголь, съ другой же стороны

потерю времени, вызванною затруднительнымъ положеніемъ льда въ нашихъ моряхъ, какъ и забастовками и повышеніемъ требованій судовыхъ командъ и портовыхъ рабочихъ въ западной Европѣ. Кромѣ того причинило не мало убытковъ почти совершенное прекращеніе транспортовъ на дальній востокъ. Последнее обстоятельство было вызвано съ одной стороны тѣмъ, что транспорты войска, достигшіе въ продолженіе войны, какъ и въ 1906 году значительныхъ размѣровъ, въ 1907 году почти совершенно прекратились, какъ и съ другой стороны тѣмъ, что торговля на дальнемъ востокѣ вообще, и въ частности наши торговля сношенія съ этимъ краемъ были почти въ полномъ упадкѣ. Чтобы нагнать вызванные этимъ убытки нѣкоторыя пароходныя общества, на примѣръ „Восточно-азиатское“ и „Добровольный флотъ“, стали совершать новые рейсы между Либавою и Нью-Йоркомъ. Понятно, что финансовыя результаты этихъ линій не могутъ быть блестящія, такъ какъ предпріятія эти находятся еще только въ первыхъ началахъ.

Постройка парусныхъ судовъ на балтійскомъ побережьи въ отчетномъ году почти совершенно приостановлена, что слѣдуетъ приписать высокимъ цѣнамъ на лѣсные матеріалы и ненадежному положенію всего края. Такъ какъ въ каждомъ году нѣсколько судовъ выходятъ въ слѣдствіе аварий, несчастныхъ случаевъ и т. п. изъ состава флота, то таковой въ отчетномъ году уменьшился. Положеніе балтійскаго паруснаго судоходства въ 1907 году было довольно выгодное. Хотя оно въ сравненіи съ 1906 годомъ поправилось только въ незначительномъ размѣрѣ, однако оно во всякомъ случаѣ было болѣе выгодное, чѣмъ въ большинствѣ ближайшихъ предшествовавшихъ лѣтъ.

Русская желѣзнодорожная сѣть была расширена тоже и въ отчетномъ году. Движеніе было открыто всего на протяженіи 1593 верстъ ширококолейнаго пути, такъ что протяженіе всѣхъ желѣзныхъ дорогъ государства составляло къ 1 января 1908 года около 63,000 верстъ. Наибольшее значеніе среди новопостроенныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣютъ линія длиною въ 845 верстъ, ведущая отъ станціи Бологое до станціи Волковыскъ Николаевской желѣзной дороги и построенная Рязанско-Уральской желѣзною дорогою линія отъ станціи Красный Куть до станціи Бузань-Пристань, длиною въ 480 верстъ. Строятся въ настоящее время всего 2415 верстъ, въ томъ числѣ 178 верстъ Закавказкой желѣзной дороги въ Персію, 329 верстъ въ Финляндіи и 833 версты второго пути Сибирской желѣзной дороги. Предполагается постройка 2004 верстъ, въ томъ числѣ линія отъ Перми до станціи Курганъ черезъ Уралъ, имѣющая существенное значеніе, и линія отъ С.-Петербурга до Петрозаводска.

Далѣе слѣдуетъ замѣтить, что 1 января 1907 года С.-Петербургско-Варшавская, Балтійская и Псково-Рижская желѣзныя дороги переименованы въ „Сѣверо-Западные“ желѣзныя дороги, а Курскъ-

Харьковъ-Севастопольская и Харьковско-Николаевская желѣзныя дороги — въ „Южныя“ желѣзныя дороги.

Несмотря на постоянное развитіе русской желѣзно-дорожной сѣти большіе недостатки грузового движенія, выражающіеся въ хроническихъ залежахъ грузовъ, все продолжаютъ. Недостаточность постройки, въ особенности недостатокъ вторыхъ путей на главныхъ линіяхъ, ведущихъ къ портамъ, какъ вообще къ пограничнымъ пунктамъ отзывается все еще весьма чувствительно. Въ виду сего Министерство Путей Сообщенія разработало для внесенія въ Государственную Думу предложеніе объ ассигнованіи въ продолженіе пятилѣтія 1908/1912 с. г. 900 милліоновъ рублей на отстройку и усиленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Этимъ проектомъ предусматривается главнымъ образомъ укладка вторыхъ путей, постройка развѣздовъ, перестройка станцій, приобрѣтеніе подвижного состава, сооруженіе мастерскихъ и новыхъ депо и повышеніе подъемоспособности товарныхъ вагоновъ.

Въ отчетномъ году залежи грузовъ не достигли особенно значительныхъ размѣровъ, что однако не объясняется точнымъ и правильнымъ исполненіемъ обязанностей нашего желѣзнодорожнаго аппарата, а главнымъ образомъ тѣмъ обстоятельствомъ, что закупка хлѣба экспортерами, вслѣдствіе вызванной недородомъ скудности товара, была весьма ограниченная. Большія препятствія въ движеніи были вызваны зимою отчетнаго года необыкновенно сильными снѣжными заносами на востокъ и на югъ имперіи.

Какъ нами было отмѣчено уже въ предыдущемъ отчетѣ, въ 1906 году были образованы комитеты по распредѣленію по желѣзнымъ дорогамъ транспортныхъ средствъ для массовыхъ грузовъ съ цѣлью предупрежденія и устраненія залежей грузовъ на станціяхъ. Этими комитетами, внутреннее устройство которыхъ въ отчетномъ году было значительно расширено, обсуждались въ продолженіе года многіе вопросы, касающіеся желѣзнодорожнаго хозяйства, однако, вслѣдствіе часто противорѣчащихся мнѣній представителей желѣзныхъ дорогъ съ одной стороны и общественныхъ учрежденій съ другой, единогласныхъ постановленій не было достигнуто, такъ что рѣшеніе подлежащихъ вопросовъ послѣдуетъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія.

Въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ отчетномъ году существенныхъ измѣненій не послѣдовало. Можно отмѣтить лишь одно рѣшеніе, касающееся вопроса тарифовъ на перевозку сибирскаго коровьяго масла; оно заключается въ слѣдующемъ: Распространеніемъ тарифа, дѣйствующаго для болѣе короткаго маршрута отъ станцій Сибирской желѣзной дороги черезъ Вятку-Вологду въ С.-Петербургъ и Ревель, на болѣе далекій маршрутъ черезъ Батраки-Москву, транспорты масла были отвлечены отъ естественнаго ихъ пути, чѣмъ были чувствительно затронуты интересы Риги. На соотвѣтствующее хода-

тайство Рижскаго Биржевого Комитета объ отмѣнѣ льготы при перевозкѣ по окружному пути послѣдовало рѣшеніе, что льгота примѣненія дешеваго тарифа къ отправкамъ, слѣдующимъ по окружному пути, будетъ отмѣнена 1 января 1908 года. Просьба однако о раньшей отмѣнѣ упомянутой льготы была отклонена съ указаніемъ на то, что Сѣверная желѣзная дорога въ настоящее время еще для транспортовъ масла недостаточно оборудована.

На территоріи Рижской желѣзнодорожной гавани въ отчетномъ году былъ переданъ въ пользованіе построенный Риго-Орловской желѣзною дорогою 4-хъ-этажный каменный амбаръ, экспортная гавань однако все еще не отвѣчаетъ первоначальной цѣли, что слѣдуетъ приписать главнымъ образомъ полной недостаточности имѣющихся тамъ амбаровъ и сараевъ и тому обстоятельству, что условія сообщенія далеко не отвѣчаютъ справедливымъ требованіямъ.

На попрещѣ законодательства въ отчетномъ году господствовалъ полный застой; ни одинъ изъ многочисленныхъ законопроектовъ, касающихся торговли, промышленности и судоходства, изъ которыхъ многіе разработаны уже много лѣтъ тому назадъ, не былъ окончательно установленъ. Это надлежитъ приписать главнымъ образомъ роспуску второй Государственной Думы, какъ и тому обстоятельству, что третья Государственная Дума, желающая работать, начала свою дѣятельность лишь нѣсколько мѣсяцевъ до конца года.

Организованный въ 1906 году Совѣтъ Съѣздовъ биржевой торговли и сельскаго хозяйства работалъ въ отчетномъ году весьма успѣшно. Между многими другими работами Совѣтъ главнымъ образомъ занимался слѣдующими вопросами, а именно: обсужденіемъ германско-нидерландскаго контракта на хлѣбные грузы, вопросомъ о выгрузкѣ вагоновъ въ портовыхъ городахъ въ праздничные дни, общимъ пересмотромъ пзданнаго въ 1905 году закона о гербовомъ сборѣ, обсужденіемъ законопроекта о биржевыхъ судахъ, проектомъ реорганизаціи портовыхъ управленій и окончательной редакціей проекта о реорганизаціи биржъ. Однако и въ этомъ проектѣ имѣется постановленіе, что каждый посѣтитель биржи имѣетъ быть членомъ биржевого общества, каковое постановленіе, какъ мы отмѣтили уже въ прошлогоднемъ нашемъ отчетѣ, является насиліемъ мелочной и посреднической торговли надъ оптовой торговлей, для которой биржи созданы.

Правила организаціи и дѣлопроизводства этихъ всероссійскихъ Съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства, равно какъ и Совѣта этихъ Съѣздовъ утверждены 24 февраля 1907 года Г. Министромъ Торговли и Промышленности.

И вторая организація, имѣющая цѣлью представительство интересовъ торговли и промышленности — Всероссійскіе Съѣзды предста-

вителей промышленности и торговли, въ отчетномъ году работала весьма прилежно.

Для биржъ отчетный годъ былъ еще менѣе выгоднымъ, чѣмъ предыдущій, бывший по отношенію къ дѣятельности биржъ весьма неотраднымъ. Отмѣченное уже выше чрезвычайное напряженіе международнаго денежнаго рынка привело биржевую дѣятельность почти до полного застоя.

Дѣло съ процентными бумагами было совершенно незначительное, а вексельное дѣло, страдавшее въ продолженіе цѣлаго года подъ неблагоприятнымъ положеніемъ денежнаго рынка, мало оживлялось. Въ виду сего прибыль банковъ по вексельному дѣлу была весьма незначительная, тогда какъ съ другой стороны доходъ ихъ по счету процентовъ значительно увеличился.

Капиталисты могутъ быть весьма довольны измѣненіемъ курса процентныхъ бумагъ, такъ какъ они этимъ въ сравненіи съ 1906 годомъ значительно поправили свое состояніе. 4% государственная рента, на примѣръ, въ продолженіе 1907 года повысилась съ $69\frac{3}{4}$ на 74 рубля. Равнымъ образомъ выиграли вслѣдствіе этого повышенія курсовъ и банки.

На заграничныхъ биржахъ, въ особенности въ Парижѣ и Лондонѣ, замѣчалось, что во второй половинѣ года стало опять водворяться довѣріе къ нашимъ государственнымъ займамъ, что выражалось въ повышеніи курсовъ.

Курсъ нашихъ мѣстныхъ процентныхъ бумагъ въ отчетномъ году повысился, именно въ особенности курсъ Лифляндскихъ закладныхъ листовъ и закладныхъ листовъ Рижскаго ипотечнаго общества. Последнее выпустило въ 1907 году новые $5\frac{1}{2}$ % закладные листы на болѣе 2 милліоновъ рублей. Новый 5% заемъ города Риги въ отчетномъ году былъ отчасти проданъ и торгуется въ настоящее время по курсу въ 95%.

Весьма значительнымъ колебаніямъ были подвергнуты курсы векселей на С.-Петербуржской биржѣ и послѣ того какъ осенью стало извѣстнымъ, что урожай не отвѣчалъ ожиданіямъ, наличныя деньги, вслѣдствіе недостатка векселей, вызваннаго сокращеніемъ вывоза хлѣба, получались только съ трудомъ. Высокія денежныя ставки за границей лишили банки возможности запастись обычнымъ образомъ деньгами.

Курсъ векселей на Рижской биржѣ напротивъ былъ довольно устойчивый.

Курсъ рубля (трехмѣсячный) на Берлинѣ колебался въ среднемъ за мѣсяць въ продолженіе отчетнаго года между $46.15\frac{1}{2}$ и $45.45\frac{1}{2}$ рублей за 100 марокъ противъ $46.47\frac{1}{2}$ и $45.57\frac{1}{2}$ рублей за 100 марокъ въ 1906 году.

Колебаніе курса рубля (трехмѣсячнаго) на Берлинѣ на здѣшней биржѣ въ 1907 году усматривается изъ слѣдующей таблицы:

	высшій курсъ въ	низшій	средній
	курсъ въ рубляхъ за 100 марокъ :		
январь	45,81 ¹ / ₂	45,70	45,76 ² / ₉
февраль	45,79 ¹ / ₂	45,72 ¹ / ₂	45,76 ¹ / ₄
мартъ	46,07 ¹ / ₂	45,82 ¹ / ₂	45,91 ⁵ / ₆
апрѣль	46,15 ¹ / ₂	45,90 ¹ / ₂	46,03 ⁵ / ₈
май	45,99 ¹ / ₂	45,94 ¹ / ₂	45,96 ⁷ / ₁₈
іюнь	45,94 ¹ / ₂	45,81 ¹ / ₂	45,92 ¹ / ₁₈
іюль	45,81 ¹ / ₂	45,67 ¹ / ₂	45,74 ¹ / ₆
августъ	45,67 ¹ / ₂	45,57 ¹ / ₂	45,63 ¹⁷ / ₁₈
сентябрь	45,59 ¹ / ₂	45,54 ¹ / ₂	45,55 ⁷ / ₈
октябрь	45,58 ¹ / ₂	45,48 ¹ / ₂	45,52 ¹³ / ₁₈
ноябрь	45,62 ¹ / ₂	45,45 ¹ / ₂	45,54 ⁷ / ₁₈
декабрь	45,84 ¹ / ₂	45,57 ¹ / ₂	45,71 ⁵ / ₈
средній курсъ за 1907 годъ	46,15 ¹ / ₂	45,45 ¹ / ₂	45,75 ¹⁴⁹ / ₂₀₈
въ 1906 году	46,47 ¹ / ₂	45,57 ¹ / ₂	45,91 ⁵⁹ / ₆₈
„ 1905 „	45,97 ¹ / ₂	45,60	45,83 ⁴⁶ / ₅₁
„ 1904 „	45,95	45,67 ¹ / ₂	45,79 ³³ / ₅₂
„ 1903 „	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

Несмотря на водворившееся въ отчетномъ году успокоеніе и большую безопасность внѣшняя торговля Риги по своему объему значительно сократилась, а именно стоимость ея противъ 1906 года, котораго однако слѣдуетъ считать рекорднымъ, уменьшилась круглымъ числомъ на 36¹/₂ миллионъ рублей. Хотя пока имѣются лишь предварительныя данныя за 1907 годъ, то однако цифры эти, которыя вѣроятно существенно не различатся отъ окончательно установленныхъ, уже достаточны для опредѣленія нашей вывозной торговли въ истекшемъ году. Сравнивая количество товаровъ, ввезенныхъ или вывезенныхъ

зенныхъ въ отчетномъ году съ количествами товаровъ 1906 года, замѣчается раньше всего сильное сокращеніе экспедиторской торговли, что конечно отозвалось на оборотъ нашей торговли весьма неблагоприятнымъ образомъ. Далѣе наша хлѣбная торговля дала весьма печальные результаты: она сократилась до минимума. Хотя въ нѣкоторыхъ отрасляхъ нашей вывозной торговли замѣчается по отправкамъ усиленная торговая дѣятельность, то однако обстоятельство это не можетъ служить доказательствомъ благоприятнаго положенія подлежащей отрасли торговли. Слѣдуетъ только указать на торговлю лѣсомъ, обороты которой, въ особенности по отношенію пиленнаго матеріала и желѣзнодорожныхъ шпаль, достигли небывалаго еще размѣра, причѣмъ однако торговля эта въ продолженіе большей части отчетнаго года была вслѣдствіе постояннаго паденія цѣнъ и вялаго настроенія рынка весьма мало прибыльная.

Благодаря почти полному прекращенію рабочихъ безпорядковъ русская промышленность въ отчетномъ году была въ состояніи хотя отчасти быть удостоинной довѣрія купечества, тѣмъ болѣе, что послѣднее могло надѣяться, что въ ближайшемъ будущемъ безпорядки минувшихъ двухъ лѣтъ не повторятся. Въ самомъ дѣлѣ главнѣйшія отрасли нашей промышленности, если не считать вагонно-строительныхъ заводовъ, которые страдали отъ недостатка казенныхъ заказовъ, работали весьма хорошо. Это относится главнымъ образомъ къ нашей ткацкой промышленности, которой помогли безпорядки въ Лодзинскомъ районѣ. Тоже желѣзная промышленность развивала оживленную дѣятельность; такъ какъ однако это было вызвано главнымъ образомъ исполненіемъ отсроченныхъ только заказовъ, то слѣдуетъ опасаться, что явленіе это будетъ лишь временнымъ. Равнымъ образомъ поправилось положеніе машино-строительной промышленности, пострадавшей весьма существенно отъ событій послѣднихъ лѣтъ, вслѣдствіе повышенія числа заказовъ, хотя эта отрасль нашей промышленности находится еще далеко не въ блестящемъ положеніи.

Во всякомъ случаѣ можно сказать, что въ общемъ наблюдаются почти вездѣ несомнѣнные признаки улучшенія и выздоровленія.

Стоимость нашей ввозной и вывозной торговли явствуетъ изъ слѣдующаго сопоставленія:

Средняя цифра за годъ	Товары, привезенные морскимъ путемъ руб.	Товары, вывезенные морскимъ 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

Средняя цифра въ годъ	Товары, привезенные морскимъ путемъ руб.	Товары, вывезенные морскимъ путемъ руб.
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 :	63,555,661	77,905,955
1900 :	58,599,935	71,048,935
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 :	100,093,860	119,286,689
1905 :	90,397,121	134,801,461
1901—1905 :	85,089,264	110,716,583
1906 :	109,035,464	159,986,844
1907 :	101,942,673	130,563,611

Какъ ввозная, такъ и вывозная торговля отчетнаго года уступаютъ по стоимости своей 1906 году, а именно первая круглымъ числомъ на 7 миллионъ рублей, а послѣдняя почти на 29¹/₂ миллионъ рублей.

Сокращеніе стоимости ввозной торговли тѣмъ удивительнѣе, такъ какъ въ отчетномъ году большая часть главнѣйшихъ продуктовъ нашего ввоза привозились въ большемъ размѣрѣ и кромѣ того послѣдовало почти общее вздорожаніе сырыхъ продуктовъ, играющихъ въ нашей ввозной торговлѣ видную роль. Пониженіе цифры стоимости однако объясняется главнымъ образомъ сильнымъ сокращеніемъ ввоза чая, одного изъ самыхъ цѣнныхъ продуктовъ, проходящихъ черезъ наши порты; далѣе способствовало пониженію цифры стоимости ввоза тоже и сокращеніе ввоза гумми сырца, хлопка и джуты. Всѣ остальные предметы, какъ сельди, рисъ, вино, свинецъ, искусственныя удобрительныя вещества, красильное дерево, смола, машины, кварцъ, сѣра, шпатъ, каменный уголь и коксъ, глина, фарфоровая глина, пряжа, кожи и шкуры и т. д. ввозились въ большемъ количествѣ.

На оборотъ вывезенныя количества главнѣйшихъ предметовъ экспорта сократились въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ почти безъ исключенія, только лѣсные матеріалы (4¹/₂ миллионъ кубическихъ футовъ больше чѣмъ въ 1906 году), пенька и постѣнное сѣмя вывозились больше чѣмъ въ 1906 году. Такъ вывозъ льна, а именно льна сланца

уменьшился на болѣе 1 милліона пудовъ, вывозъ зерна приблизительно на 2 милліона пудовъ, масла коровьяго и яицъ на болѣе 700,000 пудовъ каждый, вывозъ шкуръ и кожъ круглымъ числомъ на 374,000 пудовъ, вывозъ жмыхъ на $1\frac{1}{2}$ милліона пудовъ, вывозъ выбойнаго сѣмени на 400,000 пудовъ, гороха на 280,000 пудовъ, дичи и битой птицы на 70,000 пудовъ, вывозъ минеральныхъ маселъ на 136,000 пудовъ и т. д.

Стоимость общаго оборота нашей внѣшней торговли составляла съ 1866 года:

1866—1870 :	45,443,434	руб. въ среднемъ
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	” въ среднемъ
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	” въ среднемъ
1901 :	132,566,147	”
1902 :	167,050,770	”
1903 :	234,833,189	”
1904 :	219,380,549	”
1905 :	225,198,582	”
1901—1905 :	195,805,847	” въ среднемъ
1906 :	269,022,308	”
1907 :	232,506,284	”

Какъ видно отчетный годъ значительно уступаетъ только 1906 году; всѣ-же остальные годы за исключеніемъ 1903 года много уступаютъ отчетному.

Такъ какъ до составленія сего отчета нельзя было получить хотя только нѣсколько достовѣрныхъ данныхъ о направленіи нашей вывозной торговли въ 1907 году, мы принуждены были ограничиться при составленіи ниже слѣдующей таблицы, показывающей главнѣйшія страны назначенія нашихъ вывозныхъ товаровъ, сравненіемъ предыдущихъ лѣтъ до 1906 года.

О главнѣйшихъ странахъ происхожденія нашихъ ввозныхъ товаровъ мы упомянемъ во второй главѣ сего отчета, обнимающей ввозную торговлю.

Стоимость вывоза Риги распределяется по главнѣйшимъ для нашихъ товаровъ странамъ назначенія слѣдующимъ образомъ :

Средняя цифра за годъ	Въ Великобританію	Въ Германію	Въ Бельгію*)
1866—1870 :	15,519,967	1,868,269	4,685,942
1871—1875 :	17,263,707	4,042,864	4,603,409
1876—1880 :	24,077,698	7,995,373	6,252,271
1881—1885 :	26,478,404	7,358,323	6,583,859
1886—1890 :	24,785,010	6,267,196	6,574,994
1891 :	22,468,929	10,540,416	5,081,987
1892 :	20,784,932	5,676,833	5,739,816
1893 :	20,827,680	4,788,090	9,058,110
1894 :	22,929,896	7,054,520	7,633,637
1895 :	28,757,908	10,928,380	10,833,819
1891—1895 :	23,153,869	7,797,648	7,669,474
1896 :	25,517,896	11,656,458	10,499,144
1897 :	27,271,340	11,204,438	10,413,534
1898 :	26,992,454	11,942,327	10,631,864
1899 :	33,077,094	11,497,580	11,660,072
1900 :	28,635,589	14,714,828	9,608,418
1896—1900 :	28,298,875	12,203,126	10,562,606
1901 :	36,160,678	13,989,439	9,093,613
1902 :	43,489,960	19,443,122	11,842,827
1903 :	58,397,021	27,625,526	16,480,736
1904 :	47,262,789	38,657,686	12,464,706
1905 :	55,236,728	39,026,037	15,733,274
1901—1905 :	48,109,435	27,748,362	13,123,031
1906 :	65,833,326	40,637,492	19,455,451
Средняя цифра за годъ	Въ Францію	Въ Голландію*)	Въ Данію
1866—1870 :	4,418,575	2,059,779	497,181
1871—1875 :	4,376,075	3,278,327	644,466
1876—1880 :	6,310,075	5,698,331	569,336
1881—1885 :	6,859,417	4,661,726	1,470,832
1886—1890 :	5,702,821	4,039,295	2,694,621

*) Въ виду того, что часть грузовъ, отправляемыхъ въ Бельгію и Голландію идетъ, какъ показываетъ опытъ, въ Германію, цифры ввоза въ обѣ упомянутыя страны по вычетѣ изъ нихъ транзитныхъ товаровъ, предназначенныхъ для потребленія въ Германіи, должны сильно сократиться, тогда какъ ввозъ въ Германію, благодаря помянутой прибавкѣ, значительно повышается.

Средняя цифра за годъ	Въ Францію	Въ Голландію*)	Въ Данію
1891 :	4,784,419	4,839,176	3,632,734
1892 :	4,056,271	3,159,035	803,475
1893 :	7,608,981	2,335,812	941,390
1894 :	4,665,371	3,262,745	1,396,397
1895 :	7,850,235	3,140,817	1,988,298
1891—1895 :	5,793,076	3,347,517	1,752,459
1896 :	7,920,931	5,156,664	2,268,770
1897 :	7,011,964	6,637,478	1,592,397
1898 :	7,460,547	7,486,459	2,855,416
1899 :	11,752,989	5,218,454	1,265,203
1900 :	8,758,180	6,233,338	2,022,263
1896—1900 :	8,580,922	6,146,479	2,000,810
1901 :	7,205,117	5,277,111	3,246,098
1902 :	9,047,712	4,201,939	3,857,706
1903 :	16,012,130	3,495,119	4,863,875
1904 :	9,542,063	3,609,026	4,651,521
1905 :	11,111,479	4,515,448	4,606,133
1901—1905 :	10,583,700	4,219,729	4,245,067
1906 :	13,647,737	4,496,271	3,517,037

Такимъ образомъ съ общей стоимости вывезенныхъ товаровъ приходится па :

Средняя цифра за годъ	на Великобрит.	на Германію	на Бельгію*)	на Францію	на Голландію,*)	на Данію
	%	%	%	%	%	%
1866—1870 :	49,9	6,0	15,2	14,3	6,7	1,6
1871—1875 :	46,0	10,8	12,3	11,7	8,7	1,7
1876—1880 :	43,7	14,5	11,3	11,5	10,4	1,0
1881—1885 :	46,7	13,0	11,6	12,1	8,2	2,6
1886—1890 :	46,6	11,8	12,3	10,7	7,6	5,1
1891 :	41,3	19,3	9,3	8,8	8,9	6,7
1892 :	50,0	13,7	13,8	9,8	7,6	1,9
1893 :	44,3	10,2	19,3	16,2	5,0	2,0
1894 :	48,0	14,8	16,0	9,8	6,8	2,9
1895 :	44,0	16,7	16,6	12,0	4,8	3,0
1891—1895 :	45,2	15,2	15,0	11,4	6,5	3,4
1896 :	39,3	18,0	16,2	12,2	7,9	3,5
1897 :	41,0	16,8	15,6	10,5	10,0	2,4
1898 :	38,4	17,0	15,1	10,6	10,6	4,1
1899 :	42,7	14,9	15,1	15,2	6,7	1,6

*) Смори на страницѣ 370.

Средняя цифра за годъ	на Великобрит.	на Германію	на Бельгію*)	на Францію	на Голландію*)	на Данію
1900 :	39,2	20,2	13,2	12,0	8,5	2,8
1896—1900 :	40,2	17,3	15,0	12,2	8,7	2,8
1901 :	46,8	18,1	11,8	9,3	6,8	4,2
1902 :	46,6	20,9	12,7	9,7	4,5	4,1
1903 :	45,3	21,4	12,8	12,4	2,8	3,8
1904 :	39,6	32,4	10,5	8,0	3,0	3,9
1905 :	41,0	28,9	11,7	8,1	3,3	3,4
1901—1905 :	43,4	25,1	11,9	9,6	3,8	3,8
1906 :	41,2	25,4	12,2	8,5	2,8	2,2

Какъ усматривается изъ перваго изъ приведенныхъ сопоставленій въ 1906 году всѣ главнѣйшія страны нашего сбыта, за исключеніемъ Голландіи и Даніи усилили привозъ товаровъ изъ Риги. Это относится главнымъ образомъ къ Великобританіи, куда мы поставляли на $10\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей больше товаровъ чѣмъ въ 1905 году. Относительно Германіи приростъ ввоза едва замѣтный, однако приведенныя въ сей таблицѣ цифры измѣнятся довольно существенно, если принять во вниманіе, что довольно значительная часть ввоза Рижскихъ товаровъ въ Нидерланды и Бельгію направлена только черезъ эти страны въ Германію. Въ процентномъ соотношеніи ввозъ Рижскихъ товаровъ въ Германію, какъ усматривается изъ второй таблицы, даже уменьшился, что слѣдуетъ приписать тому обстоятельству, что общій вывозъ изъ Риги повысился въ большемъ размѣрѣ, чѣмъ въ частности вывозъ нашихъ товаровъ въ Германію.

Въ вышеприведенныя шесть страны мы поставляли въ 1906 году 92,3% всего нашего вывоза, противъ 96,4% въ предыдущемъ году, такъ что на всѣ остальные страны пришлось только 7,7 или 3,6%.

Среди этихъ другихъ странъ сбыта нашихъ вывозныхъ товаровъ въ 1906 году Америка приобрѣла большое значеніе. Ввозъ Рижскихъ товаровъ въ эту страну, состоящій главнымъ образомъ изъ шкуръ и кожъ, представляетъ цѣнность свыше $9\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей.

Въ Швецію поставлялось товаровъ цѣнностью свыше $2\frac{1}{3}$ милліоновъ рублей, а въ Норвегію на $\frac{1}{3}$ милліона рублей.

Совсѣмъ маленькое значеніе для нашей непосредственной вывозной торговли имѣютъ Португалія, Испанія, Италія и Турція.

Соотношеніе вывоза Риги къ вывозной торговлѣ нашихъ главнѣйшихъ сосѣднихъ портовъ иллюстрируется слѣдующею таблицей :

*, Смотри на страницѣ 370.

	1896—1900		1901		1902	
	руб.	% общей цѣн-ности вывоза изъ Россіи	руб.	% общей цѣн-ности вывоза изъ Россіи	руб.	% общей цѣн-ности вывоза изъ Россіи
изъ Риги	70,148,657	12,0	77,265,779	12,7	93,239,709	13,2
„ С.-Петербурга и Кронштата	60,632,271	10,3	73,662,122	12,1	60,696,527	8,5
„ Ревеля	28,190,317	4,8	27,917,258	4,6	21,754,613	3,1
„ Пернова	4,597,815	0,8	3,656,234	0,6	3,582,898	0,5
„ Виндавы	1,506,728	0,3	2,327,938	0,4	12,563,974	1,8
„ Либавы	39,338,793	6,7	57,796,000	9,5	44,618,232	6,3
	1903	% общей цѣн-ности вывоза изъ Россіи	1904	% общей цѣн-ности вывоза изъ Россіи	1905	% общей цѣн-ности вывоза изъ Россіи
	руб.		руб.		руб.	
изъ Риги	128,989,277	15,8	119,286,689	14,8	134,801,461	14,8
„ С.-Петербурга и Кронштата	55,822,871	6,8	65,765,041	8,2	94,303,535	10,3
„ Ревеля	23,090,567	2,8	29,163,878	3,6	26,125,978	2,9
„ Пернова	5,412,632	0,7	3,910,825	0,5	4,178,166	0,5
„ Виндавы	22,346,907	2,7	17,305,155	2,1	26,159,589	2,9
„ Либавы	32,215,628	4,0	36,512,020	4,5	53,368,569	5,8
	1901—1905	% общей цѣн-ности вывоза изъ Россіи	1906	% общей цѣн-ности вывоза изъ Россіи	1907	% общей цѣн-ности вывоза изъ Россіи
	руб.		руб.		руб.	
изъ Риги	110,716,583	14,4	159,986,844	18,2	130,563,611	15,3
„ С.-Петербурга и Кронштата	70,050,019	9,1	?	?	?	?
„ Ревеля	25,610,459	3,3	14,629,954	1,7	13,424,234	1,6
„ Пернова	4,148,151	0,6	5,574,548	0,6	6,509,015	0,8
„ Виндавы	16,140,313	2,1	19,243,809	2,2	33,532,313	3,9
„ Либавы	44,902,090	5,8	34,045,054	3,9	31,938,833	3,7

Какъ видно, Виндава въ 1907 г. такъ улучшила свое положеніе, что даже опередила Либаву.

Стоимость ввоза и вывоза, равно какъ и сумма общаго оборота внѣшней торговли Европейской Россіи (за исключеніемъ торговли черезъ границы Чернаго моря, Кавказа и торговли съ Финляндіею) составляетъ согласно даннымъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ:

	Ввозъ руб.	Вывозъ руб.	Общая сумма оборотовъ руб.
1881—1885 :	479,583,400	545,665,864	1,025,249,264
1886—1890 :	356,700,400	606,116,600	962,817,000
1891—1895 :	402,803,932	535,636,931	938,440,863
1896 :	502,784,154	593,708,557	1,096,492,711

	Ввозъ руб.	Вывозъ руб.	Общая сумма оборотовъ руб.
1897 :	480,764,637	632,866,149	1,113,630,786
1898 :	530,312,169	628,995,087	1,159,307,256
1899 :	562,718,090	510,761,957	1,073,480,047
1900 :	536,756,880	568,451,954	1,105,208,834
1896 — 1900 :	522,667,186	586,956,741	1,109,623,927
1901 :	496,913,117	607,666,551	1,104,579,668
1902 :	493,098,129	708,398,227	1,201,496,356
1903 :	560,346,484	815,323,870	1,375,670,354
1904 :	535,097,787	806,580,727	1,341,678,514
1905 :	521,159,147	912,202,568	1,433,361,715
1901 — 1905 :	521,322,933	770,034,388	1,291,357,321
1906 :	576,929,000	879,808,000	1,456,737,000
1907 :	649,996,000	853,459,000	1,503,455,000

Какъ усматривается изъ приведенной таблицы, отчетный годъ по отношенію общаго оборота внѣшней торговли Россіи представляетъ высшую, до сихъ поръ достигнутую цифру, а именно она составляетъ болѣе 1¹/₂ милліона рублей и превышаетъ 1906 годъ, который по сіе время считался лучшимъ, на почти 50 милліоновъ рублей. Этотъ выгодный результатъ слѣдуетъ приписать однако только ввозной торговлѣ, стоимость которой въ отчетномъ году была на 73 милліона рублей выше чѣмъ въ 1906 году. Стоимость вывозной торговли Россіи напротивъ въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ уменьшилась на 26 милліоновъ рублей. Весьма большое вліяніе на этотъ неблагоприятный результатъ имѣло значительное сокращеніе вывоза зерна. Эта убыль не могла быть выравнена увеличеніемъ оборотовъ по другимъ важнымъ предметамъ вывоза, какъ то масла коровьяго, пеньки, сѣмянь, нефтяныхъ продуктовъ и т. д.

Нашъ торговый балансъ этимъ существенно ухудшился.

Стоимость русской вывозной торговли распредѣляется по группамъ главныхъ вывозныхъ товаровъ за послѣдніе 8 лѣтъ слѣдующимъ образомъ :

	1900 руб.	1901 руб.	1902 руб.	1903 руб.
Жизненные припасы .	335,425,453	383,655,035	473,373,685	536,944,503
Сырые и полуобработанные матеріалы .	205,210,102	194,439,972	203,746,109	248,157,632
Животныя	17,751,334	20,176,377	21,509,364	20,109,601
Фабричныя издѣлія .	10,065,065	9,395,167	9,769,069	10,112,134
Всего	568,451,954	607,666,551	708,398,227	815,323,870

	1904 руб.	1905 руб.	1906 руб.	1907 руб.
Жизненные припасы .	549,189,322	633,283,731	541,140,000	493,199,000
Сырые и полуобработанные материалы .	230,228,654	252,297,803	298,882,000	325,697,000
Животные	15,665,022	15,423,545	26,874,000	22,451,000
Фабричные изделия .	11,497,729	11,197,489	12,912,000	12,112,000
Всего	806,580,727	912,202,568	879,808,000	853,459,000

Вследствие сокращения вывоза зерна группа жизненных припасовъ въ сравненіи съ четырьмя предыдущими годами довольно существенно уменьшилась, тогда какъ вывозъ сырыхъ и полуобработанныхъ материаловъ повысился довольно значительно. Сбытъ фабричныхъ изделийъ за границей удержался почти на высотѣ прошлаго года, по группѣ животныхъ напротивъ замѣчается убыль. Въ сравненіи однако съ ранъшими годами цифры отчетнаго года выгодныя.

І. Вывозъ.

Вывозъ зерна черезъ нашъ портъ, уменьшившійся уже въ 1906 году до крайности, въ отчетномъ году прекратился почти совершенно, а именно онъ составлялъ лишь $1\frac{2}{3}$ миллионъ пудовъ. Собственно только вывозъ ржи отчетнаго года заслуживаетъ еще нѣкоторое вниманіе, тогда какъ вывозъ остальныхъ сортовъ зерна едва ли входитъ въ расчетъ.

Вывозъ четырехъ главнѣйшихъ сортовъ зерна изъ Рижскаго порта представляется, начиная съ 1876 года, въ слѣдующемъ видѣ:

	Рожь пуд.	Ячмень пуд.	Овесъ пуд.	Пшеница пуд.	Всего пуд.
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
1883 :	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

	Рожь пуд.	Ячмень пуд.	Овесь пуд.	Пшеница пуд.	Всего пуд.
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
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	1,238,319	7,780,146	9,928,835
1905 :	287,910	192,957	3,545,804	7,397,626	11,424,297
1901—1905 :	1,503,668	921,236	2,326,925	4,087,442	8,839,271
1906 :	137,970	190,902	1,112,833	2,231,194	3,672,899
1907 :	929,464	336,694	198,915	216,338	1,681,411

Неблагоприятное влияние на нашу торговлю зерномъ въ истекшемъ году произвели недостатокъ товара и высочія цѣны, стоявшія внутри государства. Недостатокъ товара, равно какъ и высокія цѣны объясняются главнымъ образомъ усиленною потребностью странъ, достигнутыхъ неурожаемъ, какъ и скудными запасами зерна въ краѣ вообще, вызванные опять плохими урожаями послѣднихъ 3 лѣтъ. При этомъ препятствовало еще и то обстоятельство, что даже довольно высокія заграничныя цѣны не согласовались въ большинствѣ случаевъ со сильно повышенными внутренними цѣнами. Въ виду всего этого наша вывозная хлѣбная торговля въ продолженіе большей части года прошла почти безъ оборотовъ. Только осенью, когда на рынкахъ стали появляться хлѣба новаго урожая, положеніе стало оживляться, обороты однако до конца года колебались въ весьма узкихъ предѣлахъ, что главнымъ образомъ слѣдуетъ приписать тому обстоятельству, что все еще не большіе подвозы были большей частью поглощены мѣстной потребностью.

Многимъ торговцамъ ржи въ послѣдней трети отчетнаго года были нанесены болѣе или менѣе крупныя убытки, смотря по степени заключенныхъ ими обязательствъ. Причина къ сему была главнымъ образомъ сильное повышение цѣнъ, послѣдовавшее довольно внезапно вслѣдствіе слишкомъ высокой оцѣнки урожая въ Россіи, такъ что торговцы, продавшіе въ надеждѣ на хорошій урожай и большіе подвозы по сравнительно невысокимъ цѣнамъ, принуждены были исполнить заключенныя обязательства съ убыткомъ.

Вывозъ четырехъ главнѣйшихъ сортовъ зерна (пшеницы, ржи, овса и ячменя) изъ шести балтійскихъ портовъ иллюстрируется слѣдующимъ сопоставленіемъ:

изъ	Пшеница		Рожь		Овесъ	
	1907	1906	1907	1906	1907	1906
Риги	216,338	2,231,194	929,464	137,970	198,915	1,112,833
Либавы	4,120	35,823	532,598	158,913	5,056,070	13,275,168
Виндавы	3,000	114,203	12,050	1,466	208,164	457,094
Ревеля	46,913	258,541	6,732	—	335,974	501,756
С.-Петербурга	215,000	28,000	1,787,000	223,000	7,635,000	26,171,000
Чернова	—	—	—	—	—	—
Всего	485,371	2,667,761	3,267,844	521,349	13,434,123	41,517,851

изъ	Ячмень		Всего	
	1907	1906	1907	1906
Риги	336,694	190,902	1,681,411	3,672,899
Либавы	7,595	—	5,600,383	13,469,904
Виндавы	—	—	223,214	572,763
Ревеля	—	—	389,619	760,297
С.-Петербурга	—	4,000	9,637,000	26,426,000
Чернова	30,109	22,044	30,109	22,044
Всего	374,398	216,946	17,561,736	44,923,907

Изъ всего вывезеннаго изъ Россіи количества пшеницы, ржи, овса и ячменя приходится на :

	Пшеница		Рожь		Овесъ		Ячмень		Всего	
	%		%		%		%		%	
	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906
Ригу	0,2	1,0	2,2	0,2	0,8	1,6	0,3	0,1	0,5	0,7
Либаву	0,0	0,0	1,2	0,2	20,0	19,4	0,0	—	1,6	2,7
Виндаву	0,0	0,1	0,0	0,0	0,8	0,7	—	—	0,1	0,1
Ревель	0,0	0,1	0,0	—	0,3	0,7	—	—	0,1	0,2
С.-Петербургъ	0,2	0,0	4,1	0,4	30,2	38,2	—	0,0	2,8	5,3
Черновъ	—	—	—	—	—	—	0,0	0,0	0,0	0,0
Всего	0,4	1,2	7,5	0,8	53,1	60,6	0,3	0,1	5,1	9,0

Участіе балтійскихъ портовъ въ русской торговлѣ хлѣбомъ за-симъ опять значительно уменьшилось; оно составляетъ еще лишь 5,1% противъ 9% въ 1906 году и 19,3% въ 1905 году. Последовавшее въ отчетномъ году сокращеніе оборотовъ относится ко всѣмъ портамъ. Особенно сильно сократилась торговля овсомъ С.-Петербурга и Либавы. Вывозъ пшеницы изъ балтійскихъ портовъ сократился до ничтожности, равнымъ образомъ ячмень почти исчезъ изъ ряда предметовъ, вывозимыхъ изъ упомянутыхъ портовъ. Только вывозъ ржи отчетнаго года противъ вывоза предыдущаго года нѣсколько усилился, однако вывезенныя изъ балтійскихъ портовъ количества ржи въ сравненіи съ вывезенными за границу изъ Россіи вообще количествами почти ничтожныя.

Черезъ расположенныя на Черномъ и Азовскомъ моряхъ главнѣйшіе порты, равно какъ черезъ западную сухопутную границу вывозились за границу, со-

гласно даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, въ продолженіе двухъ послѣднихъ лѣтъ слѣдующія количества зерна:

	Пшеница		Рожь		Овесь		Ячмень		Всего	
	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907
	въ тысячахъ пудовъ									
Одесса . .	51,203	24,432	19,945	5,419	258	141	21,149	18,931	92,555	48,923
Николаевъ .	43,812	20,415	14,805	5,817	7,323	4,637	30,487	24,049	96,427	54,918
Евпаторія .	5,070	3,792	95	—	315	14	1,748	934	7,228	4,740
Оеодосія .	11,062	9,263	631	175	779	16	5,855	1,164	18,327	10,618
Керчь . .	203	916	—	—	—	—	139	304	342	1,220
Геническъ .	2,846	3,198	235	459	—	—	2,869	3,780	5,950	7,437
Бердянскъ .	16,741	11,489	351	86	—	—	4,446	2,082	21,538	13,657
Маріуполь .	6,873	3,573	63	252	—	—	8,250	7,598	15,186	11,423
Таганрогъ .	11,176	9,052	745	830	—	—	8,892	10,873	20,813	20,755
Ростовъ п/Д.	22,109	13,22	4,480	12,376	389	1	18,183	21,672	45,061	47,277
Ейскъ . .	5,750	4,695	3	—	—	—	1,758	1,593	7,511	6,288
Новороссійскъ	11,233	9,241	3,796	2,312	3,774	2,538	13,618	14,266	32,421	28,357
черезъ сухопут-										
ную границу	7,461	2,582	9,215	3,700	8,933	2,951	10,870	7,842	36,479	17,075
всего черезъ южные										
порты . .	188,078	113,294	45,149	27,726	12,838	7,347	117,294	107,246	363,359	255,613

Изъ привезенной таблицы явствуетъ, что въ особенности Одесса и Николаевъ постигнуты сокращеніемъ хлѣбной торговли. Эти порты потеряли свое прежнее господствующее положеніе среди южныхъ портовъ. Въ частности Одессѣ приходится терпѣть отъ конкуренціи Херсона. Среди всѣхъ портовъ юга по отношенію вывоза зерна первое мѣсто въ отчетномъ году занималъ Николаевъ, хотя экспортъ его немного только превышалъ вывозъ Одессы и Ростова н. Д.

Сопоставленіе вывоза четырехъ главнѣйшихъ сортовъ зерна черезъ важнѣйшіе балтійскіе порты, южные порты, какъ и черезъ сухопутную границу даетъ слѣдующую картину:

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
	въ милліонахъ пудовъ						
черезъ балтійскіе порты .	95,0	61,0	54,0	71,2	118,8	44,9	17,6
„ южные „ .	223,9	323,9	379,3	416,5	406,2	363,4	255,6
„ сухопутную границу	21,9	31,2	29,1	21,1	32,7	36,5	17,1
или въ процентномъ отношеніи къ общему вывозу пзъ Россіи							
	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
	%						
черезъ балтійскіе порты .	27,3	14,6	10,1	13,1	19,3	9,0	5,1
„ южные „ .	64,4	77,5	70,7	76,2	66,0	72,6	74,7
„ сухопутную границу	6,3	7,5	5,4	3,9	5,3	7,3	5,0

Засимъ абсолютныя цифры экспорта за только что истекшій годъ безъ исключенія сильно понизились, каковое пониженіе однако гораздо сильнѣйшее у портовъ Балтійскаго моря и при перевозкахъ

черезъ сухопутную границу чѣмъ у южныхъ портовъ. Въ процентномъ отношеніи участіе послѣднихъ въ общемъ вывозѣ изъ Россіи 1907 года даже повысилось противъ предыдущаго года, тогда какъ участіе балтійскихъ портовъ и сухопутной границы существенно уменьшилось.

Вывозъ пшеницы изъ Рижскаго и остальныхъ балтійскихъ портовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ (въ пудахъ):

	Рига	С.-Петербургъ	Ревель	Либавъ
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	1,167,615	2,869,367	89,558
1904 :	7,780,146	5,644,512	6,985,887	2,232,304
1905 :	7,397,626	3,113,504	3,435,207	1,780,427
1901—1905 :	4,087,443	2,368,027	3,233,246	1,416,558
1906 :	2,231,194	28,000	258,541	44,482
1907 :	216,338	215,000	46,913	4,120

	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
1899 :	—	—	3,620,355
1900 :	—	—	11,494,021
1896—1900 :	—	148	17,465,702
1901 :	—	—	8,682,840
1902 :	—	—	1,446,597
1903 :	—	—	7,027,320
1904 :	1,638,641	—	24,281,490
1905 :	2,711,782	—	18,438,546
1901—1905 :	870,085	—	11,975,359
1906 :	114,203	—	2,676,420
1907 :	3,000	—	485,371

Пшеница въ отчетномъ году почти совсѣмъ исчезла изъ ряда предметовъ вывоза Рижскаго порта, тогда какъ еще въ 1906 году, какъ и въ пятилѣтіи 1901—1905 г. она играла еще видную роль.

Этотъ родъ хлѣба торговался почти въ продолженіе всего года по высокимъ цѣнамъ почти исключительно для мѣстной потребности, т. е. для мѣстныхъ мельницъ. Весьма скудные подвозы первыхъ 9 мѣсяцевъ года были сейчасъ-же поглощены мѣстною потребностью, такъ что ничего не оставалось для вывоза. Въ нашихъ районахъ снабженія цѣны временно стояли даже еще на болѣе высокомъ уровнѣ чѣмъ на здѣшнемъ рынкѣ, такъ что иногда не представлялось возможнымъ покупать внутри имперіи. Въ послѣдней четверти года подвозы къ здѣшнему рынку хотя и нѣсколько усилились, то однако для вывоза почти ничего не оставалось.

Какъ извѣстно на нашу торговлю сибирскою пшеницею вліяетъ весьма неблагоприятнымъ образомъ Сѣверная желѣзная дорога, благодаря которой перевозка сибирской пшеницы въ Ревель и С.-Петербургъ обходится дешевле чѣмъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ въ Ригу. Обнаружившееся съ 1906 года сокращеніе нашей торговли пшеницею объясняется еще и другими причинами, а именно въ первомъ ряду частичными недородами въ нашемъ районѣ снабженія.

Такъ какъ общій привозъ пшеницы въ Ригу въ продолженіе всего отчетнаго года составлялъ лишь 262,000 пудовъ, въ томъ числѣ 210,000 пудовъ привезенныхъ въ послѣдней четверти года, часть какого количества была еще вывезена за границу, то представилось необходимымъ привести опять, для покрытія спроса мельницъ, пшеницу изъ заграницы, а именно въ продолженіе года было привезено черезъ нашъ портъ свыше 600,000 пудовъ заграничной пшеницы, которая болѣею частью была опять отправлена дальше во внутри имперіи.

Цѣна на 130-ти фунтовую сибирскую пшеницу, составлявшая въ началѣ отчетнаго года 101—103 коп. поднималась почти непрерывно, по временамъ даже прыжками и составляла въ продолженіе послѣднихъ мѣсяцевъ года 140—143 коп.

Равнымъ образомъ повысилась цѣна и на 130-ти фунтовый Оренбургскій товаръ съ 101—102 коп. въ январѣ на 138—140 коп. въ ноябрѣ мѣсяцѣ.

За заграничный тяжелый товаръ высокаго качества платили въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 114—120 коп., въ маѣ уже 133—134 коп., тогда какъ въ іюнѣ спрашивали уже 127—128 коп. и въ іюлѣ опять 122—123 коп.

Торговля пшеницею балтійскихъ портовъ, оживившаяся послѣ ряда плохихъ лѣтъ въ продолженіе десятилѣтія 1896—1905 въ отчетномъ году сократилась до ничтожности; было вывезено не полныхъ $\frac{1}{2}$ милліона пудовъ, противъ въ среднемъ круглымъ числомъ 12 мил-

ліоновъ пудовъ въ пятилѣтїи 1901—1905 и круглымъ числомъ $17\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ въ пятилѣтїи 1896—1900.

Тоже вывозъ пшеницы изъ расположенныхъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ торговыхъ центровъ въ 1907 году сильно сократился (до 113 милліоновъ пудовъ съ 188 милліоновъ пудовъ въ 1906 году). Черезъ Одессу были направлены самыя большія количества ($24\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ противъ 51 милліона пудовъ въ 1906 году), черезъ Николаевъ ($20\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ противъ приблизительно 44 милліоновъ пудовъ въ 1906 году), черезъ Ростовъ н. Д. (13 милліоновъ пудовъ противъ 22 милліона пудовъ) и черезъ Бердянскъ ($11\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ противъ $16\frac{3}{4}$ милліоновъ пудовъ въ 1906 году).*)

Вывозъ пшеницы черезъ западную сухопутную границу сократился съ $7\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ въ 1906 году до $2\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ въ отчетномъ году.

Вывозъ ржи изъ балтійскихъ портовъ составлялъ:

	Рига пуд.	С.-Петербургъ пуд.	Ревель пуд.	Либава 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	3,083,661	310,503	541,191
1904 :	128,762	10,530,258	611,115	193,054
1905 :	287,910	5,722,714	1,062	70,390
1901—1905 :	1,503,668	7,122,440	574,785	1,405,317
1906 :	137,970	223,000	—	158,913
1907 :	929,464	1,787,000	6,732	532,598

	Видава 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

*) Цифры вывоза остальныхъ важнѣйшихъ портовъ помѣщены на стр. 378 сего отчета.

	Виндава пуд.	Перновъ пуд.	Всего пуд.
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	—	4,699,212
1904 :	—	—	11,463,189
1905 :	—	—	6,082,076
1901—1905 :	44,831	12,429	10,663,470
1906 :	1,466	—	521,349
1907 :	12,050	—	3,267,844

Хотя нашъ вывозъ ржи въ отчетномъ году нѣсколько увеличился, то несмотря на это слѣдуетъ считать его довольно незначительнымъ.

Вслѣдствіе плохого урожая 1906 года въ отчетномъ году на Рижскомъ рынкѣ торговалась почти исключительно рожь урожая 1907 года, въ виду чего вся вывозная торговля сосредоточилась на осенніе мѣсяца, а именно на августъ и сентябрь. Хотя и въ октябрѣ и ноябрѣ мѣсяцахъ случались еще отправки, то однако только по уже заранѣе заключеннымъ контрактамъ. Тоже подвозы начиная съ августа мѣсяца были болѣе обширные, въ продолженіе же двухъ послѣднихъ мѣсяцевъ года они опять весьма сократились, что объясняется обширными закупками ржи для продовольственныхъ цѣлей.

Въ нашихъ районахъ снабженія урожай не былъ блестящимъ, а въ нѣкоторыхъ областяхъ даже весьма неудовлетворительнымъ. Въ виду сего цѣны въ районахъ производства въ продолженіе всего сезона были высокія, такъ что только съ трудностью удавалось согласовать ихъ съ цѣнами заграницей, хотя и эти послѣднія держались на сравнительно высокомъ уровнѣ. Въ виду незначительныхъ подвозовъ въ продолженіе первыхъ 7 мѣсяцевъ года, представилось необходимымъ ввозить для покрытія мѣстной потребности довольно значительныя количества ржи изъ заграницей, а именно было ввезено черезъ нашъ портъ всего болѣе 460,000 пудовъ. Несмотря на то наличные запасы подъ конецъ года были весьма незначительныя.

Цѣны, уплоченныя для мѣстной потребности составляли за 120 фунтовую русскую или митавскую рожь въ началѣ года приблизительно 100 коп. и повысились послѣ весьма значительныхъ колебаній въ маѣ мѣсяцѣ до 133 коп., что представляло высшую норму. Начиная съ іюня цѣны хотя медленно, но постоянно понижались (въ августѣ онѣ составляли приблизительно 110—112 коп.), въ октябрѣ однако на-

строение стало опять крѣпнуть, такъ что подѣ копецъ года получалось опять 126—130 коп.

За германскую 120 фунтовую рожь для мѣстной потребности платили въ апрѣлѣ 112—114 коп., въ маѣ до 131—132 коп., въ юнѣ 125—126 коп., а въ июлѣ около 120 коп.

