



ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ТОРГОВАГО МОРЕПЛАВАНІЯ И ПОРТОВЪ

ТРУДЫ
ОТДѢЛА ТОРГОВЫХЪ ПОРТОВЪ.

Выпускъ XVII.

Описаніе Бердянскаго порта.

Составилъ

Я. М. Ивановъ.

Начальникъ Бердянскаго порта.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1905.

А. Техническое описание.

1. Географическое описание.

Бердянскъ, уѣздный и портовый городъ Таврической губерніи, въ 1800 верстахъ отъ С.-Петербурга,—1200 верстахъ отъ Москвы и 340 верстахъ отъ губернскаго города, расположенъ на сѣверо-западномъ берегу Азовскаго моря, при началѣ Бердянской косы, у подошвы берегового обрыва, близъ впаденія въ море рѣчки Бердянки, подъ $46^{\circ} 46'$ с. ш. и $54^{\circ} 27'$ в. д. отъ Пулкова, и возникъ въ 1827 г., стараніями князя М. С. Воронцова, причемъ до 1835 года носилъ названіе «Новопогайска».

Положеніе.
Топографія.
Гидрологія.

До 1827 года на мѣстѣ Бердянска было только нѣсколько землянокъ, да малороссійскихъ хатъ, принадлежавшихъ рыболовамъ. Между тѣмъ, при Азовскомъ морѣ необходимо было устроить портъ, такъ какъ Таганрогскій, по мелководію рейда, былъ неудобенъ для нагрузки и выгрузки товаровъ съ судовъ, и мѣстомъ порта былъ выбранъ нынѣшній. Быстрое возрастаніе въ первое время въ Бердянскѣ торговли и развитіе самаго города служили доказательствомъ, что мѣсто для портоваго города было выбрано удачно. На второй годъ по открытіи въ Бердянскѣ таможеннои заставы (въ 1837 г.) изъ него уже было отпущено за границу до 29.000 четвертей пшеницы.

Въ 1828 г. Бердянскъ былъ уже порядочнымъ селеніемъ, въ 1835 г. сдѣланъ городомъ и получилъ названіе Бердянска, а въ 1842 г. зачисленъ уѣзднымъ городомъ.

Въ 1838 г. въ Бердянскѣ было 3.200 жителей, а въ 1860 г. уже 9.762, въ настоящее же время (1904 г.) въ Бердянскѣ около 35.000 жителей.

Въ 1901 г. Бердянскъ соединенъ вѣтвью Екатеринбургской желѣзной дороги со станціею Чаплино.

Въ городѣ 5 православныхъ храмовъ, 1 католическій костель, 1 лютеранскій, 1 старообрядческій и 3 еврейскихъ молитвенныхъ дома, 1 караимская синагога; 3 гимназій (2 женскія и 1 мужская), 1 городское 4-классное училище, мореходная 3-классная школа, нѣсколько начальныхъ

школы, училище лютеранское, менонитское, 4 еврейских частных школы, талмудъ-тора и караимская школа.

Изъ фабрикъ и заводовъ: земледѣльческихъ орудій—1, кирпично-черепичныхъ—2, чугуно-литейныхъ—2, машино-строительный и литейный—1, мельница паровая—1, макаронная—1, кожевенные—2, мыловаренные—2, пивоваренные—2, свѣчно-сальные—3; типографій—3, фотографій—3, аптеки—2; уѣздное казначейство. Кроме того въ Бердянскѣ помѣщаются: Отдѣленіе Государственного банка; Общество Взаимнаго Кредита (оборотъ 13.618 р.); Бердянско-Ногайскій городской общественный банкъ (основной капиталъ 224.675 р., прибыль въ 1901 году 22.025 р.), отдѣленіе Азовско-Донского коммерческаго банка; агентство Бессарабско-Таврическаго земельного банка; магазиновъ и лавокъ—77; почтово-телеграфная контора—1; телефонная станція—1, казенный винный складъ—1, библиотекъ для чтенія—2; городская чайная съ библиотекой—1; больницъ—2; пріютовъ для престарѣлыхъ и сиротъ—2.

Въ Бердянскомъ городскомъ сѣверѣ находится, вынутая изъ воды мѣстными жителями въ 1863 году, пушка съ военного парохода «Боецъ», сожженного командой въ третій день Св. Троицы 1855 года, съ цѣлью не дать парохода въ руки непріятеля.

Въ 1863 году Бердянскъ посѣтилъ два раза (въ августъ и сентябрь) Его Императорское Высочество покойный Наслѣдникъ Великій Князь Николай Александровичъ.

Бердянскій уѣздъ, въ континентальной части Таврической губ., образованъ въ 1842 г. изъ восточной части прежняго Мелитопольскаго. Пространство его 171 кв. г. м. или 8277 кв. верстъ. Сѣверная и восточная границы уѣзда, по теченію рѣчекъ Берды, Токмачки и Кошки, имѣли нѣкогда стратегическое значеніе, потому что съ 1743 г. по 1789 г. служили рубежомъ Россіи и Турціи. По этому рубежу была устроена въ 1770 г. такъ называемая двѣйровская линія, состоявшая изъ нѣсколькихъ укрѣпленій.

Въ болѣе отдаленныя времена область, занимаемая теперь Бердянскимъ уѣздомъ, представляла ничто иное, какъ часть древней Сарматіи, а именно: въ тѣхъ границахъ, какія даетъ Геродотъ въ своей картѣ Скиѣи: на западѣ рѣчка Fanais 1 (нынѣ рѣка Молочная); на востокѣ рѣка Licos (нынѣ рѣка Берда, откуда и названіе—«Бердянскъ»); на сѣверѣ царство Скиѣовъ, предковъ Сарматовъ; на югѣ—Meotis palus—нынѣшнее Азовское море.

Громадныя стены, изборожденныя въ настоящее время плугомъ, были нѣкогда театромъ кровавыхъ битвъ запорожцевъ съ турками и татарами въ XVII и XVIII вѣкахъ.

Бердянскій уѣздъ составляетъ продолженіе Ногайской степи. Поверхность его ровная, безлѣсная и мало возвышенная надъ уровнемъ моря. Самый возвышенный пунктъ въ уѣздѣ есть большой курганъ Токмакъ-могила, въ 10 верстахъ отъ с. Чернышевки. Изъ высотъ, лежащихъ около него, берутъ начало: рѣка Токмачка, притокъ Кошки (притокъ Днѣпра), рѣка Токмакъ, текущая въ Молочную; рѣки: Молочная, текущая въ Молочный ли-

Бердянскій портъ.



ТМ В. ГОРЖЕ - А. ВИЛЬБОРГЪ

Побережье у Бердянского порта и видъ на городъ Бердянскъ.

Бердянскій портъ.



ТМ. Р. ГОЛДНЕ и А. ВАЛЕСКЕ

Городъ Бердянскъ. Видъ на портъ.

мань у Азовскаго моря. Коска и Берда, впадающія въ Бердянской лиманъ. Отъ этихъ возвышеній поверхность нисходитъ постепенно склонами въ разныя стороны. Отрасль ихъ идетъ отъ Черниговки на югъ внутрь Бердянскаго уѣзда и составляетъ гребень водораздѣла, изъ котораго текутъ: по одну сторону нѣсколько ручьевъ въ р. Молочную, а по другую—болѣе значительныя рѣчки, впадающія въ Азовское море, между которыми главныя: Бердянка (Кильтеча), Обиточная (Джурулгашъ) и Камышевая (Чебашинь). Этотъ водораздѣлъ заключаетъ въ себѣ гранитныя массы, простирающіяся на востокъ по обоимъ берегамъ р. Берды. Почва Бердянскаго уѣзда черноземная, очень плодородная; верхній слой чернозема обыкновенно глубиной отъ $\frac{1}{2}$ до 1 аршина. Подпочва—красновато-желтоватая твердая известковая порода, а по р. Токмаку гранитъ. Въ Бердянскомъ уѣздѣ совсѣмъ не было лѣса, но нѣмецкіе колонисты разводятъ древесныя плантанціи въ обширныхъ размѣрахъ.

Около города Бердянска, по откосу берега, много виноградныхъ лозъ, изъ коихъ еще въ 1846 г. было выдѣлано до 4.000 ведеръ вина. Въ настоящее же время выдѣлывается до 400.000 ведеръ вина. Въ огородахъ разводятъ картофель, арбузы и табакъ. Шелководство дѣлаетъ успѣхи, и въ менонитскихъ колоніяхъ имѣются шелковичныя деревья.

Главные предметы вывоза за границу—хлѣбно-зерновые продукты; во внутреннія губерніи—рыба и шерсть.. Шерсть тонкая идетъ частью за границу черезъ Бердянскъ, частью въ Москву на суконныя фабрики. Къ числу промысловъ жителей Бердянскаго уѣзда принадлежитъ рыбная ловля, которая простирается почти по всему морскому берегу отъ восточной части Бердянской косы до Молочнаго лимана. Близъ Бердянска находятся солеродныя озера: Магучай, Скальковатое, Судовое, Грузное, Красное или Казалмо и Обиточное. Количество рапы въ нихъ незначительно и они не обширны, но ближе къ морю лежатъ болѣе глубокіе и обширныя лиманы.

Въ 5 верстахъ отъ города, по направленію къ косѣ, находится городская грязелечебница, которую ежегодно посѣщаетъ до 800 больныхъ.

То, что въ настоящее время называется Бердянскимъ рейдомъ, есть заливъ, образованный сѣвернымъ берегомъ Азовскаго моря и Бердянской косой, ограничивающей его съ востока. Все это пространство, длиною до 30 верстъ и шириною до 20 верстъ, не имѣетъ ни одной отмели или банки. Закрытый берегомъ и косою почти съ трехъ сторонъ, Бердянской рейдъ остается совершенно открытымъ дѣйствию только юго-западныхъ и южныхъ вѣтровъ. Грунтъ на рейдѣ вязкій илъ съ ракушкой, а также илъ и песокъ. Начиная отъ параллели Бердянской косы къ сѣверу, глубина убываетъ весьма постепенно и ровно отъ 22 до 15 футъ и менѣе. Коса выступаетъ сначала треугольникомъ на югъ, а затѣмъ имѣетъ направленіе на SSW и SW, суживается посрединѣ и расширяется у оконечности. Общая длина ея 8 миль. Высота песчанаго наноса, изъ котораго состоитъ коса, на срединѣ ея едва достигаетъ одного фута и нерѣдко, при свѣжихъ юго-восточныхъ и восточныхъ вѣтрахъ, коса промывается, такъ что сооб-

Рейдъ.

щеніе съ маякомъ, находящимся на ней (Нижне-Бердянскимъ маякомъ) и поселками рыбаковъ, лежащими къ сѣверу отъ маяка, бываетъ иногда очень затруднительно. Въ весеннее время южная половина косы иногда сплошь покрывается водою, и только болѣе возвышенныя мѣста выходить изъ воды въ видѣ отдѣльныхъ острововъ.

На западной окраинѣ оконечности косы находится Нижне-Бердянскій маякъ, снабженный электрическимъ вертящимся свѣтомъ, съ сильными проблесками черезъ 5 секундъ и освѣщающій весь горизонтъ. Высота огня 78 футъ надъ уровнемъ моря, а горизонтъ освѣщенія 10,1 мили. Огонь маяка свѣтитъ также и вверхъ черезъ призму, устроенную въ куполѣ для освѣщенія атмосферныхъ паровъ и облаковъ, чтобы свѣтъ маяка былъ виденъ за предѣлами математическаго его горизонта. Построенъ маякъ и открылъ свое дѣйствіе въ 1838 году. Электрическое же освѣщеніе начато съ 1883 года.

Въ зимнее время маякъ освѣщается керосиновою лампою въ 2 свѣтильни. Во время тумановъ, мятелей и мглы на немъ производятся сигналы посредствомъ парового ревуна, установленнаго въ 1889 году.