За свѣжій 120 фунтовый русскій товаръ (отправка въ августѣ или сентябрѣ мѣсяцахъ), предназначенный для вывоза, платили сперва 92—94 коп., въ послѣдствіи цѣны постепенно повысились до 109—110 коп. за пудъ.

Хотя вывозъ ржи изъ балтійскихъ портовъ противъ 1906 года увеличился, но при сравненіи съ предыдущими годами ясно усматривается, что раньше такъ процвѣтающая торговля рожью находится въ сильномъ упадкѣ. Раньше черезъ балтійскіе порты иногда вывозилось больше $\frac{1}{3}$ всего вывозимаго изъ Россіи количества, въ отчетномъ же году вывозъ балтійскихъ портовъ составлялъ лишь $3\frac{1}{3}$ милліона пудовъ или 7,5% общаго русскаго вывоза.

Среди южныхъ портовъ первое мѣсто занимаетъ Ростовъ н. Д., отпустившій $12\frac{1}{3}$ милліоновъ пудовъ, тогда какъ черезъ Одессу и Николаевъ было отправлено нѣсколько больше 5 милліоновъ пудовъ.*)

Вывозъ по желѣзной дорогѣ черезъ западную сухопутную границу составлялъ лишь 3,700,000 пудовъ, противъ $9\frac{1}{4}$ милліоновъ пудовъ въ 1906 году.

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
1905 :	192,957	—	—	20,464
1901—1905 :	921,236	5,955	53,874	134,221
1906 :	190,902	4,000	—	—
1907 :	336,694	—	—	7,595

*) Данныя о вывозѣ важнѣйшихъ южныхъ портовъ помѣщены на стр. 378 сего отчета.

	Виндава пуд.	Перновъ 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
1905 :	—	—	213,421
1901—1905 :	4,040	131,752	1,251,078
1906 :	—	22,044	216,946
1907 :	—	30,109	374,398

Вывозная торговля ячменемъ черезъ Рижскій портъ въ отчетномъ году противъ предыдущаго нѣсколько увеличилась, однако слѣдуетъ ее всетаки считать довольно незначительной. Изъ внутри имперіи товаръ къ намъ почти не подвозился; главнымъ образомъ къ намъ поступалъ лифляндскій ячмень для пивоварень, высокаго качества, который большею частью и поглощался здѣшними пивоваренными заводами.

Вывозился за границу лишь курляндскій ячмень низкаго качества и несушеный лифляндскій, за каковые сорта всетаки уплачивались сравнительно высокія цѣны. Вывозная торговля сосредоточилась почти исключительно на 4 послѣдніе мѣсяца года, тогда какъ оживленный спросъ для мѣстной потребности продолжался весь годъ.

Цѣны на русскій 100 фунтовый царицынскій, рязанскій или уральскій ячмень въ январѣ отчетнаго года составляли около 80 коп. и поднялись на половины августа на 110—112 коп. Подъ конецъ августа онѣ упали до 94—95 коп. и составляли, послѣ значительнаго улучшенія рынка въ октябрѣ, подъ конецъ года 96—97 коп. за иудъ.

Цѣны на курляндскій 105/6 фунтовый товаръ, составлявшія въ началѣ года 84—85 коп., стали медленно, но постоянно повышаться, такъ, что онѣ составляли къ концу іюня 114—118 коп. Подъ конецъ ноября и въ продолженіе декабря мѣсяцевъ однако платили за 110 фунтовый товаръ лишь 100—101 коп., тогда какъ лифляндскій ячмень въ это время торговался по 96—97 коп. за пудъ. Экспортныя цѣны на русскій царицынскій или рязано-уральскій ячмень съ погрузкою въ августъ составляли сначала 81—82 коп., затѣмъ 90—91 коп., съ

погрузкою въ сентябрѣ — 95 коп., а съ погрузкою въ октябрѣ 100 коп. и больше.

Торговля ячменемъ балтійскихъ портовъ сократилась въ послѣднее время до полной ничтожности. Среди всѣхъ портовъ балтійскаго побережья по отношенію вывоза ячменя только Рижскій портъ имѣетъ еще нѣкоторое значеніе, а именно изъ него было отпущено еще немного больше 100,000 пудовъ. Упадокъ нашей торговли ячменемъ объясняется главнымъ образомъ сильною конкуренціею южныхъ портовъ. Такъ на примѣръ главнѣйшіе изъ этихъ портовъ отпустили въ 1907 году болѣе 107 милліоновъ пудовъ ячменя противъ 117 милліоновъ пудовъ въ предыдущемъ году. Среди этихъ портовъ первое мѣсто занимаетъ Николаевъ отпустившій 24 милліоновъ пудовъ, за симъ слѣдуетъ Ростовъ н. Д. съ вывозомъ круглымъ числомъ въ 19 милліоновъ пудовъ, Новороссійскъ съ вывозомъ въ свыше 14 милліоновъ пудовъ.*)

Вывозъ овса изъ 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	14,820,048	4,581,643	
1904 :	1,238,319	7,988,929	3,726,232	
1905 :	3,545,804	43,290,778	6,294,258	
1900—1905 :	2,326,925	23,206,347	4,561,306	
1906 :	1,112,833	26,171,000	501,756	
1907 :	198,915	7,635,000	335,974	
	Либава 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

*) Цифры экспорта всѣхъ портовъ юга Россіи приведены на страницѣ 378 сего отчета.

	Либава пуд.	Виндава 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	—	40,642,425
1904 :	20,029,695	2,057,491	—	35,040,666
1905 :	38,581,298	2,375,177	—	94,087,315
1901—1905 :	24,658,034	1,484,246	—	56,236,858
1906 :	13,275,168	457,094	—	41,517,851
1907 :	5,056,070	208,164	—	13,434,123

Вывозъ овса черезъ нашъ портъ въ отчетномъ году почти совершенно прекратился. Эта когда-то столь цвѣтущая отрасль нашей внѣшней торговли, страдавшая уже въ продолженіе ряда лѣтъ отъ конкуренціи Либавы, въ настоящее время почти уничтожена прекрасно процвѣтающею въ Либавѣ торговлею спекуляціоннаго характера, равно какъ и плохими урожаями послѣднихъ лѣтъ. Тоже вывозъ С.-Петербурга далеко превышаетъ Рижскій, что объясняется тѣмъ, что въ сѣверныхъ губерніяхъ сѣется сравнительно много овса.

Однако въ отчетномъ году и въ этихъ двухъ портахъ торговля овсомъ весьма сильно сократилась.

Подвозы овса въ Ригу были до появленія на рынкѣ новаго урожая весьма скудные и почти не покрывали мѣстную потребность, такъ что о вывозѣ за границу не могло быть даже и рѣчи, а напротивъ пришлось ввозить даже хотя и незначительное количество (всего около 17,000 пудовъ) изъ за границы. Только въ августѣ стали поступать въ Ригу болѣе значительныя количества, предназначенныя однако болѣею частью для мѣстной потребности. Незначительный вывозъ происходилъ только въ продолженіе сентября, октября и ноября мѣсяцевъ.

Мѣстные цѣны на обыкновенный, несушеный русскій овесъ, составлявшія въ началѣ года около 90 коп., стали медленно но постоянно повышаться, такъ что онѣ составляли подъ конецъ мая 108—110 коп. за пудъ. Начиная съ іюни цѣны имѣли уступающее настроеніе, въ продолженіе октября опять поправились, чтобы въ ноябрѣ опять нѣсколько понизиться. Отчетный годъ кончается при цѣнѣ въ 87—89 коп.

За русскій несушеный товаръ лучшаго качества платили около 3—5 коп. больше.

За обыкновенный несущепый свѣжый товаръ для вывоза платили въ юль 74—75 коп. затѣмъ 71—72 коп., въ августѣ однако уже до 77—78 коп., а въ сентябрѣ даже до 88 коп.

При разсмотрѣннн вышеприведенной сравнительной таблицы съ перваго взгляда замѣчается сильное сокращеніе вывоза овса изъ балтійскихъ портовъ. Столь невыгодный результатъ какъ въ истекшемъ году не замѣчается ни у одного изъ предыдущихъ годовъ. Упадокъ этотъ распространяется на всѣ безъ исключенія порты, причемъ столица, Либава и на третьемъ мѣстѣ Рига потерпѣли самые сильные убытки. Причину сего слѣдуетъ искать въ чрезвычайно слабыхъ урожаяхъ послѣднихъ лѣтъ.

Значеніе южныхъ портовъ по торговлѣ этимъ предметомъ весьма незначительное: черезъ эти порты въ отчетномъ году было вывезено только $7\frac{1}{3}$ милліоновъ пудовъ противъ приблизительно 13 милліоновъ пудовъ въ 1906 году. Среди нихъ слѣдуетъ отмѣтить Николаевъ и Новороссійскъ, цифры экспорта которыхъ составляли въ отчетномъ году $4\frac{2}{3}$ или $2\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ противъ $7\frac{1}{3}$ или $3\frac{3}{4}$ милліоновъ пудовъ въ предыдущемъ году.*)

Черезъ западную сухопутную границу въ отчетномъ году было вывезено лишь 3 милліона пудовъ овса противъ приблизительно 9 милліоновъ пудовъ въ 1906 году.

Вывозъ зерна изъ Россіи черезъ европейскую границу (включая границы Чернаго моря и Кавказа) за послѣдніе 8 лѣтъ представляется по изданнымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ статистическимъ даннымъ въ слѣдующемъ видѣ:

	1900	1901	1902	1903
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Пшеница	110,325,556	127,960,282	175,739,882	240,773,098
Рожь	86,501,984	77,555,443	90,075,219	77,823,915
Ячмень	47,327,588	66,160,667	91,024,587	133,078,186
Овесъ	77,012,291	76,227,160	60,756,213	55,881,823
Всего	321,167,419	347,903,552	417,595,901	507,557,022
	1904	1905	1906	1907
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Пшеница	261,531,457	277,840,056	219,922,000	141,282,000
Рожь	54,618,207	55,457,249	63,408,000	45,165,000
Ячмень	135,964,307	125,189,299	148,658,000	132,575,000
Овесъ	50,452,956	124,789,865	68,472,000	26,091,000
Всего	502,566,927	583,276,469	500,460,000	345,113,000

Засимъ вывозъ отчетнаго года сократился противъ предыдущаго года круглымъ числомъ на 155 милліоновъ пудовъ. Эта чрезвычайно

*) Цифры вывоза всѣхъ портовъ юга Россіи помѣщены на страницѣ 378 сего отчета.

сильная убыль объясняется плохими результатами урожая въ трехъ послѣднихъ лѣтъ, чѣмъ существенно сократилось имѣющееся для вывоза количество товара. Упадокъ вывоза распространяется на всѣ сорта зерна, но въ особенности на пшеницу и овесъ, каковыхъ сортовъ зерна было вывезено меньше чѣмъ въ предыдущемъ году на 78 или 42 милліона пудовъ.

Отчетный годъ характеризуется главнымъ образомъ сдержаннымъ предложеніемъ, сильнымъ внутреннимъ спросомъ и чрезвычайно высокими цѣнами. Сдержанность продавцевъ объясняется позднимъ сборомъ урожая, ожидаемымъ дальшимъ повышеніемъ рыночныхъ цѣнъ и опасаніями о будущемъ урожаѣ озимыхъ хлѣбовъ, посѣвъ которыхъ производился большею частью при неблагоприятныхъ обстоятельствахъ погоды. Въ послѣдніе мѣсяца года совершенно неожиданно наступило попирающее настроеніе цѣнъ, а именно вслѣдствіе обстоятельствъ, не имѣющихъ ничего общаго съ торговлею зерномъ. Это пониженіе цѣнъ было вызвано американскимъ финансовымъ кризисомъ, имѣвшимъ послѣдствіемъ сильнѣйшее предложеніе на всемірномъ рынкѣ, чѣмъ были затронуты тоже цѣны въ Россіи. Начиная съ этого времени цѣны на всемірномъ рынкѣ подъ давленіемъ невыгоднаго денежнаго положенія стали падать. Продолжительное понижающееся настроеніе однако водвориться не могло, такъ какъ этому препятствовалъ дефицитъ урожая.

Сильное повышающееся настроеніе сдѣлалось роковымъ для многихъ экспортеровъ юга Россіи. А именно значительное число такихъ не было въ состояніи выдержать положеніе дѣлъ, тѣмъ болѣе, что запродаанный подъ ссуды товаръ не поставлялся. Нѣкоторые однако устроили свои дѣла съ заграничными покупателями, другіе же просто отказались отъ своихъ обязательствъ и если они продали по болѣе дешевымъ цѣнамъ, они не поставляли и если даже получали товаръ, то продавали таковой по повышеннымъ цѣнамъ. Такъ какъ мѣстные Биржевые Комитеты оказались безсильными противъ подобнаго рода злоупотребленій, многія торговыя соединенія жаловались русскому правительству, готовому поддержать всякими мѣрами намѣченныя соединеніями мѣры.

Главнѣйшіе потребители русскаго зерна на всемірномъ рынкѣ — рынки Германіи, Великобританіи, Франціи, Голландіи, Бельгіи, Австріи и Италіи.

Обратимся сначала къ главнѣйшей области сбыта, къ германскому рынку.

Согласно даннымъ правительственной германской статистики ввозъ зерна въ Германію въ продолженіе четырехъ послѣднихъ лѣтъ распредѣляется по странамъ происхожденія слѣдующимъ образомъ (двойные центнеры выражены въ пудахъ)!

Хлѣба вообще (пшеницы, ржи, овса и ячменя вмѣстѣ)	1907		1906	
	пуд.	%	пуд.	%
	320,994,918		309,129,723	
въ томъ числѣ изъ:				
Россіи	170,197,923	53,0	195,099,720	63,1
Австро-Венгріи	—	—	—	—
Румыніи	40,309,808	12,6	31,666,741	10,2
Аргентиніи	55,857,058	17,4	31,829,485	10,3
Соединенныхъ Штатовъ	34,355,626	10,7	28,679,859	9,3
Пшеницы всего	152,200,421		119,462,846	
въ томъ числѣ изъ:				
Россіи	35,000,736	23,0	44,992,463	37,7
Румыніи	21,288,183	14,0	18,738,210	15,7
Аргентиніи	53,371,918	35,1	31,829,485	26,6
Соединенныхъ Штатовъ	33,652,329	22,1	18,220,950	15,3
Ржи всего	37,712,578		39,105,204	
въ томъ числѣ изъ:				
Россіи	28,133,039	74,6	31,033,790	79,4
Румыніи	6,437,807	17,1	5,707,131	14,6
Аргентиніи	—	—	—	—
Соединенныхъ Штатовъ	460,579	1,2	53,803	0,1
Овса всего	20,036,693		38,321,220	
въ томъ числѣ изъ:				
Россіи	11,063,931	55,2	27,392,139	71,5
Румыніи	4,644,903	23,2	3,388,467	8,8
Аргентиніи	2,485,139	12,4	35,582	0,1
Соединенныхъ Штатовъ	134,316	0,7	6,362,235	16,6
Ячменя всего	111,044,988		112,240,453	
въ томъ числѣ изъ:				
Россіи	96,000,217	86,5	91,681,328	81,7
Австро-Венгріи	—	—	—	—
Румыніи	7,938,914	7,1	7,221,400	6,4
Аргентиніи	—	—	—	—
Соединенныхъ Штатовъ	108,400	0,1	4,052,871	3,6
Хлѣба вообще (пшеницы, ржи, овса и ячменя вмѣстѣ)	337,693,551		266,201,805	
въ томъ числѣ изъ:				
Россіи	214,261,744	63,4	167,481,746	62,9
Австро-Венгріи	—	—	—	—
Румыніи	31,048,091	9,2	20,321,521	7,6
Аргентиніи	44,704,584	13,2	35,281,664	13,3
Соединенныхъ Штатовъ	10,049,728	3,0	12,457,795	4,7

	1905		1904	
	пуд.	%	пуд.	%
Пшеницы всего	141,830,381		125,309,973	
въ томъ числѣ изъ:				
Россіи	62,389,837	44,0	54,964,525	43,9
Румыніи	20,876,714	14,7	11,658,591	9,3
Аргентиніи	44,431,804	31,3	34,981,708	27,9
Соединенныхъ Штатовъ .	4,087,164	2,9	11,421,398	9,1
Ржи всего	35,475,507		29,290,976	
въ томъ числѣ изъ:				
Россіи	29,626,309	83,5	26,424,400	90,3
Румыніи	3,402,956	9,6	1,301,652	4,4
Аргентиніи	70,233	0,2	—	—
Соединенныхъ Штатовъ .	439,518	1,2	158,596	0,5
Овса всего	59,907,512		22,914,785	
въ томъ числѣ изъ:				
Россіи	53,855,965	89,9	17,445,547	76,1
Румыніи	1,535,324	2,6	3,550,262	15,5
Аргентиніи	62,905	0,1	299,956	1,3
Соединенныхъ Штатовъ .	3,326,510	5,6	86,688	0,4
Ячменя всего	100,480,151		88,686,071	
въ томъ числѣ изъ:				
Россіи	68,389,653	68,1	68,647,274	77,4
Австро-Венгріи	—	—	—	—
Румыніи	5,233,097	5,2	3,811,016	4,3
Аргентиніи	130,642	0,1	—	—
Соединенныхъ Штатовъ .	2,196,536	2,2	791,113	0,9

Дефициты русскаго урожая ясно отражаются въ снабженіи Германіи русскими хлѣбами. Главнымъ образомъ сократился ввозъ русскаго овса въ Германію. Вслѣдствіе сего въ первый разъ были доставлены на германскій рынокъ видныя количества аргентинскаго овса. Равнымъ образомъ замѣчается сокращеніе ввоза русской пшеницы въ Германію, такъ что германскій пшеничный рынокъ припужденъ былъ обратиться за пшеницею въ Аргентинію и въ Соединенные Штаты Сѣверной Америки. Наконецъ, несмотря на болѣе благопріятный урожай ржи, Россія въ отчетномъ году не была въ состояніи покрыть германскій спросъ на рожь. Сѣверная часть Россіи была даже принуждена покупать рожь въ Германіи, такъ что довольно видныя количества германской ржи были ввезены въ Россію. Только вывозъ ячменя въ Германію не только не уменьшился, а напротивъ достигъ небывалыхъ размѣровъ.

Привозъ русскихъ хлѣбовъ въ Великобританію, сильно уменьшившійся уже въ 1906 году, въ только что истекшемъ

году весьма сильно сократился, а именно главнымъ образомъ по отношенію къ пшеницѣ, овсу и ржи. Согласно даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ продолженіе первыхъ 11 мѣсяцевъ послѣднихъ 5 лѣтъ было вывезено въ Великобританію:

	1903 пуд.	1904 пуд.	1905 пуд.	1906 пуд.	1907 пуд.
Пшеницы	45,941,000	62,593,000	69,105,000	47,428,000	25,428,000
Ржи . .	6,659,000	6,686,000	8,381,000	9,012,000	5,940,000
Ячменя .	31,805,000	29,481,000	22,892,000	21,086,000	20,019,000
Овса . .	32,199,000	22,588,000	44,368,000	28,409,000	11,458,000
Всего	116,604,000	121,348,000	144,746,000	105,935,000	62,845,000

Равнымъ образомъ довольно значительно сократился вывозъ русскихъ хлѣбовъ во Францію. Тоже и сюда овса изъ Россіи почти не поставлялось. Въ продолженіе первыхъ 11 мѣсяцевъ послѣднихъ 5 лѣтъ поставлялись во Францію слѣдующія количества русскаго зерна:

	1903 пуд.	1904 пуд.	1905 пуд.	1906 пуд.	1907 пуд.
Пшеницы .	34,897,000	30,406,000	25,485,000	26,272,000	24,164,000
Ячменя . .	2,682,000	1,597,000	4,570,000	1,341,000	723,000
Овса . . .	1,708,000	802,000	7,723,000	12,684,000	1,663,000
Всего . .	39,287,000	32,805,000	37,778,000	40,297,000	26,550,000

Привозъ русскаго зерна въ Бельгію равнымъ образомъ существенно уменьшился, при чемъ болѣе всего пострадалъ ввозъ овса и пшеницы.

Вывозъ зерна изъ Россіи въ Бельгію составлялъ въ продолженіе первыхъ 11 мѣсяцевъ послѣднихъ 5 лѣтъ по даннымъ официальной русской статистики:

	1903 пуд.	1904 пуд.	1905 пуд.	1906 пуд.	1907 пуд.
Пшеницы .	7,172,000	10,900,000	5,131,000	6,050,000	2,517,000
Ячменя . .	4,182,000	6,196,000	4,437,000	2,747,000	2,741,000
Овса . . .	679,000	1,786,000	8,677,000	3,022,000	536,000
Всего . .	12,033,000	18,882,000	18,245,000	11,819,000	5,794,000

Вывозъ русскаго зерна въ Австро-Венгрію, не имѣвшій впрочемъ никогда существеннаго значенія, въ отчетномъ году сократился до полной ничтожности, при чемъ пшеница и овесъ почти совершенно исчезли.

Согласно даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ были отпущены въ Австро-Венгрію въ продолженіе первыхъ 11 мѣсяцевъ послѣднихъ 5 лѣтъ слѣдующія количества зерна:

	1903	1904	1905	1906	1907
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Пшеницы . . .	1,271,000	2,718,000	2,549,000	1,203,000	43,000
Ржи	352,000	229,000	953,000	925,000	349,000
Ячменя	154,000	1,739,000	1,752,000	1,150,000	436,000
Овса	487,000	673,000	1,871,000	613,000	43,000
Всего	2,264,000	5,359,000	7,125,000	3,891,000	871,000

Вывозъ зерна въ Голландію (пшеницы, ржи, ячменя и овса составлялъ по статистическимъ даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ 1907 году 81 миллионъ пудовъ, а въ 1906 году 103 миллионъ пудовъ, тогда какъ по нашимъ исчисленіямъ онъ составлялъ въ этихъ годахъ только 4 или 12 миллионъ пудовъ.*)

Всемирный урожай зерна 1907 года въ общемъ былъ весьма неудовлетворительный. Что касается въ частности урожая пшеницы, то за исключеніемъ Франціи всѣ страны собрали меньше чѣмъ въ предшествовавшемъ году. Сборъ пшеницы Россіи не уступаетъ сбору предыдущаго года, но за то урожай овса и кукурузы значительно слабѣе. Въ областяхъ Дуная, страдавшихъ весною отъ засухи, только урожай ячменя и овса можетъ быть сравненъ со средними результатами урожая въ послѣднихъ пяти лѣтъ, тогда какъ результаты урожая въ всѣхъ остальныхъ сортахъ зерна должны быть признаны весьма печальными. Въ Австро-Венгріи имѣлись весьма плохіе урожаи пшеницы и ржи. Въ Германіи сборъ озимой пшеницы уступалъ сбору предыдущаго года на почти одинъ миллионъ пудовъ, каковой убытокъ однако до половины своего размѣра былъ выравненъ блестящимъ,

*) Исчисленные нами цифры мы получили слѣдующимъ образомъ: Согласно русскимъ даннымъ весь экспортъ русскаго зерна въ Германію составлялъ въ 1907 году только 93 миллионъ пудовъ, а въ 1906 году только 104 миллионъ пудовъ, тогда какъ германская статистика исчисляетъ ввозъ зерна изъ Россіи въ Германію въ 1907 году въ 170 миллионъ пудовъ, а въ 1906 году 195 миллионъ пудовъ, т. е. въ 1907 году на 77 миллионъ пудовъ, а въ 1906 году на 91 миллионъ пудовъ больше чѣмъ по русскимъ даннымъ. Эти количества зерна по всей вѣроятности были направлены въ Германію черезъ голландскіе порты. Если вычислить изъ количества зерна, отправленнаго по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ изъ Россіи въ голландскіе порты въ количествѣ 81 миллионъ пудовъ въ 1907 году и 103 миллионъ пудовъ въ 1906 году, переправленное изъ этихъ портовъ въ Германію количество зерна, а именно въ 1907 году 77 миллионъ пудовъ и въ 1906 году 91 миллионъ пудовъ, усматривается, что въ Голландіи осталось только 4 или 12 миллионъ пудовъ. При этомъ слѣдуетъ принять во вниманіе, что германскія данныя заслуживаютъ больше довѣрія уже по той причинѣ, что они исчислены по даннымъ привозной статистики, которая уже хотя только по фискальнымъ причинамъ составляется съ большою тщательностью и точностью, чѣмъ регистрація данныхъ о вывозѣ, на которыхъ основаны исчисленія русской статистики. Кромѣ того русскія таможенныя учрежденія, коимъ надлежитъ собираніе статистическихъ данныхъ о вывозѣ не въ состояніи опредѣлить съ полною точностью страны назначенія товаровъ, такъ какъ дальнѣйшее направленіе товаровъ изъ иностранныхъ портовъ, въ которые они заявлены, ими не можетъ быть установлено.

даже рекорднымъ результатомъ сбора яровой пшеницы. Урожай ржи Германіи напротивъ можетъ быть признанъ хорошимъ среднимъ урожаемъ. Какъ яровая пшеница, такъ яровыя хлѣба вообще дали высшіе рекордные сборы.

Сборъ хлѣбовъ въ Англіи удовлетворительный, въ особенности сборъ овса и ячменя. Богатый въ количественномъ отношеніи урожаи имѣла Франція, а именно по всѣмъ сортамъ зерна. Большую убыль въ производствѣ пшеницы мы видимъ и въ Испаніи и Турціи. Урожай въ Турціи былъ до того плохой, что во многихъ провинціяхъ послѣдовало запрещеніе вывоза зерна, а ввозъ зерна въ Константинополь допускаясь безошлнно.

Что касается внѣевропейскихъ странъ, то болѣе слабые урожаи чѣмъ въ двухъ предыдущихъ годахъ мы встрѣчаемъ въ Сѣверной Америкѣ, Канадѣ, Австраліи и Индіи. Только въ Аргентинѣ урожай былъ рекордный.

Результаты урожая 72 губерній и областей Россійской имперіи (включая Сибирь и Центральную Азію) представляются по даннымъ центрального статистическаго комитета Министерства Внутреннихъ Дѣлъ въ слѣдующемъ видѣ, при чемъ данныя за 1907 только предварительныя:

	1907	1906	1905
Озимая рожь	1,221,350,000	1,009,360,000	1,118,000,000
Яровая рожь	31,810,000	24,720,000	25,720,000
Ржи всего	1,253,160,000	1,134,080,000	1,143,720,000
Озимая пшеница	269,290,000	396,270,000	366,000,000
Яровая пшеница	579,170,000	448,380,000	691,136,000
Пшеницы всего	848,460,000	844,650,000	1,057,136,000
Овесъ	802,640,000	831,800,000	829,984,000
Ячмень	469,790,000	414,750,000	461,174,000
Кукуруза	78,940,000	109,730,000	52,086,000
Всего	3,452,990,000	3,235,010,000	3,544,100,000
	1904	1903	1902
Озимая рожь	1,535,960,300	1,383,579,000	1,403,370,000
Яровая рожь	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 пшеница	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
Кукуруза	40,426,100	78,820,800	75,440,400
Всего	4,123,388,800	3,694,551,600	3,783,960,400

Засимъ урожай отчетнаго года превышаетъ урожай 1906 года на 218 миллионѣвъ пудовъ, уступаетъ однако урожаю всѣхъ предыдущихъ лѣтъ довольно значительно. Въ сравненіи со среднимъ урожаемъ пятилѣтія 1902—6 урожай отчетнаго года меньше на 223 миллиона пудовъ. Сравнительно выгодный результатъ отчетнаго года объясняется лучшими урожаями ржи и ячменя. Сборъ пшеницы удержался приблизительно на высотѣ плохого результата предыдущаго года, тогда какъ сборъ овса и кукурузы значительно меньшій.

Что касается урожая озимыхъ и яровыхъ хлѣбовъ послѣдняго года въ отдѣльныхъ районахъ, то результаты эти весьма значительно уступають среднему урожаю въ этихъ районахъ въ продолженіе послѣднихъ пяти лѣтъ. Весьма сильное сокращеніе послѣдняго урожая противъ средняго урожая пятилѣтія 1902—6 замѣчается въ Запѣпровскихъ губерніяхъ, далѣе въ Днѣпро-Донскихъ губерніяхъ, Заволжскихъ и сѣверозападныхъ губерніяхъ; лучше были результаты въ центральныхъ, южныхъ степныхъ и сѣверокавказскихъ губерніяхъ.

Лучшіе урожаи чѣмъ въ пятилѣтіи 1902—1906 были собраны только въ Волжско-Донскихъ губерніяхъ и въ губерніяхъ, прилегающихъ къ средней Волгѣ.

Въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, т. е. въ главнѣйшей странѣ производства хлѣба въ мірѣ, были собраны, согласно окончательнымъ даннымъ отдѣла земледѣльческихъ продуктовъ въ Вашингтонѣ, слѣдующія количества зерна:*)

	1904 пуд.	1905 пуд.	1906 пуд.	1907 пуд.
Пшеница	924,715,926	1,212,715,000	1,286,250,000	1,109,500,000
Кукуруза	4,130,563,194	4,318,092,000	5,122,250,000	4,536,000,000
Овесь .	894,596,000	953,216,000	1,025,312,500	801,125,000
Рожь . .	45,591,390	45,959,000	55,687,500	54,000,000
Ячмень .	233,939,826	209,623,000	268,500,000	229,500,000

Засимъ урожай всѣхъ сортовъ зерна меньшій чѣмъ въ предыдущемъ году. Однако слѣдуетъ замѣтить, что урожаи 1905 и 1906 г. въ Америкѣ были рекордные, тогда какъ урожай отчетнаго года приближается опять къ нормальному среднему. Особенно замѣчательно только сильное сокращеніе сбора овса.

В семирный урожай пшеницы за послѣдніе годы представляется въ слѣдующемъ видѣ:**)

*) Бушели выражены въ пудахъ.

**) Почти всѣ приведенныя въ этой таблицѣ данныя главнѣйшихъ странъ производства (за исключеніемъ Россіи) основаны на окончательно установленныхъ исчисленіяхъ.

	1907	1906	1905	1904
	В Ъ Т О Н Н А Х Ъ			
Австрія	1,360,625	1,567,440	1,251,775	1,088,500
Венгрія	3,537,625	5,638,430	4,680,550	3,983,910
Бельгія	402,745	380,975	326,550	380,975
Болгарія	544,250	1,121,155	1,306,200	1,415,050
Данія	108,850	108,850	108,850	87,080
Франція	10,014,200	8,925,700	9,143,400	8,141,980
Германія	3,469,050	3,918,600	3,700,900	3,809,750
Греція	163,275	163,275	163,275	163,275
Голландія	141,505	130,620	163,275	163,275
Италія	4,354,000	4,354,000	4,136,300	4,571,700
Португалія	87,080	108,850	108,850	76,195
Румынія	1,164,695	2,960,720	2,775,675	1,469,475
Россія	13,909,180	13,846,721	17,330,098	18,100,616
Сербія	326,550	402,745	326,550	326,550
Испанія	2,612,400	3,809,750	2,177,000	2,612,400
Швеція	157,832	163,275	150,213	152,390
Швейцарія	108,850	108,850	108,850	97,965
Турція	761,950	1,088,500	1,088,500	979,650
Великобританія	1,523,900	1,650,166	1,643,635	1,034,075
Итого въ Европѣ	44,748,562	50,448,622	50,690,446	48,654,811

	1907	1906	1905	1904
	В Ъ Т О Н Н А Х Ъ			
Алжирь	846,853	925,225	544,250	772,835
Тунисъ	272,125	272,125	163,275	261,240
Аргентинія	4,789,400	4,158,070	3,672,131	3,540,984
Австралія	1,306,200	2,177,000	2,068,150	1,719,830
Малая Азія	761,950	1,088,500	1,088,500	979,650
Канада	2,285,850	3,352,580	2,830,100	1,850,450
Капск. колон.	108,850	108,850	108,850	119,735
Чили	391,860	380,975	402,745	435,400
Египетъ	217,700	326,550	326,550	326,550
Индія	8,490,300	8,708,000	7,619,500	9,731,190
Персія	870,800	761,950	761,950	653,100
Сирія	653,100	653,100	544,250	544,250
Соедин. Штаты	18,188,525	21,086,066	19,880,574	15,159,277
Уругвай	326,550	174,160	163,275	206,815
Мексико	217,700	217,700	163,275	239,470
Японія	2,177,000	2,612,400	2,177,000	2,525,320
По внѣевроп. стран.	41,904,763	47,003,251	42,514,375	39,066,096
Всего	86,653,325	97,451,873	93,204,821	87,720,907
или въ пудахъ	5,285,852,825	5,944,564,253	5,685,494,081	5,350,975,327

Изъ вышеприведенной таблицы усматривается, что всемірный урожай значительно уступаетъ урожаямъ трехъ предыдущихъ лѣтъ, а въ особенности урожаю 1906 года, а именно круглымъ числомъ на 10,8 миллионъ тоннъ. Убыль эта распределена почти равномерно на европейскія и внѣевропейскія страны. А именно въ Европѣ собрано меньше круглымъ числомъ 5,700,000 тоннъ, а въ внѣевропейскихъ странахъ 5,100,000 тоннъ меньше чѣмъ въ 1906 году.

О торговлѣ льномъ гор. Риги въ 1907 году можемъ сказать слѣдующее:

Въ началѣ отчетнаго года положеніе заграничнаго рынка было весьма спокойное и выжидющее, что объясняется тѣмъ, что въ рукахъ прядильщиковъ имѣлись уже тогда довольно значительные запасы. Они большею частью покупали только товаръ изъ лучшихъ областей небольшими партіями для пополненія своихъ запасовъ. Въ виду сего, какъ и вслѣдствіе все болѣе затруднительныхъ обстоятельствъ судоходства въ нашемъ портѣ наши экспортеры покупали только неохотно, такъ что цѣны на ленъ моченецъ имѣли постоянно понижающееся настроеніе. Только цѣна на лифляндскій ленъ марки Крон удержалась до половины февраля на первоначальномъ уровнѣ, съ этого времени однако она стала медленно, по постоянно понижаться. Относительно льна сланца слѣдуетъ замѣтить, что цѣны на товаръ изъ лучшихъ участковъ, котораго имѣлось не много, имѣли не только устойчивое, по даже повышающееся настроеніе, тогда какъ въ среднихъ участкахъ устойчивое настроеніе вскорѣ измѣнилось въ уступающее и вялое. Въ участкахъ болѣе низкихъ сортовъ вслѣдствіе обильнаго предложенія господствовало весьма слабое настроеніе рынка

Тоже въ продолженіе февраля и марта мѣсяцевъ спросъ заграничныхъ рынковъ на ленъ моченецъ былъ весьма слабый. Хотя иногда и заключались болѣе крупныя сдѣлки, но однако только на длинные сроки, при чемъ экспортерамъ приходилось дѣлать уступки. Дѣло со сланцомъ напротивъ было сравнительно болѣе оживленное, главнымъ образомъ за границей почти непрерывно нуждались въ товарѣ участковъ хорошихъ сортовъ. Вслѣдствіе сего запасы товара участковъ болѣе высокихъ сортовъ уже подъ конецъ апрѣля были почти истощены, что впоследствии вызвало оживленіе спроса на товаръ среднихъ сортовъ.

Надежда, что съ открытіемъ навигаціи настроеніе въ Ригѣ оживится, не оправдалась, такъ какъ настроеніе заграничныхъ рынковъ продолжало быть вялымъ, вслѣдствіе чего наши экспортеры стали еще больше воздерживаться отъ закупокъ. Послѣдствіемъ сего явилось, что цѣны на моченецъ стали безъ исключенія понижаться.

Только въ началѣ мая наши экспортеры, вслѣдствіе усиленія предложенія со стороны торговцевъ, удержавшихъ нарочно товаръ въ надеждѣ на повышеніе цѣнъ, были въ состояніи выступить на загра-

ничный рынокъ болѣе дешевыми предложеніями, что заставило прядильщиковъ заключать опять болѣе крупныя сдѣлки. Вслѣдствіе сего участки марки „Hof“ были очищены уже въ началѣ іюня, а запасы лифляндскаго льна марки „Kron“ быстро сокращались, что конечно вызвало улучшеніе цѣнъ.

Только запасы курляндскаго льна, котораго за границей мало спрашивали, были еще довольно большіе и несмотря на это лень этотъ торговался по выгоднымъ цѣнамъ.

Уже въ половинѣ іюня регулярное дѣло было почти закончено какъ въ областяхъ моченца такъ и въ областяхъ сланца, такъ что въ продолженіе слѣдующихъ мѣсяцевъ были проданы только остатки урожая почти безъ исключенія по выгоднымъ твердымъ цѣнамъ.

Въ мертвомъ сезонѣ, продолжающемся до конца октября, весь интересъ сосредоточивался на состояннн полей, о которомъ поступали почти безъ исключенія благопріятныя извѣстія.

Тогда какъ въ ранніе годы подъ конецъ октября состоялись уже крупныя сдѣлки какъ со сланцомъ такъ и съ моченцомъ, въ отчетномъ году въ это время не было рѣчи даже о малѣйшихъ продажахъ, что объясняется большимъ вывозомъ сезона 1906/1907, превышающимъ достигшія въ предыдущихъ 6 сезонахъ среднія цифры вывоза приблизительно на 29%. Въ виду сего у прядильщиковъ имѣлись значительные запасы, такъ что они въ товарѣ не нуждались.

Лень моченець за границей почти до конца года не пользовался интересомъ, тогда какъ дѣло со сланцомъ лучшихъ участковъ развилось вполне нормально. Вслѣдствіе сего цѣны на сланецъ лучшихъ сортовъ были устойчивыя, тогда какъ цѣны на моченець имѣли безъ исключенія уступающее настроеніе. Такъ какъ мнѣніе прядильщиковъ о качествѣ поступившихъ партій моченаго льна въ общемъ было болѣе выгодное чѣмъ о качествѣ сланца, непонятно, почему они первымъ вполне пренебрегали и даже иногда прямо уклонялись отъ переговоровъ по дѣламъ съ моченцомъ. Что цѣны на сланецъ, несмотря на обильные подвозы, продолжали быть твердыми, тогда какъ цѣны на моченець, несмотря на необыкновенно скудные подвозы, хотя медленно, но постоянно понижались, объясняется тѣмъ, что экспортеры покупали сланецъ высокпхъ сортовъ на спекуляцію, а именно потому, что вообще предвидѣлся недостатокъ высокпхъ марокъ въ сравненн съ предыдущимъ годомъ.

Кромѣ продажи маленькихъ партій, болѣе значительные обороты съ моченцомъ были сдѣланы только въ послѣднія недѣли декабря, при чемъ однако продавцы обязаны были согласиться на уступки.

Въ качественномъ отношенн урожай отчетнаго года уступаетъ урожаю 1906 года, что слѣдуетъ приписать неблагоприятнымъ обстоятельствамъ погоды въ продолженіе лѣта и осени. Въ количественномъ отношенн урожай въ районѣ моченца почти равняется урожаю преды-

дущаго года, тогда какъ въ участкахъ сланца высокихъ марокъ имѣется недоборъ.

Цѣны на лифляндскій ленъ марки „Kron“, удержавшіяся въ продолженіе января и первой половины февраля на уровнѣ 47—48 рублей, съ этого времени стали хотя медленно, но постоянно понижаться, такъ что онѣ составляли около половины мая только 42—43 рубля. Въ іюнѣ и въ продолженіе слѣдующихъ мѣсяцевъ онѣ однако опять нѣсколько поправились. Свѣжій товаръ торговался въ половинѣ ноября по 42—43 рубля, до конца года цѣны однако упали до $39\frac{1}{2}$ — $40\frac{1}{2}$ рублей.

Цѣны на ленъ марки „Hof“ постепенно понизились, начиная съ января до половины мая съ 42— $42\frac{1}{2}$ рубля до 39—40 рублей, при чемъ эти участки въ началѣ лѣта были уже очищены. Товаръ свѣжаго урожая торговался въ ноябрѣ по $38\frac{1}{2}$ рублей, тогда какъ подъ конецъ года давали только 35—36 рублей.

Равнымъ образомъ цѣны на курляндскій ленъ, начиная съ января до половины мая, имѣли прямо уступающее настроеніе; онѣ въ продолженіе этого времени упали съ 46 на 40 рублей. Въ іюнѣ и слѣдующихъ мѣсяцахъ онѣ однако поправились, несмотря на то, что имѣлись еще довольно видные запасы. За свѣжій товаръ, поступившій на рынокъ весьма поздно, платили сначала 38—39 рублей, до конца года однако цѣны упали до $35\frac{1}{2}$ —37 рублей.

Черезъ балтійскіе порты и черезъ Архангельскъ были вывезены слѣдующія количества льна:

	Ревель и Балтійскій портъ			
	Рига пуд.	Либава пуд.	Виндава пуд.	Балтійскій портъ 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 :	3,882,874	38,445	300,150	1,005,652
1905 :	5,574,530	34,229	2,234,401	1,447,065
1901—1905 :	4,682,332	298,761	1,336,549	1,253,470
1906 :	6,527,547	15,408	1,432,496	1,593,899
1907 :	5,606,578	40,426	2,120,831	1,347,002

	Перновъ С.-Петербургъ Архангельскъ		
	Перновъ пуд.	С.-Петербургъ пуд.	Архангельскъ 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	213,035	14,334

	Перновъ пуд.	С.-Петербургъ пуд.	Архангельскъ пуд.
1904 :	391,546	95,784	27,247
1905 :	492,963	123,311	47,312
1901—1905 :	460,991	176,229	34,770
1906 :	498,814	132,000	55,000
1907 :	677,673	123,000	68,000

Хотя вывозъ льна изъ Риги, главнѣйшаго центра по вывозу льна Россіи, въ отчетномъ году въ сравненіи съ предыдущимъ уменьшился круглымъ числомъ на 900,000 пудовъ, но однако все еще слѣдуетъ признать результатъ отчетнаго года весьма выгоднымъ. Послѣ Риги второе мѣсто принадлежитъ Виндавѣ, отпустившей въ 1907 году больше 2 милліоновъ пудовъ. Это почти безъ исключенія транзитный товаръ, который послѣ того, какъ въ 1902 г. Виндавскій портъ былъ соединенъ съ русскою желѣзнодорожною сѣтью, направляется черезъ Виндаву въ продолженіе періода прекращенія навигаціи въ Рижскомъ заливѣ. Раньше этотъ товаръ былъ направленъ по дальшему пути черезъ Либаву, которая однако въ настоящее время совершенно потеряла свое значеніе по вывозу этого предмета.

Вывозъ льна изъ Ревеля, состоянцій большею частью изъ С.-Петербургскаго товара, въ 1907 году нѣсколько уменьшился, тогда какъ вывозъ Пернова увеличился довольно значительно. Непосредственный вывозъ столицы съ 1901 года почти значенія не имѣетъ.

Отдѣльные балтійскіе порты участвуютъ въ общемъ вывозѣ льна изъ Россіи, начиная съ 1891 года, слѣдующимъ образомъ:

	Рига ‰	Либава ‰	Виндава ‰	Ревель ‰	Перновъ ‰	С.-Петербургъ ‰	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 :	46,1	0,5	14,1	12,2	3,4	1,4	77,7
1904 :	42,8	0,4	3,3	11,1	4,3	1,1	63,0
1905 :	38,1	0,2	15,3	9,9	3,4	0,8	67,7
1901—1905 :	40,1	2,6	11,4	10,7	3,9	1,5	70,2
1906 :	47,6	0,1	10,4	11,6	3,6	1,0	74,3
1907 :	41,6	0,3	15,7	10,0	5,0	0,9	73,5

Засимъ почти $\frac{3}{4}$ всего вывезеннаго изъ Россіи виднаго количества льна въ послѣднихъ двухъ годахъ были погружены въ суда въ балтійскихъ портахъ. Въ частности на Ригу съ этого количества пришлось въ 1907 году 41,6‰ противъ 47,6‰ въ 1906 году.

Вывозъ льна и льняной пакли изъ Россіи въ отдѣльныхъ сезонахъ (съ 1 октября по 1 октября) представляется по

даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ съ 1900/1901 года въ слѣдующемъ видѣ :

1900/01 :	11,265,000	пуд.
1901/02 :	12,230,000	„
1902/03 :	15,489,000	„
1903/04 :	13,011,000	„
1904/05 :	15,700,000	„
1905/06 :	14,233,000	„
1906/07 :	19,275,000	„

Засимъ вывозъ сезона 1906/1907 г. представляетъ необыкновенное повышеніе, составляющее въ сравненіи со среднимъ вывозомъ предыдущихъ 6 сезоновъ около 29,2⁰/о.

Вывозъ льна и льняной пакли изъ Россіи по отдѣльнымъ годамъ, начиная съ 1891 года, обнималъ по даннымъ вышеприведеннаго официальнаго учрежденія слѣдующія количества :

1891—1895 :	13,004,060	пуд. въ среднемъ.
1896—1900 :	14,537,698	„ „
1901 :	10,407,422	„
1902 :	12,325,435	„
1903 :	18,105,540	„
1904 :	10,719,461	„
1905 :	16,435,510	„
1901—1905 :	13,598,677	„ „
1906 :	15,884,000	„
1907 :	15,792,000	„

Какъ видно, вывозъ отчетнаго года удержался на высотѣ предыдущаго года. Вывозъ былъ бы однако еще гораздо большій, если бы въ послѣдніе мѣсяцы года спросъ со стороны заграницы не ослабъ такъ значительно. Объяснить это явленіе довольно трудно, если даже принять во вниманіе сравнительно большія погрузки первой половины отчетнаго года. Во всякомъ случаѣ размѣръ нашего вывоза свѣжаго товара въ продолженіе второго полугодія не соотвѣтствуетъ дѣйствительному положенію западноевропейской льняной промышленности, запасы сырого матеріала, которые въ это время не были столь значительные, чтобы хватать на болѣе продолжительное время. Далѣе слѣдуетъ замѣтить, что условія, подъ которыми прядильщики работали, могли быть названы выгодными, такъ какъ цѣны на пряжу были сравнительно лучшія чѣмъ цѣны на ленъ.

Черезъ расположенныя на западной сухопутной границѣ таможи въ 1907 году было вывезено 3¹/₄ милліона пудовъ противъ 4¹/₄ милліоновъ пудовъ въ предыдущемъ году.

По доставленнымъ Биржевому Комитету частнымъ свѣдѣніямъ вывозъ льна черезъ Вержболово составлялъ :

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	"
1905 :	2,183,940	"
1906 :	1,930,546	"
1907 :	1,827,910	"

Направленные через этот пограничный пункт количества льна, предназначенныя главнымъ образомъ для Кенигсберга, въ раннихъ годахъ были гораздо большія, хотя онѣ еще и въ настоящее время довольно видныя. Вывезенныя въ отчетномъ году черезъ Вержболово количества льна происходили: изъ Верро — 63,000 пудовъ, изъ Пскова — 75,000 пудовъ, изъ Острова — 165,000 пудовъ, изъ Витебска — 222,000 пудовъ, изъ Поневѣжа — 54,000 пудовъ, изъ Ржева — 137,000 пудовъ, изъ Вологды — 48,000 пудовъ, изъ Порхова — 53,000 пудовъ, изъ Рудни — 48,000 пудовъ, изъ Великихъ Лукъ — 40,000 пудовъ.

Вывозъ льняной пакли изъ Рижскаго и сосѣднихъ портовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	изъ Риги пуд.	изъ Либавы пуд.	изъ Вилдавы 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	257,804	—	173,905
1901 :	302,274	223,414	—	208,442
1902 :	131,510	41,456	63,000	219,134
1903 :	288,824	16,913	284,462	273,231
1904 :	480,982	11,906	67,261	172,516

	изъ Риги пуд.	изъ Либавы пуд.	изъ Вишдавы пуд.	изъ Ревеля и Балтійскаго порта пуд.
1905 :	547,375	7,020	135,995	199,456
1906 :	698,676	1,562	139,860	225,326
1907 :	608,555	8,101	318,797 *)	245,159

	изъ Пернова пуд.	изъ С.-Петербурга пуд.	изъ Архангельска пуд.
1896 :	92,283	474,593	111,504
1897 :	100,231	685,214	131,321
1898 :	115,967	410,300	127,829
1899 :	105,476	420,269	128,253
1900 :	84,698	390,654	94,050
1901 :	64,212	309,623	79,061
1902 :	115,939	309,127	56,575
1903 :	144,164	221,850	62,325
1904 :	74,342	46,010	44,962
1905 :	82,569	148,479	43,367
1906 :	78,031	199,000	84,000
1907 :	87,480	197,000	43,000

И по отношенію вывоза этого предмета среди балтійскихъ портовъ уже нѣсколько лѣтъ первое мѣсто принадлежитъ Ригѣ, тогда какъ раньше оно принадлежало С.-Петербургу. Въ только что истекшемъ году вывозъ льняной пакли черезъ балтійскіе порты составлялъ почти $\frac{2}{3}$ общаго вывоза Россійской Имперіи.

Почти весь остатокъ вывезеннаго количества былъ направленъ черезъ западную сухопутную границу.

Южные порты вовсе не участвуютъ ни въ вывозѣ льна ни льняной пакли.

Вывозъ льняной пакли изъ Россіи составлялъ согласно даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ :

1896 :	1,842,101	пуд.
1897 :	1,848,389	"
1898 :	1,689,256	"
1899 :	2,251,596	"
1900 :	1,965,605	"
1896—1900 :	1,919,389	"
1901 :	1,972,520	"
1902 :	1,673,998	"
1903 :	2,481,122	"
1904 :	1,642,218	"
1905 :	1,786,184	"

*) Льна и льняной пакли вмѣстѣ.

1901—1905 :	1,911,208	пуд.
1906 :	2,162,000	„
1907 :	2,299,000	„

Вывозъ пеньки изъ Риги представляется въ слѣдующемъ видѣ :

1866—1870 :	1,207,433	пуд. въ среднемъ
1871—1875 :	1,230,348	„ „
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 :	854,220	„
1905 :	948,707	„
1901—1905 :	758,416	„ въ среднемъ
1906 :	926,670	„
1907 :	1,111,909	„

Нашъ вывозъ пеньки отчетнаго года прошелъ довольно удовлетворительнымъ образомъ.

1907 годъ характеризуется твердыми и высокими цѣнами. Вслѣдствіе незначительныхъ запасовъ обработаннаго товара и скудныхъ подвозовъ положеніе рынка уже въ началѣ года было крѣпкое. Вслѣдствіе высокихъ цѣнъ заграничный спросъ былъ незначительный, вполнѣдствіи однако заграничные потребители принуждены были согласиться платить и болѣе высокія цѣны, потому что цѣны на другія волокнистыя вещества вслѣдствіе плохихъ урожаевъ держались на чрезвычайно высокомъ уровнѣ. Въ мартѣ мѣсяцѣ послѣдовало дальнѣйшее повышение цѣнъ, вызванное недостаткомъ товара и оживленнымъ спросомъ русскихъ заводчиковъ, имѣвшихъ только небольшіе запасы. Только въ маѣ усилились подвозы лѣтняго товара, который сбывался легко по высокимъ цѣнамъ на покрытіе совершенныхъ раньше сдѣлокъ и на пополненіе запасовъ. Тоже за границей, начиная съ мая мѣсяца, положеніе дѣлъ оживилось, хотя тамошніе покупатели соглашались только неохотно на высокія требованія. Іюль прошелъ довольно тихо, тогда какъ начиная съ августа при иногда весьма

оживленномъ спросѣ за границей постепенно сбывались остатки стараго товара по весьма выгоднымъ цѣнамъ. Только подъ конецъ ноября на внутреннихъ рынкахъ сталъ появляться товаръ свѣжаго урожая въ большихъ количествахъ, при чемъ сначала соглашались на весьма высокія цѣны. Такъ какъ за границей не хотѣли согласиться на высокія цѣны, дѣло обращалось до самаго конца года въ весьма узкихъ предѣлахъ, тогда какъ русскіе прядильщики закупаютъ видныя количества, что конечно способствовало тому, что цѣны могли удержаться на своемъ высокомъ уровнѣ.

Урожай 1906 года въ количественномъ отношеніи былъ выше средняго, равнымъ образомъ тоже и качество его было весьма хорошее. Тоже самое относится и до урожая отчетнаго года.

Цѣны на пеньку (fob), несмотря на нѣкоторыя незначительныя колебанія въ продолженіе первыхъ двухъ мѣсяцевъ, были слѣдующія: за OMRH платили 49 рублей, за NOSFPRH — 48,50 рублей, за OSFPRH — 47,50 рублей, за SFPRH — 46,50 рублей, за FSPRH — 45,50 рублей и за PRH — 44,50 рублей. Начиная съ марта онѣ повысились на 1 до 1,25 рубля.

Цѣны на пеньковую паклю высокаго качества составляли 30 р. и за паклю средняго качества 28 рублей.

Вывозъ пеньки изъ Риги послѣдняго года большій чѣмъ въ любомъ изъ предыдущихъ лѣтъ съ 1886 года. Не слѣдуетъ однако упускать изъ виду, что въ еще раннихъ періодахъ времени наша торговля пенькою была гораздо больше. Однако постепенное развитіе въ продолженіе послѣднихъ 22 лѣтъ нашей торговли пенькою служить отраднымъ доказательствомъ того, что борьба съ Кенигсбергскою конкуренціею ведется не безъ успѣха.

По вывозу пеньки балтійскихъ портовъ Рига занимаетъ господствующее положеніе, что усматривается изъ слѣдующаго сопоставленія, а именно было вывезено изъ:

	1903	1904	1905	1906	1907
Риги . . .	844,906	854,220	948,707	926,670	1,111,909
Либавы . .	58,273	82,623	63,478	32,652	46,156
Виндавы . .	65,354	83,631	127,118	35,387	98,752
Ревеля . .	3,050	1,786	5,248	305	406
Пернова . .	—	1,206	—	—	—
С.-Петербурга	11,720	1,248	671	—	1,000
Всего . . .	983,303	1,024,714	1,145,222	995,014	1,258,223

Изъ вышеприведенныхъ портовъ только Рига имѣетъ самостоятельную торговлю пенькою. Вывезенныя изъ Либавы и Виндавы количества состоятъ по большей части изъ Рижскаго товара, переправленнаго туда во время закрытія навигаціи въ нашемъ заливѣ.