Верхне-Бердянскій маякъ, построенный въ 1883 году и тогда же открывшій свое дѣйствіе, находится на возвышенномъ берегу у сѣверо-западнаго конца города Бердянска. Въ двухъ смежныхъ этажахъ маячной башни установлены два преломляющіе аппарата 3-го разряда. Огни маяка постоянные, бѣлые представляются съ дальняго разстоянія однимъ огнемъ значительной яркости и освѣщаютъ угловое пространство отъ SW 16½° до SW 46½°, т. е. уголъ въ 30°.

Бухты Бердянской косы.

Одно изъ важныхъ удобствъ Бердянскаго порта передъ другими портами Азовскаго моря составляли также бухты, образовавшіяся по западную сторону Бердянской косы. Изъ этихъ бухтъ до 1825 года существовала только одна Сѣверная бухта. Начало образованія ея неизвѣстно, но по свѣдѣніямъ, собраннымъ отъ мѣстныхъ старожилловъ, еще до 1810 года небольшія каботажныя лодки, перевозившія по Азовскому морю рыбу и соль, заходили въ нее для исправлений и нерѣдко зимовали. Но бухта эта, по обширности своей и открытому положенію для южныхъ вѣтровъ, недостаточно защищала суда.

Около 1828 года начала образовываться вторая, болѣе удобная, Южная бухта, и уже съ 1830 года суда покинули первую и заходили только во вторую. Ко времени основанія порта Бердянска, т. е. къ 1836 году, бухта эта сдѣлалась одною изъ предпочтительныхъ бухтъ Азовскаго моря, и число судовъ, зимовавшихъ въ ней, постоянно возрастало и нерѣдко доходило до 200 и болѣе. Не одні только каботажныя лодки, но и большія заграничныя суда, застигнутыя льдомъ въ Азовскомъ морѣ, находили убѣжище въ бухтѣ; зимою съ 1858 года на 1859 годъ, напримеръ, въ ней зимовало 17 такихъ судовъ.

По свѣдѣніямъ, собраннымъ изъ дѣлъ Бердянской Портовой Таможни, видно, что въ теченіе десяти лѣтъ, съ 1854 по 1864 годъ, число всѣхъ

Бердянскій портъ.



Тыч. Р. ГОЛУБЪ и А. ВИЛОСОРЪ

Нижне-Бердянскій (электрическій) маякъ.

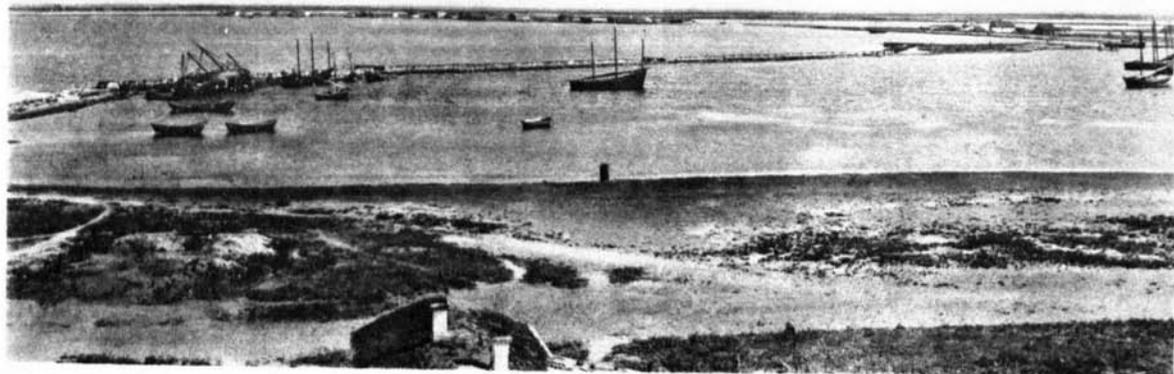
Бердянскій портъ.



Ты. Я. ГЕЛМЕ. А. ВКОЛЮРІ

Лиманы Бердянської коси.

Бердянскій портъ.



Тн. Р. ГОЛЫКЪ и А. ВЕЛЕСКОУ

Южная бухта на Бердянской косѣ.

судовъ, зимовавшихъ въ бухтѣ, составляло до 954, изъ коихъ 33 заграничныхъ и 921 каботажныхъ лодокъ.

Въ 1855 году большая часть каботажныхъ лодокъ Азовскаго моря были уничтожены непріятелемъ, а изъ лодокъ, принадлежавшихъ Бердянскимъ промышленникамъ, уцѣлѣло только нѣсколько, успѣвшихъ укрыться въ устьяхъ Дона. Между тѣмъ, число судовъ, зимовавшихъ въ 1856 году было 87, изъ коихъ 12 заграничныхъ, остальные, за исключеніемъ 10—15 лодокъ, всё принадлежали другимъ портамъ. Въ послѣдующіе годы: съ 1864 по 1898 годъ *) число лодокъ, зимовавшихъ въ бухтѣ, постоянно держалось около 70-ти.

Для приведенія бухты въ состояніе, соответствовавшее потребностямъ судоходства, принимались мѣры къ защитѣ ея отъ засоренія и по углубленію. Работы эти начались въ 1865 году.

II. Метеорологическое описаніе.

Климатъ г. Бердянска мало чѣмъ отличается отъ климата южной Россіи, которая не защищена отъ сухихъ и холодныхъ вѣтровъ. Климатъ.

Господствующими вѣтрами въ немъ являются восточные вѣтры. Вѣтры эти зимою холодны и сухи, лѣтомъ теплы, но очень бѣдны влагой. Восточные вѣтры, это—истинный бичъ земледѣлія всей Таврической губерніи. Онъ часто дуетъ въ теченіе недѣли—двухъ и производитъ опустошенія на поляхъ и въ садахъ.

Весна начинается рано: уже въ концѣ февраля бываютъ прекрасные дни, и въ уѣздѣ приступаютъ къ посѣвамъ ярового. Теплая погода однако устанавливается окончательно съ апрѣля; въ этомъ мѣсяцѣ распускаются деревья. Продолжительность рабочаго періода.

Лѣто, обыкновенно знойное и сухое, стоитъ до конца сентября; хлѣба посѣваютъ въ іюнѣ и іюль, виноградъ въ августѣ и сентябрѣ. Въ концѣ ноября выпадаетъ снѣгъ; но зима продолжается собственно до половины февраля, причѣмъ снѣгъ обыкновенно не лежитъ болѣе нѣсколькихъ дней; онъ таетъ, затѣмъ снова выпадаетъ; сильные вѣтры разносятъ его также съ полей, отчего нерѣдко вымерзаютъ озимь. Вмѣстѣ съ тѣмъ, при южномъ вѣтрѣ, въ декабрѣ и январѣ бываетъ почти весенняя погода. Очень часто въ зимніе мѣсяцы, иногда въ продолженіе одного дня, смѣняется нѣсколько разъ холодъ весеннимъ тепломъ и обратно; или же зимній холодъ смѣняется осеннею погодою, сопровождающеюся туманами и дождями. Наиболѣе постоянными мѣсяцами въ отношеніи температуры считаются лѣтніе и осенніе, а самыми непостоянными зимніе, и чѣмъ сѣвернѣе, дальше отъ моря, тѣмъ больше обнаруживается непостоянство.

*) Годъ постройки порта.

Посѣвъ озимыхъ хлѣбовъ въ уѣздѣ производится обыкновенно около 15 сентября, иногда позже, иногда раньше въ зависимости отъ дождя. Яровая пшеница, арнаутка и гирба, а также ячмень, высѣваются какъ только сойдетъ снѣгъ, и поля нѣсколько просохнуть, что совпадаетъ обыкновенно съ 1 марта, причемъ посѣвы продолжаются 1 мѣсяць и болѣе. Посѣваются хлѣба почти одновременно, вслѣдствіе чего требуется большое число рабочихъ.

Годовое количество осадковъ настолько велико, что при немъ возможно и садоводство, но выпадающіе дожди чередуются съ засухами, продолжающимися въ иные годы 30 и болѣе дней сряду.

Росы прекращаются въ началѣ мая и наступаютъ въ серединѣ сентября. Для здоровья климатъ вообще благоприятенъ.

Туманы. Туманы чаще всего въ мартѣ и ноябрѣ (14%) и они почти не бьвають лѣтомъ.

Вѣтры. Въ зимнее полугодіе въ Бердянскѣ преобладаютъ сѣверо-восточные и сѣверные вѣтры, лѣтомъ же съ мая по сентябрь днемъ дуетъ преимущественно юго-западный вѣтеръ. Бури чаще всего въ сентябрѣ и октябрѣ, причемъ преобладающее направленіе ихъ ONO, тогда какъ юго-западные бури составляютъ всего $\frac{1}{5}$ часть всѣхъ бурь въ годъ.

На чертежѣ (листъ 6) показаны розы вѣтровъ за 1901, 1902 и 1903 годы по наблюденіямъ въ Бердянскомъ портѣ.

Волненіе. Юго-западные вѣтры сопровождаются значительнымъ волненіемъ, при которомъ суда на рейдѣ подвергаются сильной неправильной качкѣ, отъ которой при стремительныхъ вздергиваніяхъ иногда лопаются цѣпи. При вѣтрахъ изъ сѣверо-восточной и сѣверо-западной четвертси компаса на рейдѣ сравнительно спокойно.

Колебаніе уровня. Въ зависимости отъ силы и продолжительности дѣйствующихъ вѣтровъ, уровень воды Бердянскаго залива подверженъ колебаніямъ: продолжительные сѣверо-восточные вѣтры сгоняютъ воду и понижаютъ уровень на 1—2 фута, тогда какъ юго-западные вѣтры поднимаютъ воду на 3—4 фута. Бываютъ исключительные случаи, когда вода поднимается до 7 футовъ, какъ напр. въ 1900 году.

Реперъ. Въ 1894 году по акту 4 ноября ординаръ воды находился на 0,96 саж. ниже репера (штыря) на портовой кухнѣ.

20 апрѣля 1901 года, при производившемся проложеніи портовыхъ рельсовыхъ путей, въ виду того, что портовая кухня должна была быть снесена въ самомъ непродолжительномъ времени, этотъ реперъ, находившійся на цоколѣ каменной портовой кухни (въ видѣ желѣзнаго штыря), перенесенъ на каменную стѣнку двухъэтажнаго зданія городского 4-класснаго училища, съ замѣной указаннаго штыря чугунной доской съ вырѣ-

занной на ней чертой *), которая, согласно сдѣланной нивелировкѣ, связана съ реперомъ на существовавшей портовой кухнѣ и находится на одну сажень и двадцать пять сотыхъ (1,25 саж.) выше средняго уровня въ морѣ, т. е. ординара воды, къ которому были отнесены все вертикальныя отмѣтки при постройкѣ всехъ портовыхъ сооружений и углубленнаго портового бассейна.

Наблюдения надъ уровнемъ моря, болѣе или менѣе регулярныя, начались съ 1867 года, по предписанію Таврическаго Губернатора Жуковскаго Начальнику города и порта **).

К.-Р.
М. П. С.
18 октября 1900 г.
Уров. моря 1,25 с.
Е. Ж. Д.

**) Ниже приводится содержаніе предписанія и образецъ журнала наблюдений.

«Хотя на изученіе Азовскаго моря и портовъ его съ давнихъ поръ обращалось должное вниманіе, но все изслѣдованія, производившіяся съ цѣлью разъяснить характеръ и опредѣлить величину различныхъ въ нихъ обмѣлній, къ сожалѣнію, не приводили къ положительнымъ результатамъ. Что преимущественно происходило оттого, что изслѣдованіями при производствѣ промѣровъ принимался не только произвольный, но и совершенно неподдѣленный уровень воды.