Участіе отдѣльныхъ балтійскихъ портовъ въ общемъ вывозѣ пеньки изъ Россіи усматривается изъ слѣдующей таблицы:

	1903	1904	1905	1906	1907
	‰	‰	‰	‰	‰
Рига	33,1	34,4	35,1	33,7	35,6
Либавъ	2,3	3,3	2,3	1,2	1,5
Виндава	2,6	3,4	4,7	1,3	3,2
Ревель	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0
Перновъ	—	0,0	—	—	—
С.-Петербургъ	0,5	0,0	0,0	—	0,0
Всего	38,6	41,2	42,3	36,2	40,3

Изъ вышеприведенной таблицы видно, что участіе балтійскихъ портовъ въ общемъ вывозѣ изъ Россіи достигло въ отчетномъ году болѣе 40‰, съ какого количества изъ Риги было вывезено болѣе 35‰.

Вывозъ пеньки изъ Россіи представляется согласно даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ :

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 :	2,550,863	„
1904 :	2,484,255	„
1905 :	2,706,713	„
1901—1905 :	2,478,175	„ въ среднемъ
1906 :	2,750,000	„
1907 :	3,121,000	„

Засимъ вывозъ пеньки въ отчетномъ году былъ болѣе чѣмъ въ любомъ изъ приведенныхъ выше предыдущихъ лѣтъ. Въ восьмидесятихъ годахъ прошлаго столѣтія однако вывозъ былъ еще болѣе, что объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что въ то время конкуренція заокеанскихъ волокнистыхъ веществъ не играла такой роли какъ въ настоящее время.

Большинство русскаго вывоза пеньки все еще направляется черезъ западную сухопутную границу: въ 1907 году — 1,833,000 пудовъ противъ 1,692,000 пудовъ въ предыдущемъ году.

Вывозъ черезъ станцію Вержболово, имѣющій, въ виду упомянутой выше конкуренціи Кенигсберга, особенный интересъ для Рижской торговли, представляется согласно доставленнымъ Биржевому Комитету частнымъ даннымъ изъ Эйдткунена въ слѣдующемъ видѣ :

1891 :	1,518,804	пуд.	
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	"	
1905 :	419,040	"	
1901—1905 :	492,470	"	въ среднемъ
1906 :	497,930	"	
1907 :	541,600	"	

Засимъ вывозъ черезъ этотъ пограничный пунктъ въ продолженіе послѣднихъ 17 лѣтъ сильно уменьшился. Онъ составлялъ въ истекшемъ только что году немного болѣе $\frac{1}{2}$ милліона пудовъ, изъ которыхъ большая часть происходила изъ района снабженія нашего порта. А именно товаръ этотъ происходилъ изъ Карачева — 98,000 пудовъ, изъ Курска около 46,000 пудовъ, изъ Рославля 29,000 пудовъ, изъ Гдова 28,000 пудовъ, изъ Подшепа 21,000 пудовъ и т. д.

Вывозъ пеньковой пакли изъ Риги составлялъ :

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	пуд.
1903 :	357,769	„
1904 :	83,503	„
1905 :	130,443	„
1901 — 1905	158,362	„ въ среднемъ
1906 :	183,087	„
1907 :	141,625	„

Въ вывозѣ этого предмета въ послѣдніе годы замѣчаются сильныя колебанія.

Тоже по торговлѣ этимъ предметомъ Рига занимаетъ господствующее положеніе, что усматривается изъ слѣдующаго сопоставленія :

	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Рига	180,003	367,769	83,503	130,451	183,087	141,625
Либава	4,847	9,000	8,350	10,366	6,899	9,306
Вицдава	2,139	—	6,450	15,114	7,981	?
С.-Петербургъ .	35,243	39,842	40,807	22,477	20,000	21,000

Весьма видное количество пеньковой пакли отправляется за границу по желѣзной дорогѣ черезъ сухопутную границу. Въ отчетномъ году были отправлены черезъ Вержболово, Границу, Радзивилово и Волочискъ 224,000 пудовъ противъ 205,000 пудовъ въ предыдущемъ году.

Южные порты не участвуютъ въ торговлѣ пенькою и пеньковою паклею.

Вывозъ пеньковой пакли изъ Россіи представляется по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ :

1897 :	655,000	пуд.
1898 :	728,000	„
1899 :	595,000	„
1900 :	656,000	„
1901 :	644,000	„
1902 :	750,000	„
1903 :	843,000	„
1904 :	511,000	„
1905 :	527,000	„
1906 :	683,000	„
1907 :	689,000	„

Какъ видно, вывезенныя въ послѣднихъ двухъ годахъ количества почти одинаковыя.

Вывозъ изъ Риги льняного сѣмени представляется въ слѣдующемъ видѣ :

	Выбойнаго	Посѣвнаго	Льнянаго 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
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	388,331	1,022,200
1905 :	1,263,085	585,362	1,848,447
1901—1905 :	795,439	472,750	1,268,189
1906 :	1,514,681	522,169	2,036,850
1907 :	1,113,487	653,389	1,766,876

Вывозъ выбойнаго сѣмени въ отчетномъ году существенно сократился вслѣдствіе ограниченнаго предложенія и слабого подвоза въ продолженіе первыхъ 8 мѣсяцевъ года. Послѣ оживленной торговой дѣятельности осенью 1906 года для экспорта имѣлось только незначительное количество товара. Только въ сентябрѣ послѣ появленія на рынкѣ свѣжаго товара дѣло приняло болѣе оживленный характеръ и происходило сначала весьма удовлетворительно. Къ сожалѣнію однако уже въ концѣ октября положеніе измѣнилось. Причиной къ сему послужило отсутствіе спроса со стороны заграничныхъ рынковъ, вызванное какъ высокими здѣшними цѣнами, такъ и тѣмъ обстоятельствомъ, что они покрывали свою потребность товаромъ иного происхожденія по болѣе дешевымъ цѣнамъ. А именно всемірный урожай льнянаго сѣмени въ 1907 г. былъ болѣе чѣмъ въ какомъ-либо изъ предыдущихъ лѣтъ. Поднялось не только производство Индіи, упавшее нѣсколько въ теченіи предыдущихъ лѣтъ, но и урожай Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки далъ хорошіе результаты. По имѣющимся однако въ настоящее время даннымъ урожай въ Аргентинѣ былъ на столько блестящимъ, что эта страна одна могла бы удовлетворить почти всю потребность Европы въ этомъ предметѣ.

Въ началѣ года при небольшихъ запасахъ и скудныхъ подвозахъ цѣны на русское сушеное льняное сѣмя составляли 150 коп. и имѣли до іюня мѣсяца, когда можно было получить около 154—155 коп., неизмѣнно устойчивое настроеніе. Начиная съ второй половины сего мѣсяца цѣны имѣли прямо уступающее настроеніе, такъ что уже въ концѣ іюня онѣ составляли лишь 141—142 коп. Въ августѣ однако

наступило опять повышеііе, прoderжавшееся до конца октября, въ какое время платили около 151—153 коп. Въ продолженіе послѣднихъ двухъ мѣсяцевъ года этотъ товаръ на нашей биржѣ не отмѣчивался.

Свѣжое степное сѣмя торговалось въ іюлѣ и первой половинѣ августа по 147/148 коп. Начиная съ этого времени до конца октября цѣны постепенно повышались до 155—157 коп., въ ноябрѣ однако онѣ упали опять до 150/152 коп.

Цѣны на лифляндское сушеное сѣмя поднялись въ продолженіе первыхъ 5 мѣсяцевъ съ 150 коп. до 154/155 коп. Въ концѣ іюня наступилъ періодъ пониженія, прoderжавшійся до августа. Съ этого времени онѣ опять начали подниматься, такъ что въ октябрѣ можно было получить опять 149/150 коп., въ продолженіе двухъ послѣднихъ мѣсяцевъ однако онѣ понизились опять до 139/140 коп.

Вывозъ льняного сѣмени изъ другихъ балтійскихъ портовъ состоялъ изъ слѣдующихъ количествъ:

Л и б а в а

	Выбойн. сѣмени пуд.	Посѣвн. сѣмени пуд.	Всего 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	1,244,641
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	613,081
1905 :	847,694	1,375	849,069
1906 :	696,024	10,869	706,893
1907 :	788,808	10,534	799,342

Ш е р н о в ь

	Выбойн. сѣмени пуд.	Посѣвн. сѣмени пуд.	Всего 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
1905 :	75,432	67,112	142,544
1906 :	103,674	89,072	192,746
1907 :	53,522	100,517	154,039

	Виндава пуд.	С.-Петербургъ пуд.	Ревель 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 :	—	3,016,368	296,107
1901 :	4,700	479,454	106,216
1902 :	12,060	679,911	105,555
1903 :	117,842	1,360,747	72,447
1904 :	5,730	911,672	152,454
1905 :	7,090	1,702,171	267,953
1906 :	6,246	1,819,000	332,099
1907 :	4,690	1,331,000	116,668

Общая цифра экспорта всѣхъ балтійскихъ портовъ вмѣстѣ въ отчетномъ году сократилась на нѣсколько болѣе 4 милліоновъ пудовъ съ 5 милліоновъ пудовъ въ 1906 году, въ какомъ сокращеніи участвуютъ всѣ порты за исключеніемъ только Либавы.

Послѣ Риги второе мѣсто по вывозу сего предмета принадлежитъ С.-Петербургу. Изъ остальныхъ портовъ собственно только Либава имѣетъ еще нѣкоторое значеніе.

Участіе отдѣльныхъ балтійскихъ портовъ въ общемъ вывозѣ льняного сѣмени изъ Россіи въ продолженіе послѣднихъ 5 лѣтъ иллюстрируется слѣдующею таблицей:

	1907 %	1906 %	1905 %	1904 %	1903 %
Рига	33,7	27,9	28,4	24,3	19,9
Перновъ	2,9	2,6	2,2	3,2	2,2
Либава	15,2	9,7	13,0	14,6	13,0
Виндава	0,1	0,1	0,1	0,2	2,0
С.-Петербургъ	25,4	24,9	26,2	21,7	23,6
Ревель	2,2	4,6	4,1	3,6	1,3
Всего	79,5	69,8	74,0	67,6	62,0

Засимъ черезъ Ригу направляется третья, а черезъ С.-Петербургъ четвертая часть всего вывозимаго изъ Россіи количества. Участіе всѣхъ балтійскихъ портовъ составляло въ отчетномъ году почти 80%.

Важнѣйшіе по вывозу сего предмета южныя порты слѣдующіе:

	1900 пуд.	1901 пуд.	1902 пуд.	1903 пуд.
Одесса	810,470	79,420	276,220	171,270
Николаевъ	416,459	156,455	178,795	73,875
Евпаторія	—	37,100	22,250	97,300
Феодосія	319,385	115,045	251,630	145,145
Керчь	113,950	77,840	146,450	197,500
Маріуполь	205,900	15,000	63,500	8,000
Таганрогъ	88,250	8,550	19,750	1,410
Ростовъ н/Д.	728,680	119,970	484,070	219,100
Новороссійскъ	4,848,932	804,796	262,830	79,590
Всего	7,532,026	1,414,176	1,705,495	993,109

	1904	1905	1906	1907
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Одесса . . .	44	55,530	—	2,000
Николаевъ . .	42,025	22,210	—	6,000
Евпаторія . .	43,670	—	2,000	—
Феодосія . . .	71,150	39,225	81,000	17,000
Керчь . . .	—	—	—	8,000
Маріуполь . .	—	5,500	7,000	3,000
Таганрогъ . .	20,850	47,450	18,000	10,000
Ростовъ н/Д. .	203,450	207,100	80,000	33,000
Новороссійскъ .	114,600	88,365	71,000	93,000
Всего .	495,789	465,380	259,000	172,000

Засимъ торговля льнянымъ сѣменемъ этихъ портовъ въ про-
долженіе послѣднихъ 8 лѣтъ пришла почти къ полному упадку. Осо-
бенно незначителенъ былъ вывозъ отчетнаго года, въ продолженіе
котораго собственно только изъ Новороссійска было отпущено еще
нѣсколько видное количество. Одесса, Ростовъ н. Д. и Николаевъ
потеряли всякое значеніе по отношенію вывоза льняного сѣмени.
Вслѣдствіе сего балтійскіе порты, начиная съ 1901 года, занимаютъ
господствующее положеніе въ русской торговлѣ сѣменемъ, тогда какъ
въ большинствѣ изъ предыдущихъ лѣтъ это мѣсто принадлежало
южнымъ портамъ. Засимъ наступила совершенная перемѣна на-
правленія русской внѣшней торговли льнянымъ сѣменемъ.

Равнымъ образомъ отправка по желѣзной дорогѣ черезъ за-
падную сухопутную границу въ отчетномъ году сократилась,
а именно было вывезено этимъ путемъ только около 700,000 пудовъ
противъ 1 милліона пудовъ въ 1906 году.

Вывозъ льняного сѣмени изъ Россіи (какъ вы-
бойнаго такъ и посѣвного) составлялъ согласно даннымъ нашего Де-
партаменту 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 :	5,754,730	"
1904 :	4,200,366	"
1905 :	6,510,348	"

1901—1905 :	5,218,611 пуд. въ среднемъ
1906 :	7,299,000 „
1907 :	5,251,000 „

Засимъ въ отчетномъ году было вывезено въ сравненіи съ 1906 годомъ на приблизительно 2 милліона пудовъ меньше. Цифра экспорта составляетъ немного болше 5 милліоновъ пудовъ, что равняется среднему результату пятилѣтія 1901—1905 г. Эти вывезенныя количества въ сравненіи съ вывозомъ раннихъ лѣтъ (напримѣръ пятилѣтія 1896—1900 г.) весьма незначительныя. Вслѣдствіе скуднаго снабженія всемірнаго рынка русскимъ сѣменемъ заокеанскія страны производства должны были участвовать въ усиленной мѣрѣ въ покрытіи потребности. Сильный спросъ на этотъ предметъ удержалъ цѣны почти въ продолженіе всего года на весьма высокомъ уровнѣ.

Вывозъ льняного посѣвного сѣмени изъ Риги въ отчетномъ году былъ весьма оживленный. Было вывезено круглымъ числомъ 130,000 пудовъ болше чѣмъ въ предыдущемъ году. Въ нѣкоторыхъ изъ нашихъ областей сѣмя было испорчено продолжительными дождями, по какой причинѣ значительная часть не была пригодна къ посѣву. Это относится главнымъ образомъ къ нѣкоторымъ областямъ курляндской губерніи, въ которыхъ сѣмя было окоченѣлое и вслѣдствіе сего мало прочное. Тоже въ лифляндской губерніи сѣмя въ качественномъ отношеніи уступало прошлегоднему. Другія области напротивъ поставляли сѣмя высокаго качества такъ что не ощущался недостатокъ въ сѣмени.

Германія платила съ доставкой въ Штетинъ, Любекъ или Гамбургъ 21—22 марки за мѣшокъ въ 5 пудовъ. Во Франціи и Бельгіи цѣны колебались между 25¹/₂ и 26¹/₂ франковъ за обыкновенный товаръ, тогда какъ высшіе сорта были проданы на 1¹/₂—2 франковъ дороже. Въ Ирландіи цѣны составляли 22 шиллинга до 23 шиллинговъ 3 пенса. Засимъ уровень цѣнъ въ общемъ былъ высшій чѣмъ въ 1906 году.

Вывозъ коноплянаго сѣмени изъ Риги представляется въ слѣдующемъ видѣ :

1886—1890 :	406,729 пуд. въ среднемъ
1891—1895 :	167,698 „ „
1896 :	158,578 „
1897 :	114,065 „
1898 :	83,426 „
1899 :	105,058 „
1900 :	17,689 „
1896—1900 :	95,771 „ въ среднемъ
1901 :	11,053 „
1902 :	10,005 „
1903 :	17,954 „

1904 :	9,656	пуд.
1905 :	43	„
1901—1905 :	9,742	„ въ среднемъ
1906 :	4,524	„
1907 :	15,175	„

Наша вывозная торговля этимъ предметомъ, имѣвшая въ прежніе годы довольно видный объемъ, начиная съ 1901 года пришла въ сильный упадокъ. За незначительныя количества, вывезенныя осенью отчетнаго года, было заплачено около 135 коп.

Черезъ нашъ сосѣдній портъ Либаву вывозятся за границу весьма видныя количества этого предмета, тогда какъ этотъ товаръ въ С.-Петербургѣ и Ревелѣ вовсе не торгуется. Вывозъ Либавы составлялъ :

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	„
1905 :	385,775	„
1901—1905 :	204,844	„ въ среднемъ
1906 :	588,372	„
1907 :	490,840	„

Довольно значителенъ былъ вывозъ коноплянаго сѣмени черезъ нашу западную сухопутную границу, а именно онъ составлялъ :

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 :	654,695	„
1904 :	412,391	„
1905 :	744,092	„
1901—1905 :	564,248	„ въ среднемъ
1906 :	668,000	„
1907 :	579,000	„

Наконецъ заслуживаетъ упоминанія еще вывозъ Одессы, составлявшій въ 1907 году 110,000 пудовъ противъ 47,000 пудовъ въ 1906 году.

Вывозъ коноплянаго сѣмени изъ Россіи составлялъ согласно даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ:

1896 :	887,768	пуд.	
1897 :	631,230	„	
1898 :	441,970	„	
1899 :	1,358,570	„	
1900 :	650,810	„	
1896—1900 :	794,070	„	въ среднемъ
1901 :	483,095	„	
1902 :	1,088,152	„	
1903 :	964,284	„	
1904 :	654,394	„	
1905 :	1,146,778	„	
1901—1905 :	867,341	„	въ среднемъ
1906 :	1,536,000	„	
1907 :	1.363,000	„	

Въ приведенныхъ цифрахъ экспорта отсутствуетъ всякая устойчивость. Часто весьма рѣдкія колебанія объясняются главнымъ образомъ мѣняющимися результатами урожаяевъ.

Вывозъ гороха изъ Риги составлялъ:

1886—1890 :	290,165	пуд.	въ среднемъ
1891 :	175,702 ¹ / ₂	„	
1892 :	70,699	„	
1893 :	107,743 ¹ / ₂	„	
1894 :	199,101	„	
1895 :	249,365 ¹ / ₂	„	
1891—1895 :	160,522	„	въ среднемъ
1896 :	193,505 ¹ / ₂	„	
1897 :	167,627 ¹ / ₂	„	
1898 :	241,632 ¹ / ₂	„	
1899 :	146,043 ¹ / ₂	„	
1900 :	34,912 ¹ / ₂	„	
1896—1900 :	156,744	„	въ среднемъ
1901 :	93,879	„	
1902 :	8,443	„	
1903 :	767	„	
1904 :	20,080	„	
1905 :	77,203	„	
1901—1905 :	40,474	„	въ среднемъ
1906 :	296,469	„	
1907 :	16,320	„	

Нашъ вывозъ гороха, поднявшійся въ 1906 году совершенно неожиданно, въ отчетномъ году сократился опять почти до полной ничтожности. Впрочемъ предметъ этотъ никогда существенной роли не игралъ.

Либава, вывозившая еще въ 1895—1897 г. весьма большія количества этого предмета, впоследствии по вывозу гороха много потеряла, однако все-таки вывозъ черезъ этотъ портъ еще много превышаетъ нашего. Тоже вывозъ Ревеля съ 1895 года сильно сократился. Изъ этихъ двухъ портовъ были вывезены за границу слѣдующія количества гороха :

	Либава 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 :	593,557	104,112
1905 :	904,795	192,548
1906 :	465,722	4,930
1907 :	552,838	25,450

Вывозъ гороха изъ Россіи представляется по опубликованнымъ нашимъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ даннымъ въ слѣдующемъ видѣ :

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 :	7,423,000	„

1905 :	10,691,000 пуд.
1906 :	9,808,000 „
1907 :	7,948,000 „

Хотя въ вывозѣ двухъ послѣднихъ лѣтъ и замѣчается нѣкоторое сокращеніе, однако отпущенныя изъ всего государства количества гороха все еще довольно значительныя. Большинство русскаго экспорта гороха направляется черезъ нашу западную сухопутную границу и засимъ черезъ столицу. Сколько именно составлялъ вывозъ изъ послѣдней равно какъ и черезъ западную сухопутную границу въ 1906 и 1907 г. г., къ сожалѣнію не усматривается изъ опубликованныхъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ предварительныхъ данныхъ о внѣшней русской торговлѣ, потому что товаръ этотъ официальной статистикой признается маловажнымъ и поэтому не отмѣчаются подробныя свѣдѣнія по портамъ или таможнямъ. Изъ опубликованныхъ окончательно установленныхъ данныхъ за 1904 и 1905 годы видно, что въ эти годы было вывезено изъ столицы 302,366 (?) и 4,787,062 пудовъ, тогда какъ черезъ сухопутную границу — 5,050,947 пудовъ и 3,397,638 пудовъ.

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 :	3,345,246	„
1905 :	3,814,295	„
1901—1905 :	3,131,207	„ въ среднемъ
1906 :	4,781,944	„
1907 :	3,257,958	„

Рижская торговля жмыхами отчетнаго года прошла вполне нормальнымъ образомъ, что усматривается тоже изъ довольно равномерныхъ цифръ экспорта отдѣльныхъ мѣсяцевъ. Хотя вывозъ отчетнаго года и уступаетъ довольно значительно вывозу 1906 года, однако не надо забыть, что послѣдній въ этомъ отношеніи былъ исклю-

чительный. А именно подвозъ русскихъ жмыховъ тогда былъ чрезвычайно обширный (3,7 миллионѣвъ пудовъ противъ 1,8 миллионѣвъ пудовъ въ отчетномъ году). Бельгійскій рынокъ, одинъ изъ главнѣйшихъ нашихъ покупателей, въ первой половинѣ года былъ весьма сдержанный; тоже самое относится и къ Франціи.

Цѣны на жмыхи здѣшняго производства, составлявшія въ началѣ года 98/100 коп., были подвергнуты почти въ продолженіе всего года только незначительнымъ колебаніямъ. Въ іюлѣ онѣ хотя и понизились до 94—95 коп., однако начиная съ августа стали повышаться и достигли въ ноябрѣ высшаго уровня, а именно 100—101 коп. Въ концѣ года платили опять 98—99 коп.

За товаръ русскаго происхожденія платили отъ 2 до 3 коп. дешевле.

Вывозъ остальныхъ четырехъ главнѣйшихъ балтійскихъ портовъ по вывозу жмыховъ составлялъ:

	С.-Петербургъ и Кронштадтъ	Ревель и Балт. портъ	Либава	Виндава
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:	3,977,786	80,811	3,857,225	—
1904:	3,898,452	88,381	3,804,903	65,014
1905:	3,003,980	48,705	3,493,051	162,109
1901—1905:	3,502,534	110,478	3,400,463	50,992
1906:	2,625,000	133,973	3,653,896	123,176
1907:	2,992,000	130,931	2,975,574	316,327

Тогда какъ въ ранніе годы С.-Петербургъ и Либава были первые по вывозу жмыховъ изъ всей имперіи, то въ послѣдніе три года это господствующее мѣсто занято Ригю, на второмъ мѣстѣ слѣдуетъ Либава, а только на третьемъ С.-Петербургъ. Вывозъ Виндавы и главнымъ образомъ Ревеля незначительный.

Участіе пяти балтійскихъ портовъ въ общемъ вывозѣ жмыховъ Россіи за послѣдніе шесть лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1902	1903	1904	1905	1906	1907
	%	%	%	%	%	%
Рига	13,8	11,3	13,1	16,5	16,8	12,3
Либава	14,6	15,3	14,9	15,1	12,9	11,3
Виндава	0,1	—	0,3	0,7	0,4	1,2
Ревель	0,6	0,3	0,3	0,2	0,5	0,5
С.-Петербургъ	15,3	15,7	15,2	13,0	9,2	11,3
Всего	44,4	42,6	43,8	45,5	39,8	36,6

Засимъ участіе балтійскихъ портовъ въ продолженіе послѣднихъ лѣтъ нѣсколько уменьшилось, оно однако составляетъ все еще болѣе 36⁰/₀.

По опубликованнымъ нашимъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ даннымъ участіе балтійскихъ портовъ, сухопутной границы и южныхъ портовъ въ вывозѣ отдѣльныхъ сортовъ жмыховъ слѣдующее :

	Льняные жмыхи		Конопляные жмыхи	
	1907	1906	1907	1906
Рига	3,057,000	4,539,000	69,000	122,000
Либава	211,000	602,000	1,205,000	1,702,000
С.-Петербургъ	1,839,000	1,900,000	—	—
Ревель	—	77,000	—	—
Сухопутн. граница	4,267,000	3,582,000	1,405,000	1,756,000
Южные порты	337,000	463,000	—	—
Прочія таможни	992,000	655,000	96,000	201,000
Всего	10,703,000	11,818,000	2,775,000	3,781,000
	Подсолнечные жмыхи		Рапсовые и рѣпные жмыхи	
	1907	1906	1907	1906
Рига	35,000	—	—	—
Либава	1,382,000	1,304,000	—	—
С.-Петербургъ	1,153,000	725,000	—	—
Ревель	84,000	11,000	—	—
Сухопутн. граница	2,532,000	1,871,000	113,000	268,000
Южные порты	5,589,000*)	5,939,000*)	969,000	1,675,000
Прочія таможни	1,004,000	787,000	103,000	245,000
Всего	11,779,000	10,637,000	1,185,000	2,188,000

По вывозу льняныхъ жмыховъ пзъ всей имперіи Рига и С.-Петербургъ занимаютъ выдающіяся мѣста. Весьма значителенъ далѣе вывозъ льняныхъ жмыховъ черезъ сухопутную границу. Изъ южныхъ портовъ заслуживаетъ упоминанія только Одесса, отпустившая въ 1907 году 337,000 пудовъ противъ 463,000 пудовъ въ предыдущемъ году.

Вывозъ конопляныхъ жмыховъ направляется главнымъ образомъ черезъ Либава и черезъ сухопутную границу, тогда какъ черезъ Новороссійскъ вывозятся самыя значительныя количества подсолнечныхъ жмыховъ, а именно въ 1907 году 5,6 милліоновъ пудовъ противъ 5,9 милліоновъ пудовъ въ предыдущемъ году. Однако тоже и черезъ Либава, С.-Петербургъ и западную сухопутную границу вывозятся довольно видныя количества подсолнечныхъ жмыховъ.

Вывозъ рапсовыхъ и рѣпныхъ жмыховъ сосредоточивается почти вполнѣ въ южныхъ портахъ; среди нихъ первое мѣсто принадлежитъ

*) За исключеніемъ Новороссійска.

Одессѣ, отпущившей въ 1907 году 696,000 пудовъ противъ 870,000 пудовъ въ предыдущемъ году. Въ торговлѣ балтійскихъ портовъ эти сорта жмыховъ встрѣчаются только изрѣдка.

Вывозъ жмыховъ изъ Россіи распредѣляется по отдѣльнымъ сортамъ слѣдующимъ образомъ :

	1902 пуд.	1903 пуд.	1904 пуд.
Льняные жмыхи . . .	7,239,000	7,371,000	9,120,000
Конопляные жмыхи . .	2,952,000	2,685,000	3,598,000
Подсолнечные жмыхи .	7,958,000	12,366,000	8,491,000
Рапсов. и рѣпные жмыхи	2,101,000	2,856,000	4,351,000
Всего .	20,245,000	25,278,000	25,560,000
	1905 пуд.	1906 пуд.	1907 пуд.
Льняные жмыхи . . .	10,236,000	11,818,000	10,703,000
Конопляные жмыхи . .	2,465,000	3,781,000	2,775,000
Подсолнечные жмыхи .	7,832,000	10,637,000	11,779,000
Рапсов. и рѣпные жмыхи	2,584,000	2,188,000	1,185,000
Всего .	23,117,000	28,424,000	26,442,000

Засимъ вывозъ отчетнаго года былъ на 2 милліона пудовъ меньше вывоза предыдущаго года, который, правда, былъ рекордный. Убыль отчетнаго года относится къ льнянымъ, коноплянымъ, рапсовымъ и рѣпнымъ жмыхамъ, тогда какъ вывозъ подсолнечныхъ жмыховъ увеличился.

Вывозъ сыра изъ Риги составлялъ :

1886—1890 :	61	пуд.	въ ср	днемъ
1891—1895 :	856	”	”	”
1896—1900 :	5,472	”	”	”
1901 :	5,217	”		
1902 :	4,584	”		
1903 :	3,807	”		
1904 :	5,699	”		
1905 :	7,952	”		
1901—1905 :	5,452	”	въ среднемъ	
1906 :	10,351	”		
1907 :	2,710	”		

Нашъ вывозъ сыра, увеличившійся весьма существенно въ 1905 и 1906 годахъ, въ отчетномъ году сильно сократился.

Вывозъ сыра изъ Либавы, имѣющій гораздо большее значеніе чѣмъ нашъ, въ 1907 году увеличился особенно значительно, тогда какъ вывозъ Ревеля почти не заслуживаетъ упоминанія. Эти два порта отпустили :

Либава		Ревель	
1901:	8,282 пуд.	1901:	657 пуд.
1902:	10,450 „	1902:	1,032 „
1903:	8,831 „	1903:	230 „
1904:	7,130 „	1904:	411 „
1905:	6,475 „	1905:	75 „
1906:	9,894 „	1906:	944 „
1907:	15,448 „	1907:	54 „

Вывозъ сыра изъ Россіи удержался въ послѣднихъ годахъ, несмотря на нѣкоторыя незначительныя колебанія, почти на одинаковомъ уровнѣ:

1900:	41,000 пуд.
1901:	44,000 „
1902:	45,000 „
1903:	36,000 „
1904:	34,000 „
1905:	31,000 „
1906:	42,000 „
1907:	36,000 „

Вывозъ яицъ изъ Риги составлялъ:

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 „
1903:	4,555,851 „
1904:	4,549,105 „
1905:	5,125,330 „
1901—1905:	3,900,685 „ въ среднемъ
1906:	4,685,345 „
1907:	3,933,816 „

Хотя вывозъ яицъ изъ нашего порта отчетнаго года въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ довольно существенно сократился, однако онъ все еще составлялъ почти 4 милліона пудовъ.

При ближайшемъ разсмотрѣніи хода торговли яйцами замѣчается, что послѣдній сезонъ, за малыми исключеніями, былъ для большинства торгующихъ этимъ товаромъ фирмъ довольно невыгодный, главнымъ образомъ экспортеры потерпѣли не разъ весьма чувствительныя убытки. Причина этого заключается въ сущности торговли яйцами, которая

въ продолженіе послѣднихъ лѣтъ стала все болѣе проявляться; сюда главнымъ образомъ относится сильная конкуренція, вслѣдствіе которой цѣны иногда были повышены до совершенно ненормальной высоты какъ и съ другой стороны все болѣе входящая въ обычай выдача ссудъ крестьянамъ — закупщикамъ, чѣмъ они побуждаются къ спекуляціямъ, оставляя нерѣдко купленный товаръ въ мѣстахъ закупки болѣе продолжительное время. Задержка товара естественно плохо на него дѣйствуетъ, такъ что онъ нерѣдко уже до отправки за границу не вполнѣ свѣжій, въ виду чего теряетъ на цѣнѣ. Чтобы искоренить это зло изъ торговли яйцами и возратить ей прежнюю славу, раньше всего слѣдуетъ прекратить выдачу ссудъ закупщикамъ яицъ. Въ цѣляхъ достиженія рѣшенія этого вопроса въ Гамбургѣ недавно состоялся съѣздъ экспортеровъ яицъ, на которомъ согласились, что упомянутая выдача ссудъ въ будущемъ должна быть отмѣчена, однако предложеніе установить извѣстный штрафъ въ случаѣ выдачи ссудъ не было принято, вслѣдствіе чего и переговоры прерваны.

Дальнѣйшее обстоятельство, отзывающееся весьма неблагоприятно на торговлѣ яйцами — плохая организація снабженія заграничныхъ рынковъ. Въ виду сего часто случается, что на одномъ изъ европейскихъ рынковъ замѣчается при высокихъ цѣнахъ недостатокъ товара, тогда какъ на другомъ рынкѣ, вслѣдствіе слишкомъ большого накопленія товара, продавцы терпятъ большіе убытки и только съ трудомъ въ состояніи сбывать свой товаръ. Такъ напримѣръ въ Парижѣ въ августѣ отчетнаго года цѣны вслѣдствіе усиленнаго подвоза товара упали въ продолженіе двухъ дней съ 80 на 68 франковъ. Такіе критическіе моменты конечно используются тамошними спекулянтами въ ущербъ нашей торговли.

Относительно качества яицъ въ продолженіе истекшаго сезона слѣдуетъ отмѣтить, что весною оно было удовлетворительное, лѣтомъ среднее, осенью однако большею частью плохое, что объясняется во-первыхъ тѣмъ, что запозданіемъ урожая хлѣбовъ былъ вызванъ недостатокъ корма, во-вторыхъ однако главнымъ образомъ тѣмъ обстоятельствомъ, что товаръ былъ долго задержанъ ради спекуляціонныхъ цѣлей. Склады-холодильники въ Ригѣ и Козловѣ въ продолженіе послѣднихъ мѣсяцевъ года до того были переполнены товаромъ, что поставки на храненіе съ выдачею ссудъ наконецъ больше не принимались. Такъ какъ уже въ декабрѣ наступили сильныя морозы, вызвавшіе опасеніе, что навигація можетъ въ скоромъ времени быть прервана, въ продолженіе короткаго промежутка времени значительныя количества яицъ были вывезены въ Англію и проданы тамъ по ничтожнымъ цѣнамъ. Этими были нанесены весьма значительныя убытки какъ англійскимъ импортерамъ такъ и складамъ-холодильникамъ, выдавшимъ ссуды подъ товаръ.

Цѣны на яйца (за ящикъ въ 1440 штукъ) франко Рига, составлявшія въ половинѣ марта за товаръ средняго качества 29 руб., упали до начала іюля, при незначительныхъ колебаніяхъ, до 26 рублей. Во второй половинѣ іюля наступилъ періодъ повышенія, продлившійся до конца сентября; а именно въ продолженіе этого времени цѣны за товаръ средняго качества поднялись съ 27 на 37 руб., а за крупный товаръ съ 28,50 рублей на 40 рублей.

Вывозъ яицъ отдѣльныхъ балтійскихъ портовъ усматривается изъ слѣдующей таблицы:

	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 :	4,549,105	1,237,329	8,430	153,614
1905 :	5,125,330	1,470,566	13,770	141,273
1901—1905 :	3,900,685	1,209,106	8,228	229,294
1906 :	4,685,345	1,285,691	—	95,407
1907 :	3,933,816	1,292,537	1,200	155,957

	Виндава пуд.	Всего пуд.	Процентъ общаго вывоза изъ Россіи
1896 :	—	2,359,019	33,6 0/0
1897 :	—	3,180,043	44,8 0/0
1898 :	—	3,331,445	44,1 0/0
1899 :	—	3,403,444	49,1 0/0
1900 :	—	3,345,957	46,1 0/0
1896—1900 :	—	3,123,981	44,7 0/0
1901 :	—	3,728,698	45,5 0/0
1902 :	8,388	4,516,508	49,4 0/0
1903 :	4,117	5,804,263	51,9 0/0
1904 :	18,818	5,967,296	52,7 0/0
1905 :	9,386	6,760,325	54,8 0/0
1901—1905 :	8,142	5,355,418	51,3 0/0
1906 :	—	6,066,443	51,9 0/0
1907 :	8,594	5,392,104	50,4 0/0

Первое мѣсто по вывозу этого предмета не только среди балтійскихъ портовъ, но и среди всѣхъ портовъ имперіи принадлежитъ

Ригѣ. Изъ остальныхъ портовъ только еще столица имѣеть нѣкоторое значеніе по вывозу яицъ.

Участіе отдѣльныхъ портовъ Балтійскаго моря въ вывозѣ яицъ изъ Россіи усматривается изъ слѣдующаго сопоставленія :

	1904 %	1905 %	1906 %	1907 %
Рига	40,2	41,6	40,1	36,7
С.-Петербургъ	10,9	11,9	11,0	12,1
Ревель	0,1	0,1	—	0,0
Либава	1,3	1,1	0,8	1,5
Виндава	0,2	0,1	—	0,1
Всего	52,7	54,8	51,9	50,4

Засимъ болѣе половины вывозимыхъ изъ Россіи громадныхъ количествъ яицъ направляется черезъ балтійскіе порты. Участіе Риги въ отчетномъ году составляло почти 37%, тогда какъ въ трехъ предыдущихъ годахъ оно составляло болѣе 40%.

Весьма видны тоже отправки яицъ черезъ западную сухопутную границу въ Германію и Австрію, куда было направлено въ 1907 году около 4¹/₄ миллионъ пудовъ противъ 4¹/₂ миллионъ пудовъ въ двухъ предыдущихъ годахъ.

Въ торговлѣ южныхъ портовъ этотъ предметъ появляется только изрѣдка.

Вывозъ яицъ изъ Россіи составлялъ по даннымъ нашего 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 :	11,179,800	"
1904 :	11,316,258	"
1905 :	12,330,496	"
1901—1905 :	10,432,496	" въ среднемъ
1906 :	11,680,129	"
1907 :	10,707,004	"

Вывозъ отчетнаго года, сократившійся въ сравненіи съ 1906 годомъ круглымъ числомъ на одинъ миллионъ пудовъ, превышаетъ только немного средній результатъ пятилѣтія 1901—1905 г.

*) Для болѣе удобнаго сравненія показанное въ официальной статистикѣ число штукъ переведено въ пуды.

Главнѣйшія страны сбыта яицъ — Германія, Великобританія и Австро-Венгрія. Германія получила въ 1907 году около $3\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ противъ 4 милліоновъ пудовъ въ предыдущемъ году, Великобританія по $3\frac{2}{3}$ милліона пудовъ и Австро-Венгрія $2\frac{2}{3}$ и $2\frac{4}{5}$ милліона пудовъ.

Какъ видно, вывозъ яицъ изъ Россіи въ продолженіе послѣднихъ лѣтъ хотя только постепенно, но за то постоянно увеличился, несмотря на то, что русскій товаръ вслѣдствіе все болѣе развивающагося вывоза яицъ изъ Балканскихъ государствъ, Турціи, Марокко, Даніи, Итали и Австро-Венгріи встрѣчаетъ въ особенности на англійскихъ и германскихъ рынкахъ сбыта довольно сильную конкуренцію. Чтобы бороться съ успѣхомъ съ этой конкуренціей Россіи, главнымъ образомъ надлежитъ заботиться, чтобы качество русскихъ яицъ, на которое далекая перевозка не можетъ не подѣйствовать, поправилось. Относительно тщательности сортировки и упаковки русскій товаръ уже въ продолженіе ряда лѣтъ болѣе не уступаетъ заграничному.

Вывозъ коровьяго масла изъ Риги составлялъ :

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	"	"
1903 :	1,277,215	"	"
1904 :	980,917	"	"
1905 :	1,209,313	"	"
1901—1905 :	1,063,977	"	въ среднемъ
1906 :	1,854,954	"	"
1907 :	1,133,852	"	"

Нашъ вывозъ масла въ отчетномъ году сократился весьма сильно, а именно было вывезено болѣе 700,000 пудовъ меньше чѣмъ въ 1906 году. Это отчасти объясняется тѣмъ, что большая часть отправокъ масла искусственными приѣмами была отвлечена отъ Риги и направлена по болѣе дорогому и длинному пути въ Виндаву. Этотъ портъ вслѣдствіе сего въ только что истекшемъ году по отношенію вывоза коровьяго масла сильно опередилъ Ригу, а именно было вывезено черезъ Виндаву болѣе 600,000 пудовъ больше чѣмъ черезъ Ригу. Столица тоже много поправила свое положеніе, благодаря открытію движенія въ отчетномъ году на Сѣверной желѣзной дорогѣ, какъ и тому обстоятельству, что дѣйствующіе для этого болѣе короткаго направленія

тарифы со станцій Сибирской желѣзной дорогѣ были распространены тоже и на болѣе далекое направленіе черезъ Батраки-Москва. Также и этимъ обстоятельствомъ Рижскому вывозу масла былъ нанесенъ чувствительный ударъ.

Относительно перевозокъ масла по желѣзнымъ дорогамъ слѣдуетъ замѣтить, что послѣдняя кампанія прошла гораздо лучше предыдущей. На всѣхъ станціяхъ кромѣ Оби и Омска погрузка масла производилась безъ задержки, благодаря чему не имѣлись залежи масляныхъ отправокъ. Это объясняется главнымъ образомъ тѣмъ, что число спеціальныхъ вагоновъ для перевозки масла (1270 вагоновъ) было вполне достаточное. Далѣе вагоны находились въ пути болѣе короткое время нежели въ 1906 году. Время перевозки въ Ригу составляло въ среднемъ только 17 дней, тогда какъ въ предыдущемъ году оно достигало 25 дней и больше.

Въ Омскѣ и въ особенности въ Оби, куда масло привозится на пароходахъ, иногда замѣчался недостатокъ въ вагонахъ и складочныхъ помѣщеніяхъ вслѣдствіе неравномѣрнаго прибытія отправокъ. Это было вызвано неимѣніемъ срочныхъ пароходныхъ линій, вслѣдствіе чего отправители были принуждены воспользоваться всякимъ случаемъ для отправленія своего товара. Въ виду сего иногда въ Обь прибывали изъ Барнаулскаго и Бійскаго раіоновъ столь значительныя количества масла, что желѣзная дорога была лишена возможности погрузить ихъ въ вагоны или уложить въ склады-холодильники, такъ что иногда масло въ продолженіе нѣсколькихъ дней или не выгружалось изъ пароходовъ или лежало подъ открытымъ небомъ.

Согласно предварительнымъ даннымъ въ продолженіе 1907 года по Сибирской желѣзной дорогѣ было перевезено въ западномъ направленіи всего 3,422,640 пудовъ масла, что въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ составляетъ приростъ отправокъ въ 515,864 пудовъ или 17,7%; при этомъ въ продолженіе перваго полугодія перевозки превышали перевозки того же времени въ 1906 году на 40% (1,659,792 пудовъ противъ 1,151,469 пудовъ), въ второмъ же полугодіи перевѣсъ отчетнаго года постепенно сталъ все болѣе и болѣе уменьшаться, а именно было отправлено 1,753,849 пудовъ противъ 1,746,307 пудовъ въ продолженіе второго полугодія 1906 года, такъ что повышеніе отправокъ второго полугодія составляетъ только 0,43%.

О ходѣ торговли масломъ можно сказать слѣдующее: Послѣдніе мѣсяцы года отличались необыкновенно высокимъ уровнемъ цѣнъ какъ на всемірномъ рынкѣ вообще, такъ и въ частности по отношенію къ русскому маслу. Особенно замѣчательнъ рѣзкій контрастъ этихъ цѣнъ противъ цѣнъ въ первомъ полугодіи. Причина этого контраста довольно ясная. Въ продолженіе первой половины года, какъ усматривается между прочимъ тоже изъ вышеприведенныхъ данныхъ объ отправкахъ сибирскаго масла, снабженіе и подвозы были чрезвычайно

обильные, что конечно вызвало сравнительно спокойное настроеніе и низкій уровень цѣнъ. Это явленіе замѣчалось въ особенности какъ за границей, такъ и на сибирскихъ рынкахъ, на которыхъ цѣны уступали прошлогоднымъ иногда на 1 рубль 55 коп. (въ Курганѣ) и даже на 2 рубля 50 коп. (въ Омскѣ). Осенью въ условіяхъ снабженія всемірнаго рынка наступила рѣзкая перемѣна. Къ обычному въ это время сокращенію производства совершенно неожиданно присоединилось сокращеніе въ подвозахъ, вызванное позднимъ открытіемъ сезона торговли масломъ въ Австраліи и непоступленіемъ подвозовъ масла изъ Канады. Въ виду сего въ скоромъ времени сталъ проявляться на рынкахъ недостатокъ товара, въ особенности среднихъ сортовъ, единственнымъ источникомъ котораго въ это время являлась Сибирь. Однако вслѣдствіе недостатка корма производство масла въ Сибири уменьшалось раньше обыкновеннаго, такъ что предложеніе не отвѣчало спросу. Вотъ причина необыкновеннаго повышенія цѣнъ.

Подъ конецъ года на всемірномъ рынкѣ проявлялось полное истощеніе запасовъ, весьма неудовлетворительное предложеніе и оживленный спросъ масла вообще и въ особенности сибирскаго. Такъ какъ цифры ввоза главнѣйшихъ странъ потребителей отчетнаго года повысились, недостатокъ товара слѣдуетъ приписать не только скудному снабженію въ продолженіе второй половины года, но и усиленному спросу со стороны потребленія.

Положеніе Рижскаго порта по отношенію вывоза масла среди остальныхъ балтійскихъ портовъ усматривается изъ слѣдующей таблицы:

	Рига	С.-Петербургъ	Ревель	Либава	
	пуд.	пуд.	пуд.	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	147,957	46,690	65,200	
1904 :	980,917	330,052	11,301	35,574	
1905 :	1,209,313	181,486	10,100	7,232	
1901—1905 :	1,063,977	185,322	291,790	106,265	въ средн.
1906 :	1,854,954	278,000	13,762	4,125	
1907 :	1,133,852	547,000	5,869	1,861	

	Виндава	Всего	Процентъ общаго вывоза изъ Россіи
	пуд.	пуд.	0/0
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	2,347,544	95,4
1904 :	823,944	2,181,783	91,4
1905 :	824,524	2,232,655	96,0
1901—1905 :	511,143	2,158,497	95,0 въ среднемъ
1906 :	854,259	3,005,100	96,4
1907 :	1,739,600	3,428,182	97,0

Какъ уже отмѣчено выше, Рига по отношенію вывоза этого предмета въ отчетномъ году оттѣснена Виндавою на второе мѣсто.

Участіе балтійскихъ портовъ въ общемъ вывозѣ масла изъ Россіи въ продолженіе послѣднихъ 4 лѣтъ слѣдующее :

	1904 0/0	1905 0/0	1906 0/0	1907 0/0
Рига	41,1	52,0	59,5	32,1
С.-Петербургъ	13,8	7,8	8,9	15,5
Ревель	0,5	0,4	0,5	0,2
Либава	1,5	0,3	0,1	0,0
Виндава	34,5	35,5	27,4	49,2
Всего .	91,4	96,0	96,4	97,0

Какъ видно, вывозъ масла изъ Россіи направляется почти исключительно черезъ балтійскіе порты, участіе которыхъ въ общемъ вывозѣ составляло въ отчетномъ году 97⁰/₀

Вывозъ черезъ западную сухопутную границу равно какъ черезъ южные порты весьма незначительный, а именно черезъ первую было отправлено въ отчетномъ году 37,000 пудовъ, тогда какъ вывозъ Одессы, единственнаго южнаго порта, имѣющаго еще нѣкоторое значеніе, составлялъ только 3000 пудовъ.

Вывозъ масла коровьяго изъ Россіи составлялъ по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ :

1896 :	262,687 пуд.
1897 :	451,776 „
1898 :	561,546 „

1899 :	464,675	пуд.	
1900 :	1,059,040	„	
1896—1900 :	559,945	„	
1901 :	1,919,146	„	въ среднемъ
1902 :	2,272,142	„	
1903 :	2,461,584	„	
1904 :	2,388,037	„	
1905 :	2,325,099	„	
1901—1905 :	2,273,201	„	въ среднемъ
1906 :	3,117,000	„	
1907 :	3,535,000	„	

Засимъ торговля этимъ предметомъ постоянно повышается. Въ продолженіе послѣднихъ двухъ лѣтъ она развивалась особенно хорошо, при чемъ мы видимъ кулминаціонный пунктъ въ отчетномъ году.

Главнѣйшія страны сбыта русскаго масла Великобританія и Германія. Первая получила въ отчетномъ году $1\frac{2}{3}$ милліона пудовъ, стоимостью болѣе 22 милліоновъ рублей, вторая около 1 милліона пудовъ, стоимостью болѣе 12 милліоновъ рублей. Въ Данію, имѣющую большую посредническую торговлю этимъ предметомъ, мы тоже поставляемъ видныя количества масла, а именно въ отчетномъ году болѣе $10\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей.

Вывозъ дичи и битой птицы изъ Риги составлялъ:

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	„	
1905 :	223,821	„	
1901—1905 :	298,463	„	въ среднемъ
1906 :	426,308	„	
1907 :	356,277	„	

Вывозъ этихъ предметовъ, сильно увеличившійся въ 1906 году, въ отчетномъ году нѣсколько уменьшился, однако превышаетъ еще средній результатъ пятилѣтія 1901—1905 г. довольно значительно.

Вывозъ другого мяса въ свѣжемъ, соленомъ и копченомъ состояніи все еще не успѣлъ развиваться; такъ наприимѣръ въ отчетномъ

году было вывезено изъ Риги только 3077 пудовъ противъ 29,727 пудовъ въ 1906 году. Слѣдуетъ однако предполагать, что въ будущемъ торговля свининою, бараниною и говядиною пріобрѣтетъ большее значеніе. А именно въ истекшемъ году германскіе и англійскіе предприниматели въ Сибири занялись энергичнымъ образомъ вопросомъ о вывозѣ сибирскаго скота и предполагаютъ устроить учрежденія для закупки и корма скота, овецъ, свиней и домашней птицы, которые предполагается поставлять въ бѣтомъ видѣ въ вагонахъ-холодильникахъ на заграничные рынки. Главнымъ условіемъ развитія торговли этимъ предметомъ ускореніе и улучшеніе перевозки на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Ревель и Либавъ, вывозившіе раньше гораздо большія количества чѣмъ Рига, въ послѣднее время уступаютъ нашему порту, что усматривается изъ слѣдующей таблицы:

А именно вывозъ составлялъ изъ:

	Либавъ	Ревель	Виндава
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 „
1905:	54,535 „	44,833 „	96,327 „
1901—1905:	81,137 „	52,391 „	39,035 „
1906:	11,682 „	81,432 „	8,316 „
1907:	3,153 „	41,016 „	102,963 „

Въ вышеприведенной таблицѣ замѣчательно послѣдовавшее въ отчетномъ году сильное повышеніе вывоза Виндавы. О вывозѣ столицы, равно какъ остальныхъ портовъ Россіи вообще въ изданіяхъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ не имѣется свѣдѣній, такъ какъ эти предметы включены въ столбецъ „мясо свѣжее.“

Главнѣйшія страны сбыта этихъ предметовъ Великобританія и Германія.

Вывозъ изъ Риги шкуръ и кожъ составлялъ:

1891—1895:	156,799 пуд. въ среднемъ
1896:	176,649 „
1897:	207,352 „
1898:	225,427 „

1899 :	324,125	пуд.
1900 :	231,237	„
1896—1900 :	232,958	„ въ среднемъ
1901 :	297,785	„
1902 :	492,303	„
1903 :	632,988	„
1904 :	726,705	„
1905 :	763,601	„
1901—1905 :	582,676	„ въ среднемъ
1906 :	1,173,061	„
1907 :	799,273	„

Вывозъ этихъ предметовъ въ отчетномъ году весьма сильно сократился, однако вывезенное количество было все еще столь большое, что Рига сохранила свое положеніе какъ первый портъ по вывозу этихъ товаровъ, проходящихъ черезъ нашъ портъ преимущественно только какъ транзитный грузъ и состоящихъ большею частью изъ телячьихъ, овечьихъ и козьихъ шкуръ, какъ и конскихъ и воловьихъ кожъ.

Изъ другихъ балтійскихъ портовъ было вывезено шкуръ и кожъ въ слѣдующихъ количествахъ :

	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 „	226,170 „	266,912 „	4,771 „
1904 :	76,790 „	281,686 „	276,000 „	2,404 „
1905 :	43,968 „	265,638 „	258,149 „	8,183 „
1901—1905 :	64,503 „	244,110 „	265,058 „	3,072 „
1906 :	26,101 „	226,000 „	*) 286,948 „	12,800 „
1907 :	41,891 „	101,000 „	*) 387,280 „	15,813 „

Среди этихъ портовъ Либава имѣетъ наибольшее значеніе.

Вывозъ шкуръ и кожъ изъ Россіи вообще составлялъ по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ :

1896 :	710,865	пуд.
1897 :	900,024	„
1898 :	979,354	„
1899 :	1,124,361	„

*) Однѣхъ только кожъ.

1900 :	1,168,006	пуд.	
1896—1900 :	976,522	„	въ среднемъ
1901 :	1,133,247	„	
1902 :	1,331,100	„	
1903 :	1,479,062	„	
1904 :	1,812,946	„	
1905 :	1,683,388	„	
1901—1905 :	1,487,949	„	въ среднемъ
1906 :	2,764,000	„	
1907 :	1,975,000	„	

Сокращеніе вывоза отчетнаго года въ сравненіи съ 1906 годомъ, какъ видно, весьма сильное.

Русскія кожи и шкуры сбываются преимущественно въ Германіи, Франціи и Великобританіи.

Отпускъ минеральныхъ маселъ (бакуинъ) изъ Риги представляется въ слѣдующемъ видѣ:

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	„	
1905 :	506,326	„	
1901—1905 :	447,992	„	въ среднемъ
1906 :	512,865	„	
1907 :	376,214	„	

Нашъ вывозъ смазочныхъ маселъ, достигшій въ 1904 году высшаго уровня, съ тѣхъ поръ значительно уменьшился. Особенно сильная убыль замѣчается въ отчетномъ году. Этотъ предметъ изготавляется въ Ригѣ изъ привезенной сюда сырой нефти, при чемъ получаютъ еще нѣкоторые второстепенные продукты, какъ гудронъ и вазелинъ

Весьма видное количество очищенныхъ и неочищенныхъ смазочныхъ маселъ, равно какъ легкихъ освѣтительныхъ маселъ (керосинъ, тяжелый бензинъ и т. п.) вывозится изъ С.-Петербурга. Вывозъ, на примѣръ, 1907 года составлялъ 1,190,000 пудовъ.