Въ виду важности Азовскаго бассейна для торговли южной Россіи и предполагаемыхъ въ Азовскихъ портахъ улучшеній, которыя должны быть основываемы на предварительныхъ гидрографическихъ изслѣдованіяхъ, необходимо, чтобы на будущее время упомянутый недостатокъ—неимѣніе вѣрнаго ординарнаго уровня воды—былъ устраненъ.

Новороссійскій и Бессарабскій Генералъ-Губернаторъ, признавая необходимымъ учрежденіе въ Бердянскомъ портѣ постоянныхъ наблюдений надъ положеніемъ уровня воды и прилагая форму журнала и образецъ футштока, проситъ моего по сему предмету распоряженія. Что же касается опредѣленія уровня, отнесеніемъ его, помощію нивелировки къ какому нибудь постоянному предмету, то для сего Его Высочайшимъ повелѣніемъ будетъ командированъ особый специалистъ, въ теченіе лѣта настоящаго года.

Препровождая при семъ форму журнала и образецъ футштока, поручаю Вашему Сіятельству совмѣстно съ Инженеръ Штабъ-Капитаномъ Фонъ-Дезинномъ постоянное наблюдение надъ положеніемъ уровня воды Азовскаго моря, съ тѣмъ, чтобы самыя журналы наблюдений высылаемы были черезъ каждые четыре мѣсяца въ Управление Главнаго Инженера Новороссійскихъ коммерческихъ портовъ въ Одессѣ, какъ для сравненія оныхъ съ наблюденіями другихъ портовъ, такъ и для вывода окончательныхъ заключеній, а копіи съ упомянутыхъ журналовъ представляемы были ко мнѣ.

Надѣюсь, что, Вы, Милостивый Государь, вполнѣ сознавая пользу сказанныхъ наблюдений, обратите особенное вниманіе, на то, чтобы они производились съ тщательностью, соответствующей важности предполагаемой цѣли.

ЖУРНАЛЪ (образецъ).

наблюдений надъ положеніемъ уровня воды въ портѣ 1867 г.

Мѣс. и час.	Часы.	Напр. и сил. вѣт.	Пок. футшт.	Замѣч.
-------------	-------	-------------------	-------------	--------

Ш—штиль, 1—тихий вѣтеръ, 2—средній, 3—свѣжій, 4—сильный, 5—очень сильный, 6—ураганъ.—Показаніемъ футштока приписывается знакъ (+), когда вода стоитъ выше нуля; (—), когда она ниже. Футштокъ долженъ быть установленъ въ мѣстѣ, наименѣе подверженномъ дѣйствію волненія. Длина футштока должна быть не менѣе 10 футъ. Мѣсто для футштока должно быть взято пока приближенно, по указанію старожилковъ, на линіи лѣтнаго горизонта, который вода имѣетъ при штиляхъ и тихихъ вѣтрахъ».

Замерзае-
мость.

Ледъ появляется у Бердянска позже, чѣмъ въ другихъ мѣстахъ Азовскаго моря; въ среднемъ періодѣ льдовъ приходится съ декабря по апрѣль. За сорокъ лѣтъ съ 1862 по 1902 годъ самое раннее замерзаніе было 22 ноября и самое позднее вскрытіе—7 апрѣля. Въ этомъ отношеніи Бердянскъ имѣетъ то преимущество передъ другими портами Азовскаго моря, какъ напр.: передъ Таганрогомъ, что портъ замерзаетъ въ среднемъ на три недѣли позже и вскрывается ото льда также на столько же раньше.

III. Историческій обзоръ.

Возникновеніе
порта.

Въ 1836 году, т. е. къ открытію таможенной заставы, никакихъ сооруженій въ Бердянскомъ портѣ, кромѣ построенной у урѣза воды деревянной пристани для каботажныхъ судовъ, не было. Дальнѣйшее же устройство порта заключалось въ слѣдующемъ:

1) Въ послѣдовательномъ удлиненіи и расширеніи пристани и образованіи портовой территории помощію засыпки балластомъ прибрежной части по обѣ стороны пристани.

2) Въ постройкѣ волнорѣза.

3) Въ устройствѣ Южной бухты на Бердянской косѣ.

4) Въ землечерпательныхъ работахъ.

5) Въ устройствѣ каменной набережной и мола.

Пристань.

Съ 1841 по 1857 годъ длина пристани, устроенной мѣстными экспортерами, была 41 саж. По случаю постоянного обмелѣнія, пристань эту въ 1859 году удлиннили еще на 15 саж. и въ такомъ видѣ передали ее въ вѣдѣніе Бердянской Городской Ратуши. Глубина воды была по паружному обводу: въ углахъ 7 футъ, въ срединѣ 5 футъ и у головы 8 футъ.

Въ 1863 году пристань была передана въ вѣдѣніе Временной Комисіи по устройству Бердянскаго порта для исправленія ея, удлиненія и наблюденія за исправностью за счетъ суммъ пятикопѣечнаго сбора.

Въ это время пристань имѣла общую длину 61 саж., при общей ширинѣ 27 саж., и раздѣлялась на три проѣзжія части, изъ которыхъ двѣ крайнія служили для подвозки грузовъ къ судамъ, а средняя для отвозки выгружавшихся товаровъ и возвращенія пустыхъ повозокъ. Ширина пристани въ передней части была 9 саж., а въ средней 3 саж.

Въ 1863 году пристань была удлинена еще на 30 саж.

Въ 1867 году установлены были на Бердянской пристани 10 фонарей для освѣщенія въ теченіе навигаціи.

Въ 1870 году пристань уже освѣщалась 30 фонарями.

Въ 1869 году разрѣшено было полковнику Починскому, при участіи англійско-подданныхъ Гріерсонъ и Вильмотъ, построить особую пристань для устройства перевозки и нагрузки товаровъ на заграничныя суда посредствомъ баржъ и буксирныхъ пароходовъ, причѣмъ постройку этой пристани признано было возможнымъ отнести на 105 саж. къ западу отъ

Бердянскій портъ.



Фот. Р. ГОЛКЕ и А. ВЕЛЬБОРЪ.

Старая пристань Бердянскаго порта.

существовавшей казенной пристани съ отводомъ для предіріятія, прилегающаго къ берегу моря, ничѣмъ незанятаго городского мѣста до 3.200 кв. саж. на 12 лѣтъ по 25 к. за 1 кв. саж. (См. чертежъ листъ 5).

Въ 1870 году была, кромѣ того, выстроена временная пристань для выгрузки грунта, вынимаваемаго землечерпательной машиной.

Въ 1876 году пристань эту, стоившую 5.096 р. 61 к., продали на сломъ за 257 р. и деньги эти, предписаніемъ Главнаго Инженера Новороссійскихъ портовъ Гора, были обращены въ ресурсы Государственнаго Казначейства.

Далѣе, въ 1885 и 1886 г.г., вслѣдствіе ходатайствъ мѣстныхъ торговцевъ, Бердянской Портовой Комиссіею и Таврическимъ Губернаторомъ велась постоянно переписка съ Министерствами Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ объ отпускѣ въ распоряженіе Портовой Комиссіи денегъ на ремонтъ казенной пристани. Такимъ образомъ пристань исправлялась въ 1885 году (истрачено 6.000 р.), въ 1887 году (истрачено 16.262 р.), въ 1890 году (истрачено 21.126 р.) и въ 1891 году (истрачено 20.276 р.).

Несмотря на частый ремонтъ, пристань приходила въ совершенную ветхость и грозила разрушеніемъ; отсутствіе надлежаще устроенной набережной и оградительныхъ сооружений дѣлало непроизводительными землечерпательныя работы, а обмелѣніе дна на протяженіи всей линіи причала препятствовало непосредственной погрузкѣ.

Изъ журнала Техническаго Присутствія отъ 14 мая 1890 года по вопросамъ объ улучшеніи Бердянскаго порта видно, что 10 мая членами Присутствія былъ произведенъ осмотръ Бердянской портовой пристани, причемъ найдено слѣдующее:

«Досчатая настилка пристани хотя была отремонтирована въ 1890 году, но вслѣдствіе большого движенія грузовыхъ подводъ требовала въ будущемъ году капитальнаго ремонта, каковой долженъ бы обойтись около 24.000 р. Кромѣ того, пристань совершенно обмелѣла, причемъ средняя глубина около пристани отъ 4 (съ боковъ) до 7 футъ (у головы), что если не будутъ приняты неотложныя мѣры къ производству землечерпанія около пристани, то при пониженіи ордынара воды, осенью погрузка отправляемаго за границу хлѣба будетъ крайне затруднительна. На производство углубительныхъ работъ потребуется отъ 30.000 до 40.000 р., причемъ углубленіе дна около пристани нужно произвести какъ у головы, такъ и съ боковыхъ сторонъ, приблизительно на площади 12.000 кв. саж. при углубленіи до 9 футъ.»

«Устроенную на пристани деревянную эстакаду съ лебедкой и конно-железнымъ путемъ, длиною 120 саж., для перевозки и погрузки гранитныхъ булыгъ для работъ капитальнаго исправленія Бердянскаго волнолома, по окончаніи работъ», рѣшено было, однако, «оставить на пристани какъ полезное приспособленіе для подъема большихъ грузовъ, такъ и для облегченія передвиженія товаровъ на пристани».

«Кромѣ того, признано необходимымъ устроить мостовую на остававшемся незамоценномъ пространствѣ между шлагбаумомъ таможни и пристанью.

«Въ виду проектировавшихся работъ по устройству каменной набережной и вообще по улучшенію порта, а также для проектированія разныхъ необходимыхъ въ каждомъ благоустроенномъ портѣ сооружений и приспособленій, признано было необходимымъ составить планъ портовой территории, съ указаніемъ улицъ береговой полосы порта.

«Вообще члены Техническаго Приеутетвія пришли къ заключенію, что вслѣдствіе недостатка въ портовой пристани, а также неправильнаго ея положенія, способствовавшаго значительнымъ и частымъ расходамъ на дноуглубительныя работы, и для устраниенія большихъ затрудненій и напрасныхъ расходовъ для заграничнаго экспорта, необходимо было возбудить ходатайство передъ Министерствомъ Путей Сообщенія о скорѣйшемъ разрѣшеніи работъ по устройству каменной набережной и мола».

Устройство ка-
менной набе-
режной.

Въ походѣ 1890 года Таврическій Губернаторъ представилъ въ Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ возбужденное Бердянской Городскою Думою по почину нѣкоторыхъ мѣстныхъ негоціантовъ ходатайство объ установленіи въ Бердянскѣ, независимо отъ установленнаго Высочайшимъ повелѣніемъ 27 марта 1884 года полугодическаго сбора, особаго дополнительнаго въ томъ же размѣрѣ сбора съ отвозимыхъ изъ порта товаровъ, въ видахъ сооруженія на счетъ его поступленій въ совокупности съ поступлениями существующаго сбора (за исключеніемъ той части оныхъ, которая прежними разрѣшеніями предназначена уже на замощеніе подъездныхъ къ порту путей), каменной набережной и углубленія отведенныхъ для нагрузки судовъ водныхъ пространствъ. При этомъ Дума присовокупила, что Бердянскіе негоціанты изъявили согласіе на уплату сказаннаго сбора при условіяхъ:

1) чтобы работы по возведенію набережной производились подряднымъ способомъ, согласно утвержденнымъ подлежащими Министерствами плану и смѣтѣ, подъ непосредственнымъ контролемъ Министерства Путей Сообщенія, негоціантамъ же было предоставлено участіе въ выборѣ подрядчика работъ и разработкѣ предварительныхъ условій, подлежащихъ одобренію Министерства Путей Сообщенія;

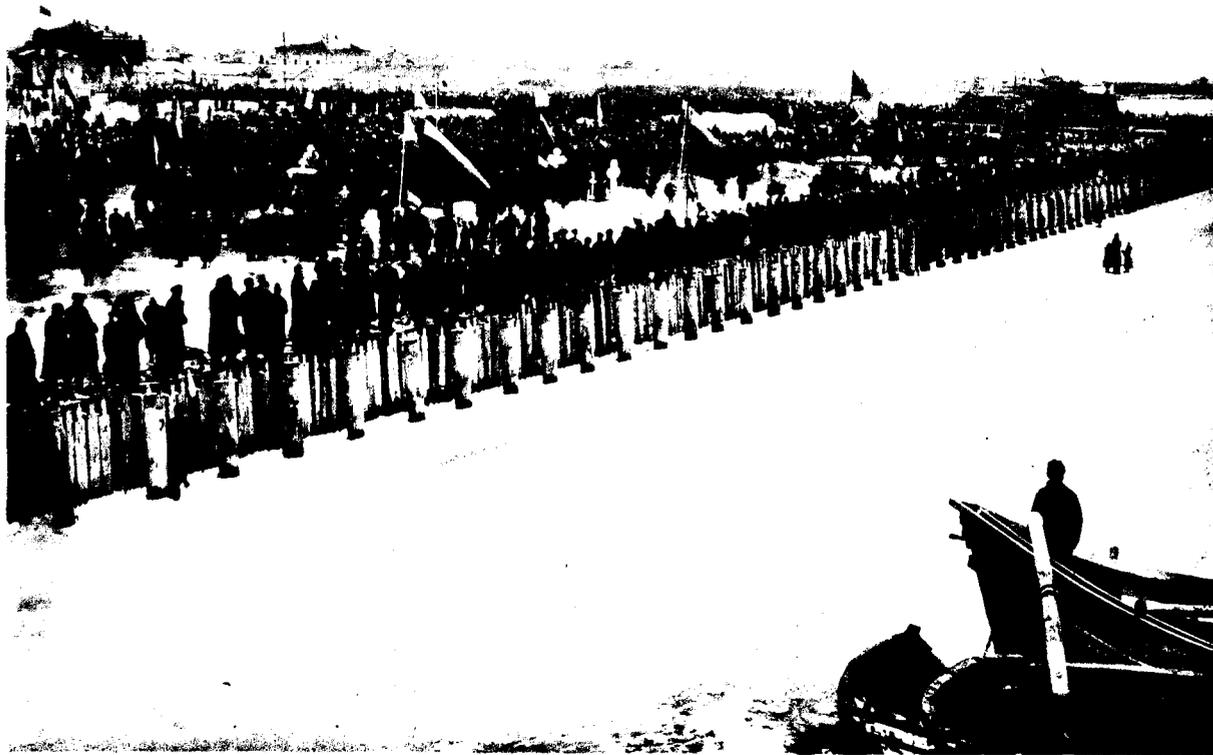
2) чтобы работы были начаты въ 1892 году и окончены не позже 1895 года;

3) чтобы при выборѣ подрядчика и разработкѣ условій были допущены къ участію, кромѣ негоціантовъ, также уполномоченные отъ Городскаго Общественнаго Управленія; и

4) чтобы взиманіе сбора было начато лишь тогда, когда будетъ найденъ подрядчикъ, соглашающійся на принятіе предложенныхъ ему условій.

Министерствѣ Путей Сообщенія, указывая на крайнюю необходимость улучшения Бердянскаго порта, не встрѣчало препятствій противъ установленія предполагаемаго дополнительнаго сбора, съ отнесеніемъ на счетъ его расходовъ какъ по сооруженію набережной, при условіяхъ, чтобы хозяйственныя распоряженія по симъ работамъ были возложены на обязанности

Бердянский портъ.



Тр. Р. ГОЛННН и А. ВИАЛБОРН

Начало устройства набережной въ Бердянскомъ порту.

Городского Управленія, съ участіемъ мѣстныхъ негоціантовъ, такъ и по замощенію перекрестныхъ улицъ между подъездными путями.

6 іюля 1894 года между отставнымъ инженеромъ Лукомскимъ и Бердянскимъ Городскимъ Управленіемъ, на основаніи постановленія Думы 19 мая 1894 года, былъ заключенъ контрактъ на производство работъ по переустройству Бердянскаго порта, согласно утвержденнымъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ планамъ и чертежамъ, а именно:

1) на устройство рядомъ съ деревянной пристанью полузакрытаго порта, снабженнаго набережной съ принадлежностями, и 2) мостовыхъ на портовой территоріи.

Въ іюль 1899 года Бердянская Управа, совмѣстно съ представителями отъ Министерства Путей Сообщенія, Екатерининской желѣзной дороги, строителемъ порта, агентами пароходныхъ обществъ, представителями мѣстнаго купечества и судовладельцами производила осмотръ порта и существующихъ въ немъ сооружений, съ цѣлью выясненія, на сколько эти сооружения отвѣчаютъ своему назначенію и какія еще требуются работы для достиженія наибольшихъ удобствъ по причалу, нагрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ. Прежде всего обращено было вниманіе на волноломъ, служащій защитой порта отъ сильныхъ вѣтровъ, причемъ оказалось, что таковой нуждается въ серьезномъ и немедленномъ ремонтѣ, такъ какъ во многихъ мѣстахъ образовались трещины, черезъ которыя проникаетъ вода, угрожающая, при сильныхъ прибояхъ волны съ юга, окончательнымъ разрушеніемъ волнолома; кромѣ того, является необходимость удлинитъ волноломъ для защиты порта отъ напора волнъ съ юга и запада. Затѣмъ Комиссія признала крайне необходимымъ скорѣйшее осуществленіе углубленія порта до 20 футъ съ проведеніемъ къ нему такой же глубины морского канала, соединяющаго портъ съ рейдомъ.

Предоставленіе рейдовымъ большимъ пароходамъ возможности приставать къ портовымъ набережнымъ и грузиться до осадки въ 19 футъ, по мнѣнію той же комиссіи, должно оказать вліяніе на достиженіе слѣдующихъ результатовъ:

1) уменьшеніе накладныхъ расходовъ по экспорту въ размѣрѣ отъ 1 до $2\frac{1}{2}$ коп. съ 1 пуда зерна;

2) сохраненіе и сбереженіе зерна отъ неизбежной при погрузкѣ на рейдъ изъ каботажныхъ судовъ въ пароходы дальняго плаванія разсыпки, приносящей убыль до 1%;

3) ускореніе нагрузки пароходовъ и возможность срочнаго выполненія погрузки, представляющихъ въ контрактахъ международной хлѣбной торговли существенное значеніе;

4) вѣроятное удешевленіе морскихъ фрахтовъ отъ Бердянска до заграничныхъ портовъ, въ виду возможности приѣма иностранными пароходами груза въ удобномъ портѣ при меньшей затратѣ времени.

Обращаясь къ вопросу о средствахъ, потребныхъ на указанныя сооруженія и имѣя въ виду, что мѣстный двойной полуконѣчный сборъ израсхо-

дованъ на произведенныя уже портовые работы, приче́мъ, кромѣ того, подѣ обезпеченіе этого сбора сдѣланъ городомъ заемъ въ 1.200.000 руб., которыми еще не погашены даже всѣ произведенныя на портъ расходы, Управа съ своей стороны пришла къ заключенію, что дальнѣйшее устройство и оборудованіе порта могло бы быть отнесено на средства казны.

Устройство
волнолома.

До 1868 года погрузка хлѣба въ Бердянскѣ была сопряжена съ значительными неудобствами, по причинѣ положенія пристани, не защищенной отъ южныхъ вѣтровъ и волны.

Для того, чтобы укрыть погрузку судовъ у пристани отъ затруднявшихъ ее, а иногда и вовсе препятствовавшихъ ей южныхъ и юго-западныхъ вѣтровъ, господствовавшихъ на рейдѣ, сооруженъ былъ волноломъ, длиною 300 саж., на разстояніи 400 саж. отъ существовавшей тогда старой пристани. Работа эта была начата въ 1862 году.

Для обозначенія строившагося волнолома на рейдѣ поставлено было въ іюнѣ 1862 года на якоряхъ каботажное судно съ одною только мачтою, вышиною 2,2 сажени, на которой ночью зажигались 2 бѣлыхъ огня одинъ надъ другимъ при разстояніи между огнями 0,5 сажени. Затѣмъ у концовъ строившагося волнолома были поставлены 3 бѣлые бакана съ такими же шестью и прикрѣпленными къ нимъ бѣлыми треугольными флагами, которые были сняты съ окончаніемъ постройки волнолома.

30 сентября 1863 года, согласно протоколу Временной Комиссіи по устройству Бердянскаго порта, по заявленію производителя работъ шт. кап. фонъ-Дезина на оконечностяхъ обозначившагося волнолома были поставлены 2 фанаря—зеленый и красный; высота огней была 2,5 саж. Плавучіи же маякъ находился у середины волнолома до окончанія его постройки.

По изслѣдованіямъ въ мартѣ 1863 года оказалось, что дно Азовскаго моря на рейдѣ между берегомъ и мѣстомъ, гдѣ строился волноломъ, обладаетъ слѣдующими свойствами грунта:

1) отъ поверхности дна моря на глубину 4 футъ грунтъ иловато-глинистый, съ примѣсью ракушекъ и изрѣдка камня, до такой степени мягкій, что не только желѣзный буръ проходитъ его свободно, но и свая отъ собственной тяжести, сама собою проходитъ этотъ слой;

2) слѣдующій пластъ толщиною 1 футъ того же свойства, какъ и первый, но болѣе плотный;

3) потомъ слѣдуетъ пластъ одинаковаго свойства съ первымъ. толщиною 7 футъ,—сквозь который буръ опускается свободно отъ собственной тяжести;

и 4) вслѣдъ за симъ, встрѣчается на неопредѣленную глубину, материкъ твердоглинистаго грунта, очень твердый и несжимаемый такъ что вслѣдствіе твердости этого грунта съ трудомъ можно было производить въ немъ буреніе на глубину 8 футъ.

Эти изслѣдованія произведены были въ 18-ти мѣстахъ, и результаты получены почти совершенно одинаковыя, а именно: дно моря на глубину

Бердянский портъ.



Т. П. ГОЛУБЕВЪ И А. КИЛЬБОРТЪ

Восточная оконечность Бердянскаго волнолома.

12 футъ состоитъ изъ болѣе или менѣе жидкаго наноснаго слоя, и далѣе на неопредѣленную глубину встрѣчается несжимаемый материкъ твердоглинистаго грунта. Изъ вышеописанныхъ свойствъ грунта можно было заключить, что строившійся на Бердянскомъ рейдѣ волноломъ изъ накидного камня, долженъ былъ дать нѣкоторую осадку.

Работы по устройству волнолома были окончены въ июль 1868 года; сооруженіе же освидѣтельствовано и принято 24 марта 1869 года, въ присутствіи Временной Коммисіи, Городскаго Головы, негодіантовъ, и съ составленіемъ акта, который отправленъ къ Новороссійскому Генералъ-Губернатору. Сооруженіе это обошлось казнѣ 312.200 руб. *).

*) Актъ былъ слѣдующаго содержанія:

«1) Въ 1861 году состоялось предположеніе объ устройствѣ волнолома на Бердянскомъ рейдѣ длиною въ 300 саж., на разстояніи 300 саж. отъ существовавшей тогда пристани, согласно утвержденной профили, по которой: ширина верхней площадки 16 футъ; откосъ со стороны берега весь, а со стороны моря ниже и выше полосы волненія долженъ былъ быть одинаковымъ, а въ означенной полосѣ двойной, высота же кладки 13 футъ.

2) Въ 1862 году разрѣшено было отнестись волноломъ на разстояніи 400 саж. отъ пристани, причемъ высота его увеличена была до 14 футъ.

и 3) Въ 1865 году, вслѣдствіе просьбы подрядчика, о дозволении окончить работу, и по представленію по сему, утвержденная профиль волнолома измѣнена была такъ, что ширина верхней площадки составляетъ только 10½ футъ, уклоны же откосовъ оставлены безъ измѣненія и впереди наружнаго откоса предположено устроить берму.