Среди остальных балтійскихъ портовъ въ послѣднее время по вывозу этого предмета имѣеть значеніе лишь Ревель, отпустившій слѣдующія количества:

1896 :	311,548	пуд.
1897 :	219,372	„
1898 :	139,462	„
1899 :	204,915	„
1900 :	171,313	„
1896—1900 :	209,322	„ въ среднемъ
1901 :	305,631	„
1902 :	359,000	„
1903 :	368,378	„
1904 :	395,365	„
1905 :	271,377	„
1901—1905 :	339,950	„ въ среднемъ
1906 :	234,905	„
1907 :	296,872	„

Вывозъ отдѣльныхъ видовъ нефтяныхъ продуктовъ изъ Россіи представляется по опубликованнымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ даннымъ за послѣдніе 5 лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ:

	1907	1906	1905
	пуд.	пуд.	пуд.
Нефть сырая	4,000	2,000	96,357
Твердые минеральн. жиры (вазелинъ, парафинъ)	11,000	3,000	2,098
Вазелиновое масло	547,000	299,000	264,294
Легнія масла, не подлежащ. цизному обложенію (лег- кій бензинъ, газолинъ)	1,424,000	1,068,000	965,253
Освѣтительн. } масла, под- } лежащ. акц. } обложенію . } легкія (керо- синъ и друг.) тяжелыя (ас- траль и друг.)	29,493,000	25,307,000	42,921,462
	314,000	835,000	1,703,502
Нефтяныя } смазочн. } масла . }	8,291,000	7,780,000	6,106,222
	2,078,000	2,455,000	3,613,016
Нефтяные остатки	920,000	672,000	1,987,872

	1904	1903
	пуд.	пуд.
Нефть сырая	153,441	219,316
Твердые минеральн. жиры (вазелинъ, парафинъ)	32,636	7,839
Вазелиновое масло	474,802	506,325

	1904	1903
	пуд.	пуд.
Легкія масла, не подлежащ. акцизному обложенію (легкій бензинъ, газолинъ)	1,145,203	1,068,963
Освѣтительн. масла, подлежащ. акцизному обложенію		
легкія (керосинъ и друг.)	86,907,057	84,622,761
тяжелыя (асфальтъ и друг.)	6,492,583	5,836,974
Нефтяныя смазочн. масла		
неочищенныя	4,246,521	1,680,368
очищенныя	9,389,262	11,797,942
Нефтяные остатки	3,221,573	3,061,294

Вывозъ легкихъ освѣтительныхъ маселъ, сильно упавшій въ 1906 году вслѣдствіе забастовокъ и пожаровъ на Вакинскихъ нефтяныхъ заводахъ, въ отчетномъ году, въ виду поправленія тамошнихъ обстоятельствъ, опять нѣсколько поправился.

Главнѣйшій русскій портъ по вывозу этихъ предметовъ Батумъ, отпустившій въ отчетномъ году 25²/₃ милліоновъ пудовъ легкихъ освѣтительныхъ маселъ, 7¹/₂ милліоновъ пудовъ неочищенныхъ нефтяныхъ смазочныхъ маселъ и почти 900,000 пудовъ очищенныхъ нефтяныхъ смазочныхъ маселъ.

Лѣсного товара было вывезено:

Въ 1903 около	47,200,000	куб. фут.
„ 1904 „	47,900,000	„ „
„ 1905 „	46,500,000	„ „
„ 1906 „	60,300,000	„ „
„ 1907 „	64,800,000	„ „

Подвозъ по р. Двинѣ составлялъ:

Въ 1903 около	13,700	гонокъ
„ 1904 „	17,600	„
„ 1905 „	9,100	„
„ 1906 „	13,900	„
„ 1907 „	17,200	„

Подвозъ по р. Лифляндской Аа черезъ канаву Двина-Аа составлялъ:

Въ 1905 около	1050	гонокъ
„ 1906 „	2110	„
„ 1907 „	2700	„

а по р. Курляндской Аа:

Въ 1907 около	1760	гонокъ
---------------	------	--------

О прибывшихъ другимъ путемъ въ Ригу лѣсныхъ товарахъ свѣдѣній пока нельзя было получить. Какое значеніе однако имѣетъ этотъ подвозъ, усматривается изъ того, что приблизительно четвертая

часть всѣхъ вывозимыхъ пиленныхъ матеріаловъ считается прибывшей по желѣзной дорогѣ.

Истекшій годъ положилъ предѣлъ хорошему развитію торговли лѣсомъ послѣдняго времени. Въ продолженіе первыхъ мѣсяцевъ положеніе дѣлъ казалось еще выгоднымъ и замѣчалась въ нѣкоторыхъ отрасляхъ, и въ особенности въ торговлѣ пиленными матеріалами, составляющей больше половины Рижскаго вывоза лѣса, довольно оживленная дѣятельность. Это оживленіе однако скоро исчезло, и положеніе дѣлъ въ продолженіе остальной части года было весьма невыгодное, при чемъ чѣмъ ближе къ концу сезона тѣмъ печальнѣе стали отчеты о положеніи торговли лѣсомъ.

Послѣдовавшій во всѣхъ отрасляхъ хозяйства упадокъ конъюнктуры обнаружился самымъ рѣзкимъ образомъ въ начавшемся въ Америкѣ и распространившемся отчасти и на Европу денежномъ кризисѣ. Скудность денегъ въ нѣкоторыхъ странахъ превратилась въ нужду въ деньгахъ, въ виду чего былъ установленъ высокій процентъ, который со своей стороны парализировалъ предпримчивость въ ввозящихъ лѣсъ странахъ и дѣйствовалъ угнетающимъ образомъ на отправителей лѣса. При этомъ хорошія цѣны предыдущихъ лѣтъ и все еще довольно нервное состояніе владѣльцевъ лѣса усилили производство въ районахъ подвоза Риги, вслѣдствіе чего было доставлено въ Ригу значительное количество лѣса. Этотъ плюсъ подвоза состоялъ главнымъ образомъ изъ слиперовъ и строительнаго матеріала, такъ что значительная часть послѣдняго осталась на складахъ въ виду уменьшенія спроса въ отчетномъ году на строительный лѣсъ. Это большей частью произошло отъ того, что повышенныя цѣны на строительные матеріалы и высокая процентная ставка парализовали строительную промышленность на западѣ, что конечно вызвало сильное уменьшеніе потребности лѣсныхъ матеріаловъ. Только благодаря тому, что фирмы, торгующія пиленнымъ матеріаломъ, съ начала года стали оживленно торговать и заранѣе запродали большую часть производства, товаръ этотъ былъ вывезенъ, что отозвалось тоже на увеличеніи цифры экспорта, превышающей предыдущій годъ на приблизительно 8%. Главнымъ же образомъ участвовали въ этомъ повышеніи цифры вывоза желѣзнодорожныя шпалы для Германіи и питпропсы, торговля которыми все развивается.

Если уже зимою 1906 года жаловались на повышеніе платы рабочимъ въ лѣсахъ и извозчикамъ, то это въ слѣдующемъ году еще повысилось въ виду оживленной дѣятельности въ лѣсахъ и кромѣ того суровая, снѣжная зима подѣйствовала конечно тоже на повышеніе платы за вывозъ матеріаловъ изъ лѣсовъ. Послѣ поздняго ледохода надо было ожидать около двухъ недѣль стеченіе полноводія и только тогда, т. е. подъ конецъ апрѣля представилось возможнымъ начинать сплавъ, при которомъ лѣсопромышленникамъ пришлось бороться съ

разными препятствіями, напримѣръ заломами и частичными забастовками сплавчиковъ. Лѣтомъ опять низкая вода и вѣтръ затрудняли транспортъ, такъ что часть проданныхъ съ поставкою въ маѣ и іюнѣ мѣсяцахъ товаровъ могла быть сдана лишь подъ конецъ іюля.

Начиная съ главнѣйшихъ сортовъ лѣса, рассмотримъ сперва вывозъ брусьевъ и бревенъ, которыхъ было вывезено:

	Брусьевъ		круглыхъ бревенъ		
	сосновыхъ	еловыхъ	сосновыхъ	еловыхъ	
1903 :	29,806	23,623	117,769	280,727	= 451,925 шгукъ
1904 :	31,613	20,624	125,629	296,881	= 474,747 "
1905 :	35,554	17,660	191,428	298,800	= 543,442 "
1906 :	51,701	16,319	180,158	320,942	= 569,120 "
1907 :	51,047	26,648	208,475	201,968	= 488,138 "

Оживленнымъ спросомъ пользовались на здѣшнемъ рынкѣ сосновые голландскіе брусья 11×13 " и сбывались за границу безъ всякихъ затрудненій. Только подъ осень спросъ отчасти утихъ. Зимой платили здѣсь за болѣе короткіе сортименты отъ 7 до 8 коп. выше цѣны за среднее число футовъ, весною отъ 11 до 12 коп., лѣтомъ за особенно хорошій товаръ даже 14 коп., а осенью около 13 коп., т. е. 39 коп. за погонный голландскій футъ при средней длинѣ въ $26/27'$.

Подвозъ еловыхъ голландскихъ брусьевъ 11×13 " послѣ застоя послѣднихъ лѣтъ въ отчетномъ году опять нѣсколько усилился, но такъ какъ этотъ товаръ пользовался весьма хорошимъ спросомъ, онъ легко сбывался. Сезонъ открылся при цѣнахъ приблизительно въ 4 коп. выше цѣны за среднее число футовъ, поднялся весною до 5 и $5\frac{1}{2}$ коп., лѣтомъ до 6 и 7 коп., на какомъ уровнѣ сезонъ и окончился. Въ послѣднемъ случаѣ это составляетъ 33 и 34 коп. за погонный футъ при средней длинѣ въ $27/28'$.

Подвозъ круглыхъ бревенъ въ отчетномъ году былъ подвергнутъ значительнымъ измѣненіямъ. Усиленіе вывоза сосновыхъ бревенъ объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что въ Бельгію были отправлены значительныя количества этого сорта для распилки. Вывозъ еловыхъ бревенъ напротивъ сильно уменьшился, что объясняется здѣшними сравнительно высокими цѣнами, на которыя голландскіе рынки не согласились. Кромѣ того потребность Голландіи въ норвежскихъ округленныхъ бревнахъ (Karrbalken) покрывалась въ большемъ противъ раншаго размѣрѣ другими русскими портами, въ особенности С.-Петербургомъ и Архангельскомъ.

Сосновыя и еловыя округленные норвежскія бревна, торговля которыми развилась только въ февралѣ, началась при цѣнахъ за еловый товаръ въ $24\frac{1}{2}$ и 24 сентима за погонный футъ съ доставкою въ голландскую гавань на основаніи 10" діаметромъ. Лѣтомъ, правда, можно было получать и 25 сентимовъ при тѣхъ же условіяхъ, однако

покупатели предъявляли, какъ обыкновенно во время плохой конъюнктуры высокія требованія къ товару, требуя высокіе сортименты какъ 11" діаметромъ при маломъ процентѣ 10" діаметромъ. Сезонъ кончился при цѣнахъ въ 23—24 сентима. Равнымъ образомъ спросъ Голландіи на сосновыя бревна въ отчетномъ году былъ вялый.

Ольховыя, осиновыя и березовыя бревна и чурбаны вывозились въ слѣдующихъ количествахъ :

1903 :	165,200	бревенъ	84,863	чурбановъ
1904 :	140,206	"	164,589	"
1905 :	87,476	"	111,761	"
1906 :	57,882	"	165,100	"
1907 :	98,566	"	156,343	"

Несмотря на усиленіе подвоза листовнаго лѣса потребность могла быть удовлетворена только съ трудомъ при постоянно повышающихся цѣнахъ. Главнымъ образомъ осенью стали требовать осину, такъ что заграничныя заводы были едва въ состояніи покрыть свою потребность

За ольховыя бревна платили при средней длинѣ 20' :

9" діам. 8—10 коп., а затѣмъ и 10—11 коп.

10" " 13¹/₂—14¹/₂ " }

11" " 15¹/₂—16¹/₂ " }

за погонный футъ съ браковкою,

при чемъ цѣна повышалась на 2 коп. за каждый слѣдующій дюймъ.

При продажѣ за границу получали :

80 пфенн. за куб футъ сіѣ порты Германскаго моря или 16,50 гульденовъ за куб. футъ сіѣ Роттердамъ.

Осиновыя бревна среднею длиною около 20' можно было купить здѣсь по :

10" діам. 10¹/₂—11 коп. }

11" " 12 — 13 " }

12" " 13¹/₂—14 " }

за погонный футъ съ браковкою.

Осенью цѣны нѣсколько повысились.

Продажныя цѣны были приблизительно слѣдующія :

74 пфенн. за рейнскій куб. футъ сіѣ Остзейскіе порты.

26 марокъ за куб. метръ сіѣ Везерскіе порты

22 крона " " " Христіанія

14 гульденовъ " " " Роттердамъ.

За березовыя бревна платили около ¹/₂ коп. дороже чѣмъ за осиновыя и таковыя продавались по 14,50 гульденовъ за куб. метръ сіѣ Роттердамъ.

Вывозъ мурлатъ изъ Риги составлялъ (число штукъ):

	сосновыя	еловыя	всего
1903 :	74,796	37,670	112,466
1904 :	95,023	30,029	125,052
1905 :	102,901	32,679	135,580
1906 :	210,560	43,206	253,766
1907 :	124,573	48,687	173,260

Уже въ прошлогоднемъ отчетѣ мы говорили о плохомъ положеніи торговли этимъ товаромъ. Торговля сосновымъ товаромъ въ продолженіе 1907 года была особенно невыгодная. Вслѣдствіе высокихъ цѣнъ раньшихъ лѣтъ поставщики привезли большія количества этого товара, которыя не могли быть сбыты въ виду застоя строительной дѣятельности въ Берлинѣ и сдержанности остальныхъ странъ ввоза. Какъ усматривается изъ вышеприведеннаго сопоставленія, вывозъ сосновыхъ мурлатъ сократился противъ предыдущаго года почти на половину.

Упомянутое невыгодное положеніе строительной промышленности въ восточной Германіи вызвало застой торговли мурлатами, продлившійся до зимы, и только въ февралѣ были заключены сдѣлки на короткіе сосновыя мурлаты 10×10" по 93 и 92 пфенн. за англійскій кубическій футъ сif Штеттинъ, подѣ лѣто цѣны нѣсколько ослабли. Въ виду нѣсколькихъ банкротствъ въ Германіи положеніе во второй половинѣ сезона еще обострилось, такъ что исключительныя сдѣлки, состоявшіяся въ это время, были заключены по 90 и 89 пфенниговъ. При здѣшней закупкѣ цѣны на короткія мурлаты колебались между 23 и 29 коп. Равно и длинные сосновыя мурлаты 10×10" сбывались на рынкахъ западной Европы только съ трудомъ. Въ февралѣ еще удалось продать болѣе видныя количества въ Шотландію, позже однако сдѣлки почти прекратились. Закупочныя цѣны за товаръ средней длины 27/28" составляли 25 26 коп. за погонный футъ.

Сосновыя мурлаты 11×11" продавались легче, хотя цѣны падали безпрерывно. Въ началѣ сезона одна фирма заплатила здѣсь при закупкѣ за большую партію 6 коп. выше средняго числа футовъ, затѣмъ давали лишь еще 5 и 4, а осенью даже только 3 коп., что составляло въ послѣднемъ случаѣ 29 коп. за погонный англійскій футъ при средней длинѣ 26/27'.

Тоже и подвозъ еловыхъ мурлатъ былъ большіе обыкновеннаго, однако этотъ товаръ сбывался лучше, такъ какъ Германія явилась покупателемъ и послѣдовали даже запросы изъ Шотландіи, хотя предложенныя покупателями цѣны были довольно дешевыя. Несмотря на нѣсколько сдѣлокъ товаромъ 10×10" по 23 коп. большинство было продано по 22 и 21 коп. за погонный футъ при средней длинѣ 26/27'.

Къ осени спросъ на этотъ товаръ утпхъ такъ, что болѣе короткіе сорта торговались по 18 коп. За товаръ 11×11" при средней длинѣ 26/27' цѣны колебались между 27 и 24 коп.

Вывозъ слиперовъ составлялъ:

	тесанные	круглые	всего	
1903 :	1,752,610	30,451	1,783,061	штукъ
1904 :	1,856,231	35,829	1,892,060	"
1905 :	1,725,117	10,563	1,735,680	"
1906 :	2,084,624	26,073	2,110,697	"
1907 :	2,653,302	19,328	2,672,630	"

Видный вывозъ предыдущаго года въ отчетномъ году еще увеличился. Слѣдуетъ однако замѣтить, что это увеличеніе было вызвано только усиленіемъ вывоза шпаль всѣхъ размѣровъ, а не слиперовъ въ Великобританію. Вывозъ этихъ послѣднихъ скорѣе уменьшился, такъ какъ они въ продолженіе всего года при все уступающихъ цѣнахъ сбывались только съ трудомъ. Въ началѣ зимы изрѣдка были заключены сдѣлки на рижскіе сосновые слипера 10×10" 8¹¹/₁₂ по приблизительно 43/— до 43/3 за лодъ fob подбора 40⁰/₀ тесанныхъ, 30⁰/₀ со стѣнкою въ 8" и 30⁰/₀ со стѣнкою въ 7". Товаръ со стѣнкою въ 7" пользовался лишь слабымъ интересомъ, такъ какъ покупатели спрашивали большею частью 60/40⁰/₀ или 50/50⁰/₀, въ виду чего сбывать 40/30/30⁰/₀ было трудно. Въ маѣ за этотъ товаръ было заплачено 42/— до 41/— за лодъ fob, въ іюнѣ 41/—, при чемъ казалось, что низшая норма достигнута, въ виду однако нетерпѣнія продавцевъ цѣны понизились еще больше. Въ іюлѣ и августѣ можно лишь получать 40/6 до 40/—, а осенью платятъ за 50/50⁰/₀ 40/— до 40/6 и за 40/30/30⁰/₀ 38/—.

Равнымъ образомъ товаръ со стѣнкою въ 6" не пользовался интересомъ. Зимой сдѣлки начались при цѣнахъ 32/— и 31/— за лодъ fob и понизились въ продолженіе года до 27/—. Закупка сосновыхъ слиперовъ 10×10" 8¹¹/₁₂ началась уже заблаговременно въ ноябрѣ 1906 года по приблизительно 230 коп. за штуку, подборъ 40/30/30⁰/₀, съ обычнымъ задаткомъ. Въ продолженіе слѣдующихъ мѣсяцевъ покупатели болѣе сдержаны и цѣны падаютъ до 225 коп. Весною предлагаютъ еще только 220 коп., убѣдившись въ томъ, что товаръ сбывается за границей лишь съ трудомъ. Въ продолженіе лѣта владѣльцы соглашаются на дальнѣйшія уступки и заключаются сдѣлки по 215 и 210 коп., при чемъ товаръ со стѣнкою въ 7" не пользуется никакимъ вниманіемъ. Осенью цѣны упали даже до 205 и 200 коп. Первые закупки товара со стѣнкою въ 6" послѣдовали зимою по 170 до 175 коп. за штуку. Впослѣдствіи этотъ товаръ лишился вниманія и въ виду вялаго настроенія англійскихъ рынковъ здѣшнія цѣны понизились въ продолженіе сезона до 150 - 140 коп.

Старые запасы сосновыхъ слиперовъ $9 \times 9''$ $8^{11}/_{12}$ постепенно были очищены. Сначала платили здѣсь 120 до 115 коп., затѣмъ 110 коп. за штуку, а при перепродажѣ за границу выручалось зимою 29/6 за лодъ fob, затѣмъ въ продолженіе сезона только 24/6 и 24/- .

Подвозъ еловыхъ слиперовъ $10 \times 10''$ $8^{11}/_{12}$ въ отчетномъ году былъ довольно скудный. При перепродажѣ выручалось 31/- и 29/- за лодъ fob, при чемъ при закупкѣ было заплачено около 160 коп. за штуку.

Торговля шпалами достигла въ отчетномъ году небывалыхъ еще размѣровъ. Удвоенный въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ вывозъ исчисляется въ приблизительно $2^{1}/_{2}$ милліона штукъ. Оживленный спросъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ и новый потребитель въ лицѣ датскихъ желѣзныхъ дорогъ могли быть удовлетворены обильнымъ подвозомъ и уже рано осенью 1906 года большая часть производства была заранѣе продана по приблизительно 275 и 270 пфенн. за штуку fob $6 \times 10''$ $8^{11}/_{12}$ рейнландскіе и англійскіе. Зимою и весною можно еще получить 270 до 260 пфенн., лѣтомъ цѣны составляютъ опять 270 пфенн., затѣмъ онѣ становятся вялыми. Закупка здѣсь началась тоже уже въ сентябрѣ по приблизительно 230 коп. за пару, по какой цѣнѣ, можно сказать, рижскіе экспортеры приобрѣли весь товаръ. Зимою хотѣли платить только 225 и 220 коп., лѣтомъ однако, когда вслѣдствіе неблагоприятныхъ условій сплава возникли опасенія, что запрошенный уже товаръ прибудетъ слишкомъ поздно, давали за наличный товаръ 230, 235 и даже 237 коп. за пару.

П и л е н н а г о л ѣ с а было вывезено (число штукъ):

	свыше 3 дм.	3 дм.	ниже 3 дм.	всего
1903 :	16,770	6,073,138	13,678,722	19,768,630
1904 :	6,541	5,574,085	13,635,261	19,215,887
1905 :	7,043	5,546,232	16,041,688	21,594,963
1906 :	32,841	7,603,557	21,590,655	29,227,053
1907 :	30,614	8,328,044	22,896,127	31,254,785

Въ началѣ отчетнаго года цѣны и спросъ на пиленные матеріалы были весьма выгодные, такъ что торговля была оживленная и экспортеры не только очистили свои сравнительно небольшіе запасы, но запродавали даже часть имѣющаго поступить на рынокъ лѣтомъ товара. Уже въ февралѣ однако настроеніе измѣнилось и сдѣлки почти не заключались. Въ продолженіе дальнѣйшаго времени дѣла все ухудшались. Финансовыя затрудненія въ Швеціи отзывались неблагоприятнымъ образомъ на тамошнемъ рынкѣ, къ этому присоединились банкротства въ Америкѣ, такъ что цѣны постоянно уступали.

Дальнѣйшимъ препятствующимъ развитію торговли факторомъ явилось повышеніе пароходныхъ фрахтовыхъ ставокъ. Покупатели, закупившіе товаръ по болѣе высокимъ цѣнамъ, слѣдили за своевременной отправкой и, если только таковая по какимъ-либо причинамъ

не могла быть исполнена, они тотчасъ-же пользовались случаемъ уничтожать заключенные контракты. Такихъ уничтоженій контрактовъ въ отчетномъ году имѣлось весьма много.

Лѣсопильные заводы работали хорошо, хотя цѣны на круглыя бревна въ сравненіи съ 1906 годомъ повысились.

Продажныя цѣны за хороніе сорта были приблизительно слѣдующія :

Еловые планки	3×11"	несорт.	£ 8.15/—	до	£ 8.5/—
"	"	3×9"	" " 7.15/—	" "	" " 7.5/—
"	батенсы	3×8/7"	" " 6.15/—	" "	" " 6./—
"	"	2 ¹ / ₂ ×7"	" " 7.5/—	" "	" " 6.10—
"	"	2×8/7"	" " 7.5/—	" "	" " 6.10—

за стандартъ съ доставкой на бортъ.

Еловые планки 3×9" (длина въ метрическихъ единицахъ)

II а 30 до 26 сантимовъ

III а 27 " 23 "

за погонный метрической футъ съ доставкой на бортъ.

Сосновые планки	3×9"	въ метр. един.	несорт.	франк.	200—180
"	батенсы	3×8/7"	" " "	" "	180—170
"	"	2 ¹ / ₂ ×7"	" " "	" "	200—180
еловые	"	2 ¹ / ₂ ×7"	" " "	" "	190—170

Еловые доски 1 и 2 сортовъ

1×8" около 200—190 марокъ

1×7" " 175—170 "

1×6" " 167 "

1×5" " 160—155 "

за стандартъ съ доставкой на бортъ.

Д р а н и было вывезено :

1903 : 8,288 саж.

1904 : 7,185 "

1905 : 5,130 "

1906 : 6,835 "

1907 : 4,663 "

Вывозъ этого товара сильно сократился вслѣдствіе недостатка подходящаго сырого матеріала. Почти до осени царилъ полнѣйшій застой, такъ какъ здѣшнія требованія не отвѣчали предложеннымъ за границей цѣнамъ. Подъ конецъ продавцы стали уступать, такъ какъ имъ удалось между тѣмъ пріобрѣсти нѣсколько партій бревенъ по болѣе дешевымъ цѣнамъ, такъ что были заключены сдѣлки по цѣнамъ около 6.50 и 6.25 коп. за сажень и футъ съ доставкой до судна. Вывозъ драни отчетнаго года самый маленькій съ тѣхъ поръ, какъ записываются данныя о вывозѣ этого предмета.

Ш а х т о в ы я р а с п о р к и вывозились въ слѣдующемъ количествѣ :

1903 :	3,374,346	штукъ
1904 :	4,848,258	”
1905 :	3,658,933	”
1906 :	4,508,236	”
1907 :	5,741,223	”

Торговля этимъ товаромъ представляетъ другую картину. Начавшееся въ 1906 году повышеііе вывоза въ отчетномъ году при сильной эксплуатаціи каменугольныхъ копей развилось дальше. Довольно значительный подвозъ не хваталъ на покрытие спроса, такъ что цѣны стали повышаться, въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже до 40% въ сравненіи съ цѣнами предыдущаго года. Эта отрасль торговли лѣсомъ дала нажитокъ, однако вредъ, причиняемый всей торговлѣ лѣсомъ и народному хозяйству рубкой молодого лѣса, отозвется въ позднѣйшихъ годахъ.

На привезенный готовый товаръ цѣны повысились отъ 21 до 30 рублей. За жерди, которыя рѣзались въ шахтовые распорки, платили :

за 3" діам.	11/12 сред.	дл. 8.50—10.50	руб.
„ 3" „	15/16 „ „	9.50—12.—	„
за 100 погонныхъ футовъ.			

II. Вывозъ.

Стоимость нашей ввозной торговли отчетнаго года уменьшилась какъ усматривается изъ нижеприведенной таблицы, въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ, по которому, правда, установлены окончательныя данныя, тогда какъ данныя за отчетный годъ основаны только на предварительныхъ отчисленіяхъ, круглымъ числомъ на 7 милліоновъ рублей. Пониженіе стоимости ввоза тѣмъ болѣе замѣчательно, что въ отчетномъ году большинство нашихъ главнѣйшихъ предметовъ ввозилось въ усиленномъ размѣрѣ и кромѣ того послѣдовало почти общее повышеііе цѣнъ на сырые матеріалы, играющіе въ нашей ввозной торговлѣ выдающуюся роль. Однако сокращеніе цифры стоимости объясняется главнымъ образомъ сильнымъ уменьшеніемъ ввоза чая, одного изъ болѣе цѣнныхъ предметовъ, приходящихъ въ нашъ портъ; далѣе уменьшеніе ввоза гумми сырца, хлопка и джуты, т. е. тоже весьма цѣнныхъ продуктовъ, способствовало конечно уменьшенію цѣнности ввозной торговли. Всѣ другіе главнѣйшіе предметы ввоза Риги, какъ рисъ, сельди, вино, свинець, искусственныя удобрительныя вещества, красильное дерево, смола, машины, кварць, сѣра, шпатель, каменный уголь и коксъ, глина, фарфоровая глина, ткани, шкуры и кожи и т. д. ввозились въ усиленномъ размѣрѣ.

Стоимость Рижскаго ввоза морскимъ путемъ изъ за границы составляла 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—1895 :	25,945,677	” ”
1896—1900 :	53,219,369	” ”
1901 :	55,300,368	”
1902 :	73,811,061	”
1903 :	105,843,912	”
1904 :	100,093,860	”
1905 :	90,397,121	”
1901—1905 :	84,089,264	” въ среднемъ
1906 :	109,035,464	”
1907 :	101,942,673	”

Далѣ введенные въ Ригу черезъ западную сухопутную границу по желѣзной дорогѣ, равно какъ привезенные изъ Финляндіи товары представляли слѣдующую цѣнность :

Ввозъ черезъ сухо- путную границу	Ввозъ изъ Финляндіи
1897 : 1,150,000 руб.	1897 : 55,000 руб.
1898 : 1,205,692 ”	1898 : 623,174 ”
1899 : 1,907,128 ”	1899 : 764,991 ”
1900 : 2,258,747 ”	1900 : 698,989 ”
1901 : 2,189,163 ”	1901 : 481,699 ”
1902 : 2,185,515 ”	1902 : 436,638 ”
1903 : 2,564,908 ”	1903 : 296,072 ”
1904 : 1,974,501 ”	1904 : 277,308 ”
1905 : 1,708,873 ”	1905 : 271,746 ”
1906 : 1,844,932 ”	1906 : 223,208 ”
1907 : 2,602,401 ”	1907 : 225,716 ”

Участіе главнѣйшихъ странъ происхожденія нашихъ ввозныхъ товаровъ въ общей стоимости нашей ввозной торговли представляется въ слѣдующемъ видѣ.*)

	Великобританія	Германія	Данія	Голландія	Бельгія	
	‰	‰	‰	‰	‰	
1866—1870 :	58,0	18,8	0,3	1,4	4,8	въ средн.
1871—1875 :	47,8	24,3	0,3	4,3	4,3	”
1876—1880 :	43,1	28,7	0,3	4,5	8,3	”
1881—1885 :	46,0	28,8	0,9	1,6	5,8	”
1886—1890 :	41,2	30,3	1,7	1,5	7,4	”
1891—1895 :	40,6	28,1	2,1	0,7	11,7	”

*) При составленіи сего отчета еще не представлялось возможнымъ получить данныя о направленіи нашей ввозной торговли въ 1907 году.

	Великобританія % 0/0	Германія % 0/0	Данія % 0/0	Голландія % 0/0	Бельгія % 0/0
1896—1900 :	39,8	34,9	1,4	2,8	12,3
1901 :	41,9	38,8	4,1	2,7	4,9
1902 :	55,7	27,9	2,3	2,7	4,8
1903 :	55,7	28,8	4,4	3,1	2,9
1904 :	46,3	34,6	3,5	5,8	3,6
1905 :	38,0	45,6	4,6	4,7	2,9
1901—1905 :	47,9	34,9	3,8	4,0	3,6 въ средн.
1906 :	41,5	38,7	4,6	7,0	3,2

Наша издавна важнѣйшая поставщица товаровъ, Великобританія, оттѣсненная только въ 1905 году Германією на второе мѣсто, въ 1906 году опять завоевала свое прежнее положеніе, какъ главнѣйшій источникъ ввоза, хотя однако Германія ей только незначительно уступаетъ. Если далѣе принять въ соображеніе, что большая часть ввезенныхъ будто изъ Голландіи и Бельгіи товаровъ въ дѣйствительности происходитъ изъ промышленной западной части Германіи, то окончательный результатъ представится для Германіи еще въ болѣе выгодномъ видѣ, чѣмъ это усматривается изъ вышеприведенной таблицы. Кромѣ этихъ двухъ поименованныхъ странъ играютъ еще довольно видную роль въ нашей ввозной торговлѣ слѣдующія страны, а именно : Голландія, Бельгія и Данія, при чемъ однако, въ особенности по отношенію послѣдней, имѣется ввозъ не изъ нея, а таковой черезъ эти страны. Изъ этихъ пяти странъ мы получили въ 1906 году 95⁰/₀ всей нашей потребности въ заграничныхъ товарахъ, противъ 95,8⁰/₀ въ предыдущемъ году.

Стоимость товаровъ, привезенныхъ изъ этихъ пяти главнѣйшихъ странъ нашего ввоза, составляла въ рубляхъ :

	изъ Германіи руб.	изъ Великобританіи руб.
въ среднемъ 1876—1880 :	9,350,904	14,038,931
” 1881—1885 :	7,908,456	12,624,361
” 1886—1890 :	6,410,554	8,704,067
” 1891—1895 :	7,300,282	10,527,450
” 1896—1900 :	18,567,950	21,208,242
1901 :	21,438,406	23,164,170
1902 :	20,627,161	41,089,791
1903 :	30,508,040	58,948,664
1904 :	34,679,002	46,359,342
1905 :	41,214,182	34,369,628
въ среднемъ 1901—1905 :	29,693,358	40,786,319
1906 :	42,196,050	45,298,227

		изъ Даніи руб.	изъ Голландіи руб.	изъ Бельгіи руб.
въ среднемъ	1876—1880 :	113,084	1,478,204	2,703,635
"	1881—1885 :	246,920	444,741	1,588,905
"	1886—1890 :	356,040	311,421	1,576,043
"	1891—1895 :	534,103	171,217	3,034,665
"	1896—1900 :	727,760	1,512,818	6,579,465
	1901 :	2,264,900	1,511,429	2,701,340
	1902 :	1,720,631	2,027,953	3,525,297
	1903 :	4,672,256	3,235,613	2,996,868
	1904 :	3,476,952	5,761,671	3,631,873
	1905 :	4,183,009	4,273,239	2,589,579
въ среднемъ	1901—1905 :	3,263,550	3,361,981	3,088,991
	1906 :	5,026,781	7,616,047	3,490,757

Изъ этихъ пяти странъ мы получили въ 1906 году товаровъ стоимостью болѣе 102 милліоновъ рублей, такъ что стоимость ввоза изъ всѣхъ остальныхъ странъ составляла только около 6 милліоновъ рублей. Среди остальныхъ этихъ странъ Америка въ 1906 году заняла первое мѣсто съ ввозомъ стоимостью почти въ 2 милліона рублей, второе мѣсто принадлежало Швеціи, отпустившей къ намъ товаровъ стоимостью въ болѣе 1¹/₄ милліона рублей, а на третьемъ мѣстѣ стояла Африка, отпустившая товаровъ приблизительно на 1 милліонъ рублей. Далѣе Португалія поставляла намъ товаровъ стоимостью болѣе 1/2 милліона рублей. Гораздо менѣе значителенъ нашъ непосредственный ввозъ товаровъ изъ Франціи, Испаніи, Норвегіи и Итали. Многіе происходящіе изъ этихъ странъ предметы мы получаемъ черезъ посредство Германіи и Великобританіи.

Для объясненія вышеприведенныхъ данныхъ о направленіи нашего ввоза слѣдуетъ замѣтить, что приведенныя страны не суть всегда страны производства нашихъ ввозныхъ товаровъ. Точно опредѣлить страны производства статистическимъ путемъ совершенно невозможно. Посредствомъ статистики возможно только опредѣлить порты нагрузки, даже во многихъ случаяхъ только порты, въ которыхъ производилась перегрузка товаровъ, такъ что вышеприведенныя страны происхожденія нашихъ ввозныхъ товаровъ имѣютъ во многихъ случаяхъ лишь значеніе посредника.

Стоимость ввоза главнѣйшихъ балтійскихъ портовъ, равно какъ ихъ значеніе по отношенію общаго ввоза въ Россію, иллюстрируется слѣдующею таблицею :

Стоимость ввоза составляла :

	1896—1900 въ среднемъ	руб.	0/0 стоимости общаго ввоза въ Россію	1901	руб.	0/0 стоимости общаго ввоза въ Россію	1902	руб.	0/0 стоимости общаго ввоза въ Россію
въ Ригу . . .	53,219,369	10,2	55,300,368	11,1	73,811,061	15,0			
„ С.-Петербургъ и Кронштатъ .	114,171,534	21,8	92,831,117	18,7	97,022,051	19,7			
„ Ревель и Бал- тійскій портъ .	58,045,613	11,1	43,471,870	8,7	45,656,908	9,3			
„ Перновъ . . .	561,827	0,1	406,730	0,1	483,761	0,1			
„ Виндаву . . .	201,503	0,0	59,221	0,0	4,058,698	0,8			
„ Либаву . . .	19,657,201	3,8	19,823,482	4,0	18,954,283	3,8			
	1903	0/0 стоимости общаго ввоза въ Россію	1904	0/0 стоимости общаго ввоза въ Россію	1905	0/0 стоимости общаго ввоза въ Россію			
	руб.		руб.		руб.				
въ Ригу . . .	105,843,912	18,9	100,093,860,	18,7	90,397,121	17,3			
„ С.-Петербургъ и Кронштатъ .	111,077,696	19,8	105,211,827	19,7	121,217,852	23,3			
„ Ревель и Бал- тійскій портъ .	60,000,745	10,7	69,582,907	13,0	58,817,475	11,3			
„ Перновъ . . .	671,133	0,1	698,187	0,1	674,441	0,1			
„ Виндаву . . .	7,053,537	1,3	7,193,714	1,3	8,879,767	1,7			
„ Либаву . . .	17,069,993	3,0	17,585,409	3,3	13,788,837	2,6			
	1901—1905 въ среднемъ	0/0 стоимости общаго ввоза въ Россію	1906	0/0 стоимости общаго ввоза въ Россію	1907	0/0 стоимости общаго ввоза въ Россію			
	руб.		руб.		руб.				
въ Ригу . . .	85,089,264	16,3	109,035,464	18,9	101,942,673	15,7			
„ С.-Петербургъ и Кронштатъ .	105,472,109	20,2	*)		*)				
„ Ревель и Бал- тійскій портъ .	55,505,981	10,6	56,952,193	9,9	59,265,120	9,1			
„ Перновъ . . .	586,850	0,1	*)		*)				
„ Виндаву . . .	5,448,987	1,0	6,342,841	1,1	9,047,559	1,4			
„ Либаву . . .	17,444,401	3,3	20,064,342	3,5	21,808,336	3,4			

Стимость ввоза въ Россію (за исключеніемъ Финляндіи и черноморской границы Кавказа) составляла по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ :

1896 :	502,784,154 руб.
1897 :	480,764,637 „
1898 :	530,312,169 „

*) Подлежація данныя еще не опубликованы.

1899 :	562,718,090	пуд.
1900 :	536,756,880	„
1896—1900 :	522,667,186	„ въ среднемъ
1901 :	496,913,117	„
1902 :	493,098,129	„
1903 :	560,346,484	„
1904 :	535,097,787	„
1905 :	521,159,147	„
1901—1905 :	521,322,933	„ въ среднемъ
1906 :	576,929,000	„
1907 :	649,996,000	„

Стоимость эта раздѣляется по отдѣльнымъ категоріямъ товаровъ слѣдующимъ образомъ :

	1900	1901	1902	1903
Жизнени. припасы	77,083,239	82,404,198	79,610,343	80,002,964
Сырья и полуобработ.				
матеріаль . . .	293,881,063	273,567,948	282,764,922	330,305,562
Животныя . . .	683,200	905,522	871,234	1,009,820
Фабричн. издѣлія	165,109,378	140,035,449	129,851,630	149,028,138
Всего . . .	536,756,880	496,913,117	493,098,129	560,346,484
	1904	1905	1906	1907
Жизнени припасы	82,448,947	89,849,773	100,478,000	113,708,000
Сырья и полуобработ.				
матеріаль . . .	317,401,629	296,980,799	325,678,000	363,972,000
Животныя . . .	1,036,850	459,134	380,000	489,000
Фабричн. издѣлія	134,210,361	133,869,441	150,393,000	171,827,000
Всего . . .	535,097,787	521,159,147	576,929,000	649,996,000

Засимъ стоимость русской торговли въ отчетномъ году достигла небывалой еще высоты, а именно она круглымъ числомъ на 73 милліона рублей выше лучшаго по се время 1906 года. Что касается отдѣльныхъ важнѣйшихъ категорій товаровъ, то всюду замѣчается повышеніе. Главнымъ образомъ повысился ввозъ сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ, что свидѣтельствуетъ о хорошемъ положеніи нашей промышленности. Дальнѣйшимъ доказательствомъ хорошаго положенія дѣлъ нашей промышленности можетъ служить усиленіе ввоза промышленныхъ машинъ.

Объ отдѣльныхъ главнѣйшихъ предметахъ ввоза можно отмѣтить слѣдующее :

Рига и остальные три важнѣйшіе балтійскіе порта получили каменнаго угля въ слѣдующихъ количествахъ.

	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

	Рига	С.-Петербургъ	Ревель	Либава
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	91,291,304	6,735,929	7,873,514
1904 :	28,150,760	95,233,365	6,545,099	7,750,087
1905 :	24,762,476 ¹ / ₂	107,859,343	7,154,567	8,046,212
1901—1905 :	25,438,520	94,487,213	6,503,103	8,001,872
1906 :	31,204,508 ¹ / ₂	105,261,000	7,870,546	13,273,065
1907 :	31,337,490 ¹ / ₂	101,814,000	7,397,532	8,456,159

Нашъ ввозъ каменнаго угля истекшаго года, еще нѣсколько превышающій ввозъ 1906 года, превосходитъ средній ввозъ этого предмета въ пятилѣтіи 1901—1905 на почти 6 милліоновъ пудовъ.

Почти въ продолженіе всего года каменный уголь пользовался на всемірномъ рынкѣ весьма оживленнымъ спросомъ, вызваннымъ въ продолженіе перваго полугодія усиленной дѣятельностью промышленности. Вслѣдствіе сего цѣны повысились до весьма высокаго уровня. Положеніе обострилось главнымъ образомъ значительною потребностью Германіи, которая не была въ состояніи покрыть свою потребность собственнымъ углемъ, въ виду чего она была принуждена ввозить значительныя количества англійскаго угля.

На здѣшнемъ рынкѣ цѣны на каменный уголь составляли въ продолженіе первыхъ 7 мѣсяцевъ года 16 коп., а съ августа мѣсяца 19 коп. и болѣе. Подъ конецъ года онѣ однако упали опять на 18 коп. Фрахтовыя ставки за провозъ угля держались равнымъ образомъ на высокомъ уровнѣ, составляя въ началѣ года 4 ш. 3 пен. за тонну, а во второй половинѣ года 5 шиллинговъ, что объясняется во-первыхъ большимъ спросомъ погрузочнаго мѣста, какъ и тѣмъ обстоятельствомъ, что суда задерживались вслѣдствіе переполненія доковъ въ Англии и теряли много времени вслѣдствіе господствующихъ сильныхъ бурь.

Здѣшніе наши импортеры угля въ отчетномъ году были сильно безпокоены включеніемъ въ балтійскую цертепартію на перевозку угля новаго параграфа на случай забастовокъ. Вслѣдствіе сего въ концѣ августа мѣсяца при Совѣтѣ Съѣздовъ биржевой торговли и сельскаго хозяйства состоялось совѣщаніе импортеровъ каменнаго угля Балтійскаго края, на которомъ согласились на общій протестъ противъ упомянутаго параграфа, какъ и противъ нѣсколько другихъ невыгодныхъ постановленій этой цертепартіи.

Кромѣ вышепоименованныхъ четырехъ портовъ заслуживаютъ упоминанія какъ мѣста ввоза каменнаго угля еще Перновъ и

В и п да ва, ввозъ которыхъ съ 1901 года представляется слѣдующимъ образомъ :

	Перновъ пуд.	Виндава пуд.
1901 :	2,307,652	286,305
1902 :	2,597,846	339,475
1903 :	4,731,000	483,796
1904 :	4,269,758	486,614
1905 :	3,721,000	545,858
1901—1905 :	3,525,451	428,410 въ среднемъ
1906 :	4,320,000	1,978,560
1907 :	5,725,000	531,082

Какъ видно ввозъ Пернова съ развитія мѣстной фабрично промышленности сильно увеличился.

Отдѣльные балтійскіе порты, возпавшіе всего въ 1907 году 155 милліоновъ пудовъ противъ 164 милліоновъ пудовъ въ 1906 году, участвовали въ общемъ ввозѣ каменнаго угля въ Россіи съ 1901 года слѣдующимъ образомъ :

	1901 ‰	1902 ‰	1903 ‰	1904 ‰	1905 ‰	1901/1905 ‰	1906 ‰	1907 ‰
Рига	11,9	13,9	14,8	14,5	11,1	13,2	13,3	14,6
С.-Петербургъ и Кронштатъ . . .	45,2	51,8	50,1	49,2	48,4	48,9	44,7	47,3
Ревель и Балтійскій портъ	2,9	3,7	3,7	3,4	3,2	3,4	3,4	3,4
Перновъ	1,2	1,5	2,6	2,2	1,7	1,8	1,8	2,7
Виндава	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,8	0,2
Либава	4,7	4,1	4,3	4,0	3,6	4,1	5,6	3,9
Всего	66,1	75,2	75,8	73,6	68,2	71,6	69,6	72,1

Засимъ почти три черверти ввоза каменнаго угля въ Россіи направляется черезъ балтійскіе порты, цвѣтущая фабричная промышленность которыхъ, вслѣдствіе отдаленности отъ угольныхъ бассейновъ Россіи, не можетъ существовать безъ англійскаго каменнаго угля.

Немотря на значительное богатство каменнаго угля Царства Польскаго черезъ нашу западную сухопутную границу ввозятся все еще довольно значительныя количества силезскаго угля а именно :

1901 :	52,518,138	пуд.
1902 :	36,354,635	„
1903 :	36,786,965	„
1904 :	37,957,082	„
1905 :	64,464,685	„
1901—1905 :	45,616,301	„ въ среднемъ
1906 :	52,957,000	„
1907 :	44,598,000	„

изъ этого количества направилось черезъ Сосновицы:

1901 :	46,809,209	пуд.
1902 :	31,264,231	"
1903 :	32,402,757	"
1904 :	30,955,333	"
1905 :	50,211,705	"
1901—1905 :	38,328,647	" въ среднемъ
1906 :	48,070,000	"
1907 :	40,797,000	"

Среди остальныхъ портовъ по ввозу каменнаго угля первое мѣсто занимаетъ Одесса, ввозъ которой подвергается весьма сильнымъ колебаніямъ.

Ввозъ Одессы составлялъ :

1901 :	6,343,872	пуд.
1902 :	1,116,257	"
1903 :	1,521,727	"
1904 :	1,096,784	"
1905 :	1,721,462	"
1901—1905 :	2,360,020	" въ среднемъ
1906 :	4,484,000	"
1907 :	1,448,000	"

Ввозъ каменнаго угля и кокса въ Россію черезъ европейскую границу (за исключеніемъ Финляндіи) составлялъ по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ :

	Каменный уголь пуд.	Коксъ 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 среднемъ
1901 :	192,493,666	31,060,941
1902 :	175,595,473	26,923,799
1903 :	182,147,542	30,204,924
1904 :	193,495,278	35,639,109
1905 :	222,932,985	26,643,131
	Каменнаго угля пуд.	Кокса пуд.
1901—1905 :	193,332,989	30,094,381 въ среднемъ
1906 :	235,345,000	30,974,000
1907 :	215,291,000	28,327,000

Съ этого количества происходило изъ :

	Великобританіи		Германіи	
	Каменного угля пуд.	Кокса пуд.	Каменного угля пуд.	Кокса 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 :	135,133,269	3,038,143	42,783,356	10,011,794
1904 :	157,909,942	3,993,733	39,210,185	10,290,552
1905 :	160,591,505	3,098,371	53,060,388	8,991,109
1901—1905 :	143,827,877	3,343,269	46,024,616	10,699,037
1906 :	162,315,000	2,409,000	62,467,000	10,488,000
1907 :	152,994,000	2,146,000	57,599,000	9,950,000

Засимъ уменьшеніе ввоза каменного угля въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ составляетъ болѣе 20 милліоновъ пудовъ, тогда какъ ввозъ кокса уменьшился на нѣсколько больше 2 милліоновъ пудовъ. Въ убыли этой участвуютъ какъ и Великобританія такъ и Германія. Въ снабженіи Россіи коксомъ Великобританія играетъ только второстепенную роль; главнѣйшая страна происхожденія русскаго ввоза кокса Австро-Венгрія, опустившая въ 1907 году 13 милліоновъ пудовъ противъ 14 милліоновъ пудовъ въ 1906 году. Второе мѣсто принадлежитъ Германіи.

Ввозъ кокса балтійскихъ портовъ составляетъ:

	С.-Петербургъ		Ревель и		Всего пуд.
	Рига пуд.	и Кронштатъ пуд.	Балт. портъ пуд.	Либава 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}	5,145,908	125,670	228,860	6,643,284 ^{1/2}
1904 :	1,273,151	6,321,721	219,749	147,607	7,962,228
1905 :	964,994	5,085,472	180,257	108,173	6,338,896
1901—1905 :	986,364	5,273,582	192,356	190,658	6,642,960
1906 :	1,410,394	4,372,000	124,382	174,399	6,081,175
1907 :	1,590,811 ^{1/2}	3,426,000	266,898	156,567	5,440,276

Засимъ ввозъ кокса въ Ригу въ сравненіи съ 1906 годомъ увеличился только незначительно.

Въ продолженіе отчетнаго года спросъ на коксъ на всемірномъ рынкѣ былъ весьма большой, такъ что необходимыя количества отчасти получались только весьма тяжело. Цѣны на здѣшнемъ рынкѣ во второй

половинѣ года поднялись и повысились съ 22 коп. на 26 коп. за пудъ, очищено отъ таможи въ суднѣ.

Участіе балтійскихъ портовъ въ общемъ ввозѣ кокса въ Россію, впрочемъ сравнительно незначительное, въ послѣдніе годы еще уменьшилось, что усматривается изъ слѣдующей таблицы.

А именно приходится на:

	1901	1902	1903	1904	1905	1901/1905	1906	1907
	%	%	%	%	%	%	%	%
Ригу	2,9	2,4	3,8	3,6	3,6	3,3	4,5	5,6
С.-Петербургъ и Крон- штатъ	12,9	21,5	17,0	17,7	19,1	17,5	14,1	12,1
Ревель и Балтійскій портъ	0,8	0,7	0,4	0,6	0,7	0,6	0,4	0,9
Либаву	0,8	0,9	0,8	0,4	0,4	0,6	0,6	0,6
Всего	17,4	25,5	22,0	22,3	23,8	22,0	19,6	19,2

Среди этихъ портовъ, получающихъ необходимое имъ количество главнымъ образомъ изъ Вестфалин, Ст. Петербургъ занимаетъ первое мѣсто.

Самыя большія количества кокса ввозятся черезъ западную сухопутную границу, главнымъ образомъ черезъ Сосновицы и Границу изъ Австріи, какъ и изъ Силезіи. Черезъ Сосновицы и Границу поступило въ Россію:

1901:	25,528,977	пуд.
1902:	19,787,468	"
1903:	23,314,967	"
1904:	27,179,501	"
1905:	19,833,508	"
1901—1905:	23,128,884	" въ среднемъ
1906:	24,532,000	"
1907:	21,726,000	"

О добычѣ каменнаго угля въ 1907 году имѣются пока только весьма неполныя и мало достовѣрныя данныя. О добычѣ угля въ Великобританіи въ 1907 году мы свѣдѣній пока не имѣемъ. По опубликованымъ въ „Home Office“ Annual Report on the Mines and Quarries in the United Kingdom цифрамъ добыча угля Великобританіи въ 1906 году составляла 251,067,828 тоннъ, противъ 236,129,000 тоннъ въ 1905 году. Добыча Германіи составляла въ 1907 году 143,222,886 тоннъ противъ 136,479,835 тоннъ въ 1906 году, а производство кокса — 21,938,038 тоннъ противъ 20,265,572 тоннъ въ 1906 году. Общая добыча каменнаго угля Бельгіи составляла 23,824,499 тоннъ противъ 23,610,718 тоннъ въ 1906 году.

О добычѣ главнѣйшей по добычѣ каменнаго угля страны, Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки, равно какъ о добычѣ

Франціи въ отчетномъ году достовѣрными данными мы еще не располагаемъ. По опубликованнымъ въ „Board of Trade“ цифрамъ добыча каменнаго угля въ Соединенныхъ Штатахъ составляла въ 1906 году 369,672,000 тоннъ противъ 350,821,000 тоннъ въ 1905 году и добыча Франціи — 93,762,000 тоннъ противъ 34,652,000 тоннъ въ 1905 году.

Равнымъ образомъ данныя о добычѣ каменнаго угля въ Россіи еще не имѣются. По предварительнымъ даннымъ статистическаго бюро Совѣта Съѣздовъ Южнорусскихъ Горнопромышленниковъ добыча каменнаго угля составляла въ 1907 году 897,450,000 пудовъ, т. е. 91,650,000 пудовъ больше чѣмъ въ 1906 году, а добыча антрацита 122,160,000 пудовъ, т. е. на 19,280,000 пудовъ больше чѣмъ въ 1906 году. Производство кокса составляло 105,860,000 пудовъ, т. е. на 11,620,000 пудовъ больше чѣмъ въ 1906 году.

Ввозъ чугуна въ Ригу изъ заграницы 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	”
1895:	584,125 ¹ / ₂	”
1891—1895:	410,380	” въ среднемъ
1896:	473,734 ¹ / ₂	”
1897:	400,834	”
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:	29,436 ¹ / ₂	”
1905:	23,240 ¹ / ₂	”
1901—1905:	45,322	” въ среднемъ
1906:	24,260	”
1907:	24,539	”

Уже въ продолженіе ряда лѣтъ къ намъ поступаютъ изъ заграницы только весьма незначительныя количества чугуна, состояція изъ извѣстныхъ спеціальныхъ сортовъ. Наша потребность въ этомъ предметѣ покрывается теперь южнорусскими, а въ послѣднее время тоже и Уральскими заводами.

Ввозъ въ Ригу русскаго чугуна по желѣзной дорогѣ и морскимъ путемъ составлялъ :

	По желѣзн. дор. пуд.	Моремъ пуд.	Всего пуд.
1896 :	166,923	—	166,923
1897 :	240,683	51,014	291,697
1898 :	303,507	38,333	341,840
1899 :	766,270	53,042	819,312
1900 :	694,180	25,314	719,494
1896—1900 :	434,313	33,540	467,853
1901 :	1,627,628	20,424	1,648,052
1902 :	1,845,052	31,435	1,876,487
1903 :	2,307,629	121,512	2,429,141
1904 :	2,210,345	154,824	2,365,169
1905 :	1,477,983	19,981	1,497,964
1901—1905 :	1,893,727	69,635	1,963,362
1906 :*)	2,233,127	50,849	2,283,976

Цѣны на русскій чугунъ были въ продолженіе всего отчетнаго года довольно устойчивыя и составляли 64—66 коп. за пудъ франко вокзалъ Рига.