Освидѣтельствованіе и обмѣръ произведенныхъ работъ показало:

а) Волнорѣзъ, устроенный на Бердянскомъ рейдѣ, имѣетъ длину по верхней площадкѣ 294 саж., а по дну 305,3 саж., что даетъ среднюю длину въ 299,75 саж. Изъ этого числа, на протяженіи 35 саж. волнорѣзу придана профиль, согласно первоначальнаго предположенія, при средней ширинѣ 2,40 саж.; на остальномъ же протяженіи волнорѣзъ устроенъ по измѣненной профили, среднюю ширину по верху 1,64 саж.

б) Камень, употребленный на волнорѣзъ, сколько можно судить о томъ по надводной части его, качествомъ и размѣрами соответствуетъ условіямъ контракта. Кладка подводной части откосовъ неправильная; верхняя же площадка волнорѣза и откосы выше горизонта воды облицованы правильно кладкою, соответствующе утвержденнымъ нормальнымъ профилямъ.

На всемъ протяженіи волнорѣза кладка откосовъ находится въ удовлетворительномъ состояніи, за исключеніемъ восточной оконечности и нѣсколькихъ мѣстъ южнаго откоса пробнаго участка, гдѣ нѣкоторые камни сдвинуты съ своихъ мѣстъ въ оконечности, отъ бывшаго зимняго ледохода, а въ откосѣ пробнаго участка—отъ сильнаго волненія.

в) Обмѣръ произведенъ снятіемъ одиннадцати поперечныхъ и двухъ продольныхъ профилей оконечностей волнолома и показанныхъ на прилагаемыхъ при семъ профиляхъ. Измѣреніе заложенныхъ въ кладку желѣзныхъ стержней, положеніе которыхъ обозначено въ таблицѣ исчисления площадей и объемовъ, дало величину осадки кладки въ дно=0,392.

и г) Нечисленные, на основаніи сдѣланныхъ промѣровъ, площади и объемы кладки волнорѣза дали слѣдующіе результаты:

1) На пробномъ участкѣ длиною 35 саж. объемъ кладки надъ дномъ составляетъ 636,33 кв. саж., площадь основанія 348.92 кв. саж., осадка кладки $348.92 \times 0,392 = 136,77$ куб. саж.

А всего количество камня, найденное по обмѣру въ пробномъ участкѣ=773,12 куб. саж.

2) На остальномъ протяженіи волнолома длиною 264,73 саж. объемъ кладки надъ дномъ составляетъ 4437,88 куб. саж.

Площадь основанія 2577,93 кв. саж.

Осадка кладки $= 2577,93 \times 0,392$ 1010,53 куб. саж.

А всего на остальномъ протяженіи волнолома 5448,43 куб. саж.

По сему весь объемъ кладки волнорѣза, по произведеннымъ обмѣрамъ, составляетъ шесть тысячъ двѣсти двадцать одинъ пятьдесятъ пять сотыхъ куб. саж. (6221,33 куб. саж.)

Здѣсь не лишне будетъ упомянуть объ отзывѣ англійскаго Инженера Гартлей, осмотрѣвшаго по приглашенію Новороссійскаго и Бессарабскаго Генераль-Губернатора, Генераль-Адъютанта Коцебу, строившія въ 1865 году волноломъ.

«Ознакомившись съ производящимися въ Бердянскѣ работами, С. Гартлей отозвался, что несмотря на огромную пользу, какой должно ожидать отъ сооруженія волнолома, нужно, однако, приготовиться къ мысли о необходимости еще значительныхъ издержекъ на совершенное окончаніе работъ, такъ какъ, по его убѣжденію, кромѣ большихъ измѣненій, которымъ можетъ подвергнуться проектная профиль этого сооруженія, пока не возстановится полное равновѣсіе между дѣйствіями морскихъ стихій и соотвѣтственнымъ этому склономъ внѣшней стороны брекватера, оказывается еще необходимымъ, по дальности разстоянія волнорѣза отъ существующихъ пристаней, увеличить значительно его длину, въ особенности на сторонѣ, противоположной той, по которой въ настоящее время производится окончательная укладка камня сверхъ горизонта моря.

«Впрочемъ С. Гартлей, одобривъ, какъ раціональность избраннаго для брекватера направленія, такъ и систему производства работъ, доказывающую знаніе дѣла и полную внимательность къ нему строителя, полагалъ, что ближайшее знакомство сего послѣдняго со всѣми видоизмѣненіями сооруженія съ самаго начала работъ ставить его въ возможность судить безошибочно о дальнѣйшихъ потребностяхъ для успѣшнаго окончанія этого въ высшей степени полезнаго предпріятія.

«Относительно употребляемыхъ на постройку волнолома матеріаловъ, гранитъ, добываемый близъ г. Бердянска, по хорошему качеству своему для этого рода работъ, получилъ полное одобреніе С. Гартлея, камень же третичныхъ известковыхъ породъ, доставляемый изъ Керченскихъ каменоломенъ, по его мнѣнію, можетъ быть употребляемъ лишь подъ защитою надежной гранитной оболочки, т. е., какъ внутреннее ядро волнолома.

«Отправившись потомъ изъ Бердянска въ Керчь, для осмотра навидныхъ работъ близъ Керчи, у Павловскаго мыса, и узнавъ, что сооруженіе это, неоднократно подвергавшееся измѣненію первоначальнаго своего профиля, получило на глубинѣ около 7 футъ отъ горизонта моря наиболѣе пологіи

д) Изъ дѣла Комиссіи видно, что для устройства волнорѣза принято и уложено подрядчикомъ въ дѣло 6300 куб. саж. камня, изъ коихъ по донесеніямъ производителя работъ разбросано бурями не менѣе 176 саж. Если принять въ соображеніе это количество, то объемъ, оказавшійся по объѣму кладки волнорѣза, болѣе выставленнаго камня на 97,35 куб. саж., что происходитъ отъ невозможности произвести совершенно точный объѣмъ. Подлинное подписали: Губернскій Инженеръ Ст. Сов. В. Грачевъ, Бердянскій Архитекторъ Дорошенко, Производитель работъ Инженеръ Над. Сов. фонъ-Дезинъ.

При объѣмѣ находились: Предсѣдатель Комиссіи Князь Максудовъ.

Члены: М. Пайкось, Хардало, Н. Луппи.

Въ объѣмѣ волнолома участвовали: Городской Голова Саханевъ и купецъ Константиновъ.

За указанную работу подрядчику Кобозеву было выдано 312.000 руб., согласно условія 1 февраля 1862 года и дополненія къ условію 5 апрѣля 1864 года.

Бердянский портъ.



Ты Р. ГОЛДИЕ и А. ВАНЬБОГА

Керосино-калильный фонарь въ порту.

склонъ, такъ что откосъ этотъ въ настоящее время достигъ покатости одинъ на 10 и 12, и что ниже 7 футъ пологость эта сохраняетъ почти естественный талосъ. С. Гартлей вновь замѣтилъ, что если изложенный фактъ установившагося равновѣсія долженъ быть примѣненъ къ волнорѣзу Бердянскаго порта, то сему послѣднему считается еще много выдержатъ измѣненій, пока онъ достигнетъ также того склона, какой образовало море въ Керченскомъ накидномъ сооруженіи. Впрочемъ, С. Гартлей замѣтилъ при этомъ и то, что каждая мѣстность, въ которой производятся морскія гидротехническія сооружения, имѣетъ, какъ извѣстно изъ опытовъ, особыя свойственныя ей условія равновѣсія».

Дальнѣйшее состояніе волнолома видно изъ слѣдующаго перечня исправленій и дополнительнаго устройства.

27 марта 1869 года, послѣ осмотра и пріемки, произошли поврежденія въ семи мѣстахъ въ кладкѣ волнолома въ западной части, влѣдствіе сильныхъ вѣтровъ и волненія. Дополнительные работы вызвали расходъ въ 5.250 руб. 44 коп.

Въ 1871 году для работъ на волнорѣзѣ пріобрѣтены за 715 руб. три крана съ чугунными лебедками.

Въ 1871 году установлены два фюаря зеленый и красный о трехъ горѣлкахъ каждый; на устройство ихъ истрачено 153 руб. 65 коп.

Въ 1872 году произведено было исправленіе каменной кладки на восточной части волнолома, на сумму 4.187 руб. 54 коп.

Бурею 1 сентября 1872 года повреждены наводные откосы волнолома и исправлены за 1.740 руб.

Въ 1874 году было произведено исправленіе бермы волнолома на 99 пог. саж. на сумму 7.570 руб.

Въ 1879 году была построена каменная будка на площадкѣ волнолома у краснаго фюаря для помѣщенія прислуги, освѣщавшей волноломъ, но бурей въ 1883 году была снесена.

Въ 1879 году фюаря на волноломѣ были замѣнены фюарями фабрики Дефризъ изъ Лондона, которые давали весьма удовлетворительный свѣтъ, замѣтный во все стороны, на разстояніи около двухъ миль и даже больше. Высота огня надъ ординаромъ горизонта воды была 4 саж.

Въ 1882 и 1883 г.г. произведено исправленіе обвалома на волноломѣ на сумму 10.867 руб.

1889 года сентября 26 дня фюаря волнолома вновь были замѣнены двумя маячными съ 2 френелевскими стеклами, доставленными изъ С.-Петербурга отъ Кумберга, стоившими 445 руб. 70 коп., и существующими до настоящаго времени.

Образованіе территорій самого порта происходило слѣдующимъ образомъ:

По мѣрѣ удлиненія пристани и постепеннаго обмелѣнія ея у корня, въ берегу для удобства пользованія съ него выкашивался съ судовъ балластъ, а также и грунтъ, добывавшійся при работахъ землечерпательныхъ машинъ,

Территорія
въ эксплуата-
ціи.

который сначала складывался на баржи, а затѣмъ на вагонеткахъ, по особой деревянной эстакадѣ, вывозился для поднятія морского дна до значительной высоты. Такимъ путемъ получился возвышенный выступъ, выходящій изъ прясняго очертанія въ море. Этимъ балластомъ была засыпана также вся заливавшаяся волненіемъ часть морского берега, которая въ настоящее время заключается между керосиновымъ складомъ братьевъ Нобель съ запада и 40 и 41 кварталами города съ востока (см. планъ листъ 7). Эта территория образовалась исключительно средствами казны, такъ какъ, согласно Высочайше утвержденному въ 1862 году плану города (см. планъ листъ 9), мѣстность за 38, 39, 40 кварталами обозначена была заливаемой волненіемъ. Согласно же Св. Зак. I—X, часть 1, ст. 406, «въ имуществѣ, не принадлежащія никому въ особенности, т. е. ни частнымъ лицамъ, ни сословнымъ лицамъ . . . принадлежатъ къ составу имущества Государственныхъ. Таковы суть . . . морскіе берега, озера . . .».

Естественныя границы портовой территоріи выражаются въ томъ, что прилегающее съ обѣихъ сторонъ порта (съ запада и востока) все морское побережье, котораго не касалась искусственная насыпка, состоитъ изъ чистаго морского песка и ракушекъ, безъ малѣйшей примѣси глины; между тѣмъ на всей портовой территоріи, къ западу отъ корабельной конторы (см. планъ листъ 7) вплоть до городскихъ кварталовъ, находится глинистый грунтъ, который, во время производства съ 1894 по 1898 г.г. портовыхъ работъ (за счетъ попутныхъ сборовъ), брался подрядчикомъ у глинистыхъ обрывовъ, при городскихъ спускахъ, и подвозился для искусственной засыпки портовой территоріи.

Въ 1899 году, согласно постановленія особаго по портовымъ деламъ Присутствія, территорія порта заключалась въ слѣдующихъ предѣлахъ:

Со стороны города:

а) съ восточной стороны отъ урѣза воды по направленію существующей городской канавы, гдѣ кончается рельсовый желѣзно-дорожный путь, вплоть до линіи кварталовъ №№ 38, 39 и т. д., не доходя трехъ сажень;

б) отсюда съ сѣверной стороны граница идетъ вдоль указанныхъ кварталовъ на разстояніи трехъ сажень до угла квартала № 38;

и в) затѣмъ съ западной стороны, отъ указанного угла квартала, граница направляется къ морю до урѣза воды параллельно наружному краю широкаго мола у его корня, заключая въ себя и существующіи въ настоящее время складъ «Братьевъ Нобель».

Кромѣ указанной выше площади портовой территоріи и вѣтъ существовавшихъ уже искусственныхъ портовыхъ сооружений: каменнаго зданія корабельной конторы, принадлежащей Таможенному вѣдомству и портовой кухни, имѣлось еще небольшое число мелкихъ строеній: бывшая казарма портовыхъ рабочихъ и зданіе бывшей мастерской подрядчика при постройкѣ порта, которая вѣтъ имѣла временный характеръ и подлежали сносу.

Съ восточной стороны порта, у бока набережной, находились остатки

бывшей деревянной пристани, которые по распоряженію Городскаго Управленія разбирались.

Въ 1872 году. было отдано въ аренду конторъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли на берегу противъ пристани два мѣста въ такъ называвшихся сухихъ береговыхъ бассейнахъ, при условіи, чтобы пріемъ и отпускъ товаровъ, равно раздача билетовъ, производилась исключительно со стороны площади, причемъ срокъ пользования отведенными подъ постройки мѣстами назначался десятилѣтній, со дня получения разрѣшенія на отводъ этихъ мѣстъ, а по истеченіи этого срока, постройки должны были быть снесены и мѣста очищены, если въ нихъ представится надобность для порта; при этомъ контора Общества во вновь проектируемомъ помѣщеніи для агентства обязана была устроить одну приличную комнату для канцеляріи Начальника порта; постройки должны были быть деревяшныя и удовлетворять архитектурнымъ формамъ.

Въ 1882 году Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли было снова возбуждено ходатайство объ отводѣ въ аренду участка на берегу и на пристани, но такъ какъ Городскимъ Обществемъ Управленіемъ ставились тяжелыя условія для аренды, то по поводу постановленія Бердянской Городской Думы въ 1883 году объ установленіи съ Русскаго Общества Пароходства и Торговли ежегодной платы въ 600 руб. за пользованіе занятымъ на пристани мѣстомъ, лебедкой для нагрузки и выгрузки товаровъ и будкою для такелажа, была подана Директоромъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли Вице-Адмираломъ Чихачевымъ жалоба Таврическому Губернатору *).

*) Его Превосходительству Таврическому Губернатору, Директора Русскаго Общества Пароходства и Торговли, Вице-Адмирала Николая Матвѣевича Чихачева

ЖАЛОБА.

Бердянская Городская Урава, отношеніями отъ 23 декабря 1882 года № 3211 и отъ 8 января сего 1883 года № 42, уведомила Бердянское Агентство Русскаго Общества Пароходства и Торговли о состоявшемся 30 ноября 1882 года постановленіи Бердянской Городской Думы, по которому Думою опредѣлена съ Общества плата въ шестьсотъ рублей ежегодно за пользованіе занятымъ, на Городской пристани, мѣстомъ, лебедкою для нагрузки и выгрузки товаровъ и будкою для такелажа, и мотивомъ установленія этой платы, на основаніи 119 ст. Город. Полож., послужила необходимостью въ увеличеніи городскихъ доходовъ, которыми возможно было бы поддержать городскую кассу, обремененную расходами.

Постановленіе Бердянской Городской Думы я нахожу несправедливымъ и несогласнымъ съ требованіемъ закона.

Площадка съ лебедкой для подъема груза и съ трапомъ для высадки пассажировъ устроена у лѣваго угла портовой пристани на средства Русскаго Общества Пароходства и Торговли и съ разрѣшенія Высочайше утвержденной Временной Комиссіи по устройству Бердянскаго порта, отъ 26 мая 1882 года за № 52, на мѣстѣ бывшей у той же пристани другой площадки, устроенной назадъ тому болѣе 10 лѣтъ также на средства Русскаго Общества и съ дозволенія той же Комиссіи. Такъ какъ Бердянская приставъ находится въ вѣдѣніи упомянутой Комиссіи и не состоитъ въ распоряженіи города и такъ какъ сооруженіе, за пользованіе которымъ установлена Думою плата, составляетъ собственность не города, а Русскаго Общества Пароходства и Торговли и устроена съ разрѣшенія подлежащей власти, то обложеніе Общества платою за это сооруженіе, единственно только въ видахъ усиленія городскихъ средствъ,

По поводу этой жалобы отъ Таврическаго Губернатора въ томъ же 1883 году послѣдоваль запросъ Начальнику города и порта: въ чьемъ вѣдѣніи и распоряженіи находится городская пристань и мѣсто, занятое лебедкой и такеלאжной будкою Русскаго Общества Пароходства и Торговли. На это Начальникъ порта рапортомъ сообщилъ, что въ Бердянскѣ пристань, именуемая портовой пристанью, а нѣкоторыми, неосновательно, называемая городскою, находится въ вѣдѣніи съ Высочайшаго соизволенія учрежденной въ Бердянскѣ Комиссіи по устройству порта; причемъ, какъ *пристань*, такъ и *вололомы* и *всѣ другія сооруженія въ портъ* производились и производятся на сборы, вносимые иностранно-подданными, занимающимися отправкой пшеницы за границу, и на средства, отпускаемая для того изъ Государственнаго Казначейства.

Что же касается до мѣстъ, занимаемыхъ Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли, установленнымъ имъ краномъ и такеלאжной (сторожевой) будкой, то мѣста тѣ устроены одновременно и съ разрѣшенія Комиссіи, средствами того Общества у пристани на сваяхъ, вбитыхъ Обществомъ, а не на пристани, и притомъ площадка, устроенная на углу пристани, приноситъ еще ту пользу, что увеличила собою передній фасъ пристани

лишено всякаго основанія. Ссылка на статью 119 Город. Полож., какъ опредѣляющая право города на извѣченіе доходовъ изъ имуществъ, составляющихъ исключительную городскую собственность, не имѣетъ отношенія къ настоящему дѣлу. Такое сооруженіе, какъ пристань, по смыслу ст. 120 и 123, могло бы составлять собственность города и то не исключительную, но ограниченную общимъ всѣмъ пользованіемъ, при наличности слѣдующихъ условій: 1) Если такое сооруженіе устроено на городскія средства и не состоитъ въ вѣдѣніи Правительственной Комиссіи, но принадлежитъ городу, и 2) Если самыя водяныя сообщенія пролегаютъ черезъ городскія земли. И при такихъ условіяхъ пользованіе такого рода имуществомъ, какъ пристани, можетъ быть двойно: оно можетъ быть отдано думою участками въ исключительное пользованіе только съ утвержденія подлежащей власти (ст. 122), или же дума можетъ опредѣлять размѣръ платы со всѣмъ пользующимся сооруженіемъ, воздвигнутымъ на счетъ города, но это опредѣленіе приводится въ дѣйствіе не иначе, какъ съ утвержденія Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, по соглашенію съ подлежащими Министерствами (ст. 123). Постановленіе Бердянской Городской Думы лишено этой, закономъ установленной, санкціи и вслѣдствіе этого не можетъ быть для общества обязательно и, какъ неправоливное, подлежитъ отміну.

Принося Вашему Превосходительству, на основаніи 150 ст. Город. Полож., настоящую жалобу на постановленіе Бердянской Городской Думы, состоявшееся 30 ноября 1882 года, имѣю честь просить передать мое ходатайство объ отміну этого постановленія на разрѣшеніе Губернскаго по городскимъ дѣламъ Присутствія. Вместе съ этимъ, имѣю честь повторѣннѣе просить Ваше Превосходительство, согласно 155 ст. Город. Полож., предписать Бердянской Городской Думѣ о приостановленіи исполненія по упомянутому постановленію.

Ко всему изложенному считаю нужнымъ присовокупить, что всѣ другія суда и Пароходныя Общества пользуются Бердянскою пристанью, никакимъ сборомъ не обложены, и что налогъ на одно Русское Общество Пароходства и Торговли, установленный Думою, не имѣетъ ни справедливаго, ни законнаго основанія.

При семъ прилагаются нотаріальныя копія отношеній Бердянской Городской Управы, за №№ 321 и 42, и отношенія Высочайше утвержденной Временной Комиссіи по устройству Бердянскаго порта, за № 52.

Подписалъ: Директоръ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, Вице-Адмиралъ П. Чихачевъ. 1883 года февраля 19 дня Г. Одесса.

и тѣмъ дала возможность двумъ судамъ больше приставать къ ней, для пріема товара.

Въ 1893 году Русскому Обществу Пароходства и Торговли Бердянскимъ Общественнымъ Управленіемъ было отдано въ исключительное пользованіе участокъ пристани мѣрою въ длину 25 саж., въ ширину 3 саж., съ имѣвшимися при этомъ участкѣ двумя, устроенными Обществомъ, выступами подъ будку для помѣщенія матросовъ и подъ лебедку, срокомъ на 5 лѣтъ, считая съ 1 января 1898 года. Годовая плата за пользованіе опредѣлялась въ 500 руб.; при этомъ Общество имѣло право удлинять и расширять выступы пристани, гдѣ находятся лебедка и будка, по плану, утвержденному Городской Управой.

Относительно отвода въ аренду портовыми Присутствіями участковъ портовой территоріи Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ въ 1896 году было сдѣлано распоряженіе, чтобы отводъ даже во временное пользованіе участковъ портовыхъ территорій производился не иначе, какъ по предварительному соглашенію Присутствіи съ Комиссіей по устройству коммерческихъ портовъ черезъ посредство мѣстныхъ представителей Министерства Путей Сообщенія.

Въ 1896 году Управой было отведено въ арендное содержаніе на таможенной площади пространство въ 25 кв. саж. подъ помѣщеніе на немъ агентской деревянной постройки срокомъ на 1 годъ (Обществу Пароходства по р. Дону, Черному и Азовскому морьямъ) за 350 руб., причемъ Общество обязывалось по первому требованію снести постройку съ возвращеніемъ обратно доерочныхъ денегъ.

Кромѣ того агентству предоставлялось право пользоваться мѣстомъ на пристани (для нагрузки и выгрузки товаровъ), мѣрою въ длину 6 и ширину 10 саж.

Въ 1896 году агентству пароходства Стороженко на той же таможенной площади было отведено мѣсто въ 24 кв. саж. для той же цѣли на годъ за 275 руб. и также предоставлялось право пользоваться на пристани мѣстомъ для погрузки и выгрузки товаровъ.

Въ 1899 году, согласно контракту Бердянской Городской Управы съ Товариществомъ нефтяного производства братьевъ Нобель, Товариществу отдано въ содержаніе участокъ земли площадью въ 300 кв. саж., находящейся въ Бердянскомъ портѣ съ западной стороны, срокомъ на 10 лѣтъ, съ платою по 2 руб. съ 1 кв. саж. въ годъ. Отведенный участокъ назначенъ для устройства Товариществомъ резервуара, для храненія керосина наливомъ, каменной разливочной, для отпуска нефтяныхъ продуктовъ, и каменной сторожки. При этомъ Городское Общественное Управленіе предоставило Товариществу бесплатно мѣсто въ портѣ для причала баржъ съ нефтяными продуктами, а также предоставило проложить надъ землею трубы для перекачки нефтяныхъ продуктовъ изъ баржъ въ резервуары.