Ввозъ чугуна, заграничнаго, черезъ наши сосѣдніе порты въ послѣднее время весьма незначительный, а именно онъ составлялъ :

	С.-Петербургъ и Кронштатъ пуд.	Ревель и Балт. портъ пуд.	Виндава пуд.	Либава пуд.
1901 :	327,408	43,535	—	49,016
1902 :	142,873	35,731	—	6,582
1903 :	121,356	21,863	907	1,595
1904 :	238,329	70,371	183	51,381
1905 :	179,310	16,057	676	6,656
1901—1905 :	201,855	37,511	353	23,046
1906 :	76,000	14,411	146	641
1907 :	108,000	8,269	2,286	4,442

Совершенно ничтожный однако ввозъ заграничнаго чугуна черезъ наши южные порты и черезъ сухопутную границу, а именно онъ составлялъ :

	черезъ южные порты	черезъ сухопутную границу
1901 :	93,342 пуд.	330,913 пуд.
1902 :	17,488 „	165,918 „
1903 :	26,132 „	110,597 „
1904 :	39,877 „	99,539 „

*) За 1907 годъ данныхъ еще не имѣется.

	через южные порты	через сухопутную границу
1905 :	22,406 пуд.	81,449 пуд.
1901—1905 :	39,849 „	157,683 „
1906 :	17,000 „	52,000 „
1907 :	2,000 „	43,000 „

Столь значительный раньше ввозъ чугуна въ Россію съ 1902 года настолько сократился, что начиная съ этого года Россія получаетъ больше чугуна изъ Финляндіи нежели изъ заграницы. Только 1907 годъ составляетъ исключеніе. А именно по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ были ввезены въ Россію слѣдующія количества чугуна :

	изъ заграницы 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 :	341,693	488,192	829,885
1904 :	552,523	527,214	1,079,737
1905 :	327,346	487,928	815,274
1901—1905 :	528,005	611,058	1,139,063 въ средн.
1906 :	214,000	232,000	446,000
1907 :	220,000	65,000	285,000

Обнаружившееся въ истекшемъ году критическое положеніе международнаго желѣзнаго рынка отозвалось тоже на русской промышленности, обратившей уже довольно долго серьезное вниманіе на вывозъ своихъ производствъ заграницу. Вывозъ желѣза, чугуна и стали изъ Россіи заграницу, начало котораго замѣтно только въ 1904 году, въ отчетномъ году благодаря этому кризису достигъ значительнаго объема, а именно было вывезено всего почти 14¹/₂ милліоновъ пудовъ, въ томъ числѣ 4¹/₂ милліоновъ пудовъ чугуна въ брускахъ и лома равно какъ и другихъ сортовъ и болѣе 5¹/₂ милліоновъ пудовъ сталн, а именно главнымъ образомъ рельсы и желѣзнодорожныя принадлежности.

Русское производство чугуна въ отчетномъ году тоже развилось. А именно по опубликованнымъ статистическимъ бюро Совѣта Съѣздовъ южнорусскихъ горнопромышленниковъ даннымъ производство южнорусскихъ заводовъ составляло всего 110²/₃ милліоновъ пудовъ, т. е. столько же какъ въ лучшемъ по сіе время 1904 году.

Производство чугуна на южнорусскихъ заводахъ равно какъ желѣза и стали въ Донецкомъ бассейнѣ составляло въ послѣднихъ пяти годахъ (въ 1000 пуд.):

	Производство	
	чугуна	желѣза и стали
1903 :	83,262	63,929
1904 :	110,641	73,798
1905 :	103,094	68,258
1906 :	102,006	62,760
1907	110,675	72,736

Основываясь на большихъ залежахъ желѣзной руды въ Кривомъ Рогѣ и обширныхъ богатствахъ каменнаго угля въ Донецкомъ бассейнѣ, въ продолженіе послѣднихъ десятилѣтій на югѣ Россіи развилась желѣзная и стальная промышленность, далеко опередившая однородную промышленность Царства Польскаго и на Уралѣ. Промышленность эта основана главнымъ образомъ на бельгійскомъ и французскомъ капиталахъ, тогда какъ русскій капиталъ оказался здѣсь только весьма мало предприимчивымъ. Такъ какъ внѣшняя потребность оказалась слишкомъ маленькой для южнорусской промышленности, она принуждена была, какъ мы указали уже выше, обратиться къ вывозной торговлѣ.

Невыгодное положеніе, въ которое попала южнорусская желѣзная промышленность сейчасъ послѣ начала новаго столѣтія, возбудило объединительныя стремленія среди главнѣйшихъ представителей этой отрасли промышленности. Такъ произошло, что въ 1903 году образовались многочисленныя организациі, занимающіяся продажей производствъ контрагентовъ.

Въ настоящее время производятся подготовительныя работы по образованію обширнаго синдиката желѣзо- и сталепромышленности юга Россіи, по примѣру синдикатовъ Соединенныхъ Штатовъ. Въ виду сего тоже польскіе заводы стараются образовать синдикатъ.

Общая добыча сырого желѣза въ мірѣ опредѣляется за 1907 годъ въ болѣе 60 милліоновъ тоннъ, въ каковой суммѣ участвуютъ главнѣйшія страны слѣдующимъ образомъ :

	Соединенные Штаты Сѣверной Америки	Великобританія	Германія
1895	9,446,308	7,703,459	5,464,501
1900	13,789,242	8,959,691	8,520,541
1905	22,992,380	9,592,737	10,987,623
1906	25,712,106	10,149,388	12,473,067
1907	26,193,860	9,923,856	13,045,760

Приведенныя въ этой таблицѣ данныя по Соединеннымъ Штатамъ Сѣверной Америки основаны на исчисленіяхъ „American Iron and Steel Association“, данныя по Великобританіи на исчисленіяхъ

„British Iron Trade Association“ и свѣдѣнія о добычѣ Германіи — на данныхъ „союза германскихъ желѣзо-сталепромышленниковъ.“

Ввозъ въ Ригу и остальные балтійскіе порты желѣза въ полоскахъ, брускахъ и плиткахъ составлялъ.

	С.-Петербургъ		Ревель		Вишдава	Либава
	Рига	и Кронштатъ	и Балт. портъ			
	пуд.	пуд.	пуд.		пуд.	пуд.
1896 :	1,577,733	1,962,928	310,866	—	—	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	—	—	1,308,644
1899 :	2,088,436	2,129,146	835,539	20	—	1,098,470
1900 :	261,177 ^{1/2}	820,541	266,517	—	—	408,483
1896-1900 :	1,721,132	2,134,575	473,574	9	—	912,721
1901 :	291,914 ^{1/2}	1,171,502	345,058	—	—	316,114
1902 :	153,773	832,033	228,769	6,783	—	183,934
1903 :	102,115	771,387	118,968	1,550	—	35,627
1904 :	165,212 ^{1/2}	674,801	226,331	2,430	—	33,579
1905 :	129,128	857,142	273,304	2,638	—	24,053
1901--1905 :	168,429	861,373	238,486	2,680	—	118,661
1906 :	148,815 ^{1/2}	702,000	145,117	243	—	8,699
1907 :	193,905	571,000	190,874	8,885	—	8,148

Тоже ввозъ этихъ предметовъ съ 1900 года сильно сократился, хотя не въ такомъ размѣрѣ какъ ввозъ чугуна, что объясняется равнымъ образомъ усиленной производительностью нашей промышленности, защищенной высокою таможенною пошлиною на заграничныя издѣлія.

Какъ усматривается изъ вышеприведеннаго сопоставленія, самое видное количество этихъ предметовъ направляется черезъ Ст. Петербургъ.

Ввозъ русскаго желѣза и русской стали въ Ригу въ продолженіе послѣдняго десятилѣтія сильно увеличился, что явствуетъ изъ слѣдующаго сопоставленія :

	Желѣза и стали		стали		желѣза и стали	
	по желѣзн. дорогѣ	желѣза моремъ	моремъ	стали	желѣза и стали вообще	стали
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1896 :	1,513,179	439,611	3,198	—	1,955,988	—
1897 :	1,697,167	685,613	14,324	—	2,397,104	—
1898 :	1,452,648	504,868	1,388	—	1,958,904	—
1899 :	3,053,923	285,857	3,183	—	3,342,963	—
1900 :	4,131,815	568,996	2,085	—	4,702,896	—
1896-1900	2,369,746	496,989	4,836	—	2,871,571	—
1901 :	2,766,792	273,833	6,646	—	3,047,271	—
1902 :	2,296,165	482,615	4,089	—	2,782,869	—
1903 :	2,273,500	522,920	777,296	—	3,573,716	—

	Желѣза и стали по желѣзн. дорогамъ пуд.	желѣза моремъ пуд.	стали моремъ пуд.	желѣза и стали вообще пуд.
1904 :	2,958,621	248,476	1,045,999	4,253,096
1905 :	2,430,493	249,591	908,181	3,588,265
1901-1905 :	2,545,114	355,487	548,442	3,449,043
1906 : *)	2,788,145	172,161 ^{1/2}	729,393	3,689,699 ^{1/2}

Участіе балтійскихъ портовъ въ общемъ ввозѣ въ Россію въ продолженіе послѣднихъ пяти лѣтъ представляется слѣдующимъ образомъ :

1903 :	38,5 ⁰ / ₀
1904 :	47,4 ⁰ / ₀
1905 :	54,9 ⁰ / ₀
1906 :	49,0 ⁰ / ₀
1907 :	54,4 ⁰ / ₀

Засимъ черезъ балтійскіе порты направляется болѣе половины всего русскаго ввоза.

Ввозъ желѣза черезъ Одессу и Батумъ въ послѣднее время тоже существенно сократился, а именно они получали изъ заграницы :

	Одесса пуд.	Батумъ пуд.
1901 :	850,552	105,092
1902 :	753,903	81,341
1903 :	733,366	41,510
1904 :	531,227	27,040
1905 :	412,771	21,074
1901 - 1905	656,364	55,211 въ среднемъ
1906 :	355,000	22,000
1907 :	274,000	22,000

Довольно видныя раньше отправки заграничнаго желѣза черезъ западную сухопутную границу равнымъ образомъ сильно сократились, а именно они составляли :

	пуд.	% ввоза въ Россію
1901 :	1,774,742	34,6
1902 :	1,078,255	29,8
1903 :	754,919	28,2
1904 :	490,557	21,1
1905 :	485,359	20,7
1901—1905 :	916,766	28,5 въ среднемъ
1906 :	368,000	17,9
1907 :	329,000	18,4

*) За 1907 годъ данныхъ еще не имѣется.

Ввозъ желѣзавъ полоскахъ, брускахъ и плиткахъ и т. д. въ европейскую Россію (за исключеніемъ Финляндіи) представляется по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ 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 :	2,676,559	"	
1904 :	2,324,810	"	
1905 :	2,343,544	"	
1901—1905 :	3,217,176	"	въ среднемъ
1906 :	2,051,000	"	
1907 :	1,788,000	"	

Эти цифры распредѣляются по отдѣльнымъ сортамъ слѣдующимъ образомъ:

	Желѣзо въ полоскахъ, сортовое и т. п.	Желѣзо листовое до № 25 по бирминг. калибру	Желѣзо листовое выше № 25 по бирминг. калибру
	пуд.	пуд.	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 :	605,972	734,977	1,335,610
1904 :	565,491	576,374	1,182,945
1905 :	557,631	440,945	1,344,968
1901—1905 :	960,669	877,662	1,378,845
1906 :	529,000	399,000	1,123,000
1907 :	416,000	435,000	937,000

Изъ приведенной таблицы видно, что уменьшеніе ввоза желѣза въ полоскахъ, сортового и т. п., какъ и листового до № 25 весьма сильное, и что напротивъ ввозъ листового желѣза выше № 25 все еще довольно видный. Эти сорта именно изготовляются нашими прокатными заводами или въ недостаточномъ размѣрѣ, или въ совершенно непри-

годномъ качествѣ, въ виду чего представляется необходимость ввозить ихъ изъ Германіи.

Ввозъ стали въ Рижскій и остальные балтійскіе порты составляетъ :

	Рига пуд.	С.-Петербургъ и Кронштадтъ пуд.	Ревель и Балт. портъ пуд.	Виндава пуд.	Либава 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	—	4,000
1896—1900 :	938,649	1,019,183	78,363	—	14,862
1901 :	315,437 ^{1/2}	178,631	38,673	—	10,118
1902 :	245,396	139,081	37,284	4,464	59,892
1903 :	219,083 ^{1/2}	157,799	38,385	22,496	87,254
1904 :	276,386 ^{1/2}	146,236	61,381	24,046	105,207
1905 :	225,820 ^{1/2}	195,394	73,938	7,205	101,537
1901—1905 :	256,425	163,428	49,932	11,642	72,802
1906 :	276,733	144,000	64,511 ^{1/2}	5,781	132,175
1907 :	277,726 ^{1/2}	117,000	48,125	28,173	106,033

Равно какъ наша потребность въ желѣзѣ и чугунѣ, такъ и потребность въ стали покрывается въ послѣднее время, какъ это усматривается изъ приведенныхъ далѣ свѣдѣній о подвозѣ русской стали въ Ригу, почти исключительно виѣшними заводами, чѣмъ и объясняется сильное сокращеніе ввоза. Въ настоящее время въ Ригу поступаетъ изъ заграницы почти исключительно только инструментальная сталь.

Ввозъ въ другіе балтійскіе порты еще меньшій.

Среди южныхъ портовъ мы упоминаемъ только Одессу, ввозъ которой однако въ послѣднее время весьма ничтожный, а именно онъ составлялъ :

1901 :	110,778	пуд.
1902 :	100,570	„
1903 :	93,265	„
1904 :	70,372	„
1905 :	70,444	„
1901—1905 :	89,086	„ въ среднемъ
1906 :	50,000	„
1907 :	48,000	„

Ввозъ стали въ европейскую Россію (за исключеніемъ Финляндіи) составлялъ по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ :

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 :	732,988	„
1904 :	780,699	„
1905 :	847,078	„
1901—1905 :	758,206	„ въ среднемъ
1906 :	841,000	„
1907 :	751,000	„

По отдѣльнымъ сортамъ количества эти распредѣляются слѣдующимъ образомъ :

	Сталь полосовая, сортовая, брусковая и ломъ пуд.	Сталь листовая до № 25 по бирминг. калибру пуд.	Сталь листовая выше № 25 по бирминг. калибру пуд.
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	51,220
1901 :	615,056	105,888	26,034
1902 :	550,879	110,175	22,235
1903 :	536,661	118,199	78,128
1904 :	581,184	99,084	100,431
1905 :	625,573	84,997	136,508
1901—1905 :	581,870	103,669	72,667
1906 :	646,000	91,000	104,000
1907 :	591,000	97,000	63,000

Засимъ уменьшеніе ввоза распространяется на всѣ сорта за исключеніемъ стали листовой выше № 25, ввозъ который хотя въ отдѣльныхъ годахъ былъ подвергнутъ сильнымъ колебаніямъ, однако въ общемъ все еще увеличивается. Потребность въ топкой листовой стали, которая какъ видно все увеличивается, покрывается Англією и Германією.

Ввозъ машинъ въ Ригу составляетъ :

	Промышл. земледѣльч. и другія машины	Машинныя части*)	Всего	
	пуд.	пуд.	пуд.	
1871—1875 :	158,392	24,564	182,956	пъ среди.
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	зъ среди.
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 :	582,500	441,579 ^{1/2}	1,024,079 ^{1/2}	
1905 :	743,446	290,109	1 033,555	
1901—1905 :	466,758	542,414	1,009,172	въ средн.
1906 :	744,161	260,928	1,005,089	
1907 :	954,571	353,730	1,308,301	

Нашъ ввозъ машинъ, достигшій въ 90-тыхъ годахъ прошлаго столѣтїя наибольшаго размѣра, удержался тоже и послѣ этого на весьма высокомъ уровнѣ, а именно онъ составляетъ болѣе 1 милліона пудовъ ежегодно. Въ отчетномъ году послѣдовало даже существенное увеличеніе ввоза. Правда однако, что значительная часть ввозимыхъ машинъ проходитъ черезъ нашъ портъ только какъ транзитный грузъ, нашъ портъ однако по ввозу этого предмета занимаетъ первое мѣсто въ имперіи.

Ввозъ машинъ въ Ригу съ 1901 года раздѣляется слѣдующимъ образомъ :

	Земледѣльческія машины	Промышленныя машины	
1901 :	51,882 ^{1/2} пуд.	330,650	пуд.
1902 :	63,575 ”	327,941	”
1903 :	41,745 ”	192,049 ^{1/2}	”
1904 :	314,778 ^{1/2} ”	267,721 ^{1/2}	”
1905 :	142,643 ^{1/2} ”	600,802 ^{1/2}	”
1901—1905 :	122,925 ”	343,833	” въ средн.
1906 :	384,853 ^{1/2} ”	359,307 ^{1/2}	”
1907 :	518,543 ”	436,028	”

*) Части земледѣльческихъ и другихъ машинъ съ 1896 года нашею таможеню болѣе отдѣльно не регистрируются.

Какъ мы видимъ, главнымъ образомъ увеличился ввозъ земледѣльческихъ машинъ. Объясняется ли этотъ выгодный результатъ послѣдовавшимъ въ маѣ отчетнаго года распространеніемъ пониженной таможенной ставки для локомотивовъ тоже и на маленькія машины, употребляемыя въ сельскомъ хозяйствѣ и ввозимыя вмѣстѣ съ молотилками, съ достовѣрностью пока опредѣлить нельзя.

Главнѣйшая страна происхожденія промышленныхъ машинъ издавна Великобританія, тогда какъ Германія занимаетъ второе мѣсто. Земледѣльскія машины напротивъ ввозятся большею частью изъ Германіи, однако ввозъ этихъ машинъ изъ Великобританіи въ послѣднее время тоже значительно усилился. Также Швеція поставляетъ намъ довольно видное количество машинъ.

Среди остальныхъ балтійскихъ портовъ въ послѣдніе годы Видава приобрѣла довольно большое значеніе, главнымъ образомъ ввозятся туда американскія машины.

Ввозъ машинъ балтійскихъ портовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	С.-Петербургъ и Кронштатъ пуд.	Ревель и Балт. портъ пуд.	Либава пуд.	Видава пуд.
1896 :	1,040,039	509,753	364,641	—
1897 :	833,252	479,075	222,707	—
1898 :	1,339,764	709,991	276,273	—
1899 :	1,466,247	903,372	380,104	—
1900 :	925,635	776,682	502,446	—
1896—1900 :	1,120,987	675,774	349,234	—
1901 :	455,951	318,605	334,405	—
1902 :	445,381	206,963	186,514	270,991
1903 :	518,008	194,680	197,794	679,452
1904 :	500,103	237,563	181,297	642,358
1905 :	585,672	268,828	140,277	673,137
1901—1905 :	501,023	245,328	208,057	453,188
1906 :	441,000	355,452	220,259	1,142,343
1907 :	598,000	326,437	426,175	1,249,369

Черезъ эти балтійскіе порты какъ и черезъ Ригу въ 1907 году было ввезено всего 3,908,282 пуда противъ 3,164,143 пудовъ въ 1906 году и 2,416,767 пудовъ въ среднемъ въ пятилѣтіи 1901—1905.

Съ общаго ввоза машинъ въ Россію приходится на отдѣльные балтійскіе порты:

	1901 0/0	1902 0/0	1903 0/0	1904 0/0	1905 0/0	1901/1905 0/0	1906 0/0	1907 0/0
на Ригу	13,2	14,3	11,5	12,7	13,3	12,9	12,5	14,9
„ С.-Петербургъ и Кронштатъ	6,3	6,1	6,1	6,2	7,5	6,4	5,5	6,8
„ Ревель и Балтійскій портъ	4,4	2,8	2,3	2,9	3,5	3,2	4,4	3,7
„ Видаву	—	3,7	7,9	8,0	8,7	5,8	14,2	14,3
„ Либаву	4,6	2,5	2,3	2,2	1,8	2,7	2,7	4,9
Всего	28,5	29,4	30,1	32,0	34,8	31,0	39,3	44,6

Ввозъ машинъ черезъ нашу западную сухопутную границу (главнымъ образомъ черезъ Вержболово, Граево, Александрово, Сосновцы, Границу, Радзивилово, Млаву и Волочискъ) все еще довольно видный, хотя онъ въ послѣдніе два года существенно сократился. Этимъ путемъ именно въ отчетномъ году поступила около $\frac{1}{4}$ всей потребности Россіи, тогда какъ еще въ пятилѣтію 1901—1905 половина всей потребности была ввезена черезъ эти пограничные пункты, что усматривается изъ слѣдующаго сопоставленія :

	пуд.	% общего ввоза въ Россію
1901 :	3,865,583	53,4
1902 :	3,823,524	52,0
1903 :	4,341,176	50,8
1904 :	3,948,136	48,8
1905 :	3,680,856	47,3
1901—1905 :	3,931,855	50,4 въ среднемъ
1906 :	2,688,000	33,5
1907 :	2,274,000	25,9

Изъ южныхъ портовъ, имѣющихъ гораздо меньшее значеніе, слѣдуетъ упомянуть только Одессу, Новороссійскъ и Батумъ, ввозившіе слѣдующія количества машинъ и машинныхъ частей :

	Одесса пуд.	Новороссійскъ пуд.	Батумъ пуд.
1901 :	404,056	545,427	143,497
1902 :	497,313	745,375	84,605
1903 :	525,365	983,370	106,670
1904 :	630,179	722,139	134,077
1905 :	591,424	692,316	80,192
1901—1905 :	529,667	737,725	109,808 въ средн.
1906 :	192,000	210,000	131,000
1907 :	172,000	192,000	96,000

Ввозъ машинъ въ европейскую и азіатскую Россію представляется по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ :

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 :	8,551,870	"
1904 :	8,082,940	"
1905 :	7,777,216	"

1901—1905 :	7,800,529	пуд. въ среднемъ
1906 :	8,034,000	"
1907 :	8,764,000	"

Ввезенныя съ 1901 года въ Россію количества машинъ распредѣляются слѣдующимъ образомъ :

	Земледѣльскія машинны пуд.	Промышленныя машинны пуд.	Машинныя части пуд.	
1901 :	2,715,150	3,443,797	1,075,679	
1902 :	3,392,685	3,044,009	919,297	
1903 :	4,415,906	3,291,358	844,606	
1904 :	3,920,072	3,317,425	845,443	
1905 :	3,579,622	3,351,022	846,572	
1901—1905 :	3,604,687	3,289,522	906,320	въ средн.
1906 :	3,746,000	3,566,000	722,000	
1907 :	4,514,000	3,708,000	542,000	

Увеличивающійся ввозъ сельскохозяйственныхъ машинъ доказываетъ, что несмотря на цвѣтущую виѣшнюю машиностроительную промышленность, русскіе сельскіе хозяева принуждены все еще выписывать значительную часть своей потребности изъ заграницы, это однако только болѣе сложныя машины, которыя въ Россіи или вовсе не изготовляются или только въ весьма ограниченномъ количествѣ, тогда какъ простыя машины и снаряды поставляются русскими заводами.

Въ снабженіи Россіи машинами Германія занимаетъ господствующее положеніе. Великобританія въ послѣдніе годы много потеряла на своемъ прежнемъ значеніи, она даже относительно поставки сельскохозяйственныхъ машинъ уступаетъ Америкѣ.

Ввозъ свинца черезъ нашъ портъ представляется въ слѣдующемъ видѣ :

1891—1895 :	61,507	пуд. въ среднемъ
1896—1900 :	170,275	" "
1901 :	182,287	"
1902 :	219,133 ¹ / ₂	"
1903 :	293,878	"
1904 :	249,294 ¹ / ₂	"
1905 :	378,608 ¹ / ₂	"
1901—1905 :	264,640	" въ среднемъ
1906 :	156,834 ¹ / ₂	"
1907 :	418,442 ¹ / ₂	"

Нашъ ввозъ свинца, сократившійся весьма сильно въ 1906 году, въ отчетномъ году достигъ еще небывалаго размѣра. Этотъ предметъ, проходящій черезъ нашъ портъ главнымъ образомъ какъ транзитный грузъ, поставляется Германію, Бельгію и Великобританію.

Среди всѣхъ портовъ имперіи Ст. Петербургъ по ввозу свинца занимаетъ первое мѣсто; опъ получилъ въ 1905 году, за который имѣются въ настоящее время подробныя данныя Департамента Таможенныхъ Сборовъ, всего свинца 1,833,000 пудовъ.

Черезъ остальные балтійскіе порты было ввезено свинца :

	Ревель пуд.	Либава пуд.	Виндава пуд.
1904 :	231,776	338,845	48,782
1905 :	112,680	23,672	26,758
1906 :	211,873	28,367	—
1907 :	164,720	8,939	59,690

Ввозъ свинца черезъ европейскую границу (за исключеніемъ Финляндіи) представляется по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ :

	Свинецъ въ брускахъ и ломъ пуд.	Свинецъ въ слиткахъ и листахъ, проволока и трубы пуд.
1901 :	2,171,491	138,541
1902 :	2,389,057	115,844
1903 :	2,840,708	112,413
1904 :	2,405,884	85,426
1905 :	2,861,571	103,479
1901—1905 :	2,533,742	111,141 въ среднемъ
1906 :	1,305,000	67,000
1907 :	2,116,000	90,000

Ввозъ хлопка черезъ Рижскій портъ представляется въ слѣдующемъ видѣ :

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 :	1,654,367 ¹ / ₂	пуд.
1905 :	1,235,212 ¹ / ₂	”
1901—1905 :	1,082,347	” въ среднемъ
1906 :	858,322	”
1907 :	755,661	”

Засимъ ввозъ этого предмета опять сократился, хотя не очень значительно, что по всей вѣроятности объясняется тѣмъ, что часть предназначенныхъ для нашего порта количества хлопка во время закрытія навигаціи въ нашемъ портѣ была направлена въ Виндаву.

Ввозъ хлопка всѣхъ балтійскихъ портовъ иллюстрируется слѣдующею таблицей :

	Рига пуд.	С.-Петербургъ и Кронштадтъ пуд.	Нарва пуд.	Ревель и Балт. портъ пуд.
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	2,625,465	244,120	4,505,805
1904 :	1,654,367 ¹ / ₂	1,333,798	135,107	4,480,018
1905 :	1,235,212 ¹ / ₂	1,846,492	226,655	3,391,736
1901—1905 (въ средн.):	1,082,347	1,882,505	222,524	3,646,997
1906 :	858,322	1,475,000	374,000	3,105,429
1907 :	755,661	1,467,000	399,000	3,711,562

	Виндава пуд.	Либавъ пуд.	Всего пуд.
1901 :	—	24,424	5,005,757
1902 :	149,299	7,046	6,301,519
1903 :	66,439	144	8,808,557 ¹ / ₂
1904 :	204,084	—	7,807,374 ¹ / ₂
1905 :	229,218	—	6,929,313 ¹ / ₂
1901—1905 (въ средн.):	129,808	6,323	6,970,504
1906 :	5,061	—	5,817,812
1907 :	174,445	—	6,507,668

Большая часть ввоза приходится какъ и раньше на Ревель, снабжающій этимъ предметомъ Московскій фабричный районъ. Тоже Ст. Петербургъ получаетъ видныя количества хлопка. Ввозъ Либавы, послѣ присоединенія Виндавы къ русской желѣзнодорожной сѣти, совершенно прекратился.

Участіе отдѣльныхъ балтійскихъ портовъ въ общемъ ввозѣ хлопка въ Россію усматривается изъ слѣдующей таблицы :

	1901	1902	1903	1904	1905	1901/1905	1906	1907
	‰	‰	‰	‰	‰	‰	‰	‰
Рига	4,9	5,9	9,7	13,8	11,8	9,4	8,6	7,0
С.-Петербургъ и Крон- штатъ	15,4	18,5	18,7	11,1	17,6	16,3	14,7	13,5
Нарва	2,4	2,4	1,7	1,1	2,2	1,9	3,7	3,7
Ревель и Балт. портъ	25,3	29,7	32,1	37,3	32,4	31,6	31,0	34,2
Вицава	—	1,4	0,5	1,7	2,2	1,1	0,1	1,6
Либава	0,2	0,1	0,0	—	—	0,0	—	—
Всего	48,2	58,0	62,7	65,0	66,2	60,3	58,1	60,0

Ввозъ хлопка въ Одессу въ продолженіе послѣднихъ пяти лѣтъ сильно сократился, а именно онъ составляетъ :

1896 :	1,644,385 пуд.
1897 :	2,546,622 "
1898 :	2,926,075 "
1899 :	1,553,148 "
1900 :	1,154,831 "
1896 — 1900 :	1,965,012 " въ среднемъ
1901 :	2,004,948 "
1902 :	1,591,435 "
1903 :	1,154,693 "
1904 :	1,215,455 "
1905 :	700,445 "
1901 — 1905 :	1,333,395 " въ среднемъ
1906 :	1,056,000 "
1907 :	989,000 "

Участіе Одессы въ общемъ ввозѣ хлопка въ Россію составляло въ 1907 году 9,1⁰/₁₀₀ и въ 1906 году 10,5⁰/₁₀₀, тогда какъ участіе ея еще въ 1901 году составляло 19,3⁰/₁₀₀.

Ввозъ хлопка черезъ западноевропейскую сухопутную границу (Александрово и Вержболово) равно какъ черезъ азіатскую границу (Астрахань, Баку и Асхабадъ) составлялъ :

	черезъ Александрово и Вержболово	‰ общаго ввоза въ Россію	черезъ азіатскую границу	‰ общаго ввоза въ Россію
1901 :	1,812,102 пуд.	17,5	959,379 пуд.	9,3
1902 :	1,652,160 "	15,2	978,800 "	9,0
1903 :	2,616,968 "	18,6	1,217,698 "	8,7
1904 :	1,659,915 "	13,8	1,113,470 "	9,3
1905 :	1,536,352 "	14,7	1,125,698 "	10,7
1901 - 1905 :	1,855,499 "	16,1	1,079,009 "	9,3
1906 :	1,328,000 "	13,3	1,205,000 "	12,0
1907 :	909,000 "	8,4	1,140,000 "	10,5

Засимъ ввозъ египетскаго хлопка черезъ европейскую сухопутную границу существенно сократился, тогда какъ ввезенныя черезъ азіатскую границу количества хлопка, происходящія главнымъ образомъ изъ Персіи, удержались на средней высотѣ предыдущихъ лѣтъ. Поступающія въ балтійскіе порты количества хлопка происходятъ изъ Сѣверной Америки, мы однако получаемъ ихъ большею частью не непосредственно, а черезъ посредничество Германіи и Великобританіи.

Ввозъ хлопка въ Россію черезъ европейскую и азіатскую границы представляется по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ:

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 :	14,054,604	"	
1904 :	12,021,632	"	
1905 :	10,473,194	"	
1901 — 1905 :	11,556,981	"	въ среднемъ
1906 :	10,020,000	"	
1907 :	10,846,000	"	

Кромѣ этихъ значительныхъ количествъ ввезеннаго изъ заграницы хлопка русская промышленность перерабатываетъ еще видное количество произведеннаго въ среднеазіатскихъ владѣніяхъ Россіи хлопка, составляющее около 6—7 миллионъ пудовъ.

О ходѣ торговли хлопкомъ мы приводимъ слѣдующія вырѣзки изъ доклада экспертовъ Гамбургской торговой палаты:

„Несмотря на богатый урожай въ Америкѣ, равняющійся наибольшему по сіе время урожай 1904/5 года, и несмотря на рекордный урожай въ Египтѣ и Восточной Индіи, цѣны на товаръ, происходящій изъ первыхъ двухъ странъ, не только не могли удержаться, но даже въ продолженіе сезона еще значительно повысились, тогда какъ цѣны на хлопокъ изъ Восточной Индіи, въ сравненіи съ цѣнами на американскій товаръ, были весьма низкія. Эта устойчивость или даже повышеніе цѣны объясняется чрезвычайно выгодными обстоятельствами сбыта и тѣмъ обстоятельствомъ, что прядильщики могли въ продолженіе долгаго періода времени сбывать свое производство по весьма выгоднымъ цѣнамъ, въ виду чего они сочли удобнымъ закупать опять сырой матеріалъ.

Колебанія цѣнъ на американскій хлопокъ составляли какъ въ предыдущемъ году около 15 пф. за $\frac{1}{2}$ кг. Низшій уровень цѣнъ

имѣлъ мѣсто въ январѣ — $53\frac{3}{4}$ пф. за middling american, а высшій подъ конецъ августа — 69 пф. за middling. Насколько урожай былъ великій, настолько качество его было плохое и разницы отдѣльныхъ сортовъ увеличивались съ каждымъ мѣсяцемъ. Въ это время когда middling уплачивался 69 пф., за good middling платили не меньше 76 пф., и при этомъ получался только съ трудомъ. Въ виду сего встрѣтили съ радостью новый урожай, который оказался весьма хорошаго качества. Предложеніе товара новаго урожая было обильное. При такихъ условіяхъ цѣны скоро понизились, такъ что middling отмѣчивался въ половинѣ ноября $56\frac{1}{2}$ пф. и good middling 58 пф. Засимъ разница въ цѣнахъ на разные сорта понизилась съ 7 пф. до $1\frac{1}{2}$ пф. Послѣ такого паденія цѣнъ американскіе продавцы стали болѣе сдержательными, такъ что цѣны при продолжающихся колебаніяхъ повысились опять до конца декабря на $59\frac{1}{2}$ пф. за middling; засимъ годъ кончается при цѣнѣ въ 5 пф. высшей чѣмъ 1906 годъ.

Ввозъ кофе въ Ригу составлялъ:

1891—1895 :	24,987	пуд. въ среднемъ
1896 :	24,730	„
1897 :	28,093 $\frac{1}{2}$	„
1898 :	39,886 $\frac{1}{2}$	„
1899 :	35,335 $\frac{1}{2}$	„
1900 :	39,988 $\frac{1}{2}$	„
1896—1900 :	33,607	„ въ среднемъ
1901 :	40,559	„
1902 :	48,254	„
1903 :	41,026	„
1904 :	37,918	„
1905 :	42,878	„
1901—1905 :	42,127	„ въ среднемъ
1906 :	50,355 $\frac{1}{2}$	„
1907 :	48,098 $\frac{1}{2}$	„

Засимъ нашъ ввозъ кофе удерживался приблизительно на высотѣ прошлаго года.

Мы получаемъ необходимый намъ кофе не непосредственно изъ заокеанскихъ странъ производства, а главнымъ образомъ черезъ посредство Германіи и Великобританіи, равно какъ и Голландіи.

Ввозъ кофе главнѣйшихъ балтійскихъ портовъ составляетъ:

	Рига	С.-Петербургъ и Кронштадтъ	Ревель и Балт. портъ	Виндава	Либава
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1901:	40,559	200,168	30,004	—	10,971
1902:	48,254	191,191	20,437	1,052	10,396
1903:	41,026	202,659	22,272	1,294	8,704
1904:	37,918	198,622	21,543	2,085	8,196

	Рига	С.-Петербургъ и Кронштатъ	Ревель и Балт. портъ	Виindaва	Либава
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1905:	42,878	210,048	24,246	1,144	9,244
1901—1905:	42,127	200,538	23,700	1,115	9,502
1906:	50,355 ¹ / ₂	*)	26,428 ¹ / ₂	16	8,073
1907:	48,098 ¹ / ₂	*)	30,005	1,870	8,971

Участіе вышеупомянутыхъ балтійскихъ портовъ въ общемъ ввозѣ кофе въ Россію иллюстрируется слѣдующею таблицей:

	1901 0/0	1902 0/0	1903 0/0	1904 0/0	1905 0/0	1901/1905 1/0	1906 0/0	1907 0/0
Рига	7,3	8,2	7,1	6,6	7,2	7,3	7,7	6,9
С.-Петербургъ и Кронштатъ . .	36,1	32,6	35,0	34,6	35,3	34,7	*)	*)
Ревель и Балтійскій портъ	5,4	3,5	3,8	3,8	4,1	4,1	4,0	4,3
Виindaва	—	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,0	0,3
Либава	2,0	1,8	1,5	1,4	1,6	1,6	1,2	1,3

Засимъ по ввозу кофе Ст. Петербургъ занимаетъ первое мѣсто. Тоже Ревель получаетъ довольно значительныя количества.

Ввозъ кофе въ Россію представляется по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ:

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:	579,862	„
1904:	573,333	„
1905:	594,982	„
1901—1905:	577,739	„ въ среднемъ
1906:	658,000	„
1907:	698,000	„

Засимъ ввезенныя въ продолженіе двухъ послѣднихъ лѣтъ количества кофе почти одинаковыя. Въ продолженіе послѣдняго десятилѣтія напротивъ ввозъ кофе значительно увеличился.

О ходѣ торговли кофе въ 1907 году мы читаемъ въ отчетѣ Гамбургской торговой палаты:

Во-первыхъ Бразиліанскому правительству удалось въ продолженіе всего года удержать установленный въ Рицѣ курсъ въ 15 пепсовъ,

*) За 1907 и 1906 годы данныхъ еще не имѣется.

— курсъ былъ подвергнутъ въ продолженіе отчетнаго года только совершенно незначительнымъ колебаніямъ, и во-вторыхъ штатъ Санъ-Пауло дѣйствительно сумѣлъ провести по сегодняшній день валоризацію кофе. Правда, что этимъ правительствомъ сдѣлалось владѣльцемъ весьма значительнаго количества кофе въ приблизительно 8 милліоновъ мѣшковъ, каковое количество было распредѣлено на рынки Гамбургъ, Гавръ, Лондонъ, Антверпенъ и Нью-Йоркъ и по сіе время еще не продано, что конечно послужило къ значительному успокоенію торговли и не даетъ мѣста спекуляціямъ.

Правительство главнымъ образомъ закупило у производителей лучшіе сорта богатаго урожая 1906/7 г. штата Сантосъ, вслѣдствіе чего конечно цѣны на лучшіе сорта повысились.

Сорта Ріо не участвовали въ повышеніи цѣнъ, тѣмъ болѣе, что Соединенные Штаты, главные потребители сортовъ Ріо импортировали удивительно мало. Напротивъ цѣна на кофе Ріо понизилась, и такъ какъ этотъ сортъ пользовался вообще слабымъ спросомъ, остатокъ къ 31 декабря 1907 г. составлялъ почти $\frac{1}{2}$ милліона мѣшковъ, т. е. около 200,000 больше чѣмъ въ 1906 году.

Ввозъ чая въ Ригу составляетъ:

1891—1895:	1,300	пуд. въ среднемъ
1896:	6,773	”
1897:	1,197	”
1898:	2,526	”
1899:	1,189	”
1900:	3,100 $\frac{1}{2}$	”
1896—1900:	2,957	” въ среднемъ
1901:	854	”
1902:	182,569 $\frac{1}{2}$	”
1903:	375,530 $\frac{1}{2}$	”
1904:	271,175 $\frac{1}{2}$	”
1905:	189,771 $\frac{1}{2}$	”
1901—1905:	203,980	” въ среднемъ
1906:	291,386	”
1907:	101,843 $\frac{1}{2}$	”

Нашъ ввозъ чая, достигшій въ 1906 году весьма высокій уровень, въ отчетномъ году весьма сильно сократился, что отозвалось чувствительнѣйшимъ образомъ на цифрѣ стоимости нашей ввозной торговли. Этотъ цѣнный товаръ проходитъ черезъ нашъ портъ преимущественно въ видѣ транзитнаго груза, отправляемаго отсюда во внутрь имперіи. Мы и этотъ товаръ получаемъ не непосредственно изъ областей производства, а черезъ посредство Великобританіи и Германіи.

Среди остальныхъ балтійскихъ портовъ только Ст. Петербургъ имѣетъ еще нѣкоторое значеніе по вывозу чая, а именно туда ввозились слѣдующія количества :

	С.-Петербургъ и Кронштатъ	
1901 :	164,193	пуд.
1902 :	54,636	”
1903 :	58,831	”
1904 :	232,251	”
1905 :	352,115	”
1901—1905 :	172,405	” въ среднемъ
1906 :	67,000	”
1907 :	54,000	”

Ввозъ чая въ Россію черезъ европейскую и азіатскую границы составлялъ :

1901 :	3,486,937	пуд.
1902 :	3,754,963	”
1903 :	3,673,447	”
1904 :	3,367,841	”
1905 :	3,253,474	”
1901—1905 :	3,507,332	” въ среднемъ
1906 :	5,746,857	”
1907 :	4,385,555	”

Большая часть этихъ громадныхъ количествъ направляется черезъ азіатскую границу.

Ввозъ въ Ригу вина и шампанскаго составлялъ :

	Вина ведеръ	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	4,815 ¹ / ₂
1905 :	42,313	5,970
1901—1905 :	38,548 въ среднемъ	8,834 въ среднемъ
1906 :	20,651	5,829 ¹ / ₂
1907 :	34,977	9,871 ¹ / ₂

Какъ ввозъ винограднаго вина такъ и шампанскаго въ отчетномъ году существенно увеличился.

По ввозу шампанскаго впрочемъ, какъ усматривается изъ вышеприведенной таблицы, отсутствуетъ всякая устойчивость.

Только незначительная часть ввозимаго къ намъ вина поступаетъ непосредственно изъ странъ производства, большую часть мы получаемъ

черезъ посредство Великобританіи и Германіи. Главнымъ образомъ потребляются испанскія, португальскія, французскія и германскія вина.

Ввозъ вина столицы, о которомъ мы имѣемъ только данныя до 1905 года, гораздо больше нашего и всѣхъ остальныхъ балтійскихъ портовъ вмѣстѣ, что усматривается изъ слѣдующаго сопоставленія :

А именно получали :

	С.-Петербургъ и Кронштатъ		Ревель и Балтійскій портъ	
	въ бочкахъ	въ бутылкахъ	въ бочкахъ	въ бутылкахъ
1898 :	302,996 пуд.	127,793 бутылк.	11,646 пуд.	18,345 бутылк.
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 :	219,682 „	106,055 „	8,503 „	8,123 „
1904 :	191,307 „	92,078 „	7,314 „	8,682 „
1905 :	173,611 „	226,627 „	6,637 „	7,362 „
1901—1905 :	211,776 „	129,771 „	10,773 „	7,794 „
1906 :	*)	*)	6,098 „	— „
1907 :	*)	*)	8,695**) „	— „

	Либава		Виндаса	
	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 „
1905 :	13,309 „	2,061 „	259 „	162 „
1901—1905 :	13,463 „	6,455 „	310 „	266 „
1906 :	8,983 „	4,676 „	216 „	— „
1907 :	10,637 „	6,699 „	235 „	355 „

Шампанскаго въ бутылкахъ :

	С.-Петербургъ и Кронштатъ	Ревель и Балт. портъ	Либава
	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

*) Данныя за 1907 и 1906 годы еще не опубликованы.

**) Вина и шампанскаго вмѣстѣ.

	С.-Петербургъ и Крошштатъ бут.	Ревель и Балт. портъ бут.	Либана бут.
1903 :	717,751	8,361	25,003
1904 :	650,493	7,995	24,477
1905 :	733,910	8,343	24,214
1901—1905 :	700,078	8,140	27,072
1906 :	*)	3,214	24,127
1907 :	*)	?	32,796

По даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ ввозилось черезъ европейскую границу (за исключеніемъ Финляндіи) вина въ бутылкахъ и бочкахъ какъ и шампанскаго :

	Вина въ бочкахъ	Вина въ бутылкахъ	Шампанскаго
1898 :	563,400 пуд.	278,198 бутылк.	884,801 бутылк.
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 :	426,303 "	290,130 "	1,154,564 "
1904 :	346,667 "	234,516 "	1,026,565 "
1905 :	309,631 "	361,646 "	1,097,439 "
1901—1905 :	392,204 "	281,484 "	1,098,268 "
1906 :	316,000 "	276,000 "	1,440,000 "
1907 :	295,000 "	480,000 "	1,720,000 "

Несмотря на все возрастающую потребность русскихъ винъ ввозъ заграничныхъ винъ продолжаетъ быть весьма значительнымъ, такъ какъ этотъ предметъ имѣетъ своихъ постоянныхъ потребителей среди болѣе зажиточнаго населенія.

Ввозъ риса въ Ригу составлялъ :

1896 :	28,278 $\frac{1}{2}$ пуд.	
1897 :	29,474 $\frac{1}{2}$ "	
1898 :	22,507 $\frac{1}{2}$ "	
1899 :	75,568 "	
1900 :	197,207 "	
1896—1900 :	70,607 "	въ среднемъ
1901 :	108,163 $\frac{1}{2}$ "	
1902 :	129,729 $\frac{1}{2}$ "	
1903 :	107,489 $\frac{1}{2}$ "	
1904 :	96,730 $\frac{1}{2}$ "	
1905 :	89,368 $\frac{1}{2}$ "	
1901—1905 :	106,296 "	въ среднемъ
1906 :	115,021 $\frac{1}{2}$ "	
1907 :	250,991 "	

*) Данные за 1907 и 1906 годы еще не опубликованы.

Нашъ ввозъ риса изъ западной Европы въ продолженіе послѣднихъ лѣтъ имѣеть чисто повышающееся настроеніе, при чемъ въ отчетномъ году достигнута высшая цифра ввоза. Повышеніе это отчасти можетъ быть объяснено сокращеніемъ ввоза болѣе дешеваго персидскаго товара. Почти все поступающее къ намъ изъ западной Европы количество поставляется Германіею, имѣющею видную посредническую торговлю этимъ предметомъ.

Остальные балтійскіе порты получали риса :

	С.-Петербургъ и Кронштадтъ	Ревель и Балт. портъ	Вишдава	Либава
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1896 :	93,221	5,675	—	13,752
1897 :	90,271	6,862 ¹ / ₂	—	10,407
1898 :	88,530	6,098 ¹ / ₂	—	11,802
1899 :	191,809	13,565	—	21,224
1900 :	321,540	101,682	—	81,211
1896—1900 :	157,074	26,776	—	27,679
1901 :	217,808	73,836 ¹ / ₂	—	33,882
1902 :	330,648	68,340	6,694	32,680
1903 :	255,701	49,729 ¹ / ₂	711	17,532
1904 :	263,922	25,886	2,305	27,983
1905 :	332,735	30,252 ¹ / ₂	1,865	24,492
1901—1905 :	280,163	49,609	2,315	27,316
1906 :	*)	73,494	—	21,320
1907 :	*)	90,592	6,249	26,983

Какъ видно, Ст. Петербургъ получаетъ гораздо большія количества чѣмъ любой изъ другихъ портовъ.

Съ общаго ввоза риса въ Россію (черезъ европейскую и азіатскую границы) приходится на отдѣльные балтійскіе порты :

	1901	1902	1903	1904	1905	1901/1905	1906	1907
	‰	‰	‰	‰	‰	‰	‰	‰
Рига	2,5	3,4	2,5	2,2	1,8	2,4	2,5	5,4
С.-Петербургъ и Кронштадтъ	5,0	8,6	5,8	6,1	6,8	6,4	*)	*)
Ревель и Балтійскій портъ .	1,7	1,8	1,1	0,6	0,6	1,2	1,6	2,0
Вишдава	—	0,2	0,0	0,1	0,1	0,1	—	0,1
Либава	0,8	0,8	0,4	0,6	0,5	0,6	0,5	0,6

Засимъ участіе балтійскихъ портовъ въ ввозѣ этого предмета только незначительное.

Въ Россію (за исключеніемъ Финляндіи) поступали по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ слѣдующія количества риса :

*) Данныя за 1906 и 1907 годы еще не опубликованы.

	через европейскую границу пуд.	через азиатскую границу пуд.	Всего пуд.
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 :	769,360	3,623,996	4,393,356
1904 :	804,962	3,548,953	4,353,915
1905 :	989,719	3,916,945	4,906,664
1901—1905 въ средн. :	927,066	3,435,559	4,362,625
1906 :	1,218,000	3,306,000	4,524,000
1907 :	1,807,000	2,820,000	4,627,000

Засимъ Россія получаетъ необходимое ей количество риса, удержавшееся въ продолженіе послѣднихъ пяти лѣтъ почти на томъ же уровнѣ, большею частью изъ Персіи. Изъ приведенной выше таблицы усматривается далѣе, что ввозъ болѣе дорогихъ сортовъ риса черезъ европейскую границу увеличивается, коль скоро ввозъ дешеваго персидскаго товара сокращается вслѣдствіе неудовлетворительныхъ урожаевъ.

О ходѣ торговли рисомъ въ 1907 году въ отчетѣ Гамбургской Торговой палаты мы читаемъ слѣдующее :

Высказанное нами въ прошлѣгоднемъ отчетѣ мнѣніе, что въ этомъ году въ виду большой потребности Японіи, Западной Индіи и Китая намъ по всей вѣроятности придется считаться съ весьма высокими цѣнами на рисъ, оправдалось въ полномъ объемѣ. Урожай въ Рангоонѣ и Сягонѣ дали блестящіе результаты и далеко превосходили ранніе, такъ что по человѣческому сужденію можно было ожидать скорѣе низкія чѣмъ высокія цѣны, однако спросъ на востокѣ въ продолженіе всего года былъ столь большой, что цѣны продолжали постоянно повышаться. Первые транспорты Рангоонскаго риса торговались въ свое время во $7\frac{1}{2}$ пенса, а въ іюнѣ отправители требовали уже около 8 шиллинговъ $4\frac{1}{2}$ пенса и даже 8 шиллинговъ 6 пенсовъ. Цѣны эти однако не могли удержаться, такъ какъ въ слѣдующихъ мѣсяцахъ онѣ вслѣдствіе недостатка заказовъ стали понижаться и уменьшились постепенно до 8 шиллинговъ. Въ соотвѣтствіи съ этими сильными колебаніями цѣнъ и торговля на нашемъ рынкѣ въ истекшемъ году была весьма оживленная и разнообразная, такъ что иногда представлялось возможнымъ получать цѣны, каковыя уже въ продолженіе многихъ лѣтъ у насъ не были заплачены. Качество

Рангоонскаго риса въ этомъ году только въ самомъ началѣ было хорошее, тогда какъ позднѣйшія отправки уже не были удовлетворительныя.

Ввозъ сельдей въ Ригу составляетъ:

1896 :	82,071	бочекъ	
1897 :	57,745	„	
1898 :	103,141	„	
1899 :	74,727	„	
1900 :	71,872	„	
1896 — 1900 :	77,911	„	въ средн.
1901 :	69,699	„	
1902 :	70,394	„	
1903 :	88,450	„	
1904 :	88,703	„	
1905 :	60,443	„	
1901 — 1905 :	75,538	„	въ средн.
1906 :	77,658	„	
1907 :	114,019	„	

Въ отчетномъ году какъ норвежское такъ и шотландское и англійское рыболовство дали весьма хорошіе результаты, въ особенности подь конецъ года ловля у Ярмута. Въ виду сего нашъ ввозъ отчетнаго года въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ увеличился приблизительно на 36,000 бочекъ.

Въ началѣ года за шетландскіе и шотландскіе сельди „Matties“ платили 18—19 рублей, а подь конецъ года цѣны были приблизительно слѣдующія :

Full	20—20 ¹ / ₂	руб.
Matfull	19—20	„
Matties	17—19	„
Spent	14—14 ¹ / ₂	„

Ярмутскія сельди уплачивались подь конецъ года по 17 — 18 рублей.

Норвежскія сельди „Vaar“ свѣжаго лова торговались весною по 14—14¹/₂ рублей, тогда какъ въ декабрѣ за этотъ сортъ платили только 10¹/₂—12 рублей, смотря по величинѣ.

Ввозъ сельдей остальныхъ балтійскихъ портовъ составляетъ:

	С.-Петербургъ и Кронштатъ	Ревель и Балт. портъ	Виндава	Либавъ
	боч.	боч.	боч.	боч.
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

	С.-Петербургъ и Крошгартъ боч.	Ревель и Балг. портъ боч.	Виндава боч.	Либава боч.
1900 :	118,563	49,934	601	133,805
1896—1900 въ средн :	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 :	158,768	45,967	405	229,694
1904 :	183,695	51,782	1,802	275,038
1905 :	153,491	36,849	546	227,790
1901—1905 въ средн. :	157,529	41,195	838	215,655
1906 :	195,778	42,026	1,841	296,329
1907 :	327,667	21,300	1,400	496,753

Засимъ Либава по ввозу этого предмета народнаго пропитанія имѣеть наибольшее значеніе, особенно въ отчетномъ году ввозъ ея сильно увеличился. Тоже Ст. Петербургъ, занимающій въ торговлѣ этимъ предметомъ второе мѣсто, въ отчетномъ году существенно увеличилъ свой ввозъ.

Ввозъ сельдей*) въ Россію (черезъ европейскую границу за исключеніемъ Финляндіи) представляется по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ:

1896 :	7,476,042	пуд.
1897 :	5,911,770	"
1898 :	8,583,174	"
1899 :	6,364,860	"
1900 :	6,361,255	"
1896—1900	6,939,420	" въ среднемъ
1901 :	7,696,555	"
1902 :	7,728,539	"
1903 :	9,827,143	"
1904 :	11,234,686	"
1905 :	9,766,756	"
1901—1905	9,250,736	" въ среднемъ
1906 :	11,039,000	"
1907 :	15,149,000	"

Засимъ потребность Россіи въ заграничныхъ сельдяхъ въ послѣднее время и въ особенности въ отчетномъ году существенно увеличилась, что отчасти въ связи съ все болѣе и болѣе скудными результатами улова въ Каспійско-Волжскомъ районѣ. Изъ ввезенныхъ въ Россію 15 милліоновъ пудовъ сельдей около 6 милліоновъ пудовъ было направлено черезъ нашу западную сухопутную границу.