Въ 1900 году, по поводу возбужденнаго Бердянской Городской Управой вопроса о разрѣшеніи ей взимать плату за мѣста въ портѣ на молъ,

Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія уведомили Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, что впредь до выясненія вопроса о завѣдываніи Бердянскимъ портомъ, какъ устроеннымъ на особый специально для сего разрѣшенный полугоубѣчный сборъ, о средствахъ для ремонта порта и о томъ, въ чью пользу должны поступать все доходы отъ эксплуатаціи порта, они полагаютъ возможнымъ дозволить Бердянскому Городскому Управленію взиманіе въ предположенномъ имъ размѣрѣ сказанной выше платы за мѣста на молѣ, съ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы поступления отъ этой платы, подобно полугоубѣчному сбору, составляли специальный фондъ, расходующій исключительно на улучшение порта, и чтобы относительно расходованія и отчетности по онымъ былъ примѣненъ порядокъ, установленный закономъ для взиманія городомъ попудныхъ сборовъ.

Въ 1901 же году, согласно предписанія Хозяйственнаго Департамента Министерства Внутреннихъ Дѣлъ Таврическому Губернатору отъ 13 марта 1901 года, за № 1983, «Бердянскому Городскому Общественному Управленію разрѣшено было временно, впредь до разсмотрѣнія въ законодательномъ порядкѣ вопроса о дальнѣйшей эксплуатаціи порта, взимать въ общіе городскіе доходы поступления арендной платы въ утвержденномъ размѣрѣ за пользование мѣстами на новомъ молѣ Бердянскаго порта».

Въ 1898 году Бердянской Городской Управой были отданы въ аренду на молѣ участки какъ Русскому Обществу Пароходства и Торговли, такъ и Обществу Пароходства по рѣкѣ Дону, Черному и Азовскому морямъ длиною 35 саж. и шириною отъ тумбъ 8 саж.; первому за 1.500 руб., а послѣднему за 1.000 руб., въ годъ; пароходству же Стороженко отдано на узкомъ молѣ пространство длиною 20 саж. и шириною 5 саж. за плату 500 руб. въ годъ, съ правомъ постройки цапкаузовъ.

Въ настоящее время имѣются только первые два агентства, которыя арендуютъ свои участки уже отъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ за ту же цѣну.

Кромѣ полученія платы за аренду участковъ территоріи, Бердянской Городской Управой съ 1883 года производились слѣдующіе поборы съ судовъ: взыскивалось въ пользу города съ судовъ по 10 коп. съ лафта вмѣстимости за каждый причаль судна къ портовой пристани; по 1 руб. съ 1.000 пудовъ принимаемыхъ судами и провозимыхъ ими тяжестей; по 3 руб. въ мѣсяць за зимовку судна въ бухтѣ и за пользованіе портовой кухней по 50 коп. съ каждаго судна.

Въ 1887 же году состоялось постановленіе Городской Управы о взиманіи слѣдующихъ сборовъ:

- 1) Съ каждаго парового судна по 1 руб. 50 коп. за рейсъ.
- 2) Съ парусныхъ судовъ сообразно вмѣстимости ихъ, а именно: съ судна, вмѣстимостью до 500 четвертей 4 руб., отъ 500 до 1,000 четвертей по 8 руб., а вмѣстимостью свыше 1,000 четвертей по 12 руб. за всю навигацію. За причаль буксирнаго парохода 25 руб. за всю навигацію.

Землечерпательныя работы въ Бердянскѣ были вызваны первоначально обмелѣніемъ Южной бухты на Бердянской косѣ, которую бывший въ то время (въ 1864 году) Бессарабскій Генералъ-Губернаторъ, Генералъ-Адъютантъ Коцебу, совместно съ Начальникомъ города и порта Княземъ Максудовымъ, лично осмотрѣлъ и пашелъ, что входъ въ нее настолько засорился, что не позволялъ каботажнымъ судамъ оставаться въ бухтѣ на зимовку.

Землечерпательныя работы.

Южная бухта, какъ сказано выше, образовалась оконечностью Бердянской косы, и по картѣ, изданной въ 1833 году Манганари (лпеть 4), до 1850 года была совершенно открыта съ сѣверной стороны. Надо полагать, что образованіе отмели, закрывающей бухту съ четвертой стороны, началось уже послѣ этого времени.

Глубина въ бухтѣ составляла въ то время 10, а при нагонѣ даже 14 футъ. Выходъ въ бухту былъ очень удобенъ, въ особенности съ тѣхъ поръ, какъ Гидрографическій Департаментъ, сознавая всю важность этой бухты для мореплаванія, поставилъ особенный створный знакъ, который вмѣстѣ съ устроеннымъ на концѣ косы маякомъ опредѣлялъ фарватеръ для входа въ бухту. Стоянка судовъ въ бухтѣ была очень удобна; никакія погоды не производили въ ней зыби, что было весьма важно для шлеванія судовъ.

Уменьшеніе глубины въ проходѣ замѣчалось уже давно, но такъ какъ измѣненія эти были весьма незначительны, то не обращали на это надлежащаго вниманія. Весною 1864 года прорвало берегъ, окружавшій бухту, и снесло небольшую рыбацкую хижину, построенную на этомъ мѣстѣ, а въ то же время почти въ нѣсколько недѣль проходъ сдузился до 15 сажень. До конца іюля мѣсяца 1864 года ширина эта оставалась безъ измѣненія, а въ августѣ, сентябрѣ и октябрѣ мѣсяцахъ постоянно уменьшалась, и затѣмъ проходъ настолько сдузился, что даже мелкія рыбацкія лодки съ трудомъ могли проходить въ бухту.

Изъ протокола Комиссіи по устройству Бердянскаго порта 7 октября 1866 года видно, что рѣшено было произвести нѣкоторыя работы, а именно:

- 1) произвести очистку бухты землечерпательной машиной;
- 2) сдѣланное досчатое огражденіе противъ прорыва бухты засыпать землею, которая будетъ выниматься при очисткѣ прохода, предохранивъ засыпку отъ размыва каменной отсыпью;
- 3) оградить вновь предполагаемый проходъ съ обѣихъ сторонъ шпунтовыми линіями свай, съ цѣлью уменьшить, по возможности, количество подлежащей вычерпанію земли и предохранить берега прохода отъ обваловъ и размыва.

Однако, на мѣстѣ землечерпательной машины не существовало, не было возможности позаимствовать для этого и одну изъ машинъ Одесскаго порта, почему рѣшено было воспользоваться предложеніемъ Ростовскаго Городскаго Головы (Предсѣдателя Донскаго Гирловаго Комитета) Байкова о высылкѣ для работъ машины, работавшей въ гирлахъ Дона. Тогда же высказаны были соображенія о приобрѣтеніи для порта небольшой земле-

черпательной машины. Но такъ какъ къ отправкѣ машины встрѣтились затрудненія, по случаю осенняго времени и дороговизны доставки ея Волго-Донскимъ Обществомъ Пароходства (250 руб. въ сутки), влѣдствіе отдаленности мѣста страховки (въ Лондонѣ), то, въ видахъ ускоренія устройства Южной бухты, Главнымъ Инженеромъ Новороссійскихъ портовъ предложено было приступить къ углубленію и расчисткѣ входа въ бухту ручными черпаками.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣя въ виду указаніе Инженера Полковника Гора о предложенныхъ въ Маріупольскомъ портѣ землечерпательныхъ работахъ и принимая во вниманіе, что пріобрѣтеніе на общія средства городами Бердянскомъ и Маріуполемъ для надобностей обоихъ портовъ одной землечерпательной машины, «которая могла бы передвигаться безъ помощи буксира», было бы для обеихъ сторонъ гораздо выгоднѣе, чѣмъ покушка для каждаго изъ нихъ особой, Генераль-Губернаторъ просилъ Временную Комиссію войти по этому предмету въ соглашеніе съ Маріупольскимъ Городскимъ Общественнымъ Управленіемъ. Маріупольское Городское Общественное Управленіе однако отказалось отъ пріобрѣтенія общей землечерпательной машины. Въ то же время послѣдовало заявленіе конторы Общества Волго-Донского Пароходства въ Ростовѣ на Дону о продажѣ за 20.000 руб. принадлежащей ей землечерпательной машины, которая могла бы работать до 12 футъ.

Производитель работъ Инженеръ Фонъ-Дезинъ посланъ былъ для осмотра этой послѣдней машины, но такъ какъ она могла работать только на глубинѣ не больше 12 футъ, то предпочтеніе было отдано другой землечерпательницѣ «Сулинь», оставшейся изъ числа механизмовъ, заготовленныхъ въ прежнее время для работъ по очисткѣ Одесскаго порта и не принятой, за ненадобностью, Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли, которому поручена была операція очистки Одесскихъ гаваней.

Одновременно съ пріобрѣтеніемъ землечерпательницы «Сулинь» рѣшено было построить двѣ плоскодонныя баржи. Машину полагалось предоставить въ исключительное пользованіе Бердянскаго порта, а въ случаѣ же ненадобности въ будущемъ продать ее, по расчету произведенныхъ ею кубическихъ выемокъ грунта.

Желѣзный корпусъ землечерпательницы «Сулинь» имѣлъ въ ширину 9 футъ, въ длину 25 ф. 9 д., глубину внутри 11 футъ. Съ постройкой двухъ баржъ землечерпательница «Сулинь» обошлась въ 24.000 руб.

30 сентября 1869 года землечерпательница «Сулинь» благополучно пришла въ Бердянскій портъ, съ балластомъ—каменнымъ углемъ; доставка ея стоила 1.800 р. Первоначально думали ее разобрать и поставить на зиму въ Южной бухтѣ, но такъ какъ это стоило бы 100 руб., то оставили на зимовку у пристани.

10 июня 1870 года Комиссія по устройству порта свидѣтельствовала Южную бухту и нашла, что влѣво отъ устроичной въ 1865—1866 г.г. досчатой шпунтовой линіи, на восточномъ берегу ея, вновь образовался значительный прорывъ берега, и что укрѣпленіе этого берега забивкой шпунтовыхъ свай необходимо произвести одновременно съ очисткой прохода

въ нее, дабы направить теченіе въ бухту только черезъ проходъ. 16 іюля 1870 года было приступлено къ очисткѣ бухты землечерпательной машиной.

Осенью того же года работы были окончены и актомъ Комиссіи объ окончателной работѣ по очисткѣ прохода отъ 10 сентября 1870 г. выяснено было, что существовавшая раньше отмель въ проходѣ, а равно отмель передъ проходомъ и позади его очищена землечерпательной машиной «Сулинь» на глубину 1,7 саж. Стоимость этой работы определялась въ 9.770 руб. 31 коп.

По свидѣтельствovanіи же работъ по забивкѣ свайныхъ шпунтовыхъ линій, найдено было:

- «1) въ мѣстѣ, гдѣ образовался прорывъ берега, забито коренныхъ свай 33, на протяженіи линіи 49 пог. саж., съ установкой направляющихъ рамъ;
- 2) забито шпунтовыхъ свай на протяженіи той же линіи 34 пог. саж. Для задержанія наносовъ, обмеляющихъ проходъ въ бухту, а также для укрѣпленія берега забито брусчатыхъ шпунтовыхъ свай на длинѣ 24½ саж., съ забивкой для этого 15 коренныхъ свай съ направляющими рамными брусьями».

Съ 1871 года по 1874 годъ Бердянской караванъ усилень былъ приобрѣтеніемъ еще 3 баржъ.

Однако къ 1878 году землечерпательная машина «Сулинь» оказалась для работъ негодной по причинѣ течп, такъ что работы по очисткѣ воднаго пространства около портовой пристани до 11 футъ произведены были землечерпательной машиной, выписанной изъ Керчи за 56.540 р. 50 к. Въ томъ же году былъ прочищенъ до 9 футъ п проходъ въ Южную бухту.