Ввозъ заграничной соли въ Ригу и остальные балтійскіе порты составляетъ :

*) Включая сюда тоже сушенныя рыбы, которыя однако ввозятся въ весьма незначительномъ количествѣ.

	Рига пуд.	С.-Петербургъ и Кронштадтъ пуд.	Ревель и Балт. портъ пуд.	Либава 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	419	35,092	1,888
1904 :	17,113	813	16,436 ¹ / ₂	1,772
1905 :	16,674 ¹ / ₂	857	20,356	2,038
1901—1905 въ средн. :	13,807	829	24,816	1,752
1906 :	15,824	*)	21,346	2,419
1907 :	21,056 ¹ / ₂	*)	43,507	2,562

Ввозъ заграничной соли, имѣвшій еще въ началѣ 80 лѣтъ прошлаго столѣтія весьма значительный размѣръ, сократился, благодаря послѣдовавшей въ 1886 году отмѣны акцизнаго обложешя и установленя высокой таможенной пошлины, почти до полной ничтожности. Изъ заграницы поступаютъ къ намъ незначительныя количества красной камешной соли и столовой соли.

Почти вся потребность въ соли покрывается въ настоящее время процвѣтающей виѣшней солепромышленностью, которая въ Крыму особенно развита.

Крымской соли получали :

	Рига пуд.	Ревель и Балт. портъ пуд.	Либава пуд.
1896 :	2,032,084	1,422,300	1,111,897
1897 :	1,608,655	1,295,221	2,039,934
1898 :	1,890,201	1,358,400	651,701
1899 :	1,834,469	1,470,900	1,040,055
1900 :	1,880,357	1,229,000	429,930
1896—1900 въ средн. :	1,849,153	1,355,164	1,054,703
1901 :	2,297,170	1,375,000	1,270,490
1902 :	2,768,315	1,386,500	546,768
1903 :	2,760,292	1,393,765	722,600
1904 :	2,751,800	1,631,000	693,300
1905 :	2,455,521	1,390,022	1,050,700
1901—1905 въ средн. :	2,606,620	1,435,257	856,772
1906 :	3,459,712	1,797,000	1,562,350
1907 :	2,474,059	1,799,150	1,217,900

*) За 1906 и 1907 годы данныхъ еще не имѣется.

Въ продолженіе послѣднихъ лѣтъ цѣны на соль существенно увеличились, что объясняется образованіемъ синдиката Ст. Петербургскихъ, Рижскихъ и Либавскихъ торговцевъ солью.

Ввозъ заграничной соли въ Россію черезъ европейскую границу (за исключеніемъ Финляндіи) представляется по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ :

1896 :	622,817	пуд.
1897 :	516,367	”
1898 :	614,372	”
1899 :	538,131	”
1900 :	566,709	”
1896 — 1900 въ средн. :	571,679	”
1901 :	415,053	”
1902 :	590,026	”
1903 :	553,502	”
1904 :	442,571	”
1905 :	875,794	”
1901 — 1905 въ средн. :	575,389	”
1906 :	978,000	”
1907 :	556,000	”

Привезенныя выше количества въ сравненіи съ произведенными въ Россіи количествами соли весьма незначительныя. А именно русское производство соли составляетъ болѣе 100,000,000 пудовъ ежегодно.

Ввозъ въ Ригу красильнаго дерева въ чуркахъ и полѣньяхъ, а равно кверцитрона (молотаго), квебраховаго дерева и разныхъ другихъ дубильныхъ веществъ составлялъ :

	Красильное дерево въ полѣньяхъ и чуркахъ, а также кверцитронъ и квебраховое дерево	Дубильныя вещества (дивидиви, шмакъ, мира- боланепъ, мимозовая кора, дубильные экстракты и проч.)
	пуд.	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	147,155
1905 :	1,241,510	203,052
1901 — 1905 :	1,377,106	123,892 въ средн.
1906 :	1,870,795	350,444 ¹ / ₂
1907 :	1,991,370 ¹ / ₂	270,016 ¹ / ₂

Ввозъ красильнаго дерева въ полѣньяхъ и чуркахъ, а также кверцитрона и квебраховаго дерева достигъ засимъ небывалаго еще размѣра. Съ общей цифры ввоза въ размѣрѣ около 2 милліоновъ пудовъ около 888,000 пудовъ было квебраховаго дерева. Мы получаемъ какъ красильное, такъ и квебраховое дерево непосредственно изъ Америки.

Ввозъ остальныхъ портовъ Балтійскаго моря красильнаго дерева, кверцитрона какъ и остальныхъ растительныхъ веществъ и квебраховаго дерева представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	С.-Петербургъ и Кронштадтъ	Ревель и Балт. портъ	Либава**)
	пуд.	пуд.	пуд.
1896 :	915,389	27,500	407,146
1897 :	768,657	26,066 ¹ / ₂	83,009
1898 :	832,907	28,769 ¹ / ₂	147,299
1899 :	883,871	21,030	418,797
1900 :	518,344	17,858 ¹ / ₂	367,953
1896—1900 :	783,834	24,245	284,841 въ средн.
1901 :	926,531	14,152	246,234
1902 :	774,553	22,218	327,006
1903 :	783,006	13,248	265,140
1904 :	645,280	21,848 ¹ / ₂	458,245
1905 :	401,496	12,035	395,832
1901—1905 :	706,173	16,700	338,491 въ средн.
1906 :	*)	23,155	792,919
1907 :	*)	21,790	501,591

Въ Либаву ввозится главнымъ образомъ квебраховое, а въ Ст. Петербургъ красильное дерево. Въ 1907 году было ввезено и въ Виנדаву значительное количество, а именно 179,000 пудовъ.

Упомянутые порты участвуютъ въ общемъ ввозѣ въ Россію слѣдующимъ образомъ:

	1901	1902	1903	1904	1905	1901/1905	1906	1907
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Рига	37,3	38,4	54,3	59,0	58,6	48,8	55,7	49,1
С. - Петербургъ и Кронштадтъ	26,9	29,1	27,1	21,5	19,0	25,0	*)	*)
Ревель и Балтійскій портъ	0,4	0,8	0,5	0,7	0,6	0,6	0,7	0,5
Либава	1,1	0,4	9,2	15,3	18,7	12,0	23,6	12,4

Ввозъ въ Россію черезъ европейскую границу (за исключеніемъ Финляндіи) красильнаго дерева въ чуркахъ и полѣньяхъ (краснаго и снѣгаго дерева), кверцитрона,

*) За 1906 и 1907 годы данныя еще не опубликованы.

**) Включая и дубильныя вещества.

квебраховаго дерева и остальныхъ особо непоименованныхъ растительныхъ красильныхъ веществъ составлялъ по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ :

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 :	2,887,388	„
1904 :	2,999,685	„
1905 :	2,118,715	„
1901—1905 :	2,822,663	„ въ среднемъ
1906 :	3,357,000	„
1907 :	4,059,000	„

О ходѣ торговли красильнымъ деревомъ въ 1907 году отчетъ Гамбургской Торговой Палаты говоритъ слѣдующее :

„Улучшеніе положенія рынка красильнаго дерева, о которомъ можно было говорить въ концѣ истекшаго года, къ сожалѣнію продержалось не долго. Уже въ концѣ этого года твердое настроеніе рынка ослабло, далѣе въ продолженіе первой половины года настроеніе стало еще болѣе вялымъ, такъ что въ продолженіе всей второй половины 1907 года дѣло обстояло весьма печально. Подъ давленіемъ все болѣе затруднительнаго положенія денежнаго рынка охота къ покупкѣ въ послѣдней четверти года все болѣе уменьшалась, такъ что въ настоящее время, принимая во вниманіе болѣе высокія фрахтовыя ставки, мы находимся на одной изъ самыхъ низкихъ точекъ уровня цѣнъ, которыя когда-либо переживались.

Ввозъ пробковаго дерева въ Ригу и остальные порты балтійскаго моря составлялъ :

	Рига	С.-Петербургъ и Кронштатъ	Ревель и Валт. портъ	Перновъ	Виндава	Либава
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	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	123,912	16,495 ¹ / ₂	11,860	113	197,103

	Рига пуд.	С.-Петербургъ и Кронштагъ пуд.	Ривель и Балт. портъ пуд.	Перновъ пуд.	Видава пуд.	Либавъ пуд.
1904 :	300,880 ¹ / ₂	99,378	2,698	12,593	1,239	200,166
1905 :	225,951 ¹ / ₂	130,955	5,339	14,211	11,045	150,076
1901—1905 :	346,119	84,169	13,468	9,893	2,933	193,448
1906 :	437,950	*)	16,069	*)	—	214,734
1907 :	427,193	*)	8,442	*)	42,015	353,013

Ввозъ пробковаго дерева въ Ригу въ послѣднихъ двухъ годахъ былъ особенно большихъ размѣровъ. Ввозъ Либавы, занимающей среди балтійскихъ портовъ второе мѣсто въ послѣднихъ двухъ годахъ тоже значительно увеличился. Ст. Петербургъ, начиная съ 1903 года, въ которомъ году былъ тамъ построенъ большой казенный пробковый заводъ, получаетъ тоже весьма видныя количества пробковаго дерева.

Ввозъ пробковаго дерева въ Одессу, о которомъ мы располагаемъ лишь данными до 1905 года, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

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	”	
1903 :	206,381	”	
1904 :	242,422	”	
1905 :	163,768	”	
1901—1905 :	204,182	”	въ среднемъ

Рига и Либавъ вмѣстѣ получаютъ въ послѣднее время около 60% всего поступающаго въ Россію количества пробковаго дерева, тогда какъ раньше наше участіе въ меньшемъ количествѣ, ввозимомъ тогда въ Россію, было гораздо большее.

Ввозъ пробковаго дерева въ Россію (за исключеніемъ Финляндіи) представляется по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ:

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

*) Данные за 1906 и 1907 годы еще не опубликованы.

1901 :	889,978	пуд.
1902 :	784,762	„
1903 :	850,288	„
1904 :	849,498	„
1905 :	737,172	„
1901—1905 :	822,340	„ въ среднемъ
1906 :	1,156,000	„
1907 :	1,370,000	„

Какъ мы видимъ, ввозъ съ пятилѣтїя 1891—1895 втрое увеличился, что объясняется постройкой большихъ пробочныхъ заводовъ въ Москвѣ, Одессѣ и С.-Петербургѣ какъ и введеніемъ казенной монополїи по продажѣ водки.

Потребность въ пробковомъ деревѣ покрывается большею частью Португалїею, Африкою и Испанїею.

Искусственныхъ землеудобрительныхъ веществъ и сырыхъ фосфатовъ ввозилось въ Ригу:

	искусств. землеудобр. веществъ (со включеніемъ селитры чилиской)	пуд.	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 :	2,082,976	„	459,900 „
1905 :	1,999,080	„	483,318 ¹ / ₂ „
1901—1905 въ среднемъ :	2,260,522	„	519,771 „
1906 :	2,263,110 ¹ / ₂	„	409,085 ¹ / ₂ „
1907 :	3,319,909 ¹ / ₂	„	464,446 „

Нашъ ввозъ землеудобрительныхъ веществъ достигъ въ отчетномъ году небывалаго еще размѣра, тогда какъ ввозъ сырыхъ фосфатовъ былъ хотя больше чѣмъ въ 1906 году, уступалъ однако многимъ другимъ изъ предыдущихъ лѣтъ.

Цѣны на суперфосфаты держались въ отчетномъ году на 3 руб. 15 коп. за 6-ти пудовый мѣшокъ противъ 3 руб. въ 1906 году. Цѣны за томасовыя шляки составляли 2 рубля 40 коп. за мѣшокъ противъ 2 руб. 15 коп. въ предыдущемъ году, а на кайнитъ — 1 рубль 56 коп. за мѣшокъ противъ 1 рубля 50 коп. въ предыдущемъ году. Цѣна на чилийскую селитру составляла 1 рубль 85 коп. за пудъ противъ 1 рубля 75 коп. въ предыдущемъ году и на сырые фосфаты 32 коп. за пудъ противъ 25 коп. въ предыдущемъ году.

Нашъ ввозъ землеудобрительныхъ веществъ распределяется по отдѣльнымъ сортамъ слѣдующимъ образомъ:

	1898	1899	1900	1896/1906 въ среднемъ
Суперфосфаты . . .	789,470	805,140	689,832	690,322
Томасовыя шляпки .	357,054 ^{1/2}	325,439	459,635	329,648
Кайнитъ	106,046	201,204	235,556 ^{1/2}	144,544
Селитра чилійская .	55,164	85,242	106,170	64,627
Разн. удобр. веществ.	4,094 ^{1/2}	53,236 ^{1/2}	2,634 ^{1/2}	13,401
Всего	1,311,829	1,470,261 ^{1/2}	1,493,828	1,242,542
	1901	1902	1903	1904
Суперфосфаты . . .	819,325	1,186,279	806,566	743,683 ^{1/2}
Томасовыя шляпки .	890,758	1,288,496	1,026,808	971,977
Кайнитъ	267,415 ^{1/2}	328,550	230,700	276,161 ^{1/2}
Селитра чилійская .	115,427	140,877	92,308	67,251 ^{1/2}
Разн. удобр. веществ.	890 ^{1/2}	8,740 ^{1/2}	17,415 ^{1/2}	23,902 ^{1/2}
Всего	2,093,816	2,952,942 ^{1/2}	2,173,797 ^{1/2}	2,082,976
	1905	1901/1905 въ среднемъ	1906	1907
Суперфосфаты . . .	590,792 ^{1/2}	829,329	595,724	1,206,616 ^{1/2}
Томасовыя шляпки .	938,322 ^{1/2}	1,023,272	1,279,095	1,636,880
Кайнитъ	276,796 ^{1/2}	275,925	274,324	357,662
Селитра чилійская .	147,039	112,580	76,727	95,647 ^{1/2}
Разн. удобр. веществ.	46,129 ^{1/2}	19,416	37,240 ^{1/2}	23,103 ^{1/2}
Всего	1,999,080	2,260,522	2,263,110 ^{1/2}	3,319,909 ^{1/2}

Засимъ уже въ продолженіе ряда лѣтъ въ Ригу ввозится больше томасовыхъ шлякъ чѣмъ суперфосфатовъ. Кайнитъ и селитра чилійская поставляются намъ исключительно Германію, а суперфосфаты большею частью, тогда какъ томасовыя шляпки ввозятся изъ Великобританіи и Бельгіи. Главная наша поставщица сырыхъ фосфатовъ Африка, тогда какъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ Америка снабжала насъ этимъ предметомъ. Хотя послѣдняя представляетъ все еще главнѣйшую страну производства сырыхъ фосфатовъ въ мірѣ, однако производство этого предмета въ Африкѣ въ послѣднее время весьма развилось. Оно на примѣръ въ 1907 году составляло 1,365,000 тоннъ, противъ 1,060,000 тоннъ въ 1906 году, тогда какъ добыча Америки въ 1907 году составляла только 1,917,000 тоннъ противъ 2,052,000 тоннъ въ предыдущемъ году. Всѣ остальные страны производства, какъ-то острова Южнаго моря, Франція и Бельгія значительно уступаютъ Америкѣ и Африкѣ.

Въ ввозѣ землеудобрительныхъ веществъ Либавы и Ревеля томасовыя шляпки равнымъ образомъ занимаютъ первое мѣсто.

Ввозъ искусственныхъ, землеудобрительныхъ веществъ Либавы распределяется по отдѣльнымъ видамъ слѣдующимъ образомъ:

	1898	1899	1900	1896/1900 въ среднемъ
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Суперфосфаты	330,046	374,687	289,311	314,012
Томасовыя шляки	438,669	463,565	620,959	461,848
Кайнить	65,883	41,082	81,710	49,192
Селитра чилійская	79,314	75,742	69,800	93,889
Разн. удобрит. веществ.	127	18	7,173	1,480
Всего	914,039	955,094	1,068,953	920,421
	1901	1902	1903	1904
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Суперфосфаты	204,245	457,170	348,607	361,813
Томасовыя шляки	531,457	386,702	614,614	562,428
Кайнить	89,522	83,225	48,639	54,864
Селитра чилійская	21,587	68,939	74,511	157,493
Разн. удобрит. веществ.	51	13	12	—
Всего	846,862	996,049	1,086,383	1,136,598
	1905	1901/1905 въ среднемъ	1906	1907
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Суперфосфаты	535,636	381,494	251,060	385,424
Томасовыя шляки	543,860	527,812	552,979	817,218
Кайнить	54,090	66,068	38,497	55,564
Селитра чилійская	123,251	89,156	136,179	263,877
Разн. удобрит. веществ.	2,456	507	7,380	10
Всего	1,259,293	1,065,037	986,095	1,522,093

Засимъ ввозъ Либавы отчетнаго года превышаетъ всѣ предыдущіе годы, а въ частности 1906 годъ на болѣе $\frac{1}{2}$ милліона пудовъ.

Въ Ревель ввозились слѣдующія количества землеудобрительныхъ веществъ:

	1896	1897	1898	1899	1900
Суперфосфаты	9,300	278	—	47,625	632
Томасовыя шляки	—	80,437	154,608 $\frac{1}{2}$	48,815	162,082
Кайнить	49,201	43,150	55,094 $\frac{1}{2}$	58,709	108,462
Селитра чилійская	14,172	32,177	23,664 $\frac{1}{2}$	28,541	25,388
Разн. удобр. вещ.	171	624	195	2	72
Всего	72,844	156,666	233,562 $\frac{1}{2}$	183,692	296,636
	1896/1900 въ среднемъ	1901	1902	1903	1904
Суперфосфаты	11,567	330 $\frac{1}{2}$	24,139	10,129	18,765
Томасовыя шляки	89,189	135,995 $\frac{1}{2}$	168,664 $\frac{1}{2}$	161,785 $\frac{1}{2}$	179,740 $\frac{1}{2}$
Кайнить	62,923	197,825	183,662	146,347	64,530
Селитра чилійская	24,788	36,617 $\frac{1}{2}$	37,990 $\frac{1}{2}$	65,003	36,023 $\frac{1}{2}$
Разн. удобр. вещ.	213	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	—	—
Всего	188,680	370,775	414,462 $\frac{1}{2}$	383,264 $\frac{1}{2}$	299,059

	1905	1901/1905 въ среднемъ	1906	1907
Суперфосфаты	12,129	13,809	48,711 ¹ / ₂	30,671
Томасовыя шляки	158,809 ¹ / ₂	160,999	145,701 ¹ / ₂	183,487
Кайнитъ	96,509	137,775	133,560	118,061
Селитра чилійская	32,990 ¹ / ₂	41,725	85,577	—
Разн. удобр. веществ.	22	7	8	12
Всего	300,460	353,604	413,558	332,231

Участіе отдѣльныхъ балтійскихъ портовъ въ общемъ ввозѣ въ Россію суперфосфатовъ, томасовыхъ шлякъ и кайнита представляется въ слѣдующемъ видѣ:

С у п е р ф о с ф а т ы

	1901	1902	1903	1904	1905	1901/1905	1906	1907
	%	%	%	%	%	%	%	%
Рига	57,7	57,6	52,0	45,4	34,6	49,5	35,9	49,7
Ревель	0,0	1,2	0,7	1,1	0,7	0,8	2,9	1,3
Либава	14,4	22,2	22,5	22,1	31,4	22,8	15,1	15,9
Всего	72,1	81,0	75,2	68,6	66,7	73,1	53,9	66,9

Т о м а с о в ы я ш л я к и

	1901	1902	1903	1904	1905	1901/1905	1906	1907
	%	%	%	%	%	%	%	%
Рига	32,7	52,9	38,5	37,1	35,4	39,3	37,6	40,7
Ревель	5,0	6,9	6,1	6,9	6,0	6,2	4,3	4,6
Либава	19,5	15,9	23,1	21,5	20,5	20,2	16,3	20,3
Всего	57,2	75,7	67,7	65,5	61,9	65,7	58,2	65,6

К а й н и т ь

	1901	1902	1903	1904	1905	1901/1905	1906	1907
	%	%	%	%	%	%	%	%
Рига	28,5	30,4	31,6	36,1	35,9	32,2	40,9	32,6
Ревель	21,1	17,0	20,1	8,4	12,5	16,1	19,9	10,8
Либава	9,5	7,7	6,7	7,2	7,0	7,7	5,8	5,1
Всего	59,1	55,1	58,4	51,7	55,4	56,0	66,6	48,5

Засимъ около ²/₃ общаго ввоза въ Россію суперфосфатовъ и томасовыхъ шлякъ направляется черезъ балтійскіе порты.

Ввозъ земледобрительныхъ веществъ въ Россійскую имперію (черезъ европейскую границу за исключеніемъ Финляндіи) усматривается изъ слѣдующей таблицы, составленной по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ:

	1907	1906	1901/1905 въ среднемъ	1905	1904
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Фосфориты, естественн. немолотые	777,000	898,000	597,595	770,631	722,480
Другія естественныя удобрительныя ве- щества (гуано и др.) необработ. кости вся- каго рода, кромѣ особо поименованн.	7,000	3,000	7,040	975	21,759
Томасовыя шляки не- молотыя	—	—	14,068	—	12
Кости молотыя, фос- фориты молот.	6,000	2,000	11,595	15,630	8,021
Томасовыя шляки мо- лотыя	4,020,000	3,397,000	2,604,699	2,652,712	2,616,843
Суперфосфаты	2,426,000	1,660,000	1,674,740	1,706,526	1,638,482
Кости обработ. сѣрною кислотою, компосты, пудреты всякаго рода	6,000	15,000	132,370	116,799	214,168
Кости жженныя, ко- стяная зола и костя- ной уголь	1,000	2,000	1,182	950	1,772
Стассфуртскія соли въ естественн. состояніи (хотя бы молотыя)	1,095,000	670,000	857,048	771,517	764,384
Хлористый калий, сѣрно- кислый калий	140,000	234,000	163,979	190,325	165,049
Селитра чилийская	887,000	961,000	986,758	1,098,500	1,019,100
Всего	9,365,000	7,842,000	7,051,074	7,324,565	7,172,070

	1903	1902	1901	1900
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Фосфориты естественн. немолотые	667,092	348,037	479,736	309,845
Другія естественныя удобрительныя ве- щества (гуано и др.) необработ. кости вся- каго рода, кромѣ особо поименованныхъ	146	4,927	7,395	18,717
Томасовыя шляки не- молотыя	63,904	6,425	—	—
Кости молотыя, фос- фориты молот.	27,129	2,063	5,131	1,799

	1903 пуд.	1902 пуд.	1901 пуд.	1900 пуд.
Томасовыя шляки молотыя	2,598,715	2,428,967	2,726,259	2,544,244
Суперфосфаты	1,549,953	2,059,212	1,419,526	1,344,696
Кости обработ. сѣрною кислотою, комюсты, пудреты всякаго рода	190,019	123,857	17,007	31,158
Кости жженныя, костяная зола и костяной уголь	925	546	1,719	1,456
Стассфуртскія соли въ естественн. состояннн (хотя бы молотыя) .	729,072	1,081,646	938,620	772,187
Хлористый калий, сѣрно-кислый калий	183,172	128,679	152,669	161,357
Селитра чилійская	853,937	981,453	981,799	861,669
Всего	6,863,064	7,165,812	6,729,861	6,047,128

Какъ видно, потребность Россіи въ искусственныхъ землеудобрительныхъ веществахъ въ отчетномъ году существенно увеличилась.

Ввозъ соды и поташа въ Ригу составлялъ :

	Сода	Поташъ
1891—1895 въ среднемъ :	149,723 пуд.	2,539 пуд.
1896 :	171,699 ^{1/2} „	7,605 ^{1/2} „
1897 :	163,597 ^{1/2} „	2,123 ^{1/2} „
1898 :	177,874 ^{1/2} „	22,837 „
1899 :	86,792 ^{1/2} „	8,736 „
1900 :	46,699 „	6,133 „
1896—1900 въ среднемъ :	129,333 „	9,487 „
1901 :	48,950 ^{1/2} „	7,670 „
1902 :	41,430 „	4,814 „
1903 :	28,501 „	4,846 ^{1/2} „
1904 :	12,661 „	9,097 „
1905 :	3,917 „	2,583 ^{1/2} „
1901—1905 въ среднемъ :	27,092 „	5,802 „
1906 :	9,185 ^{1/2} „	3,057 „
1907 :	4,200 ^{1/2} „	5,883 „

Вслѣдствіе хорошаго развитія туземнаго производства соды, главнымъ образомъ западно-русскаго, защищеннаго высокою таможенною пошлиною, которое въ состояннн вполнѣ покрыть всю потребность страны, ввозъ соды изъ заграницы сократился въ послѣднее время до полной ничтожности. Ввозимыя еще незначительныя количества соды — спеціальныя сорта.

Еще меньшее значеніе имѣтъ ввозъ пашихъ сосѣднихъ портовъ, а именно получали соды и поташа:

	С.-Петербургъ и Кронштатъ	Ревель и Балт. портъ	Либавъ
	пуд.	пуд.	пуд.
1901 :	21,372	8,984	1,622
1902 :	22,666	10,498	2,581
1903 :	9,557	7,101	3,209
1904 :	13,292	3,886 ^{1/2}	948
1905 :	24,798	5,976	1,509
1901—1905 въ средн. :	18,337	7,289	1,974
1906 :	*)	8,791	1,628
1907 :	*)	9,170	12

Общій ввозъ соды и поташа и проч. въ Россію черезъ европейскую границу (за исключеніемъ Финляндіи) представляется по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ:

	1898	1899	1900	1901
Тѣдкіе натрій и калий	435,409	345,538	88,415	71,377
Двууглекисл. натрій и калий . .	94,179	93,343	74,434	17,811
Сода (углекисл. натрій) и по- ташъ (углекисл. калий)	568,491	293,611	93,493	67,122
Всего	1,098,079	732,492	256,342	156,310
	1902	1903	1904	1905
Тѣдкіе натрій и калий	61,271	47,728	15,986	19,191
Двууглекисл. натрій и калий . .	7,647	6,786	5,860	6,694
Сода (углекисл. натрій и по- ташъ (углекисл. калий)	73,655	39,517	27,868	33,278
Всего	142,573	94,031	49,714	59,163
	1901/1905 въ среднемъ	1906	1907	
Тѣдкіе натрій и калий	43,110	28,000	15,000	
Двууглекисл. натрій и калий . .	8,960	6,000	6,000	
Сода (углекисл. натрій) и по- ташъ (углекисл. калий)	48,288	65,000	30,000	
Всего	100,358	99,000	51,000	

Засимъ ввозъ этихъ предметовъ съ 1900 года настолько сократился, что онъ въ настоящее время не представляетъ болѣе интереса для нашей ввозной торговли.

Ввозъ смолы въ Ригу составляетъ:

1876—1880 :	360,808	пуд. въ среднемъ
1881—1885 :	414,473	» » *
1886—1890 :	402,005	» » »

*) Данныя за 1906 и 1907 годы еще не опубликованы.

1891 :	277,384	пуд.
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 :	312,015	"
1905 :	456,585 ¹ / ₂	"
1901—1905 :	295,517	" въ среднемъ
1906 :	254,696 ¹ / ₂	"
1907 :	366,637 ¹ / ₂	"

Какъ усматривается изъ приведенной таблицы, ввозъ смолы въ Ригу въ отчетномъ году опять успѣшно развився, несмотря на то, что цѣны въ Америкѣ были весьма высокя, такъ что слѣдовало скорѣе ожидать уменьшеніе чѣмъ увеличеніе ввоза.

Насколько удалось до сихъ поръ установить причины увеличенія ввоза смолы, то оно вызвано съ одной стороны увеличенною потребностью хорошо работающей бумажной промышленности, какъ и съ другой стороны тѣмъ обстоятельствомъ, что нѣкоторыя болѣе крупныя закупки были направлены не какъ раньше черезъ Ст. Петербургъ, Одессу или Кенигсбергъ, а черезъ Ригу.

Насколько сильно Америка увеличила цѣны, усматривается изъ слѣдующаго сопоставленія цѣнъ, отмѣченныхъ 6 сентября :

		1905	1906	1907
за стандартную марку	F	415	440	465
"	"	G	425	450
"	"	H	430	450
"	"	J	435	455
"	"	WG	495	525
				615

Несмотря на напряженное положеніе денежнаго рынка въ Соединенныхъ Штатахъ цѣны эти при незначительныхъ колебаніяхъ удержались до осени, когда наступилъ кризисъ банковъ и мѣстныхъ цѣны подъ давленіемъ отказовъ въ ломбардныхъ кредитахъ и немовѣрно высокихъ ставокъ за наличныя деньги въ ноябрѣ и декабрѣ мѣсяцахъ сильно упали.

Отмѣтки цѣнъ биржи въ Саванна 27 декабря слѣдующія :

	1905	1906	1907
Марка F	370	412 ¹ / ₂	285
„ G	375	415	285
„ H	385	425	290
„ J	395	450	345
„ WG	575	665	600

Къ сожалѣнiю ни американскiе ни европейскiе потребители не были въ состоянiи воспользоваться этимъ пониженiемъ цѣнъ, такъ какъ фермеры отказывались привозить при столь убыточныхъ цѣнахъ товаръ на рынокъ ; въ виду чего американскiе экспортеры отказывались равнымъ образомъ отъ заключенiя сдѣлокъ на поставку въ 2—3 мѣсяца.

Такимъ образомъ американскiй рынокъ поправился сравнительно быстро и цѣны 28 марта были слѣдующія :

F.	\$ 3.95
G.	„ 4.—
H.	„ 4.15
J.	„ 4.25
WG.	„ 5.80

при чемъ однако настроенiе рынка, соотвѣтственно американскому положенiю вообще, было довольно вялое и покупатели въ Европѣ старались подѣйствовать на пониженiе цѣнъ воздержанiемъ отъ заключенiя сдѣлокъ.

Ст. Петербургъ, ввозъ котораго по сiе время былъ больше Рижскаго, въ отчетномъ году получилъ почти одинаковое съ Ригю количество смолы.

Ввозъ гарнiуса, галипота и смолы для инноваренныхъ заводовъ въ балтiйскiе порты и въ Одессу представляется слѣдующимъ образомъ :

	С.-Петербургъ		Ревель и	Либава	Одесса
	Рига	и Кронштатъ	Балтiйскiй портъ		
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1896 :	277,551 ¹ / ₂	853,743	4,923	18,767	185,397
1897 :	252,723	865,111	3,295 ¹ / ₂	14,228	190,881
1898 :	230,104 ¹ / ₂	809,737	12,248 ¹ / ₂	3,684	176,166
1899 :	161,227	949,981	3,901 ¹ / ₂	13,929	254,670
1900 :	262,634 ¹ / ₂	721,744	5,702 ¹ / ₂	13,191	187,006
1896—1900 (въ средн.):	236,848	840,063	6,014	12,759	198,824
1901 :	262,049	906,015	11,105	15,183	287,053
1902 :	221,193 ¹ / ₂	963,843	2,398 ¹ / ₂	17,512	247,197
1903 :	219,231	967,356	7,226 ¹ / ₂	19,054	203,941
1904 :	309,470	1,000,716	22,842	14,577	206,095

	С.-Петербургъ Ревель и				Одесса
	Рига	и Кронштатъ	Балтійскій портъ	Либавъ	
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	
1905 :	455,142	847,346	24,742 ^{1/2}	5,164	136,996
1901—1905 (въ средн.):	293,417	937,055	13,663	14,298	216,256
1906 :	243,599 ^{1/2}	*)	20,082	7,148	*)
1907 :	361,406	*)	9,014	11,998	*)

Общій ввозъ смолы въ Россію черезъ европейскую границу (за исключеніемъ Финляндіи) составлялъ по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ :

	1897	1898	1899	1900	1896/1900
	въ среднемъ				
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Гарпіусъ . . .	1,671,944	1,521,030	1,895,698	1,563,794	1,660,993
Галипотъ . . .		3,256	7,259	3,448	
Пивовар. смолы.)		27,977	32,354	24,016	

Всего . . . 1,671,944 1,552,263 1,935,311 1,591,258 1,660,993

	1901	1902	1903	1904	1905
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Гарпіусъ . . .	1,830,768	1,810,893	1,862,356	1,808,093	1,640,729
Галипотъ . . .	4,766	5,367	4,421	2,771	3,971
Пивовар. смолы.	37,500	34,992	38,130	35,368	38,988

Всего . . . 1,873,034 1,851,252 1,904,907 1,846,232 1,683,688

	1901/1905	1906	1907
	въ среднемъ		
	пуд.	пуд.	пуд.
Гарпіусъ . . .	1,790,568	664,000	1,863,000
Галипотъ . . .	4,259	6,000	5,000
Пивовар. смолы . . .	36,996	49,000	56,000

Всего . . . 1,831,823 1,719,000 1,924,000

Засимъ общій ввозъ въ Россію увеличился на болѣе 100,000 пудовъ.

Изъ остальныхъ многочисленныхъ предметовъ ввоза мы перечисляемъ только слѣдующіе :

	Сѣра	Конра	Мѣль	Гумми сырецъ (каучукъ и гуттаперча)
	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

*) Данныя за 1906 и 1907 годы еще не опубликованы.

	Сѣра	Копра	Мѣль	Гумми сырецъ (каучукъ и гуттаперча)
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
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 :	178,386	324,061 ¹ / ₂	3,865,106	109,122
1905 :	112,732 ¹ / ₂	694,435	2,250,903	126,067 ¹ / ₂
1901—1905 :	140,704	362,576	3,460,361	115,484
1906 :	176,691	645,993	1,447,241 ¹ / ₂	185,902 ¹ / ₂
1907 :	270,645 ¹ / ₂	699,183	1,995,549 ¹ / ₂	141,173
	Глина	Джута сырецъ	Огнеупорн.	кирпичи
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
1891—1895 :	939,007	8,845	481,535	
1896 :	931,538	13,523	724,656	
1897 :	1,359,865	11,599	730,759	
1898 :	1,277,455	189,049 ¹ / ₂	917,712	
1899 :	1,641,125	131,789 ¹ / ₂	1,910,710	
1900 :	1,965,926 ¹ / ₂	271,760 ¹ / ₂	694,266	
1896—1900 :	1,435,182	123,544	995,621	
1901 :	1,657,450	239,678	400,815	
1902 :	1,511,300	397,969 ¹ / ₂	408,163	
1903 :	1,459,247	443,748	466,596	
1904 :	1,318,731 ¹ / ₂	377,256	496,788	
1905 :	1,187,075 ¹ / ₂	181,206 ¹ / ₂	465,897	
1901—1905 :	1,426,761	327,972	447,652	
1906 :	1,257,858 ¹ / ₂	471,010	143,658	
1907 :	1,890,919 ¹ / ₂	351,338	406,785	

Сильное увеличеніе ввоза сѣры отчетнаго года слѣдуетъ объяснить не повышеніемъ потребности, а скорѣе другими обстоятельствами. Во всякомъ случаѣ въ концѣ 1907 года въ Ригѣ наличные запасы непроданной сѣры были значительно больше чѣмъ въ предыдущемъ году. Тоже самое къ сожалѣнію относится къ наличнымъ запасамъ въ Сициліи. Запасы въ Сициліи составляли въ концѣ декабря: 1902 года 339,113 тоннъ, 1903 года 361,220 тоннъ, 1904 года 396,541 тоннъ, 1905 года 462,437 тоннъ, 1906 года 525,115 тоннъ и 1907 года 576,377 тоннъ, тогда какъ общій ввозъ изъ Сициліи въ продолженіе послѣднихъ 4 лѣтъ далъ слѣдующіе въ сравненіи съ наличными запасами неудовлетворительные результаты, а именно: 1904 года 475,745 тоннъ, 1905 года 456,260 тоннъ, 1906 года 387,432 тоннъ и 1907 года 334,014 тоннъ. Эти громадныя запасы конечно должны

дѣйствовать на рынокъ, вызывая вялое настроеніе, при чемъ однако опасаться катастрофы не слѣдуетъ, такъ какъ италянское правительство поддерживаетъ „consozio obligatorio“, т. е. синдикатъ сѣропромышленниковъ.

Ввозъ сѣры въ С.-Петербургъ больше нашего, ввозъ Ревеля и въ особенности Либавы однако нашему ввозу много уступаетъ.

А именно получали сѣры:

	С.-Петербургъ и Кронштатъ пуд.	Ревель и Балт. портъ пуд.	Либава пуд.
1901 :	428,948	38,358	846
1902 :	504,305	71,075	2,008
1903 :	516,247	43,556 ¹ / ₂	3,810
1904 :	325,852	73,914	6,381
1905 :	382,820	61,229	6,291
1901—1905 :	431,634	57,626	3,867 въ средн.
1906 :	*)	75,005 ¹ / ₂	11,734
1907 :	*)	96,980	10,593

Кромѣ того ввозятся въ Ригу еще весьма значительныя количества сѣрнаго колчедана, предназначеннаго для химической промышленности:

1896 :	254,246 пуд.	
1897 :	535,549 "	
1898 :	660,050 "	
1899 :	680,350 "	
1900 :	760,581 "	
1896—1900 :	578,155 "	въ среднемъ
1901 :	930,261 "	
1902 :	757,296 "	
1903 :	640,837 "	
1904 :	804,011 "	
1905 :	716,977 "	
1901—1905 :	769,876 "	въ среднемъ
1906 :	1,072,425 ¹ / ₂ "	
1907 :	1,033,181 "	

Засимъ довольно равномерный ввозъ послѣднихъ двухъ лѣтъ былъ особенно большой.

С. - П е т е р б у р г ъ получаетъ равнымъ образомъ довольно видныя количества сѣрнаго колчедана, а именно: въ пятилѣтіи 1901/1905 въ среднемъ 1,107,455 пудовъ. За 1906 и 1907 годы данныя еще не опубликованы.

Ввозъ копры въ Ригу въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ нѣсколько увеличился. Нашъ ввозъ этого предмета въ по-

*) Данныя за 1906 и 1907 годы еще не опубликованы.

слѣднее время больше ввоза въ Либаву, но уступаетъ ввозу столицы. А именно Либава получала въ 1907 году 486,173 пудовъ, въ 1906 году 479,047 пудовъ, тогда какъ среднее количество, ввезенное въ продолженіе пятилѣтія 1901/1905 составляло еще 597,085 пудовъ.

Ввозъ столицы составлялъ въ пятилѣтіи 1901/1905 въ среднемъ 779,176 пудовъ.

Цѣны на копру, которыя уже въ 1906 году повысились на 3 рубля 40 коп. съ 3 рублей въ предыдущемъ году, въ отчетномъ году опять поднялись, а именно на 3 рубля 90 коп. до 4 рублей 10 коп.

Ввозъ въ Ригу драгоцѣннаго предмета гумми сырца въ отчетномъ году значительно сократился.

Въ продолженіе 1907 года цѣны на гумми были подвергнуты сильнымъ колебаніямъ. Тогда какъ въ первые мѣсяцы отчетнаго года цѣны постоянно повышались. въ послѣдней половинѣ года, въ особенности подъ конецъ его, произошло сильное паденіе цѣнъ на гумми сырець, такъ что къ концу года онѣ достигли столь низкаго уровня, каковой не имѣлся уже въ продолженіе многихъ лѣтъ.

С. - Петербургъ получаетъ равнымъ образомъ весьма значительныя количества гумми, а именно ввозъ столицы составлялъ въ пятилѣтіи 1901/1905 въ среднемъ 133,214 пудовъ.

Ввозъ въ Ригу джуты сырца тоже уменьшился, тогда какъ нашъ ввозъ мѣла, глины и огнеупорныхъ кирпичей существенно увеличился.

Ввозъ этихъ предметовъ въ Россію черезъ европейскую границу (за исключеніемъ Финляндіи) составлялъ по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ:

	1900 пуд.	1901 пуд.	1902 пуд.	1903 пуд.	
Копра	2,286,917	2,555,040	2,903,793	3,282,645	
Мѣлъ необраб.	4,849,966	4,503,761	3,694,990	5,375,553	
Гумми, каучукъ и гута- перча въ необраб. видѣ	261,713	342,118	308,740	405,951	
Сѣра необраб.	918,840	817,927	813,898	824,787	
Глиноземъ	4,487,401	4,554,720	4,466,123	4,272,227	
Джута сырець	1,439,522	1,548,592	1,798,576	1,898,422	
	1904	1905	1901/1905 въ среднемъ	1906	
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	
Копра	2,382,153	3,138,211	2,852,368	2,545,000	2,890,000
Мѣлъ необраб.	5,130,029	2,816,589	4,304,184	1,603,000	2,392,000
Гумми, каучукъ и гутаперча въ не- обраб. видѣ	366,555	365,365	357,746	470,000	423,000
Сѣра необраб.	727,101	736,300	784,003	1,154,000	1,462,000
Глиноземъ	4,230,029	3,483,532	4,201,326	4,004,000	4,885,000
Джута сырець	2,186,995	1,605,298	1,807,577	1,812,000	1,884,000

Количество прибывших въ Рижскій портъ судовъ составляло*):

1902:	1,787 суд. вмѣстим.	1,070,772 рег. тоннъ		
1903:	2,028 " "	1,242,142 " "		
1904:	2,042 " "	1,266,326 " "		
1905:	1,961 " "	1,204,882 " "		
1906:	2,209 " "	1,440,493 " "		
1907:	2,192 " "	1,473,957 " "		

въ томъ числѣ съ баластомъ:

1902:	495 суд. вмѣстим.	385,340 рег. тоннъ		
1903:	621 " "	465,979 " "		
1904:	611 " "	446,866 " "		
1905:	678 " "	492,360 " "		
1906:	739 " "	585,172 " "		
1907:	691 " "	565,844 " "		

или въ процентахъ съ общаго числа регистерныхъ тоннъ, принадлежхъ съ баластомъ:

1902:	36,0%
1903:	37,5%
1904:	35,3%
1905:	40,9%
1906:	40,6%
1907:	38,4%

Количество и вмѣстимость прибывшихъ пароходовъ составляло:

1902:	1,482 парох. вмѣстим.	1,002,446 рег. тоннъ		
1903:	1,713 " "	1,157,351 " "		
1904:	1,765 " "	1,186,588 " "		
1905:	1,731 " "	1,150,972 " "		
1906:	1,950 " "	1,374,657 " "		
1907:	1,893 " "	1,375,791 " "		

Засимъ количество регистерныхъ тоннъ пароходовъ находится въ слѣдующемъ процентномъ соотношеніи къ общей суммѣ прибывшихъ регистерныхъ тоннъ:

1902:	93,6%
1903:	93,2%
1904:	93,7%
1905:	95,5%
1906:	95,4%
1907:	93,3%

Суда эти плавали подъ флагомъ слѣдующихъ государствъ:

*) За исключеніемъ судовъ, не служащихъ цѣлямъ товарнаго сообщенія.

	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Россіи	549	609	592	566	681	702
Германіи	401	546	560	538	567	583
Швеції	150	153	152	150	152	112
Норвегії	88	87	98	80	76	134
Данії	292	277	261	257	345	293
Голландії	16	9	18	8	18	11
Бельгії	6	8	5	7	12	3
Франції	1	3	5	7	4	4
Англіи	279	334	346	348	354	345
Австрії	—	—	1	—	—	1
Італії	1	2	3	—	—	1
Іспанії	4	—	—	—	—	3
Греції	—	—	1	—	—	—
Всього	1787	2028	2042	1961	2209	2,192

Первый пароходъ прибылъ 1 января, первое же парусное судно 13 апрѣля. Официальное открытіе навигаціи послѣдовало 18 апрѣля, вскрытіе рѣкъ 26 апрѣля 1907 года.

Приложенія.

Обзоръ

фрахтовыхъ ставокъ, примѣнявшихся въ Ригѣ при перевозкахъ грузовъ на пароходахъ и парусныхъ судахъ въ продолженіе навигаціоннаго періода 1907 года со сравненіемъ съ 1906 годомъ.

Ставки при перевозкѣ грузовъ на пароходахъ.

				Высшая		Низшая	
				1907	1906	1907	1906
Восточный берегъ Англіи.							
Въ Лондонъ	хлѣбъ	за 320 ф. осн. фр. за ов.	s'—d.	1/3	1/—	10 ¹ / ₂	0/9
"	ленъ и пенька	" тонну	"	17/6	17/6	15/—	15/—
"	жмыхи	"	"	7/—	7/—	5/6	5/6
"	масло коровье	"	"	27/6	27/6	27/6	27/6
"	яйца	"	"	22/6	22/6	22/6	22/6
"	дичь	"	"	30/—	30/—	30/—	30/—
"	планки	" штанд.	"	27/6	25/—	17/—	18/—
"	слипера	" лoadъ	"	9/—	8/9	8/6	7/6
"	тимбера	"	"	10/—	8/6	6/6	7/6
"	дрань (Splittholz)	" 288 куб. фут.	"	35/—	32/6	30/—	30/—
Гуль	хлѣбъ	за 320 ф. осн. фр. за ов.	"	1/3	—10 ¹ / ₂	—9	—9
"	ленъ и пенька	" тонну	"	17/6	17/6	17/6	17/6
"	жмыхи	"	"	7/—	7/—	6/9	6/6
"	масло коровье	"	"	27/6	27/6	27/6	27/6
"	яйца	"	"	22/6	22/6	22/6	22/6
"	дичь	"	"	30/—	30/—	30/—	30/—
"	планки	" штанд.	"	27/—	25/—	19/—	19/—
"	доски	"	"	27/6	23/6	19/—	20/—
"	слипера	" лoadъ	"	9/—	8/—	6/9	6/6
"	тимбера	"	"	9/—	8/6	7/6	7/6
"	дрань (Splittholz)	" 288 куб. фут.	"	35/—	35/6	30/—	30/—
"	питпропсы	" сажень	"	33/—	—	32/6	—
Гримсби	планки	" станд.	"	27/—	24 3	19/—	20/—
"	слипера	" лoadъ	"	8/6	8/3	6/6	6/—
"	питпропсы	" штанд.	"	23/6	24/—	20/—	24/—
Висбичъ	слипера	" лoadъ	"	10/—	—	10/—	—
"	планки	" штанд.	"	28/9	—	28/9	—
"	тимбера	" лoadъ	"	10/6	—	10/6	—
"	дрань (Splittholz)	" саж.	"	52/6	—	52/6	—
Мидлесбургъ	слипера	" лoadъ	"	—	—	—	—
Вестъ-Гартлепуль	яйца	" тонну	"	22/6	22/6	22/6	22/6
"	планки	" штанд.	"	25/6	23/3	22/—	16/6
"	доски	"	"	24/6	24/—	19/—	23/—
"	слипера	" лoadъ	"	8/9	7/6	7/—	7/—
"	дрань (Splittholz)	" 288 куб. фут.	"	30/—	30/—	26/—	24/—
"	питпропсы	" штанд.	"	26/—	23/6	20/—	22/—
Ньюкестель и Тайнъ	планки	"	"	27/—	24/6	20/—	20/—
"	доски	"	"	25/—	25/—	20/—	20/—
"	питпропсы	"	"	26/6	23/—	23/—	23/—
"	слипера	" лoadъ	"	8/9	7/6	5/9	7/3
"	тимбера	"	"	9/—	8/—	7/—	7/—
"	дрань	" 288 куб. фут.	"	35/—	40/—	32/6	35/—
Сундерлендъ	слипера	" лoadъ	"	8/—	8/—	10/6	8/—

				Высшая		Низшая	
				1907	1906	1907	1906
Англійскій Каналь.							
Въ Портсмутъ	планки	за штанд.	s/—d	39/—	36/—	27/6	36/—
" "	тимбера	" лодъ	"	9/—	12/—	9/—	12/—
" "	латвуть	" 288 куб. фут.	"	47/6	47/6	47/6	47/6
" Плеймутъ	"	" 288 " "	"	45/—	—	44/6	—
" "	планки	" штанд.	"	30/—	—	28/—	—
" "	тимбера	" лодъ	"	10/—	—	9/3	—

Западный берегъ Англии и Шотландіи.

Въ Кардифъ Ньюпортъ	планки	за штанд.	s/—d	25/6	30/—	25/6	25/—
" "	тимбера	" лодъ	"	9/3	10/—	9/3	8/—
" "	дрань (Splittholz)	" 288 куб. фут.	"	45/—	50/—	45/—	39/—
" Манчестръ	планки	" штанд.	"	31/—	33/—	26/6	26/—
" "	саипера	" лодъ	"	11/—	9/3	9/3	9/3
" Бристоль	планки	" штанд.	"	30/—	—	30/—	—
" "	дрань (Splittholz)	" 288 куб. фут.	"	50/—	—	50/—	—
" Барровъ	планки	" штанд.	"	35/—	—	28/6	—
" Престонъ	"	" "	"	29/6	—	28/3	—
" Глассонъ донъ	"	" "	"	30/—	—	30/—	—
" Троонъ	саипера	" лодъ	"	8/9	—	8/9	—
" "	полсы	" "	"	14/7	—	14/7	—
" Айръ	планки	" штанд.	"	28/—	—	28/—	—

Ирландія.

Въ Дублинъ	планки	за штанд.	s/—d	30/—	30/—	28/6	27/6
" "	саипера	" лодъ	"	8/6	8/—	8/6	8/—
" "	жмыхи	" тонну	"	10/—	12/—	10/—	12/—
" Бельфастъ	хлѣбъ	" 320 ф. осн. фр. на ов.	"	1 7 ¹ / ₂	1 7^{1}/_{2}	1 7^{1}/_{2}	1 7^{1}/_{2}
" "	лепъ и пенъка	" тонну	"	22/6	22/6	22/6	22/6
" "	яйца	" "	"	32/6	32/6	32/6	32/6
" "	масло	" 6 бочекъ	"	15/—	15/—	15/—	15/—
" "	планки	" штанд.	"	30/—	30/—	27/6	27/6
" "	саипера	" лодъ	"	9/6	7/9	8/6	7/9
" "	тимбера	" "	"	11/—	—	11/—	—

Восточный берегъ Шотландіи.

Въ Лейтъ и Дунди	хлѣбъ	за 320 ф. осн. фр. за ов.	s/—d	1/3	—/10 ¹ / ₂	—/10 ¹ / ₂	—/9
" "	лепъ и пенъка	" тонну	"	15/—	15/—	15/—	15/—
" "	жмыхи	" "	"	6/6	6/6	6/6	6/6
" "	масло коровье	" "	"	27/6	27/6	27/6	27/6
" "	яйца	" "	"	22/6	22/6	22/6	22/6
" "	планки	" штанд.	"	25/—	22/6	18/6	19/—
" "	тимбера	" лодъ	"	8/6	8/3	6/6	7/—
" "	дрань (Splittholz)	" 288 куб. фут.	"	35/—	30/—	30/—	27/6
" Бонесъ	питпропсы	" штанд.	"	25/—	20/—	18/—	18/—
" Гренжмутъ	планки	" "	"	24/—	22/6	19/—	18/—
" "	саипера	" лодъ	"	7/6	7/9	7/6	6/—
" "	тимбера	" "	"	8/—	8/—	7/—	6/6
" "	дрань (Splittholz)	" 288 куб. фут.	"	32/6	32/6	30/—	27/6
" "	питпропсы	" штанд.	"	24/—	23/—	20/—	19/—

Восточный берег Шотландии (продолжение).

				Низшая		Высшая		
				1907	1906	1907	1906	
Въ	Метиль	планки	за штанд.	s/d	23/—	23/—	23/—	18/—
"	"	питпропсы	"	"	24/3	23/—	22/—	21/6
"	"	тимбера	лоадъ	"	8/6	8/6	8/6	7/—
"	Арброотъ	ленъ и пенъка	тонну	"	17/6	17/6	16/—	16/—
"	"	дранъ (Splittholz)	288 куб. фут.	"	32/6	32/—	32/6	30/—
"	Абердеенъ	ленъ и пенъка	тонну	"	17/6	17/6	16/—	16/—
"	"	хлѣбъ	320 ф. осн. фр. за ов.	"	1/3	— 10 ¹ / ₂	1/—	— 10 ¹ / ₂
"	"	жмыхи	тонну	"	7/—	7/—	7/—	7/—
"	"	планки	штанд.	"	28/	24/6	21/—	20/—
"	"	тимбера	лоадъ	"	9/6	8/6	7/9	7/—

Голландія.

Въ	Амстердамъ и							
"	Цаандамъ	бревна капъ	за тультъ	Нф.	15 ¹ / ₂	15 ¹ / ₂	13	13 ¹ / ₂
"	"	планки	штанд.	"	14 ¹ / ₄	13 ¹ / ₂	12	12
"	"	брусья 11×13	пог. фут.	Cts.	9	8	7	7 ¹ / ₂
"	"	мурлаты 11×11	"	"	8	6 ³ / ₄	6	6 ¹ / ₂
"	"	осина	куб.	Pfg.	20	19 ¹ / ₂	18	18
"	Роттердамъ и							
"	Дордрехтъ	хлѣба	320 ф. осн. фр. за ов.	s/d	1/3	— 10 ¹ / ₂	— 10 ¹ / ₂	9
"	"	жмыхи	тонну	"	7	6/6	7	6/6
"	"	сѣмя	мѣшокъ	Cts.	50	—	50	—
"	"	планки	штанд.	Нф.	14 ¹ / ₂	13 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂	11
"	"	доски	"	Mk.	24	24	22	20
"	"	бревна капъ	тультъ	Нф.	15 ¹ / ₂	14 ¹ / ₂	15	13 ¹ / ₂
"	"	брусья	пог. фут.	Cts.	8 ³ / ₄	8 ¹ / ₂	8	8
"	"	осина	куб. фут.	Pfg.	20	19	20	19
"	"	ленъ и пенъка	тонну	Нф.	11	11	11	11
"	"	яйца	"	"	22/6	22/6	22/6	22/6
"	Дельфциль	бревна капъ	тультъ	Нф.	15	15	14 ¹ / ₂	14 ¹ / ₂
"	"	планки и доски	штанд.	"	14	13	11 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂
"	"	брусья	пог. фут.	Cts.	8 ¹ / ₂	8	8 ¹ / ₂	8
"	Миддельбургъ	бревна капъ	тультъ	Нф.	15	15 ¹ / ₂	15	15 ¹ / ₂
"	Гарлингень	"	"	"	15	15	15	14/70
"	Тернейценсн. кан.	"	"	"	16	15 ¹ / ₂	16	15
"	"	питпропсы	штанд.	Frs.	30	—	30	—

Бельгія.

Въ	Антверпенъ	Хлѣбъ	за 320 ф. осн. фр. за ов.	s/d	1/3	1/—	— 10 ¹ / ₂	— 9
"	"	ленъ и пенъка	тонну	Frs.	19	19	18	18
"	"	жмыхи	"	"	8	8	7	7
"	"	яйца	10 ящ.	s/d	22/6	22/6	22/6	22/6
"	"	древесная проволока	1015 кило	Frs.	18	18	18	18
"	"	"	ящ.	"	3	3	3	3
"	"	планки и доски	штанд.	"	33	30	30	26
"	"	брусья	"	Ctms.	20	20	18	19 ¹ / ₂
"	Гентъ	хлѣбъ	320 ф. осн. фр. за ов.	s/d	1/4 ¹ / ₂	— 10 ¹ / ₂	— 10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄
"	"	ленъ и пенъка	тонну	Frs.	18	18	16	17
"	"	жмыхи	"	"	8	8	7	5
"	"	сѣмя посѣвное	мѣшокъ	"	3/4	3/4	3/4	5/8
"	"	планки	штанд.	"	36	30	25	17
"	"	" на палубѣ	"	"	30	27	22	19
"	"	доски	"	"	33	30	25	24

						Вышшая		Низшая	
						1907	1906	1907	1906
Бельгія (Продолженіе).									
Въ Гентъ.....	брусля.....	за	пог. фут.....	Ctms.	20	19	18	15	
"	мурлаты.....	"	"	"	16 ^{1/2}	15	15	13	
"	бревна капъ.....	"	тульть.....	Hfl.	16 ^{1/2}	16 ^{1/2}	16 ^{1/2}	15 ^{1/2}	
"	дрань (Splittholz) ..	"	сажень.....	Frs.	41	40	36	37	
"	древесная проволока	"	1015 кило.....	"	20	20	20	17	
"	питпропсы и полеты	"	штанд.....	"	32	26	24	26	
" Брюгге.....	бревна капъ.....	"	тульть.....	Hfl.	16	—	16	—	
Франція.									
Въ Дюнкирхень.....	хлѣба.....	за	320 ф.осп.фр.за ов.s/—d		1 ^{1/2}	—/10 ^{1/2}	1/—	—/10 ^{1/2}	
"	ленъ и пенька.....	"	1015 кило.....	Frs	20	19	18	18	
"	жмыхи.....	"	1015 ".....	"	10	8	7	7	
"	яйца.....	"	топну.....	s/—d	22/6	22/6	22/6	22/6	
"	сѣмя посѣвное.....	"	мѣшокъ.....	Frs.	3/4	3/4	3/4	3/4	
"	планки.....	"	штанд.....	"	30	29	28	25	
"	" по палубѣ.....	"	".....	"	28	20	24	20	
"	мурлаты и тимбера.....	"	".....	"	29	35	25	27	
"	проволока дренесная	"	1015 кило.....	"	20	18	20	17 ^{1/2}	
"	масло.....	"	1015 ".....	"	14	14	14	14	
Гавръ.....	планки и бревна.....	"	штанд.....	"	35	35	32	32	
Руанъ.....	сѣмя.....	"	мѣшокъ.....	"	1	1	1	1	
"	планки и доски.....	"	штанд.....	"	35	32	27	27	
Шербургъ.....	планки.....	"	".....	"	32 ^{1/2}	34	32 ^{1/2}	34	
Ст. Назерь.....	планки.....	"	".....	"	37 ^{1/2}	40	37 ^{1/2}	40	
Бордо.....	планки.....	"	".....	"	40	41	35	35	
Германія.									
Въ Штеттинъ.....	хлѣба.....	за	2000 кило рожь.....	Mk.	13	10	9	9	
"	ленъ и пенька.....	"	ласту въ 60 кило.....	"	13	13	13	13	
"	жмыхи.....	"	2000 кило.....	"	12	11 ^{1/2}	10	10	
"	яйца.....	"	ящикъ.....	"	1 ^{1/2}	1 ^{1/2}	1 ^{1/2}	1 ^{1/2}	
"	шпалы.....	"	штуку.....	Pfg.	53	50	45	45	
"	мурлаты.....	"	куб. фут.....	"	15	14	12 ^{1/2}	12 ^{3/4}	
"	планки и доски.....	"	штанд.....	Mk.	24	21	21	21	
Любекъ.....	хлѣба.....	"	2000 кило рожь.....	"	10	8	8	8	
"	ленъ и пенька.....	"	ласту въ 60 пуд.....	"	15	15	15	15	
"	яйца.....	"	ящикъ.....	"	1 ^{1/4}	1 ^{1/4}	1 ^{1/4}	1 ^{1/4}	
"	масло.....	"	9 пуд.....	"	12	12	12	12	
"	шкуры.....	"	пуд.....	Pfg.	30	30	30	30	
"	планки и доски.....	"	штанд.....	Mk.	26	23 ^{1/2}	20	19	
"	осина.....	"	куб. фут.....	Pfg.	21	20	20	19	
"	ольха.....	"	".....	"	20	20	18	19	
Висмаръ.....	".....	"	".....	"	20	—	18 ^{1/2}	—	
Гамбургъ.....	хлѣба.....	"	2000 кило рожь.....	Mk.	14	—	9	—	
"	ленъ и пенька.....	"	1000 ".....	"	15	14	12 ^{1/2}	14	
"	жмыхи.....	"	1000 ".....	"	5	4 ^{1/2}	4 ^{1/2}	4 ^{1/2}	
"	шкуры.....	"	пуд.....	Pfg.	20	18	17 ^{1/2}	13	
"	доски.....	"	штанд.....	Mk.	26	23	22	22	
Гарбургъ.....	шпалы.....	"	штуку.....	Pfg.	57 ^{1/2}	60	55	52	
Гестемюнде.....	доски.....	"	штанд.....	"	28	26 ^{1/2}	28	26 ^{1/2}	
"	мурлаты.....	"	".....	"	28	26 ^{1/2}	28	26 ^{1/2}	
Бране.....	осина.....	"	куб. фут.....	Pfg.	22	19	20	20	
Бременъ.....	сѣмя посѣвное.....	"	мѣшокъ.....	"	75	75	75	75	
"	доски.....	"	штанд.....	Mk.	30	29	27 ^{1/2}	25	
"	осина.....	"	куб. фут.....	Pfg.	21 ^{1/2}	20	21 ^{1/2}	20	
Лееръ.....	шпалы.....	"	штуку.....	"	57 ^{1/2}	—	55	—	
Эльбингъ.....	береза.....	"	куб. фут.....	"	20 ^{1/4}	—	20 ^{1/4}	—	

				Вызшая		Низшая	
				1907	1906	1907	1906
Данія.							
Въ Копенгагенъ	хлѣбъ	за 2000 кило рожь .	Мк.	15	14	14	11
" "	ленъ и пенька	" 1000 " пеньки "	"	20	20	20	20
" "	жмыхи	" 2000 "	"	15	15	12	12
" "	яйца	" 1900 " s/— d	"	20/—	20/—	20/—	20/—
" "	масло коровье	" 1000 "	"	20/—	20/—	20/—	20/—
" "	масло	" 1000 "	"	9	9	9	9
" "	планки и доски	" штанд	Мк.	24	27	22	23
" Горзенсъ	шпалы	" куб. фут.	Pfg.	16	—	13	—
" Кіеге	шпалы	" " "	"	16	—	14	—
" Аальборгъ	рожь	" 2000 кило	Мк.	15	—	15	—
Швеція.							
Въ Штокгольмъ	планки и доски	за штанд	Мк.	26	—	20	—
" "	хлѣба	" 2000 кило ржи .	"	13	13	12	9
" "	ленъ и пенька	" 1000 кило	"	20	20	20	20
" "	жмыхи	" 2000 "	"	13	10	10	10
" "	сѣмя	" мѣшокъ	Pfg.	100	75	100	75
" Мальмэ	хлѣба	" 2000 кило ржи .	Мк.	15	11	15	11
" Гефле	"	" 2000 " " "	"	14	—	14	—
" Гальмштадъ	"	" 2000 " " "	"	16	12 ³ / ₄	16	12 ³ / ₄
" Треллеборгъ	"	" 2000 " " "	"	14	10	13	10
" Норкепингъ	"	" 2000 " " "	"	15	10 ¹ / ₂	15	10 ¹ / ₂
Норвегія.							
Въ Христіанію	хлѣба	за 2000 кило ржи .	Мк.	16	13	14	13
" " чер. Копенгаг.	пенька	" тонну	"	14	28	40	38
" " " "	осина	" куб. фут.	Öre	20	—	19	—
" Восточн. Норвегію	хлѣба	" 2000 кило	Мк.	16	—	16	—
Португалія.							
Въ Лиссабонъ чер.							
Гамбургъ	ленъ и пенька	за тонну	s/— d	35	—	30	—
" " " "	жерди	" тысячу штукъ . .	£	18	—	16	—
Испанія.							
Въ Гибралтаръ	планки	за штанд	s/— d	36	36/9	36	36/3
" " " "	тимбера	" лоадъ	"	12/6	12/3	12/6	12/3
Америка.							
Въ Нью-Йоркъ и Бос-							
тонъ чр. Копенгаг.	ленъ и пенька	за тонну	s/— d	32/6	32/6	32/6	32/6
" Нью-Йоркъ и Бостонъ чр.							
Гуль, Лондонъ и Гамбургъ							
	шкуры суш.	" "	"	37/6	37/6	37/6	37/6
	тряпье	" "	"	25/—	—	25/—	—
	галюши стар.	" "	"	17/6	—	17/6	—
	тряпье	" "	"	25/—	—	25/—	—

Ставки при перевозкѣ грузовъ на парусныхъ судахъ.

				Вышняя		Низшая	
				1907	1906	1907	1906
Восточный берегъ Англии.							
Къ восточному берегу							
Великобританіи	жмыхи	за	тонну s/—d	10/6	10/—	8/3	8/3
Въ Мидлесбро	планки	"	штанд. "	25/—	—	25/—	—
„ Ньюкастель/Тайнъ	планки	"	„ "	27/6	25/6	22/6	20/6
„ „	тимбера	"	лоадъ "	9/—	7/—	9/—	7/—
„ „	дрань (Splittholz)	"	288 куб. фут. "	45/—	40/—	40/—	40/—
„ Сундерландъ	планки	"	штанд. "	28/6	—	28/6	—
„ Кингсъ Линъ	тимбера	"	лоадъ "	9/—	9/6	9/—	9/6
„ „	дрань (Splittholz)	"	288 куб. фут. "	45/—	47/6	45/—	47/0
„ Сегамъ Гарбуръ	планки	"	штанд. "	25/—	—	25/—	—
„ Ярмутъ	дрань (Splittholz)	"	288 куб. фут. "	50/—	—	48/6	—
„ „	тимбера	"	лоадъ "	10/6	—	10/6	—
Западный берегъ Англии.							
Въ Кардифъ Ньюпортъ	планки	за	штуку s/—d	27/—	27/—	24/6	27/—
„ „	дрань (Splittholz)	"	288 куб. фут. "	40/—	42/6	37/6	42/6
„ „	тимбера	"	лоадъ "	9/3	9/6	8/3	9/6
„ Сванзее	дрань (Splittholz)	"	288 куб. фут. "	47/6	40/—	45/—	40/—
„ „	планки	"	штанд. "	28/—	26/6	27/6	26/—
„ Шарпнессъ	тимбера	"	лоадъ "	11/—	—	11/—	—
„ „	дрань (Splittholz)	"	288 куб. фут. "	55/—	—	55/—	—
„ Прочелли	планки	"	штанд. "	40/—	—	40/—	—
„ Абериствить	планки	"	„ "	45/—	—	45/—	—
„ Бристоль	тимбера	"	лоадъ "	11/6	—	11/6	—
„ Ливерпуль	слипера	"	„ "	11/—	—	11/—	—
„ Биркенгедъ	„	"	„ "	8/6	—	8/6	—
„ Портъ Мадокъ	планки	"	штанд. "	41/—	36/—	41/—	36/—
„ Барровъ и/Фурнессъ	слипера	"	лоадъ "	11/—	—	11/—	—
„ „	питпропсы	"	саж. 216 куб. фут. "	32/6	—	32/6	—
Въ Миннае Бридже	планки	"	штанд. "	42/6	—	42/6	—
Английскій Каналь.							
Въ Английск. Каналь	жмыхи	за	тонну s/—d	11/3	11/3	9/6	9/9
„ Плеймутъ	тимбера	"	лоадъ "	9/6	10/—	9/6	10/—
„ „	дрань (Splittholz)	"	288 куб. фут. "	47/6	47/6	47/6	47/6
„ „	планки	"	штанд. "	30/—	—	30/—	—
„ Девонпортъ	дрань (Splittholz)	"	288 куб. фут. "	50/—	51/—	50/—	51/—
„ Паръ	тимбера	"	лоадъ "	10/—	—	10/—	—
„ Пооле	тимбера	"	„ "	11/—	11/6	11/—	11/6
„ „	дрань (Splittholz)	"	288 куб. фут. "	53/—	35/—	53/—	55/—
„ „	планки	"	штанд. "	30/—	33/—	30/—	33/—
„ Портсмутъ	планки	"	„ "	30/—	25/—	30/—	28/—
„ Соутгемптонъ	планки	"	„ "	29/—	—	29/—	—
„ Бридпортъ	пенька	"	тонну "	26/—	—	26/—	—
Ирландія.							
Въ Дундалкъ	тимбера	за	лоадъ s/—d	12/—	12/—	12/—	12/—
„ Кюркъ	тимбера	"	„ "	11/6	—	11/6	—
„ „	планки	"	штанд. "	35/—	—	33/—	—
„ „	дрань (Splittholz)	"	288 куб. фут. "	43/6	—	43/6	—
„ Лимерикъ	тимбера	"	лоадъ "	13/—	—	13/—	—
„ Ньюрей	планки	"	штанд. "	40/—	—	40/—	—

						Вышая		Низшая	
						1906	1905	1906	1905
Восточный берег Шотландіи.									
Въ Киннадинъ Родсъ	планки	за	штанд.	s/d	25/—	—	25/—	—	
" Тайпортъ	"	"	"	"	24/—	26/—	24/—	26/—	
" "	тимбера	"	лоадъ.	"	8/—	—	8/—	—	
" Фиртъ офъ Фортъ	планки	"	штанд.	"	23/—	23/—	20/—	20/—	
" "	питиронсы	"	"	"	23/6	23/—	20/—	20/—	
" Инвернесъ	тимбера	"	лоадъ.	"	11/6	11/—	11/6	11/—	
" Чарлестоунъ	планки	"	штанд.	"	23/—	23/—	20/—	23/—	
" Буртислендъ	питиронсы	"	"	"	23/—	23/3	20/—	20/—	
" Бонессъ	"	"	"	"	23/—	23/—	20/—	20/—	
" Метиль	"	"	"	"	23/6	23/—	20/—	20/—	
" Соутъ Аллоа	"	"	"	"	23/6	22/6	20/—	20/—	
" Киркалди	планки	"	"	"	23/—	26/—	20/—	26/—	
" Пертъ	тимбера	"	лоадъ.	"	11/—	10/6	11/—	10/—	
" "	планки	"	штанд.	"	32/6	31/6	32/6	31/—	
" Бурггетъ	тимбера	"	лоадъ.	"	11/—	—	11/—	—	
" Петергетъ	тимбера	"	"	"	10/—	—	10/—	—	
" "	планки	"	штанд.	"	30/—	—	30/—	—	
Франція.									
Въ Калэ	планки	за	штанд.	Frs.	36	—	36	—	
" Діэпъ	"	"	"	"	33	—	33	—	
" Фэканъ	"	"	"	"	42	—	42	—	
" Ст. Мало	"	"	"	"	40	—	40	—	
" Пембоефъ	"	"	"	"	45	—	45	—	
" Порникъ	"	"	"	"	50	—	50	—	
Германія.									
Въ Фленсбургъ	шпалы	за	лоадъ.	Mk.	8	—	8	—	
" Любекъ	доски	"	штанд.	"	22	—	22	—	
" Штеттинъ	шпалы	"	"	Pfg.	50	—	50	—	
" Палпенбургъ	доски	"	штуку	Mk.	30	—	30	—	
" Данцигъ	ячмень	"	2000 кило	"	13	—	13	—	
Данія.									
Въ Горзенсъ	шпалы	за	лоадъ.	Mk.	8 ^{1/2}	7.35	7 ^{1/2}	6 ^{3/4}	
" Кіеге	"	"	"	"	8 ^{1/2}	7 ^{1/2}	7 ^{1/2}	6 ^{1/2}	
" Ааргусъ	жмыхи	"	тону	"	15	—	13	—	
Швеція.									
Въ Фалленбергъ	хлѣба	за	2000 кило	Mk.	18	—	18	—	
" Штонгольмъ	доски	"	штанд.	"	26	—	22	—	
" Мальмэ	"	"	"	"	22	—	22	—	
" Ландскрона	"	"	"	"	22	—	22	—	

Рижскій экспортъ моремъ

съ 1 января по 31 декабря.

	1906.	1907.		1906.	1907.
Отброски и обрѣзки	734 пуд.	2136	Перья: постельныя .	4931 пуд.	7083
Наковальники	— "	114	пухъ	221 "	152
Яйца муравьиныя . .	322 "	92	разныя	445 "	—
Аптекарскіе товары	25413 "	19098	Войлокъ	32 "	61
Аппараты и принад-			Рыбы и раки	2380 "	648
лежности	563 "	4	Ленъ	6527547 "	5606578
Азбестъ	11686 "	5487	Льняная пакля	698676 "	608555
Азбестовыя нити . . .	— "	2448	" пряжа	13344 "	97614
" ткани и			Мясо	24550 "	2863
издѣлія	— "	4078	" свиное	5177 "	214
Азбестовая толь . . .	141 "	1179	Мясная мука	3185 "	933
Асфальтъ	16 "	—	Фрукты свѣжіе и су-		
Автомобили	— "	214	шеные	2741 "	5917
Дубъ (лыко)	620 "	—	Фанеры	— "	37731
Кора древесная	1431 "	247	Галоши новыя	43028 "	33525
Хлопокъ	5846 "	429	" старыя	70480 "	81639
Хлопчато - бумажныя			Газоочистительная		
издѣлія	— "	11	масса	— "	307
Ягоды	12448 "	30814	Кишки	5404 "	5450
Свинецъ, сѣрнокисл.	— "	392	Птицы битыя и дичь	426308 "	356277
Свинцовая зола	1367 "	3243	Овощи	14 "	189
Свинцовыя бѣлила . .	— "	14	Дубильная кора	— "	24
Бульонъ	319 "	—	Дубильныя вещества	3568 "	38
Водки сладкія	18406 "	19780	Напитки	825 "	2
Тормазы, части	1088 "	—	Хлѣба :		
Книги, картины и			гречиха	— "	14860
печатныя издѣлія . . .	4336 "	2813	горохъ	296469 "	16320
Буффера	— "	15644	ячмень	190902 "	336694
Масло коровье	1854954 "	1133852	овесъ	1112833 "	198915
Брезенты	7 "	—	пшено	2 "	—
Разные товары	1304 "	441	чечевицы	2250 "	—
Проволока желѣзная	— "	80	кукуруза	— "	1954
Проволочныя издѣлія	— "	7	рожь	137970 "	929464
Удобрительныя ве-			пшеница	2231194 "	216338
щества :			вика	73351 "	109870
кровь	42733 "	6320	отбросы	15791 "	50
кайнить	926 "	—	Рога	246 "	143
разныя	— "	3180	Пряности	61 "	—
Яйца	4685345 "	3933816	Стеклянный товаръ . .	73 "	89
Желтокъ	14413 "	4110	Глицеринъ	3739 "	—
Бѣлокъ	3569 "	1514	Сѣрнистая сурьма . .	— "	58
Электричesk. товары	61 "	67	Золотой песокъ	— "	291
Экипажи и части . . .	88 "	82	Гудронъ	162386 "	139743
Бочки порожнія	7536 "	1175	Крупа и каша :		
Краски	8 "	38	гречневая	8400 "	2040
Фаянсовый и фарфо-			манна	21 "	42
ровый товаръ	66 "	4	рисъ	— "	12

	1906.	1907.		1906.	1907.
Гумми старый }	27186	пуд.	36102	Угли	— пуд.
„ отбросъ }	—	—	—	Угольная кислота . .	—
Резиновыя издѣлія .	1225	„	6853	Кокосовая мука	1000
Волосъ, щетина	9757	„	5825	Колошальные товары	—
Шерсть :				Кондиторскій товаръ	138
лося	—	„	313	Консервы	1973
верблюжья	30666	„	4018	Пробки	99
коровья и козья	8647	„	8434	Пробковый отбросъ .	118524
копская	16219	„	841	Пробковое дерево . .	1916
копскія гривы {	6893	„	{3401	Пробковая изоляціон.	
копскіе хвосты }	—	„	{3154	плиты	8217
разная	—	„	735	Пробковыя издѣлія .	—
Кожи и шкуры :				Криолитъ	870
антилоповыя	151	„	—	Лакъ	483
медвѣжи	20	„	1	Сельскохозяйствен-	
барсучья	80	„	76	ныя орудія	—
бѣлковыя	68	„	21	Лампы и фонари . . .	—
лося	27	„	—	Кожа	784
заячья	7348	„	3660	Кожаный товаръ . . .	27
хорьковыя	266	„	180	Клей	7255
телячьи, бараны				Обрѣзки бѣлой кожи	60593
и козьи	856427	„	655905	Сѣвчи	11
кроликовыя	44	„	55	Линолеумъ	27
кошечьи	—	„	20	Тряпье	165913
байбиковыя	188	„	509	Ликоподіумъ	1827
копскія	246941	„	134041	Солодъ	2176
козьи, дикихъ	28	„	—	Мануфактурн. товаръ	1798
волыны	67412	„	3788	Машины и	
свиныя	48	„	—	машинныя части }	10428
волчьи	10	„	17	Рогожи	48485
Инструменты ремесл.	337	„	1361	Лыко для рогожь . . .	8956
Пенька	936670	„	1111909	Мука пшеничная	378
Пеньковая пакля	183087	„	141625	Металлич. отбросъ }	6136
„ пряжа	87017	„	62771	Жестяной отбросъ }	—
Смола	63	„	21	Отбросъ метал. разн.	4917
Плиты изъ смолн-				Металлы :	
стаго цемента	—	„	4344	алюминіумъ	43
Сѣно	84	„	101	антимофъ	—
Деревяныя издѣлія .	1749	„	78	баббитъ	—
Древесная проволока	371	„	60	жестъ	6
Медь	6	„	9	свинецъ	86
Хмѣль	244	„	44	жельзо	11763
Рогъ и рогов. отбросъ	2062	„	239	чугунъ	15
Роговая мука	5823	„	8166	латунь	868
Гильзы	13	„	152	мѣдь красная	
Инструменты музык.	260	„	66	литая	372
„ оитичн.	—	„	3	сталь	244
Грамофонныя ноты .	—	„	3572	цинкъ	—
Инструм. муз. разныя	1	„	1	олово	93
Джутъ	401	„	448	Металлич. издѣлія :	
„ отбросъ	6136	„	4319	жестяныя	—
Джутовая пакля	—	„	1924	жельзныя	940
Желудки телячьи . . .	76	„	62	золот., серебр.	13
Сыръ	10351	„	2610	чугунныя	15
Сырн. вещ. (казеинъ)	178	„	—	мѣдныя	—
Какао	3	„	—	стальные	236
Икра	222	„	227	разныя	316
Мушка испанская . . .	1199	„	336	Порошокъ млекомо-	
Картофель	90	„	3104	жительный	2695
Каштаны	—	„	190	Образцы и модели . . .	117
Ящики порожи	33	„	223	Рожки ржаные	4957
Отруби	98463	„	90834	Гвозди	27
Кости	—	„	129	Нефть	—
Костяной уголь изъола	12206	„	1420	Сѣти	2411
Костяная мука	92609	„	40105	Орѣхи	14

	1906.	1907.		1906.	1907.
Масло: эфирное . . .	—	2	Письм. принадлеж.	—	2
ашиное . . .	56	87	Обуви	—	18
бакуишь (ми- неральное).	512865	376214	Губки	391	437
кориандровое	—	10	Сѣра	106	118
сосиное . . .	—	5	Сѣрный цвѣтъ	399	268
спушное . .	16610	10523	Парусина	26	—
пеньковое . .	18	30	Мыло	14	234
льняное	2025	3007	Горчичная мука . . .	869	503
подсолнечное	—	73	Сепараторы	703	637
вазелиновое .	3742	—	Шпатель	—	309
разное	—	2	Игрушки	18	10
Жмыхи :			Камни	—	150
хлопчатниковые	—	3739	Солома	168	1574
пеньковые	97624	64941	Сладкокорень	4036	5115
кокосовые	47848	90199	Табакъ	77296	68157
льняные	181047	198490	Табачный издѣлйя . .	1415	1599
раисовые	4443903	2918884	Талкъ	7967	12
горчичные	—	8535	Канати. издѣлйя нов.	2907	634
кукутунные	—	2852	" " стар.	—	10529
подсолнечные . .	—	47843	Скиндаръ	77858	118649
разные	11522	31 5	Чай	952	1
Жмыхи отбросъ	568	—	Животныя :		
Бумага	3806	1967	гуси	9559	1
Бумажныя издѣлйя	32	97	пѣтухи	—	1
Папковая издѣлйя	—	294	лошади	4906	5215
Папирсы	1816	1454	козы дикія	2	—
Духи	176	636	перепела	70	—
Парафинъ	126	636	Глиноземъ	53702	42749
Мѣховой товаръ . .	1176	117	Глиняный товаръ . .	—	7
Мягкая рухлядь . .	—	168	Торфъ	9	10
Керосинъ	291	57	Барабаны порожиё	14213	921
Растенйя п			Сукно	167	125
" луковицы	208	429	Домашнйя вепци	—	9669 ^{3/4}
Грибы	1118	1912	Велосипеды п части	124	3
Поташъ	—	733	Сѣбстныя припасы . .	620	102
Щиритные остатки	774180	513608	Купоросъ	215	243
Трубы	22	—	Мѣха птичьыя	235	581
Сѣмена: анисовое . . .	16351	19117	Птицы, чучела	1	—
высѣвочное	795	—	Клеенка	30	—
древесное	—	140	Оружйе п принадл. . .	129	30
цвѣточное	90	—	Вѣсы и гири	47	—
кориандровое	1227	1434	Ресоры	—	492
ленокъ	—	9463	Вата	6	—
поленое	—	34	Вино	1537	16
травяное	10057	1251	Пакля	21	—
огуречное	69	24	Вакса	—	33
пеньковое	4524	15175	Шерстяной отбросъ . .	—	62
клеверное	17233	13363	Шерсть	34489	7677
тмшное	22	34	Шерстяная пряжа . .	—	1
люцерное	1216	—	Шерстяныя издѣлйя . .	—	3
льняное посѣви.	522169	653389	Целлулоза	197627	152692
" выбойное	1514681	1113487	Цементъ	22	99015
касторное	—	30922	Цикорйй	68	66
горчичное	37	26	Цинковая зола	59	—
тимофѣево	615	600	Оловянный отбросъ . .	—	1419
лѣсное	46	381	Оловянная зола	386	642
цвѣрное	10076	31980	Лукъ	1220	—
Мышки	2505	981	Цилиндры желѣзные	1493	—
Варенье	—	2	Мѣсь :		
Соль	—	17	бревна, дубовыя . . .	73	—
Песокъ серебристый	—	571	" сосновыя	180158	208475
Лопаты деревянные .	38	489	" еловыя	320942	201968
Шеллакъ	—	17	" березовыя,		
Тростникъ	—	41	осиновыя п		
			прочяя	45786	89336

Лѣсъ:	1906.	1907.	Лѣсъ:	1906.	1907.
рукоятки для кирокъ	11314	шт. 12126	мурлаты, сосновые	210560	шт. 124573
ботсмачты	28527	" 19832	" еловые..	43206	" 48687
дрова	1954 ^{5/6} к. с.	2541 ^{3/4}	" березов.,		
доски, дубовыя	21086	шт. 43120	осин. и проч..	4652	" 5771
" 1—2 ^{1/2} "	21590655	" 22896127	паркетн. дощечки.	1795794	" 1813549
" 3"	7603557	" 8328044	пиповки	1301	" —
" болѣе 3"	32841	" 30614	питпропсы	4508236	" 5741223
" для фанерки	38	" —	колесные спицы	292	" 222
брусья, дубовые				31010	" 107568
" (Plançons)	1998	" 13960		183887	" 60317
" сосновые	51701	" 51047	слипера, остро-		
" еловые	16319	" 26648	кантные	2084624 ^{1/2}	2653301 ^{1/2}
" березовые,			слипера, круглые.	26073 ^{1/2}	19328 ^{1/2}
осин. и проч..	12096	" 9230	стропила и жерди.	105676	" 90029
бочечныя клепки,			шпиры	8382	" 224
дубовыя	90054	" 861760	дрань (Splittholz).	6835 ^{1/4} к. с.	4663
бочечныя клепки,			клепки, дубовыя	1054	шт. 4747
березов., осин. и			" березовыя,		
проч.	1521274	" 741802	осинов. и проч.	104399	" 102890
флоринги	—	" 79634	скверы (Squares).	—	" 134926
древесн. проволока	433284	пуд 476914	телеграфн. столбы		
дощечки для коро-			и жерди	97770	" 103745
бокъ	232	" —	ваншось	1410	" 8073
доски для ящичковъ	—	шт. 249430	лѣсъ для выдѣлки		
чурбаны, дубовые.	2807	" 12352	целлюлозы саж..	374663	" 335833
" березов.,			лѣсъ для выдѣлки		
осин. и проч..	165100	" 156343	целлюлозы метр.	367883	" 993101
кроссинги	—	" 10693	дощечки для це-		
			ментныхъ бочекъ	1669758	" 7375917



Рижскій ввозъ моремъ

главнѣйшихъ предметовъ*)

съ 1 января по 31 декабря.

	1906	1907		1906	1907
	пуд.	пуд.		пуд.	пуд.
Сельди	694920 ^{1/2}	1026172	Селитра.....	76727	95647 ^{1/2}
Хмѣль	2685	2663 ^{1/2}	Красильное дерево въ		
Кофе	50355 ^{1/2}	48098 ^{1/2}	полѣньяхъ и молотое.	790462	1103243
Какао	20530 ^{1/2}	29974 ^{1/2}	Квебраховое дерево....	1080333	888127 ^{1/2}
Рисъ	115021 ^{1/2}	250991	Дубильныя вещества...	350444 ^{1/2}	270016 ^{1/2}
Соль	15824	21056 ^{1/2}	Бочечныя части	134305 ^{1/2}	137720
Сало	183179 ^{1/2}	227497	Пряжа	46222	66887 ^{1/2}
Табакъ	1864	4954	Гумми, гуттаперча, кау-		
Чай	291386	101843 ^{1/2}	чукъ	185902 ^{1/2}	141173
Шампанское.....	5829 ^{1/2}	9871 ^{1/2}	Кожы и шкуры	217487	2.9282
Вино виноградное....	15488 ^{1/2}	26232 ^{1/2}	Смола	254696 ^{1/2}	366637 ^{1/2}
Хлористый калий.....	18197 ^{1/2}	24041	Джута, сырецъ	471010	351338
Балетровая соль	32735	42466	Копра.....	645993	699183
Сѣрноокислый калий....	21563	32933 ^{1/2}	Пробковое дерево	437950	427193
Поташъ.....	3057	5883	Мѣль, обраб. и необраб.	1447241 ^{1/2}	1995549 ^{1/2}
Сѣра	176691	270645 ^{1/2}	Машины и орудя, зем-		
Сода	9185 ^{1/2}	4200 ^{1/2}	ледѣльческія.	384853 ^{1/2}	518543
Свипецъ	156834 ^{1/2}	418442 ^{1/2}	" промышленныя	359307 ^{1/2}	436028
Желѣзо	148815 ^{1/2}	193905	Машинныя части	260928	353730
Чугунъ	24260	4539	Масло растительное ...	21770 ^{1/2}	19681 ^{1/2}
Мѣдь.....	5983 ^{1/2}	5993 ^{1/2}	Бумага писчат.	3287	6572
Сталь	276733	277726 ^{1/2}	Кварцъ	227025 ^{1/2}	143953
Олово	30349	28754 ^{1/2}	Шеллакъ	11324	14298 ^{1/2}
Металлическія руды ...	1077004 ^{1/2}	1037078 ^{1/2}	Шпатъ	381952 ^{1/2}	543975 ^{1/2}
Рельсы желѣзнодорож..	651 ^{1/2}	911 ^{1/2}	Каменный уголь	31204508 ^{1/2}	51337490 ^{1/2}
Желѣзнодорожныя при-			Коксъ	1410394	1590811 ^{1/2}
надлежности	53	4899 ^{1/2}	Глина и фарфор. глина	1257858 ^{1/2}	1890919 ^{1/2}
Хлопокъ, сырецъ	858322	755661	Воскъ	14411 ^{1/2}	18543
Искусственныя удобрит.			Шерсть, необработ....	105640 ^{1/2}	111692
вещ. и сырые фосфаты	2595469	3688708	Кирпичъ, огнеупорный.	143658	406785

*) Данныя о всѣхъ входящихъ въ нашъ портъ товарахъ ко времени составленія сего отчета еще не опубликованы.

XXXVII

Общества Центральной
за 1907

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 1907 г.	21,405	08
очистка улицъ, объяв-					
ления въ газетахъ и					
разныя мелкіе расходы	729	68			
процентовъ:					
уплачено процентовъ..	481	60			
страхованія отъ огня:					
уплачено за 1907 г. ...	382	87			
городскихъ податей:					
уплачено податей за					
1907 г.	2,041	25			
налога съ недвиж-					
мыхъ имуществъ:					
за 1907 г.	517	16			
	5,902	56			
дивиденда:					
чистая прибыль за					
1907 г.	15,502	52			
Итого...	21,405	08	Итого...	21,405	08

Рига, 31 декабря 1907 г.

Н. Фенгеръ.

Ч. Дрисгаусъ.

Ревизора:

Прав
Павель Шварцъ.
К. А. Гельмеингъ.

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 акционернаго капитала:		
Стоимость 7			внесено капитала	261,000	—
амбаровъ, по-			„ запаснаго капитала:		
строенныхъ			на лицо	30,000	—
на городек.			„ наемной платы за амбары:		
амбарномъ			получено впередъ наемной		
участіи со			платы	1,910	40
исключеніемъ			„ ремонта:		
стоимости			остатокъ по		
грунта	Р. 198,039 25		счета ремонта		
Стоимость 5			отъ 1906 г. Р. 8,624 10		
амбаровъ въ			перечислено		
Мюльграбенъ Р. 97,279 17			изъ запаснаго		
	295,318	42	капитала про-		
Иклады. бил. Втор. Рижск. Общ.			цент. за 1907 г. „ 1,500 —		
Взаимнаго Кредита:			Р. 10,124 10		
Денежныхъ вкладовъ на			за вычетомъ		
лицо	10,000	—	расходовъ по		
Счетъ процентовъ:			ремонту въ		
Наросшихъ по означенн.			1907 г.	1,288 79	
выше вкладнымъ билетамъ			заслуж. запасный капиталъ		
процентовъ по 31 декабря			по ремонту составляетъ...	8,835	31
1907 г.	118	75	„ дивиденда:		
„ страхования отъ огня:			дивиденды за		
уплаченныхъ			1907 годъ съ		
впередъ стра-			Р. 264,000 —		
ховныхъ премій Р. 484 97			капиталъ ак-		
за амбаръ въ			цій 6%	Р. 15,840 —	
Мюльграбенъ Р. 10 57			еще не вы-		
	495	54	плаченного		
„ кассы:			дивиденда за		
личными деньгами	96	43	1901 г.	„ 125 —	
Текущій счетъ:			резервный ка-		
въ Биржевомъ Банкъ	16,468	27	питалъ диви-		
			денда	„ 1,786 70	
Итого...	322,497	41	Итого...	322,497	41

деніе:

К. Г. фонъ Зенгбушъ. В. Гартманъ.
А. Ларсонъ. А. фонъ Зенгбушъ.

Кассиръ: К. Лау.

Бухгалтеръ: Э. фонъ Гюббенетъ.

Списокъ Рижскихъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ

за 1908 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. п. старый промѣръ, н. п. новый промѣръ

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тоннъ	Имена судовъхозяевъ	Мѣсто жительства судовъхозяевъ
А.							
1	гаф. шкуна	Адольфъ д. и с.	. . . .	Берзинь . . .	154 н. п.	Г. Екисъ	Адіамюнде
2	3 м. гаф. шкуна	Альдебаранъ д. и с.	HBDL	А. Ушмель . .	197 „	Вм. Морицъ и др. .	Постенденъ
3	„	Алексацдеръ д. и с.	HKQS	ваканти. . . .	310 „	М. Лѣлкальиъ . . .	Кюрбисъ чр. Лемзаль
4	„	Алексацдеръ д. и с.	. . . .	Д. Грушвальдъ	272 „	Б. Бертлиниъ и Шталъ	Роіенъ
5	гаф. шкуна	Алиде д. и с. . . .	. . . .	К. Аболиниъ . .	138 „	К. Аболиниъ	Унесгриве
6	3 м. гаф. шкуна	Альма д. и с. . . .	HBKT	А. Чаксте . . .	312 с. п.	Г. Шноръ	Кирбисъ
7	3 м. гаф. шкуна	Амалія д. и с. . . .	HMRL	ваканти. . . .	327 н. п.	Г. Шноръ	Кирбисъ
8	„	Андромеда д. и с. . . .	. . . .	А. Фриденвальдъ	200 с. п.	А. Фриденвальдъ и Ф. Вейдеманъ	Роіенъ
9	3 м. шкуна	Анна д. и с. . . .	MBNG	Видеманъ . . .	223 н. п.	Г. Р. и М. Вейде . .	Гайнашъ
10	3 м. гаф. шкуна	Анна д. и с. . . .	. . . .	Шлумъ	232 „	Г. Фишеръ и др. . .	Ангериъ
11	гаф. шкуна	Анна д. и с. . . .	. . . .	ваканти. . . .	148 „	фонъ Адеркасъ . . .	Кирбисъ
12	3 м. шкуна	Анна Альвине д. и с.	HBKR	Г. Ф. Грассъ . .	321 „	Грассъ и Лѣлкальиъ	тоже

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тоннъ	Имена судовозяевъ	Мѣсто жительства судовозяевъ
13	гаф. шкуна	Анна Грѣта д. и с.	. . .	Грюнбергъ . .	131 с. п.	Г. Грюнбергъ . . .	Упесгриве
14	3 м. гаф. шкуна	Анна Ольга д. и с.	MCDW	Лѣлмежъ . .	218 н. п.	Г. Грассъ и др . .	Кирбисъ
15	"	Анна Оттиліе д. и с.	HKQN	А. Фишеръ . .	212 "	Г. Фишеръ и др . .	Ангериъ
16	"	Ансъ д. и с. . .	HDCG	Бонесъ . . .	317 "	Братья Пулинь . .	Угунцѣмъ
17	гаф. шкуна	Ансъ д. и с. . .	. . .	А. Инсбергъ . .	78 "	А. Инсбергъ . . .	Тальсенъ
18	"	Антаресъ д. и с. .	. . .	П. Скадинъ . .	155 с. п.	Скадинъ и Антманъ	Дондангенъ-Конраггенъ и Питрагенъ
19	"	Арктурусъ д. и с. .	HDBW	У. Блакисъ . .	152 н. п.	Братья Гриванъ . .	Дондангенъ - Гипкенъ
20	3 м. шкуна	Аустра д. и с. . .	HKRL	Мельбартъ . .	322 "	Судох.Общ. „Аустра“	Рига
21	"	Анна Мари д. и с.	. . .	Эглитъ . . .	181 н. п.	Г. Пуринъ и др . .	"
22	"	Ауструмсъ д. и с. .	HVKD	А. Берзинъ . .	392 с. п.	П. Бауэръ и др . .	Апшицѣмъ
Б.							
23	3 м. шкуна	Бальцеръ д. и с. .	HBJW	Мельбартъ . .	300 н. п.	Г. Бальцеръ . . .	Адіамюнде
24	"	Беноръ д. и с. . .	. . .	Якобсонъ . . .	350 "	Г. Калнишъ и Сеглинъ	Дреймансдорфъ
25	3 м. гаф. шкуна	Берта Альвина д. и с.	HKSR	Бакманъ . . .	250 н. п.	Г. Калнишъ . . .	"
26	"	Бесмеръ д. и с. . .	. . .	Аль	225 "	Братья Муцифкъ . .	Вандзенъ

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тоннъ	Имена судовозяевъ	Мѣсто жительства судовозяевъ
27	3 м. шкуна	Бетанія д. и с. . .	HBJV	М. Дрезинъ . .	338 н. п.	Судох. Общ. „Аустрада“	Рига
28	„	Бетлегемъ д. и с. .	HKQM	М. Г. Мартинсонъ	310 „	Г. Мартинсонъ . .	Гутмансбахъ
29	„	Бетти д. и с. . . .	. . . .	М. Грече . . .	414 „	Г. Бальцеръ и братья Грече	Адямюнде и Петерс- капелле
30	3 м. гаф. шкуна	Бришумъ д. и с. . .	. . . .	Г. Есперъ . . .	183 „	Братья Спиккеръ .	Калетенъ
В.							
31	3 м. гаф. шкуна	Валгалцѣмъ д. и с. .	HRCT	ваканти . . .	260 п. п.	М. Брунслѣпъ и др.	Вацденъ
32	гаф. шкуна	Валентипъ д. и с. . .	. . . .	Т. Легздинъ . .	134 „	Т. Легздинъ и др. .	Калетенъ
33	3 м. гаф. шкуна	Вальтеръ д. и с. . . .	. . . .	М. Конгсъ . . .	160 „	О. и Р. Грантъ . .	Орренгофъ
34	3 м. шкуна	Вега д. и с. . . . .	. . . .	П. Анзакъ . . .	283 „	П. Марксонъ и Грантъ	Орренгофъ
35	„	Венусъ . . . . .	. . . .	Р. Кальнинъ . .	152 „	Р. Кальнинъ . . .	Залисъ
36	3 м. гаф. шкуна	Видвудъ д. и с. . . .	. . . .	П. Мелбардъ . .	249 „	П. Андерсонъ и др.	Рутершъ
37	„	Вильгельмъ д. и с. . .	. . . .	Г. Верверъ . . .	216 „	Э. Морпцъ и др. . .	Довдангенъ
38	„	Вильгельмъ д. и с. . .	LJFS	Сарана	232 с. п.	М. Грантъ	Орренгофъ
39	гаф. шкуна	Витрупъ с. . . . .	. . . .	Лѣлкалпъ . . .	115 „	А. Норитъ	Кирбисъ
40	3 м. гаф. шкуна	Владиміръ д. и с. . .	HNGF	Миллеръ	251 „	А. Калининъ и Ко. .	Рига
41	гаф. шкуна	Вольдемаръ д. и с. . .	. . . .	А. Фрейманъ . .	128 „	А. Фрейманъ	Дондангенъ
Г.							
42	гаф. шкуна	Гайнашъ д. и с. . . . .	. . . .	Петтакъ	136 н. п.	Г. Петтакъ	Гайнашъ
43	3 м. гаф. шкуна	Георихъ Эмма д. и с. .	. . . .	Ф. Гиргенсонъ .	243 „	Н. Дамкалпъ	Калетенъ

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тоннъ	Имена судовозіевъ	Мѣсто жительства судовозіевъ
44	3 м. шкуна	Георгій д. и с. . .	MLKV	Берзингъ . . .	248 н. и.!	І. и М. Вейде . . .	Гайнашъ
45	3 м. гаф. шкуна	Гулбисъ д. и с. . .	НВJQ	П. Бауманъ . . .	292 „	К. и І. Веллинь и др.	Пернигелъ
46	гаф. шкуна	Густавъ д. и с. . .	. . . .	І. Зилеманъ . . .	162 „	Г. Калнинь	Орренгофъ
47	3 м. гаф. шкуна	Голгата д. и с. . .	. . . .	Д. Мартинсонъ	244 „	І. Лоренцъ	Гутмансбахъ
Д.							
48	барка	Дельта ж.	. . . .	Д. Оттманъ . . .	537 с. п.	Д. Оттманъ	Рига
49	3 м. шкуна	ДеръКурлэндеръ д. и с.	HPDN	І. Гранель . . .	363 н. п.	Судох. Общ. „Аустра“	Рига
50	гаф. шкуна	Джонъ Аннъ д. и с.	MLKN	ваканти	158 с. п.	Калнинь	Залисмюнде
51	„	Джонъ Эмиль д. и с.	HKJR	Якобсонъ	161 „	Л. Якобсонъ	Марграфенъ
52	3 м. гаф. шкуна	Дзеннисъ д. и с. . .	HKZA	Петерсонъ . . .	248 н. п.	Г. Гроссъ	Кирбисъ
53	гаф. шкуна	Доротея д. и с. . . .	MBJG	А. Мюллеръ . . .	123 с. п.	К. Зебергъ	Рига
54	„	Дора д. и с. . . . .	. . . .	Хр. Марксонъ . .	133 н. п.	Хр. Марксонъ	Орренгофъ
55	3 м. гаф. шкуна	Драугсъ д. и с. . . .	. . . .	К. Дункель . . .	294 „	Братья Дункель и др.	Угунцѣмъ
З.							
56	3 м. гаф. шкуна	Затурнъ д. и с. . . .	HBLJ	А. Кошгъ	198 н. п.	І. Марксонъ	Оррешгофъ
57	„	Зельма д. и с. . . . .	. . . .	М. Кургеръ . . .	151 „	Э. Грантъ и др. . . .	Гайнашъ
58	гаф. шкуна	Земивъкъ д. и с. . .	. . . .	П. Бергъ	143 „	М. Бергъ	Ангериъ
59	3 м. гаф. шкуна	Зетти д. и с.	JRCB	Э. Кадакасъ . . .	216 „	Э. Кадакасъ	Усть-Двинскъ

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тоннъ	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
60	Зм.гаф.шкуна	Зинамсъ д. п с . .	HDBV	П. Ансонъ . .	248 н. п.	К. Пулинь и др. . .	Угунцѣмъ
61	„	Зѣдонисъ д. п с . .	HDC	Штельцъ . .	217 „	Ф. Мартинсонъ и К. Зандфельдъ. . .	Виндава и Дондангенъ. Гипкенъ
62	„	Зѣмель д. п с		К. Гергнеръ . .	196 „	К. Мейеръ и др. . .	Роенъ
I, II.							
63	гаф. скуна	Иоганнесъ д. п с . .	HKJT	Г. Норитъ . .	196 н. п.	Г. и Ф. Мартинсонъ .	Суссикасъ и Виндава
64	Зм.гаф.шкуна	Ионатавъ д. п с . .	HBJL	Штраухъ . .	296 с. п.	Г. Янсона насл. и др.	Рига
65	гаф. скуна	Илу д. и с		Петтакъ . . .	106 н. п.	Г. Лива и др.	Орренгофъ
66	З м. скуна	Императоръ д. п с .	HDBC	С. Берзинъ . .	349 „	Г. Мартинсонъ . . .	Гутмансбахъ
67	Зм.гаф.шкуна	Индрикъ д. п с		Ф. Дамкалнъ . .	219 с. п.	Г. Дамкалнъ	Калетенъ
68	„	Ингерсоллъ д. п с		Д.С.Мартинсонъ	197 н. п.	Мартинсонъ	Гутмансбахъ
K.							
69	З м. скуна	Капелла д. п с		А. Конгсъ . . .	280 н. п.	Марксонъ	Орренгофъ
70	Зм.гаф.шкуна	Караль д. п с	HDCJ	М. Зандбергъ . .	260 с. п.	М. Баршъ и А. Юстъ	Мерзерефъ и Угунцѣмъ
71	гаф. скуна	Катарина д. п с	HBWL	П. Егеръ . . .	134 „	П. Егеръ	Улесгриве
72	„	Катарина д. п с	MLRF	Магузаль . . .	218 „	Г. Грассъ	Кирбисъ
73	Зм.гаф.шкуна	Катарина д. п с	MBTD	Г. Зилеманъ . .	223 н. п.	Г. Шноръ	тоже
74	З м. скуна	Каупо д. п с		С. Рейсонъ . . .	287 „	Звейгзне, Ницманъ и Ко.	Рига и Рутернъ

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тоннъ	Имена судохозяевъ	Мѣсто жительства судохозяевъ
75	3 м. шкуна	Конкордія д. и с.		К. Йогансонъ	262 н. п.	Йогансонъ и І. Янсонъ	Рига
76	„	Константиъ д. и с.	HMSW	Педдеръ	336 „	А. Клейнъ	Перновъ
77	гаф. шкуна	Корентусъ д. и с.		Л. Бушъ	88 „	Л. Бушъ и др.	Аренсбургъ
78	„	Кристапъ д. и с.		вакантн.	158 с. п.	Грауде	Плененъ
79	„	Курземіѣксъ д. и с.	HBJF	вакантн.	244 н. п.	Г. и І. Муциѣксъ	Вандзенъ
80	3м.гаф.шкуна	Кальпсъ д. и с.		Томсонъ	246 „	М. Пулинъ и др.	Угунцѣмъ
81	„	Карлъ д. и с.		вакантн.	163 „	Мартинакъ и Ангельсонъ	Вандзенъ
Л.							
82	гаф. шкуна	Лайма д. и с.		Х. Павловскій	128 н. п.	И. Карклинь и Ко.	Упесгриве
83	3м.гаф.шкуна	Лембитъ д. и с.	HBLR	Лѣйкальнъ	284 с. п.	М. Клейнъ	Орренгофъ
84	3 м. шкуна	Леннокъ д. и с.	HNGR	Мейеръ	338 н. п.	тоже	тоже
85	„	Лену д. и с.		А. Грантъ	329 „	О. Грантъ и др.	Дреймансдорфъ
86	„	Ливадія д. и с.	HKRP	П. Бекисъ	277 с. п.	Морщъ и Оттомеръ	Дондангенъ
87	гаф. шкуна	Лиго д. и с.		вакантн.	95 н. п.	Ф. Эмсъ и др.	Кирбисъ
88	„	Лина д. и с.	HNQC	А. Бергманъ	101 с. п.	К. Зебергъ	Рига
89	„	Лина д. и с.		Мпвкенбергъ	145 „	М. Мпвкенбергъ и др.	Катентокъ
90	3 м. шкуна	Линда д. и с.	HREL	Лоренцъ	296 н. п.	М. Клейнъ	Орренгофъ
91	гаф. шкуна	Лукасъ д. и с.	HVGM	Г. Тэннисонъ	202 с. п.	Г. Тэннисонъ	Перновъ
92	3м.гаф.шкуна	Лѣпъ д. и с.		М. Лѣпъ	255 н. п.	М. Лѣпъ	Упесгриве

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена пикшероувъ	Регистр. тоннъ	Имена судовоюзевъ	Мѣсто жительства судовоюзевъ
М.							
93	гаф. шкуна	Магдалена с. . . .	HKPS	П. Вейнбергъ . . .	165 с. п.	П. Вейнбергъ . . .	Плененгофъ
94	„	Марія д. и с. . . .	HKQW	ваканти. . . .	162 „	І. Прѣдолинъ . . .	Феликсбергъ
95	3 м. шкуна	Маріе Анна д. и с.	MBGF	Э. Эртинъ	255 „	Э. Эртинъ	Рига
96	гаф. шкуна	Майя . . . . .	. . . .	І. Дрейманъ . . .	164 н. п.	І. Дрейманъ и Ко. .	Марграфенъ
97	гаф. шкуна	Маріе д. и с. . . .	. . . .	І. Кириштейнъ . .	108 с. п.	Кириштейнъ и Яунземъ	Петерскапелле и Дуб- бельнъ
98	3 м. гаф. шкуна	Маркусь д. и с. . .	HRDS	Э. Рейнбергъ . . .	272 „	І. Дамкальнъ и др. .	Калетенъ
99	гаф. шкуна	Марсъ д. и с. . . .	HRDC	ваканти. . . .	165 „	І. Фаульбаума насл.	Рига
100	3 м. гаф. шкуна	Марта д. и с. . . .	HK . . .	М. Грюнбергъ . . .	278 н. п.	Г. Садовскій и др. .	Аугеригъ
101	„	Мартинъ Густъ д. и с.	HKVF	Зандбергъ	221 „	М. Брунцельпъ. . .	Вацзенъ
102	гаф. шкуна	Март. Михаэль д. и с.	HKSP	Мартинсонъ	238 с. п.	Ф. Вейде	Гайнашъ
103	3 м. гаф. шкуна	Март. Эдуардъ д. и с.	. . . .	ваканти.	277 „	Судоходное Общество „Аустра“	Рига
104	3 м. шкуна	Мартинсонъ д. и с.	HQVL	Г. Лѣлкальнъ . . .	411 „	Лѣлкальнъ и Ко. . .	Кирбиъ
105	3 м. гаф. шкуна	Матеусъ д. и с. . . .	HRDP	Маскевичъ	262 „	І. и Г. Муциѣкъ. . .	Вацзенъ
106	3 м. шкуна	Матсъ д. и с. . . .	HCBW	А. Уттонэртъ . . .	293 н. п.	О. и Р. Грантъ и Уттонэртъ	Орренгофъ
107	гаф. шкуна	Мелоръ д. и с. . . .	. . . .	ваканти.	47 „	І. Р. Вейде	Гайнашъ
108	3 м. шкуна	Меркаторъ д. и с. .	HVGL	Дишлеръ	370 с. п.	М. и І. Вейде. . . .	тоже
109	гаф. шкуна	Мерсрагцѣмсъ д. и с.	HBLV	ваканти.	184 „	Л. Якобсонъ и др. .	Марграфенъ

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тоннѣ	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
110	гаф. шкуна	Микельсонъ д. и с.	. . . .	Д. Лейя . . .	136 н. п.	М. Микелсонъ . . .	Угунцѣмъ
111	Зм. гаф. шкуна	Микусъ д. и с. . .	HDBN	Б. Янкевицъ . .	254 „	А. Мартинькалпъ и Ангелсонъ . . .	Вацзенъ
112	гаф. шкуна	Миноръ д. и с. . .	. . . .	Ф. Кугенѣкъ . .	163 „	Ф. Кугенѣкъ и др. .	Калетенъ
113	„	Михаэлъ д. и с. . .	MLKW	ваканти. . . .	100 „	Мартинъ Вейде . .	Гайнашъ
114	„	Молодецъ д. и с. . .	. . . .	Розентъ	96 „	Г. и М. Вейде . . .	тоже
115	„	Мониторъ д. и с. . .	. . . .	Б. Рикартъ . . .	108 „	Г. Р. Вейде	тоже
116	шкуна	Мэри д. и с. . . . .	. . . .	Юмидтъ	143 „	М. Мейеръ и др. . .	тоже
И.							
117	Зм. гаф. шкуна	Нара д. и с.	HDBF	К. Пулинъ . . .	261 н. п.	К. Пулинъ	Угунцѣмъ
118	„	Нептунъ д. и с. . .	HKSC	Т. Квель	239 с. п.	Р. и О. Грантъ . . .	Оррегофъ
119	З м. шкуна	Нимродъ д. и с. . .	HRDL	М. Аболинъ . . .	391 „	П. Андерсонъ	Рутерпъ
120	Зм. гаф. шкуна	Ноасъ д. и с.	HVDM	Италь	258 н. п.	И. Италь и Б. Берглинъ	Вацзенъ и Роіенъ
121	„	Ноасъ д. и с.	HPEC	Залитъ	33 1 с. п.	Г. Екисъ и др. . . .	Адямюнде
122	гаф. шкуна	Нора . . . . .	. . . .	ваканти.	52 н. п.	П. Видемана вдова .	Залисмюнде
О.							
123	Зм. гаф. шкуна	Ольга д. и с.	JQWG	Г. Пулинъ	266 с. п.	Братья Пулинъ . . .	Угунцѣмъ
124	гаф. шкуна	Ольга . . . . .	. . . .	Д. Страутинъ . .	98 н. п.	Д. Страутинъ	Калетенъ
125	„	Ольга Эмилие д. и с.	HKNJ	Д. Романовъ . . .	123 с. п.	Д. Романовъ	Либава

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена пикперовъ	Регистр. тоннъ	Имена судовоозяевъ	Мѣсто жительства судовоозяевъ
126	гаф. шкуна	Орестъ д. и с. . .	HKJW	А. Мазапше . .	139 с. п.	Д. Эрмансонъ . . .	Ангернъ
127	3 м. шкуна	Оріентъ д. и с. . .	HBDN	. . . . .	456 н. п.	Судоходное Общество „Аустра“	Рига
128	„	Отто д. и с. . . .	HRFP	Берзинъ	299 „	І. Мартинсонъ . . .	Гутмансбахъ
129	„	Отомаръ д. и с. . .	MLNT	А. Якобсонъ . .	325 с. п.	О. Грантъ	Орренгофъ
130	„	Отомаръ д. и с. . .	. . . . .	М. Мейеръ . . .	275 н. п.	А. Клейнъ и др. . .	Перновъ
131	гаф. шкуна	Омеръ	HDEM	І. Кангаръ . . .	278 „	О. Грантъ и др. . .	тоже
II.							
132	гаф. шкуна	Паулъ д. и с. . . .	. . . . .	С. Пулинъ . . .	198 с. п.	Братья Пулинъ . . .	Угунцѣмъ
133	„	Паулъ д. и с. . . .	. . . . .	К. Галлинъ . . .	121 „	Д. Баршъ и К. Галлинъ	Мерзерефъ
134	„	Паулине д. и с. . . .	. . . . .	А. Риксъ	115 н. п.	І. Теаръ и др. . . .	Килькондъ
135	шкуна	Паулусъ д. и с. . .	HBDQ	А. Бахманъ . . .	199 с. п.	М. Бенкиса насл. . .	Адямюнде
136	3 м. гаф. шкуна	Петеръ д. и с. . . .	HRFK	І. Эргардъ . . .	245 н. п.	І. Микельсона насл.	Гайнашъ
137	гаф. шкуна	Петеръ Лидія д. и с.	. . . . .	Волксонъ	139 с. п.	І. Греллъ	Рига
138	„	Петрусъ д. и с. . .	HVKW	І. Трумпе	149 „	ф. Штрикъ	тоже
139	3 м. гаф. шкуна	Питтанъ д. и с. . .	HCVT	И. Лѣлкальнъ . .	305 „	А. Вейде и И. Лѣлкальнъ	Гайнашъ
140	гаф. шкуна	Поларусъ д. и с. . .	. . . . .	М. Круминъ . . .	150 „	І. Капкальнъ	Калетенъ
141	3 м. гаф. шкуна	Поларъ д. и с. . . .	. . . . .	М. Петерсонъ . .	228 „	М. Бергъ и І. Гиртбанъ	Марграфенъ, Вандзенъ
142	гаф. шкуна	Пукисъ д. и с. . . .	. . . . .	вакаити	117 „	Ф. Лерхъ и др. . . .	Угунцѣмъ

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тоннъ	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
Р.							
143	гаф. шкуна	Регина д. и с.		А. Чаунъ	147 н. п.	Братья Чаунъ и Ко.	Суссикасъ
144	„	Регулюсъ д. и с.		Е. Пете	125 с. п.	Г. Марксонъ	Орренгофъ
145	3 м. шкуна	Регулюсъ д. и с.	HSBS	Г. Мартинсонъ	348 н. п.	А. В. Вейде	Гайнашъ
146	3 м. гаф. шкуна	Рейнвальдъ д. и с.		К. Рейнвальдъ	223 „	Р. Рейнвальдъ	Роіенъ
147	„	Рейнгардъ д. и с.		Вернеръ	245 с. п.	Фр. Эргардтъ и др.	Рига
148	„	Рига д. и с.	NBKV	Лигольмъ	299 „	Керстенбемъ и др.	Каспервикъ
149	3 м. шкуна	Ринушенъ д. и с.	MBSN	С. Ласисъ	298 с. п.	С. Ласисъ	Рига
150	гаф. шкуна	Розалие д. и с.	PMFB	вакантн.	216 „	М. Кириштейнъ	Петерсканелле
151	„	Рописъ д. и с.		А. Томель	136 „	Г. Мюндеръ	Марграфенъ
152	гаф. шкуна	Руденсъ д. и с.		К. Зандерсонъ	100 „	Г. Пулинъ	Нурмгузенъ
153	„	Рукисъ д. и с.		К. Фишеръ	117 „	К. Фишеръ и др.	Ангернъ
154	3 м. шкуна	Рудольфъ д. и с.		Г. Пукисъ	346 н. п.	П. Легздинъ и Ко.	Адиамонде
С.							
155	3 м. гаф. шкуна	Салме д. и с.	NRFG	Падимейстеръ	279 с. п.	Г. Кристенбрунъ	Каспервикъ
156	„	Свейксъ д. и с.	NBLD	Вентенбергъ	265 „	Братья Пулинъ	Угунѣмъ
157	„	Свѣксъ д. и с.	NDCB	Цулинъ	192 н. п.	Г. Пулинъ	Нурмгузенъ

№	Типъ	Название судна	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тоннажъ	Имена судовладельцевъ	Место жительства судовладельцевъ
158	3 м. гаф. шкуна	Спика д. и с. . . .	HDCF	Страумесъ	228 п. п.	Братя Гриванъ	Доудангенъ
159	"	Старсъ д. и с. . . .	JRCP	Крастинъ	235 "	М. Моргенштернъ и др.	Угунцѣмъ
160	гаф. шкуна	Союсъ . . . . .	. . . . .	Р. Лосманъ	91 "	Р. Витоль и др. . . .	Залсмюнде
161	"	Суворовъ . . . . .	. . . . .	И. Коксъ	88 "	И. Коксъ	Гутмансбахъ
Г.							
162	гаф. шкуна	Тапита д. и с. . . .	. . . . .	К. Мюллеръ	142 с. п.	А. Калнинъ и Ко. . . .	Рига
163	3 м. гаф. шкуна	Трина Цецилие д. и с.	. . . . .	Ф. Р. Андрусъ	255 "	М. Фишеръ и др. . . .	Ангериъ
У.							
164	3 м. гаф. шкуна	Угунцѣмъ д. и с. . .	HNGB	К. Пауловскій	267 с. п.	Братя Пулинъ	Угунцѣмъ
165	гаф. шкуна	Узцитиба д. и с. . . .	. . . . .	вакантн.	137 "	І. Шейнеръ и др. . . .	Мелзилленъ
166	"	Унесгриве д. и с. . . .	. . . . .	Г. Зальминъ	228 "	Г. Зальминъ	Рига
167	3 м. гаф. шкуна	Уранусъ д. и с. . . .	HBLK	А. Гроссъ	298 п. п.	Р. и М. Грантъ	Орреугофъ
Ф.							
168	гаф. шкуна	Фанія д. и с. . . . .	. . . . .	Г. Каскъ	184 н. п.	Ф. Фриденбергъ	Ангериъ
169	3 м. гаф. шкуна	Фата Моргана д. и с.	HSBV	К. Брунелъпъ	181 "	І. и М. Брунелъпъ	Вандзенъ
170	гаф. шкуна	Фомальгаутъ д. и с.	HPFB	вакантн.	174 н. п.	К. Шульцманъ и др.	Гинквенъ
171	"	Фортуна д. и с. . . . .	. . . . .	М. Вейке	79 "	Г. Кальнинъ	Орреугофъ
172	"	Фортуна д. и с. . . . .	. . . . .	вакантн.	98 "	П. Лаунитцъ	Доудангенъ

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тоннъ	Имена судохозяевъ	Мѣсто жительства судохозяевъ
173	3 м. гаф. шкуна	Фортуна д. и с.		А. Томель	175 с. п.	А. Томель	Рига
174	„	ФрицъГуставъ д. и с.	HBLM	Зилеманъ	312 „	І. Саусинъ	Кирбисъ
175	гаф. шкуна	Фуксъ д. и с.	HNGQ	Адамсонъ	152 н. п.	І. и М. Микелсонъ	Гайнашъ
Х.							
176	3 м. гаф. шкуна	Християнъ Вольдемаръ д. и с.	HDEN.	М. Иице	215 н. п.	М. Витоль и др.	Петерскапелле
Ц.							
177	гаф. шкуна	Ценитъ д. и с.		І. Кириштейнъ	198 с. п.	І. Кириштейнъ	Роіенъ
178	3 м. гаф. шкуна	Цензенъ д. и с.		М. Шталь	258 н. п.	І. Шталь и Ко.	тоже
179	„	Цериба д. и с.	HCSE	Пунлисъ	315 „	Братья Нулинъ	Угунцѣмъ
180	гаф. шкуна	Цериба		ваканти		І. Берзинъ	Залисъ
181	3 м. гаф. шкуна	Циркусъ д. и с.		Ф. Вакъ	184 н. п.	І. Дрейманъ и Кохъ	Марграфенъ и Рига
182	3 м. шкуна	Цирусъ		Кезе	284 „	Снотинъ и др.	Виндава
Ш.							
183	гаф. шкуна	Шталь д. и с.		Б. Шталь	188 с. п.	І. Шталь	Калетенъ
Э.							
184	гаф. шкуна	Эденъ д. и с.		М. Баршъ	125 н. п.	М. Баршъ	Марграфенъ
185	3 м. гаф. шкуна	Эйфрозине д. и с.	HCSE	Мартышкальнъ	246 „	Фрейбергъ и Граудъ	Плененгофъ
186	3 м. шкуна	Экваторъ д. и с.	HVGJ	М. Рекъ	411 с. п.	Братья Вейде	Гайнашъ

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тоннъ	Имена судохозяевъ	Мѣсто жительства судохозяевъ
187	гаф. шкуна	Эльвира д. и с.	HBLT	П. Ауманъ	120 с. п.	К. Ауманъ и Антманъ	Вайденъ и Питрагенъ
188	3 м. шкуна	Эльза Аугустед. и с.		Звейникъ	195 с. п.	С. Муйшуль и др.	Петерскапелле
189	гаф. шкуна	Эмилие д. и с.	HKNL	М. Теттеръ	152 п. п.	Г. Розенбергъ и др.	Царникау
190	3 м. гаф. шкуна	Эмма д. и с.		Ф. Янкевицъ	266 с. п.	Братья Мартинкалиъ	Вандзенъ
191	"	Эрглисъ д. и с.		М. Бахманъ	230 "	М. Бахманъ	Рига
192	гаф. шкуна	Эрика д. и с.		ваканти	98 с. п.	Г. Янсонъ и др.	тоже
193	"	Эристъ д. и с.		Э. Прѣдинъ	173 "	Э. Прѣдинъ и др.	Калетенъ
194	3 м. гаф. шкуна	Эристъ Альфредъ д. и с.	HRFC	Морицъ	317 с. п.	Эристъ Морицъ и др.	Рига
195	"	Эристъ Давидъ д. и с.	HNQG	М. Бергъ	288 "	Греве и др.	Петерскапелле
Ю							
196	3 м. гаф. шкуна	Юлие Маріе д. и с.	HBFG	Силъвичъ	248 п. п.	Г. и Г. Муциѣкъ	Вандзенъ
197	"	Юпитеръ д. и с.	HNQS	А. Эйхенъ	305 "	Г. Марксонъ	Орренгофъ
Я							
198	3 м. гаф. шкуна	Ядвига д. и с.		Г. Краукле	299 с. п.	Г. Краукле	Залисмюнде
199	"	Язенъ д. и с.	HBFC	Шультнеръ	284 п. п.	Г. Шталь и др.	Калетенъ
200	"	Якобъ д. и с.	HRFS	Г. Озолинъ	272 "	Озолинъ и Братья Мисельсонъ	Залисмюнде и Гайнашъ

№	Типъ	Названіе судна	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тоннъ	Имена судовозяевъ	Мѣсто жительства судовозяевъ
201	3 м. шкуна	Якобъ и Катарина д. п. с.	MBWR	вакантн.	305 п. п.	Гульбе	Рига
202	гаф. шкуна	Янисъ д. п. с.		Мазапше	122 с. п.	Г. Мазапше	Ангериъ
203	3 м. гаф. шкуна	Яновъ	MBCH	Г. Эрманъ	167 н. п.	Братья Микельсонъ	Гайнашъ

Въ 1907 г. погибло и продано 9 судовъ вмѣстимостью 1991 регистр. тоннъ.

„ 1907 г. вновь поступило 1 судно „ 134 „ „

„ 1907 г. новая постройка 1 судно.

Слѣдовательно къ Рижскому порту приписано 203 парусныя судна вмѣстимостью 44,209 регистр. тоннъ.

Изъ сего числа принадлежатъ :

26 парусн. суд. вмѣстимостью 6,838 рег. тоннъ судовозяевамъ, проживающимъ въ Ригѣ

2 „ „ „ 471 „ „ „ „ какъ въ Ригѣ такъ и въ Риги.

177 „ „ „ 36,900 „ „ „ „ въ Лифляндск. и Курляндск. губ.

Морскіе пароходы.

№	Корреспонденты.	Номеръ пагетга.	Названіе судна.	Различит. знакъ.	Имена шкиперовъ.	Номин. топ., сѣта.	Регистр. топъ.
1	Гельмсингъ и Гриммъ. . . . .	. . .	Бэтти в.	HPVW	О. Ратфельдъ . . .	257	1644,70п.п.
2	”	. . .	Зигридь в.	HBPP	І. Михельсонъ . . .	218	1272,28 ”
3	”	. . .	Дагмаръ в.	HGPF	О. Блуменфельдтъ .	215	1229,65 ”
4	”	. . .	Кэти в.	HKCM	Э. Магдебургеръ . .	215	1225,62 ”
5	”	. . .	Эрика в.	HKCL	В. Левердовиць . . .	215	1258,55 ”
6	”	. . .	Анна в.	HVFR	Хр. Грюнбергъ . . .	189	1098 ”
7	”	. . .	Ольга в.	HVFN	Г. П. Штэссеръ . . .	187	888,97 ”
8	”	. . .	Вбра в.	HVFM	Г. Скридули	134	693,60 ”
9	”	. . .	Вел. кн. Александръ Михайловичъ	HVIM	Д. Бенгсонъ	255	855 ”
10	”	. . .	Сергѣй в.	HKGF	В. Грелль	255	857 ”
11	”	. . .	Михайлъ в.	HKCN	І. Тоде	255	832 ”
12	”	. . .	Мэри в.	MKRC	М. Урдзингъ	125	596 ”
13	Братья Зебергъ	KBFG	Генераль Циммерманъ в.	. . . . .	Ф. Мартинсонъ . . .	160	756 ”
14	”	KBFZ	Графъ Тодлебенъ . . в.	. . . . .	Ф. Мальдеръ	150	792 ”
15	”	KBFE	Генераль Радецкій . в.	. . . . .	Легздинъ	160	792 ”
16	”	KBFC	Графъ Толстой . . . в.	. . . . .	І. Вимбе	150	732 ”
17	”	. . .	Генераль Гурко . . . в.	. . . . .	Г. Цукне	173	892 ”
18	”	. . .	Графъ Шуваловъ . . в.	. . . . .	П. Бауэръ	173	945 ”
19	”	. . .	Генераль Суворовъ . в.	. . . . .	А. Веръ	205	1032 ”
20	Рижское Пароходное общество	7	Гурикане в.	HKLM	Р. Шмидтъ	110	562,08 ”
21	”	5	Императоръ Николай II в.	HVBLG	Р. Вольтеръ	150	544,25 ”
22	”	8	Константинъ в.	HRCM	М. Силлинь	100	465,68 ”
23	”	2	Двина в.	MVHV	Г. Югансонъ	80	327,17 ”
24	”	4	Рига в.	MVGT	Л. Шмидтъ	80	279,51 ”
25	М. Клейнъ и Комп. . . . .	. . .	Перновъ в.	. . . . .	Мартинсонъ	200	—

ст.

ж.

Буксирные и рѣчные пароходы.

№	Корреспонденты.	Нумеръ патента.	Название судна.	Имена шкиперовъ.	Номин. лош. силъ.	Регистр. тоннъ.
1	Администрація Рижск. городск. пароходнаго сообщенія . . .	A	. . . . .	. . . . .	16	12 с. п.
2	„	B	. . . . .	. . . . .	16	12 „
3	„	C	. . . . .	. . . . .	16	12 „
4	„	D	. . . . .	. . . . .	16	12 „
5	„	E	. . . . .	. . . . .	16	12 „
6	„	E	. . . . . в.	. . . . .	13	6 „
7	„	G	. . . . . в.	. . . . .	13	6 „
8	„	H	. . . . . в.	. . . . .	13	6 „
9	„	I	. . . . . в.	. . . . .	17 ^{1/2}	6 „
10	„	K	. . . . . в.	. . . . .	35	—
11	„	L	. . . . . в.	. . . . .	35	—
12	„	M	. . . . .	. . . . .	137	81 „
13	Рижскій Биржевой Комитетъ .	5	Гергулесъ	Г. Плавильскъ	100	56 „
14	„	21	Симсонъ	ваканти	120	109 „
15	„	4	Кометъ в.	Смлга	12	8 „
16	„	58	Планетъ в.	Вигулъ	25	14 „
17	„	62	Геримаркъ в.	Г. Кохъ	60	30 „
18	„	. . . . .	Цандеръ в.	Эррь	60	30 „
19	„	. . . . .	Рудольфъ Керковиусъ в.	Г. Миллеръ	60	30 „
20	„	. . . . .	Альфа	Г. Пукне	25	10 „

ж.

№	Корреспонденты.	Номеръ патента.	Название судна.	Имена шкиперовъ.	Номин. лоп. сила.	Регистр. тоннъ
21	Пароходное Общ. А. Аугсбургъ	. . .	Прима I в.	. . . . .	10	25 с. п.
22	"	. . .	Секунда II в.	. . . . .	10	25 "
23	"	. . .	Вильма III в.	. . . . .	25 ^{1/2}	10 н. п.
24	"	. . .	Кварта IV в.	. . . . .	3	6 с. п.
25	"	. . .	Квинта V в.	. . . . .	3	6 "
26	"	. . .	Секста VI в.	. . . . .	10	25 "
27	"	. . .	Септима VII в.	. . . . .	10	25 "
28	"	52	Митава VIII в.	. . . . .	25	40 "
29	"	25	Вильгельмъ Гартманъ в.	. . . . .	25	30 "
30	"	53	Паулъ X в.	. . . . .	25	18 "
31	"	22	Прэцизе XI в.	. . . . .	12	18 "
32	"	. . .	Вольдемаръ Шперлингъ XII в.	. . . . .	30	35 н. п.
33	"	18	Рига-Больдераа XIV в.	. . . . .	15	28 с. п.
34	"	57	Эристъ Гэце моторъ . .	. . . . .	—	— "
35	"	. . .	Городск. Голова Керковиусъ XVI в.	. . . . .	30	35 "
36	"	. . .	Адольфъ Агте XVII в.	. . . . .	62	40 "
37	"	. . .	Кондоръ XVIII . . 2 в.	. . . . .	75	— "
38	"	. . .	Адлеръ XIX в.	. . . . .	21	82 "
39	"	9	Кеккау XX в.	. . . . .	25	15 "
40	"	. . .	Маріа XXI в.	. . . . .	6	2 "
41	"	. . .	Клара Гэце XXII моторъ.	. . . . .	20	10 "
42	"	. . .	Мартинъ XXIII. . . . в.	. . . . .	3	4 "
43	М. П. Станкевиць	19	Активъ в.	вакантн.	12	6 с. п.
44	А. Штраухъ и М. Крумингъ	106	Даленъ	К. Бергъ	30	50 "

Ж.

№	Корреспонденты.	Номеръ патента.	Названіе судна.	Имена шкиперовъ.	Номин. лош. сила.	Регистр. тонъ.
45	А. Штраухъ и М. Крумишъ	2354	Биненгофъ в.	Бауманъ	12	10 н. п.
46	”		Газенгольмъ в.	Жагаръ-Кисъ	14	9 ”
47	”	3171	Ивацъ в.	І. Берзишъ	12	30 ”
48	”		Фрицъ в.	вакантн.	8	—
49	”		Арго в.	”	2	—
50	”	2349	Стрѣлокъ в.	”	2	—
51	Фурманъ и Якобсонъ	86	Александръ в.	Нрейсъ	12	10 с. п.
52	”		Бобби в.	И. Бергъ	11	8 ”
53	”		Анна в.	вакантн.	8	9 ”
54	К. Кронбергъ		Кодимо в.	”	20	5 ”
55	Классонъ и Буришъ		Анна в.	?	16	9 ”
56	К. Глазенацъ		Веспа в.	вакантн.	8	—
57	Анд. Роне		Андреасъ в.	Роне	15	9 ”
58	А. Эдрихъ и Ко.	45	Баку в.	Апсе	12	7 ”
59	Ө. Пихлау		Бенкенгольмъ в.	Грикманъ	25	13 ”
60	Новиковъ и Тиль		Вильгельмъ в.	вакантн.	—	—
61	”	45	Меркурій в.	Петерсонъ	18	17 ”
62	П. Данненбергъ		Максъ в.	. . . . .	7	6 ”
63	С. Шалитъ и Берлпгъ		Курляндія в.	. . . . .	25	22 ”
64	М. Ф. Нестеровъ	51	Браво в.	?	8	—
65	”		Россія в.	?	25	22 ”
66	Шейбе		Новикъ в.	?	—	—
67	Л. Г. Янсонъ		Бруно в.	?	1	—

ж.

533

№	Корреспонденты.	Номеръ патента.	Названіе судна.	Имена шкиперовъ.	Номин. лош. силъ.	Регистр. тонъ.
68	Общество „Гермесъ“		Аа в.	. . . . .	12	10 с. п.
69	”		Гермесъ в.	. . . . .	4	8 ”
70	И. Кивертъ		Ирена в.	?	6	—
71	Бредезенъ и Ко.	39	Викингъ в.	Удеръ	22	7 с. п.
72	П. П. Бергъ	46	Владиміръ в.	Бергъ	12	6 ”
73	Ганса Берзинга насл.		Волебусъ в.	?	18	—
74	В. Ф. Вемперъ		Халло в.	Рупутцъ	5	—
75	Робертъ Зебергъ	16	Ушюпъ в.	Г. Адамсонъ	32	14 ”
76	”		Вассерботъ в.	Г. Вимбе	12	18 н. п.
77	Балт. спасательн. общ. въ Ревелѣ	33	Золидъ в.	Крастинъ	50	23 с. п.
78	”	35	Двина в.	Озолинъ	45	60 н. п.
79	Хр. Кергалвъ		Дельфинъ в.	Г. Пугне	18	10 с. п.
80	Ф. Блюменталь		Элизабетъ в.	Лурингъ	17	—
81	М. Фурманъ и Якобсонъ		Робертъ в.	А. Розенфельдъ	35	13 ”
82	А. Ваакъ		Несердитесь в.	А. Ваакъ	—	—
83	И. И. Фришманъ		Земгалътеъ в.	?	20	21 ”
84	Цементн. зав. К. Хр. Шмидтъ		Подераа в.	Кранихъ	18	—
85	К. и Г. Зѣмелинъ		Ирма в.	Хр. Чунчинъ	10	—
86	Братья Френкель	44	Флора в.	Рудольфъ	14	6 ”
87	Ламекъ		Краке в.	П. Адамсонъ	25	16 ”
88	Братья Нестеровы		Ласточка в.	?	4	2 ”
89	”	69	Работникъ в.	?	18	8 ”
90	Марія Г. Мольденгауеръ		Люція в.	?	12	—

ж.

№	Корреспонденты	Номеръ патента	Названіе судна	Имена шкиперовъ	Номин. лоп. сила	Регистр. тонъ
91	Ламекъ		Ликсна в.	?	2	—
92	Д. Гартманъ		Вецакъ в.	. . . . .	78	—
93	І. І. Удре	3	Мобиль в.	вакантн.	16	18 н. п.
94	І. І. Ванге		Павелъ в.	?	10	12 „
95	Братья Кроссъ		Іосифъ в.	?	8	10 с. п.
96	У. Берзпшъ	40	Москва в.	В. Брѣде	15	8 „
97	І. Мумкинъ и У. Мироновичъ		Марія в.	?	4	—
98	А. І. Вейнбергъ	43	Рота в.	?	12	—
99	Инд. Зильбергъ		Мира в.	Инд. Зильбергъ	17	19 „
100	І. А. Вигандтъ		Маркъ в.	А. Вигандтъ	8	5 н. п.
101	І. Лугге	41	Нева в.	І. Лугге	30	16 с. п.
102	„	36	Рига в.	Нейландъ	35	19 „
103	„		Уна	вакантн.	25	16 „
104	А. Баллодъ		Нора в.	Закке	13	9 „
105	К. А. Линде	20	Пилотъ в.	Б. І. Гривингъ	35	13 „
106	Авг. Домбровскій	7	Паратъ в.	Меиць	18	10 „
107	А. Штраутманъ	48	Прима в.	вакантн.	9	4 „
108	„		Катарина в.	Нейбургъ	12	9 „
109	Николай Гарманъ	23	Риваль в.	Сиполь	16	15 „
110	Е. Ф. Нестерова пасл.	54	Рязань в.	І. Грюнфельдъ	22	9 „
111	Ф. Шапиро		Сильвія в.	І. Гульбе	24	12 н. п.
112	М. Фурманъ и Якобсонъ		Свѣтъ в.	?	18	—
113	М. Струнскій		Сипан в.	вакантн.	14	8 „
114	А. П. Несадомовъ		Удалой в.	?	20	21 н. п.

ж.

№	Корреспонденты.	Номеръ патента.	Названіе судна.	Имена шкиперовъ.	Номин. лоп. сила.	Регистр. тонъ
115	Егензу . . . . .	. . . . .	Цито в.	?	13	7 с. п.
116	Андр. Линде	70	Москито в.	?	45	12 "
117	Г. О. Нестеровъ	11	Вильгельмъ в.	?	4	—
118	Бейеръ и Ванагъ . . . . .	. . . . .	Юнге в.	вакантн.	4	8 "
119	В. Г. Финъ фанъ Драатъ . . . . .	. . . . .	Голландія в.	Юргенсонъ	28	19 "
120	" . . . . .	. . . . .	Фризія в.	Унгуръ	6	6 "
121	Джонъ Зебергъ . . . . .	. . . . .	Яковъ в.	Я. Яунземъ	30	12 "
122	А. Баллодъ . . . . .	. . . . .	Цезаръ в.	Лугге	25	10 "
123	А. Тайлоръ . . . . .	. . . . .	Викторія в.	вакантн.	18	20 "
124	М. Гефлингеръ . . . . .	. . . . .	Лилли в.	. . . . .	—	—
125	Г. Крастинъ . . . . .	. . . . .	Двина в.	Г. Крастинъ	8	5 "
126	П. Т. Радіоновъ . . . . .	. . . . .	Германъ в.	?	10	7 н. п.
127	" . . . . .	. . . . .	Леонидъ в.	?	17	5 "
128	Г. Домбровскій . . . . .	. . . . .	Элизабетъ в.	Кальнингъ	8	17 "
129	Акц. общ. бумажн. фабр. Брунса . . . . .	. . . . .	Марсъ в.	?	1	—
130	А. Клейшъ . . . . .	. . . . .	Виנדъ в.	Вейде	80	98 "
131	Акціонери. Общ. „Проводникъ“ . . . . .	. . . . .	Проводникъ в.	?	1	—
132	П. Ринкъ . . . . .	. . . . .	Монтеръ в.	?	20	20 "
133	Г. Г. Малингъ . . . . .	. . . . .	Подераа в.	?	8	6 "
134	Г. Мазура . . . . .	. . . . .	Германъ в.	?	4	14 "
135	Общ. Ильгецѣмск. шесрт. фабр. . . . .	. . . . .	Сквирелль в.	?	5	5 "
136	Рижское строительн. общество . . . . .	. . . . .	Инженеръ в.	?	8	9 "
137	Е. А. фонъ Нистолькорсъ . . . . .	. . . . .	Нейбадъ в.	. . . . .	—	—

ж.

Личный составъ

Рижскаго Биржевого Комитета, разныхъ комиссій
при немъ и служащихъ въ учрежденіяхъ Комитета
за 1908 годъ.

I.

Члены Рижскаго Биржевого Комитета

(по ихъ старшинству).

Г-нъ генеральный консулъ Мориць Ѳедоровичъ Любекъ.	}	до 1909 г.
„ Генрихъ Генриховичъ Керганъ.		
„ Вячеславъ Ефимовичъ Ефтановичъ.		
„ старшина большой гильдіи Робертъ Карловичъ Браунъ.	}	до 1910 г.
„ генеральный консулъ Карлъ Ивановичъ Гельмсингъ.		
„ старшина большой гильдіи Александръ Алексан- дровичъ Аугсбургъ.		
„ коммерціи совѣтникъ Юлій Ѳедоровичъ Фогельзангъ.	}	до 1911 г.
„ консулъ Андрей Андреевичъ Ларсонъ.		
„ вице-консулъ Карлъ Фридриховичъ Ланге.		
„ Вильгельмъ Карловичъ Бейерманъ.	}	до 1912 г.
„ старшина большой гильдіи Вильгельмъ Людвиговичъ Керковиусъ.		
„ Евгений Христофоровичъ Шварцъ.		
„ старшина большой гильдіи Августъ Вильгельмъ. Мюндель.	}	до 1913 г.
„ Чарльсъ Фридриховичъ Дрисгаусъ.		
„ Гуго Ивановичъ Фокродтъ.		

Замѣстители:

Г-нъ старшина большой гильдіи Викторъ Августовичъ Менцендорфъ.
„ Августъ Густавовичъ Гернмаркъ.
„ Вольдемаръ Густавовичъ Меслинъ.
„ Генри Францовичъ Мюллеръ
„ старшина большой гильдіи Вильгельмъ Антоно- вичъ Фаенъ.

II.

Комиссіи биржевого общества.

А. Постоянныя комиссіи.

I. Распорядительное присутствіе Биржевого Комитета:

предсѣдатель:	г-нъ консуль А. п. д. Ларсонъ
вице-предсѣдатель:	„ старшина большой гильдіи В. Керковіусъ.
I биржевой старшина:	„ коммерціи совѣтникъ Ю. Фогельзангъ.
II „ „	„ генеральный консуль К. И. Гельмсингъ.
III „ „	„ Ч. Дрисгаусъ.

Замѣстители:

г-нъ старшина большой гильдіи Роб. Браунъ.
„ Г. Керганъ.

2. По завѣдыванію нассою биржевого общества:

г-нъ предсѣдатель консуль А. Ларсонъ.
„ старшина большой гильдіи В. Керковіусъ.
„ коммерціи совѣтникъ Ю. Фогельзангъ.

3. По завѣдыванію биржевымъ домомъ и для сохраненія порядка на биржѣ:

г-нъ коммерціи совѣтникъ Ю. Фогельзангъ.
„ генер.-консуль К. И. Гельмсингъ.
„ Ч. Дрисгаусъ.

4. По завѣдыванію биржевымъ амбаромъ:

г-нъ Ч. Дрисгаусъ.
„ Г. Лерумъ.
„ В. Меслинъ.

5. По завѣдыванію товарными складами у желѣзнодорожной гавани:

г-нъ Ч. Дрисгаусъ.
„ вице-консуль К. Ланге.
„ коммерціи совѣтникъ Н. Фенгеръ.

6. По завѣдыванію портовыми сооружеиіями, зимнею и мюль-грабенскою гаванями, землечерпательными работами и пароходами Биржевого Комитета:

г-нъ Г. Керганъ.
„ Ч. Дрисгаусъ.
„ старшина большой гильдіи Р. Браунъ.
„ Г. Мюллеръ.

7. По завѣдыванію плавучимъ дономъ :
- г-нъ старшина большой гильдіи А. Мюндель.
 - „ генералы. консулъ К. Гельмсингъ.
 - „ старшина большой гильдіи А. Аугсбургъ.
8. По завѣдыванію пріютомъ моряковъ, учрежденіемъ Владиміръ-Марія, наосою больницы для моряковъ :
- г-нъ старшина большой гильдіи А. Аугсбургъ.
 - „ Евг. Шварцъ.
 - „ В. Меслинъ.
9. По завѣдыванію подъемными кранами :
- г-нъ Евгений Шварцъ.
 - „ старшина большой гильдіи М. Ианневицъ.
 - „ А. Станке.
10. По общимъ вопросамъ судоходства :
- г-нъ генеральный консулъ М. Любекъ.
 - „ В. Г. Меслинъ.
 - „ Генри Мюллеръ.
 - „ ст. сов. П. Бориголдтъ.
 - „ Юліусъ Ферманъ.
 - „ Г. В. Шредеръ.
- II. По желѣзнодорожнымъ дѣламъ :
- г-нъ вице-консулъ К. Ланге.
 - „ альтерманъ Г. Штида.
 - „ коммерціи совѣтникъ Ю. Фогельзаигъ.
 - „ старшина большой гильдіи А. Мюндель.
 - „ Ч. Дрисгаусъ.
 - „ В. Бейерманъ.
 - „ Гуго Фокродтъ.
 - „ Евгений Шварцъ.
 - „ старшина больш. гильд. Викторъ Менцендорфъ..
 - „ Авг. Гермаркъ.
 - „ Эд. Краузе.
 - „ Г. Бетъ.
12. По регулированію массовыхъ перевозокъ грузовъ :
- г-нъ В. Бейерманъ.
 - „ комм. сов. Ю. Фогельзаигъ.
 - „ вице-консулъ К. Ланге.
 - „ Ч. Дрисгаусъ.
 - „ Евг. Шварцъ.
13. По дѣламъ торговли пенькою, масломъ и табакомъ :
- г-нъ В. Меслинъ.
 - „ И. Ивановъ.
 - „ А. И. Гусевъ.

14. По дѣламъ льняной торговли :

- г-нъ В. Меслннъ.
- » консулъ А. Зельмеръ.
- » А. Шиманъ.
- » Г. Бетъ.
- » В. Роббъ.

15. По дѣламъ хлѣбной и сѣмянной торговли :

- г-нъ В. Бейерманъ.
- » Ч. Дрисгаусъ.
- » Г. Лерумъ.
- » Юл. Мюллеръ.
- » А. Шиманъ.
- » Л. Левштейнъ.

16. Арбитражная коммисія по торговлѣ хлѣбомъ и сѣменами :

- г-нъ В. Бейерманъ, предсѣд.
- » Г. Лерумъ, вице-предсѣд.
- » Ч. Дрисгаусъ.
- » Ю. Мюллеръ.
- » консулъ А. Зельмеръ.
- » А. Шиманъ.
- » И. Ивановъ.
- » Л. Левштейнъ.

17. По дѣламъ торговли выжимками :

- г-нъ Ч. Дрисгаусъ.
- » коммерціи совѣтникъ Н. Фенгеръ.
- » Л. Ф. Мейеръ.
- » Евг. Гиль.

18. Арбитражная коммисія по торговлѣ выжимками :

- г-нъ Ч. Дрисгаусъ, предсѣд.
- » Ю. Мюллеръ, вице-предсѣд.
- » коммерціи совѣтникъ Н. Фенгеръ.
- » Л. Ф. Мейеръ.
- » С. Климовъ.
- » Е. Гиль.
- » И. Фрумкинъ.

19. По составленію свѣдѣній о цѣнахъ на хлѣбъ, о морскихъ фрахтахъ и о страховкѣ :

- г-нъ В. Бейерманъ.
- » Ч. Дрисгаусъ.
- » Г. Лерумъ.
- » Ю. Мюллеръ.

20. По льсному торгу:

- г-нъ старшина большой гильди Р. Браунъ.
- „ Г. Керганъ.
- „ старшина большой гильди Р. Лира.
- „ К. П. А. Рейхенекеръ.
- „ О. фонъ Зелгбушъ.
- „ А. Е. Грубе.
- „ А. Вальтеръ.
- „ А. Баллодъ.

21. По торговлѣ сельдями:

- г-нъ Н. Х. Виндъ.
- „ А. Петерсонъ.
- „ Г. А. Л. Герскиндъ.
- „ консулъ Г. Рустадъ.

22. По торговлѣ яйцами и масломъ коровимъ:

- г-нъ Евг. Шварцъ.
- „ вице-консулъ К. Ланге.
- „ Ф. Г. Гиллъ.
- „ Г. Г. Фиэнтъ.

23. По привозной торговлѣ:

- г-нъ Г. Фокродтъ.
- „ вице-консулъ К. Ланге.
- „ альтерманъ Г. Штида.
- „ старшина больш. гильд. Викторъ Менцендорфъ.
- „ Августъ Гермаркъ.
- „ старшина В. Фаенъ.
- „ Ф. Х. Виркау.
- „ И. О. Ферманъ.
- „ Г. Карлейль.
- „ П. Мейеръ.

24. По мѣстной фабричной промышленности и мануфактурному торгу:

- г-нъ коммерціи совѣтникъ Ю. Фогельзангъ.
- „ старшина большой гильди Авг. Мюндель.
- „ вице-консулъ П. Шварцъ.
- „ В. Ефтановичъ.
- „ Фр. Р. Лауренцъ.
- „ директоръ Фалькенбергъ.
- „ инженеръ Максъ Рутенбергъ.
- „ Ю. Ф. Павелъ Бемъ.
- „ директоръ Р. Альбрехтъ.
- „ консулъ Р. Мантель.

25. По дѣламъ Рижской биржевой артели :
- г-нъ Евг. Шварцъ.
 - „ старшина большой гильдіи М. Паппевицъ.
 - „ консулъ А. Зельмеръ.
 - „ А. Станке.
26. По таможеннымъ дѣламъ :
- г-нъ Евг. Шварцъ.
 - „ старшина большой гильдіи М. Паппевицъ.
 - „ К. Цельминъ.
 - „ А. Станке.
27. По дѣламъ торговой статистики, Вѣстника Рижской биржи и по телеграфной части:
- г-нъ Ч. Дрисгаусъ.
 - „ коммерціи совѣтникъ Ю. Фогельзангъ.
 - „ Г. Керганъ.
 - „ В. Ефтаповичъ.
 - „ Авг. Геримаркъ.
28. По торговымъ обычаямъ Рижской биржи :
- г-нъ коммерціи совѣтникъ Н. Фенгеръ.
 - „ альтерманъ Г. Штида.
 - „ консулъ А. Ларсонъ.
 - „ Ч. Дрисгаусъ.
 - „ старшина большой гильдіи Р. Браунъ.
 - „ Г. Керганъ.
 - „ Августъ Геримаркъ.
 - „ Г. Мюллеръ.
 - „ Р. Лира.
29. По банновымъ, вексельнымъ и кредитнымъ дѣламъ :
- г-нъ Павелъ А. Шварцъ.
 - „ А. фонъ Кульбергъ.
 - „ Ф. Каріусъ.
 - „ В. Кауль.
30. По завѣдыванію завѣщаніемъ Леоп. Нейшеллера :
- г-нъ Г. Керганъ.
 - „ старшина большой гильдіи Авг. Мюндель.
 - „ Евгений Шварцъ.
31. Правленіе пенсіонной кассы служащихъ по Биржевому Комитету и Биржевому Банку :
- Представитель Биржевого Комитета :*
- г-нъ генеральный консулъ М. Любекъ до 1911 г.

Представитель Биржевого Банка:

г-нъ старшина большой гильдіи Р. Браунъ до 1911 г.

*Представители служащихъ по Биржевому Комитету:*г-нъ М. фонъ Рейбницъ }
„ инженеръ А. Пабстъ } до 1911 г.*Представители служащихъ по Биржевому Банку:*г-нъ К. Забловскій }
„ К. Лоренцъ } до 1911 г.**Б. Делегаты купечества по учрежденіямъ, принадлежащимъ къ разнымъ вѣдомствамъ.****32. Въ правленіи Рижнаго склада-элеватора:**г-нъ Евг. Шварцъ.
„ Юл. Мюллеръ.
„ консулъ А. Зельмеръ.**Замѣститель:**

г-нъ А. Шимацъ.

33. Въ Совѣтъ Рижнаго Политехническаго Института:г-нъ В. Бейерманъ.
„ Г. Фокродтъ.**Замѣстители:**г-нъ Евгений Шварцъ.
„ А. Браунъ.**34. Въ Особомъ по портовымъ дѣламъ Присутствіи:**г-нъ консулъ А. Ларсонъ.
„ В. Бейерманъ.
„ В. Меслицъ.**Замѣстители:**г-нъ Г. Фокродтъ.
„ А. Браунъ.**35. Въ лоцманской части, по дѣламъ цеха моряковъ и нассъ моряковъ и шниперовъ:**г-нъ Г. Лерумъ, 1. ключъ.
„ К. Г. фонъ Зенгбушъ, 2. ключъ.
„ ст. сов. консулъ П. Боригольдтъ.**36. Въ обществѣ по улучшенію Лифляндскихъ водяныхъ путей:**

г-нъ старшина В. Фаенъ.

37. Въ Правленіи лифляндскаго округа общества спасанія на водахъ:

г-нъ старшина большой гильдіи Авг. Мюндель.

„ Г. Фокродтъ.

„ В. Меслинъ.

38. Въ Общемъ по дѣламъ промысловаго налога присутствіи Лифляндской Казенной Палаты:

г-нъ консулъ Евгеній Шварцъ до 31 декабря 1908 г.

„ старшина большой гильдіи

Вильгельмъ Керковиусъ „ 31 „ 1910 „

замѣстители ихъ „ Робертъ Френкель „ 31 „ 1908 „

„ О. фонъ Зенгбушь „ 31 „ 1910 „

39. Въ городскихъ участковыхъ по раскладочному сбору присутствіяхъ:

по I участку: г-нъ П. Мейеръ до 31 Декабря 1908 г.

„ Р. Лира „ 31 „ 1910 „

замѣстители „ Джонъ Гельмсингъ до 31 декабря 1908 г.

„ Гуго Фокродтъ „ 31 „ 1910 „

по II участку: г-нъ Юл. Бурхардъ „ 31 „ 1908 „

„ Карлъ Авг. Бекъ „ 31 „ 1910 „

замѣстители „ консулъ А. Зельмеръ „ 31 „ 1908 „

„ Авг. Геримаркъ „ 31 „ 1910 „

по III участку: „ Г. Ф. Фарбахъ „ 31 „ 1910 „

замѣстители „ С. Климовъ „ 31 „ 1908 „

„ И. Н. Ивановъ „ 31 „ 1910 „

по IV участку: „ В. Кирштейнъ „ 31 „ 1908 „

„ Изидоръ Лапге „ 31 „ 1910 „

замѣстители „ К. В. Гессе „ 31 „ 1908 „

„ I. A. J. Герскиндъ „ 31 „ 1910 „

по V участку: „ Эд. Цедеръ „ 31 „ 1909 „

„ Оскаръ Гартманъ „ 31 „ 1911 „

замѣстители „ Алекс. Фаенъ „ 31 „ 1909 „

„ В. Юонъ. „ 31 „ 1911 „

40. Въ правленіи общества кораблеподъемнаго дона и Больдерааснаго машиностроительнаго завода:

г-нъ старшина большой гильдіи Авг. Мюндель.

В. Особыя учрежденія.

41. Правленіе общества центральныхъ товарныхъ складовъ:

г-нъ предсѣдатель коммерціи совѣтникъ Н. Фенгеръ отъ Биржевого Комитета.

„ вице-консулъ Павелъ А. Шварцъ отъ Биржевого Банка.

- г-нъ К. Г. фонъ Зенгбушъ.
 „ старшина большой гильди В. Гартманъ.
 „ Ч. Дрисгаусъ.

Замѣстители:

- г-нъ Г. А. Л. Герскиндъ.
 „ О. фонъ Зенгбушъ.
 „ Эмиль Цандеръ.

Ревизоры:

- г-нъ генер. консулъ К. А. Гельмсингъ.
 „ консулъ А. Ларсонъ.
 „ коммерціи совѣтникъ Ю. Фогельзангъ.
 „ консулъ К. Ланге.
 „ А. фонъ Зенгбушъ.

42. Попечительный Совѣтъ Рижскаго Коммерческаго училища
 предсѣдатель: г-нъ старшина большой гильди Роб. Браунъ.

- члены:
 „ Ч. Дрисгаусъ.
 „ д-ръ В. Ефтаповичъ.
 „ Ф. Р. Лауренцъ.
 „ В. Реймерсъ.
 „ старшина большой гильди В. Керковіусъ.

Замѣстители:

- г-нъ Ю. Мюллеръ.
 „ д-ръ Роб. Эргардтъ.

43. Попечительный Комитетъ Рижскаго Мореходнаго училища
 дальняго плаванія.

- предсѣдатель: г-нъ старшина А. Аугсбургъ до 31 августа 1910 г.
 члены:
 „ Е. Шварцъ „ 16 іюня 1910 „
 „ Г. Фокродтъ „ 31 августа 1910 „
 „ В. Меслинъ „ 16 іюня 1910 „

Замѣстители:

- г-нъ старшина В. Менцендорфъ до 29 марта 1911 г.
 „ А. Браунъ до 23 декабря 1908 г.
 „ В. Реймерсъ „ 16 іюня 1910 „

44. Правленіе классами для машинистовъ и ночегаровъ:

- г-нъ старшина большой гильди А. Аугсбургъ.
 „ Евг. Шварцъ.
 „ Г. Фокродтъ.
 „ В. Меслинъ.

45. Правленіе Рижскаго Биржевого Банна:

- г-нъ старшина большой гильди Роб. Браунъ } до 1909 г.
 „ В. Бейерманъ. }

г-нъ генералн. консулъ М. Любекъ	}	до 1910 г.
„ коммерціи сов. Н. Фенгеръ		
„ старш. больш. гильдіи А. Фаенъ		
„ Павелъ А. Шварцъ.	}	до 1911 г.
„ В. Кауль.		

Замѣстители :

г-нъ старшина большой гильдіи В. Менцендорфъ.
„ консулъ А. Ларсонъ.
„ д-ръ В. Ефтановичъ.
„ Р. Френкель.
„ Е. Шварцъ.
„ старшина большой гильдіи Фр. Ролофъ.
„ старшина большой гильдіи М. Дультцъ.

Ревизоры :

г-нъ Г. Ф. Фарбахъ.
„ Г. Фокродтъ.
„ Эд. Краузе.

Замѣстители :

г-нъ К. Г. Яксъ.
„ Э. Янзенъ.

46. Администрація вспомогательной палаты биржевого общества :

предсѣдатель г-нъ консулъ А. Ларсонъ, 1 ключъ.

члены :	„ генеральный консулъ	}	до 1909 г.	
	М. Любекъ			2 кл.
	„ коммерціи сов. Н. Фенгеръ			3 „
	„ генер. конс. К. Гельмсингъ			
	„ альтерманъ Г. Штида			
	„ старшина большой гильдіи			
	К. Гартманъ			
замѣстители :	„ Г. Керганъ			
	„ Ч. Дрисгаусъ.			
	„ вице-консулъ К. Лапге.			
ревизоры :	„ Навель Старръ.			
	„ І. А. Л. Герскиндъ.			
	„ Р. Лира.			
замѣстители ихъ	„ Георгій Ф. Фарбахъ.			
	„ д-ръ Роб. Эргардтъ.			

Г. Служащіе въ Биржевомъ Комитетѣ :

а. Канцелярія.

- Правитель дѣлъ статск. сов. Николай Эрнестовичъ фонъ Крамеръ,
Церковная ул. 32.
- Секретарь М. фонъ Рейбницъ, Мельничная ул. 135.
- Бухгалтеръ Эрнестъ Ивановичъ фонъ Гюббенетъ, Альбертовская ул. 12.
- Кассиръ Карлъ Лау, Охотничья ул. 4.
- Архивариусъ Эмиль Линдиковъ, Торенсбергъ, Маріинско-Мельничная ул. 3.
- Канцелярскій чиновникъ Вольдемаръ фонъ Эрдбергъ, Романовская ул. 18.
- Канцеляристка Эмилія Стеффенсъ, Александровская ул. 16.
- „ Марта Вегенеръ, Антоинская 15.
- Министеріаль Э. Станишевскій I, въ домѣ Биржевого Банка.
- „ К. Блокъ, въ домѣ Биржи.
- „ А. Станишевскій II, въ домѣ Биржи.
- „ Э. Эльценъ, Феллинская 3.

б. Техническій Отдѣлъ.

- Портовой инженеръ А. Пабстъ, Елисаветинская ул. 43.
- Инженеръ-технологъ О. Флейшеръ, Антоинская ул. 12.
- Инженеръ-механикъ Вальтеръ Циглеръ, Школьная ул. 13.
- Помощникъ инж. Людвигъ Шикеданцъ, Гертрудинская ул. 22/24.
- Счетоводъ Ник. Грунбергъ, Романовская ул. 23.

в. Торгово-статистическій Отдѣлъ.

- Секретарь Бруно фонъ Гернетъ, Столбовая ул. 18.
- Копирщицы: г-жа Антонія Германъ, Маріинская 25.
- „ Ольга Цанъ, Рыцарская 28.
- „ Анна Пейгкау, Грѣшная 10.
- „ Марія Фроммъ, Александровская 47, кв. 2.
- „ Эрна Зеценъ, Замковая 24.

г. Жельзно-дорожный Отдѣлъ.

- Завѣдывающій Отдѣломъ Юліусъ Фризендорфъ, Столбовая ул. 9.
- Агенты: Эрнестъ Фигеферъ, Пекарная ул. 10.
- Эд. Наваръ, Песочная ул. 9.
- Карлъ Фельдманъ, Германовская ул. 7.
- Эрнестъ Грюнбергъ, Шлокская 3.
- Министеріаль: Кл. Савицкій, Вольгундская ул. 19.

д. Рижское Коммерческое Училище.

Директоръ: статск. сов. Фридрихъ Демме, въ здании училища, расположеннаго на эспланадѣ.

Инспекторъ: коллежскій ассессоръ Арвидъ Унфергау, въ здании училища, расположеннаго на эспланадѣ.

е. Рижское Мореходное училище дальняго плаванія.

И. об. начальника училища старшій учитель: В. Руссовъ, въ Морскомъ домѣ.

Младшій учитель: Б. Кордесъ, въ Морскомъ домѣ.

Учитель Закона Божія: Протоіерей Меднисъ, Корабельная 42.

Учитель коммерческихъ наукъ: канд. комм. наукъ Г. Гензель, Охотничья ул. 5.

Учитель законовѣднія: Д-ръ А. Леберъ, бульв. Наслѣдника 21.

Учитель англійскаго языка: инж. Е. Брейтигамъ, Маринская 1.

Учитель хирургіи: Д-ръ А. Гиршъ, Николаевская 17, кв. 14.

Учитель морскихъ наукъ: П. Гетцъ, въ Морскомъ домѣ.

Учитель математики: инж. Е. Брейтигамъ, Маринская 1.

Учитель русскаго языка: губ. секр. Нванъ Алексѣевичъ Ефимовъ, Корабельная ул. 36, кв. 1.

Учитель судовой механики: инж. О. Кольгазе, I. Выгонная дамба 1.

Учитель нѣмецкаго языка: I. Виттандтъ, мал. Монетная 12.

Завѣдывающій классами для кочегаровъ и машинистовъ и старшій учитель инж. Е. Брейтигамъ, Маринская ул. 1.

ж. Пріютъ для моряковъ:

Интендантъ: наниматель судовой прислуги и ватершаутъ В. Мора въ Морскомъ домѣ.