Въ 1880 году назначены были торги на продажу землечерпательной машины «Сулинь» и баржъ за негодностью. Но лишь въ ноябрѣ 1883 года машина была продана съ публичнаго торга за 3.505 руб. и вырученныя деньги отъ продажи землечерпательницы «Сулинь» зачислены были въ доходъ казны по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія 1883 года § 8, ст. 3.

Три-же баржи были проданы съ торговъ за 146 руб. въ 1884 году 28 іюня.

Всего по расходамъ на покупку баржъ и содержаніе служителей съ 1868 по 1880 г.г. истрчено было 48.134 руб.

Такимъ образомъ за продажей землечерпательницы «Сулинь» Бердянской портъ остался безъ каравана и для производства работъ по составленной 30 ноября 1883 года смѣтѣ на углубленіе dna около Бердянской пристани на сумму 59.738 руб., согласно распоряженія Главнаго Инженера Гора, капитаномъ Ельскимъ принята была землечерпательная машина Мариупольскаго порта «Черное море» и 7 шаландъ, которыя были доставлены въ Бердянскъ 8 іюля 1884 года.

За провозъ землечерпательницы Волгѣ-Донскому Обществу заплачено 404 руб. 40 коп., за провозъ 7 баржъ—707 р. 77½ к.

Землечерпательныя работы стоили 64.003 р. 88 к.

Въ 1884 году произведено было вторичное углубленіе Южной бухты

причемъ за каждую вынутую куб. саж. грунта уплачено было по 8 р. 75 к., а всего 4.082 руб. 7 коп.

Затѣмъ съ 1887 году было произведено углубленіе вокругъ головы портовой пристани, а также Южной бухты, съ удлинениемъ въ ней щитовъ.

Такъ какъ съ 1886 года машина давала течь, то въ октябрѣ 1887 года она была отбуксирована въ Керчь для исправленія, а баржи были проданы въ іюль 1891 года.

Дальнѣйшія дноуглубительныя работы въ Бердянскомъ портѣ были произведены съ помощію казенной землечерпательной машины «Азовское море», доставленной тоже изъ Мариупольскаго порта.

По поводу этой землечерпательницы Бердянская Городская Управа въ 1894 году, при устройствѣ въ портѣ набережной и моловъ, входила въ Комиссію по устройству коммерческихъ портовъ съ ходатайствомъ о передачѣ ей въ собственность казенной землечерпательницы «Азовское море». Комиссія, по разсмотрѣніи этого ходатайства, признавая всю важность обезпеченія Бердянскаго порта необходимою ему землечерпательницею не только во время производства работъ по устройству набережной, но и по окончаніи оныхъ, хотя не нашла возможнымъ передать землечерпательницу «Азовское море» въ собственность города, тѣмъ не менѣе исходатайствовала, что землечерпательница «Азовское море», по окончаніи начатыхъ работъ и по обратной сдачѣ землечерпательницы въ казну, оставалась въ Бердянскомъ портѣ, съ цѣлью постоянного поддержанія глубины въ портѣ и производства другихъ, могущихъ быть снова разрѣшенными, землечерпательныхъ работъ въ томъ же портѣ.

Плавучія средства.

Въ настоящее время названный казенный землечерпательный караванъ находится при Бердянскомъ портѣ. Въ составъ его входятъ землечерпательница «Азовское море», пароходъ «Марія Алексисъ» и 7 баржъ за №№ 1, 2, 31, 32, 33, 34 и 35, изъ коихъ 2 деревянные, а прочія желѣзныя. Землечерпательница «Азовское море» построена въ 1874 году на заводѣ Димансо въ Лионѣ и стоила 35.000 р. При длинѣ 86 ф., ширинѣ 23 ф. и осадкѣ въ 3 ф. 6 д., эта землечерпательница можетъ работать на глубинахъ отъ 2 до 21 ф. Часовая ея производительность 8 куб. саж. Баржи имѣютъ осадку 3 ф. Винтовой пароходъ «Марія Алексисъ», постройки 1875 года во Франціи на заводѣ Перду, можетъ развить 120 инд. силъ. Длина его 83 ф. 6 д., осадка 6 ф., первоначальная стоимость 30.000 руб.

Въ 1883 году Временной Комиссіей по устройству Бердянскаго порта было возбуждено ходатайство о приемкѣ для портовыхъ надобностей парового казеннаго катера «Солонъ», находившагося въ Мариупольскомъ портѣ. Катеръ съ принадлежностями былъ доставленъ изъ Мариуполя 20 января 1884 года на четырехъ саняхъ двѣнадцатью лошадьми, причемъ за доставку было уплачено 181 руб. 30 коп.

При приемкѣ катера найдено было, что какъ машина, такъ и корпусъ требовали капитальнаго исправленія, которое обошлось въ 993 руб. 53 $\frac{1}{2}$ коп.

Въ октябрѣ 1886 года катеръ «Соловъ», по распоряженію Министерства Путей Сообщенія, былъ переданъ контрагенту работъ по углубленію Керчь-Еникальскаго канала, такъ какъ, несмотря на сдѣланное исправленіе, катеръ по слабости машины ходилъ чрезмѣрно тихо и не имѣлъ силы выгребать даже противъ умѣреннаго волненія, почему употребился только при производствѣ промѣра на пространствѣ, закрытомъ волноломомъ.

Въ 1891 году Высочайше утвержденнымъ 31 декабря 1890 года мѣстнымъ Государственнымъ Совѣтомъ разрѣшено приобрести плавучія средства для Бердянскаго порта, почему положено включить въ подлежащія подраздѣленія сметы Министерства Внутреннихъ Дѣлъ:

- 1) одновременно 800 руб. на приобретение сторожевого судна со плюшкой для надобностей Бердянскаго порта и
- 2) отпускать ежегодно 2.100 руб. на ремонтъ судна и содержаніе команды и шкипера (§ 17, ст. 1 дѣйствовавшей сметы Министерства Внутреннихъ Дѣлъ).

Въ апрѣлѣ 1891 года было рѣшено построить деревянный ботикъ слѣдующихъ размѣровъ:

Полная длина со штевнями	35	фут.	1½ д.
Ширина по борту (безъ обшивки)	12	»	—
Углубленіе форъ—штевнемъ	2	»	7½ »
» ахтеръ—штевнемъ	3	»	3¾ »

за 800 руб., причемъ рангоуть, паруса и такелажъ должны были быть исполнены за отдѣльную плату въ размѣръ 200 руб.

11 іюля 1891 года ботикъ былъ спущенъ на воду въ Николаевѣ, а 19 іюля того же года, снабженный всѣмъ необходимымъ для плаванія, ботикъ отправился въ Бердянскъ, куда прибылъ въ концѣ іюля и служилъ сторожевымъ судномъ до 27 сентября 1902 года, когда, вѣдѣствіе прекращенія ассигнованія со стороны Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, и съ переходомъ порта въ вѣдѣніе Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, онъ былъ разруженъ и вытаненъ на берегъ, гдѣ и находится въ настоящее время.

Изъ второстепенныхъ сооружений въ портѣ слѣдуетъ указать на портовую кухню для судовщиковъ, построенную въ 1869 году за 3.829 руб. Второстепен-
ныя сооруже-
нія. Кухня была устроена вблизи пристани, изъ жженога кирпича на каменномъ фундаментѣ, крытая желѣзомъ, длиною 6 саж. и шириною 3½ саж. Внутри зданіе было раздѣлено на три отдѣленія, изъ которыхъ въ одномъ устроена была печь съ 18 очагами, другое, съ голландскою печью, служило квартирою для сторожа и третье, съ очагомъ и кирпичнымъ поломъ, для варки смолы.

Изъ дѣлъ Временной Комиссіи по устройству Бердянскаго порта видно, что въ концѣ 1887 года кухня была отремонтирована, на что израсходовано 60 руб.

Въ 1889 году были сполна исправлены очаги и печи въ кухнѣ. Въ 1890 году были снова исправлены 10 очаговъ, побѣлена стѣна и окрашены двери на сумму 68 руб.

Въ 1901 году Городскимъ Общественнымъ Управленіемъ было разрѣшено Начальнику XIII участка Екатеринбургской желѣзной дороги перенести зданіе портовой кухни на мѣсто, указанное имъ же, портовые же мастерскія и казармы были снесены на сломъ.

IV. Современное состояніе.

Описаніе
устройства
порта. Глубина.
Входъ.

Въ настоящемъ 1904 году портъ (кроме рейда) заключается въ предѣлахъ волнолома, набережной и моловъ: широкаго и узкаго (планъ листъ 7). Глубина площади къ сѣверу отъ волнолома до параллели оконечности узкаго мола отъ $10\frac{1}{2}$ до $11\frac{1}{2}$ футъ. Къ югу же на 65 саж. отъ восточнаго края набережной, именно отъ того мѣста, гдѣ была пристань, выдается отмель съ глубинами отъ 2 до 4 футъ; на границѣ послѣднихъ поставлена вѣха съ краснымъ флагомъ (ночью красный фонарь). Отъ 4-футовой границы этой отмели къ югу на 60 саж. находится уже площадь 10 футовыхъ глубинъ.

У самаго причала моловъ глубина отъ 10 до $11\frac{1}{2}$ футъ. По западную сторону узкаго мола глубина у причала 10 футъ. По западную сторону широкаго мола, на 70 саж. къ сѣверу, глубина 10 футъ у свай уменьшается постепенно къ сѣверо-западу и сѣверу.

Входъ на внутренній Бердянской рейдъ совершенно безопасенъ по обѣ стороны волнолома. Для обозначенія волнолома на обоихъ концахъ находятся фонари зеленый (западный) и красный (восточный), весьма слабаго свѣта. Въ туманъ же указаній положенія волнолома не дѣлается, что составляетъ значительное лишеніе для порта.

На головѣ узкаго мола находится мигающій аппаратъ Лидберга, установленный въ будкѣ на деревянныхъ козлахъ; огонь часто перемѣнный, съ обѣлыми и красными миганіями, освѣщающій часть горизонта отъ NW 35° черезъ W и S до SO 75° . Высота огня надъ уровнемъ моря 31 футъ, а надъ основаніемъ 25 футъ; математическая дальность его горизонта 6,4 мили. (листъ 5).

Гидротехническія
сооруженія.

Гидротехническія сооруженія Бердянскаго порта заключаются (планъ листъ 7) въ:

1) молъ, устроенномъ по ломанной линіи, длиною по наружной линіи 308 саж., шириною въ корнѣ до перелома 33,30 саж., а въ концѣ—17,60 саж. и возвышающемся надъ ординаромъ на 0,36 саж., и

2) набережной на протяженіи 120 пог. саж., вдоль насыпанной портовой территории къ западу отъ мола.

Территорія возвышается надъ уровнемъ воды на 0,36 саж.

Наружное укрѣпленіе мола (см. планъ и поперечную профиль по В. Г. листъ 8) состоитъ изъ наружнаго ряда 6-ти вершковыхъ сосновыхъ свай длиною большею частью 5 саж. и внутренняго досчатаго шпунтоваго ряда изъ сосновыхъ досокъ, толщиною 3 дюйма, длиною 4 саж., съ маячными сваями изъ 6-ти вершковыхъ, пятисаженныхъ бревенъ. Для направленія сплошнаго и шпунтоваго рядовъ положены продольныя схватки изъ 5-ти и 6-ти вершковыхъ бревенъ, а между собою ряды соединены

Бердянский портъ.



Ты Р. СЛОВИЧЕ И А. ВИЛЬБОРЪ

Гавань Бердянскаго порта. Корабельная контора.

Бердянскій портъ.



Томъ Р. ГОЛИКЕ и А. ВАЛЪСКОГО

Видъ на Бердянскій портъ съ волнолома.

железными анкерами. Пространство между рядами, шириною 1,50 саж., заполнено каменной наброской. Позади этих двух рядов забиты анкерные сваи, соединенные между собою одиночными и съ заднимъ шпунтовымъ рядомъ двойными схватками изъ 5 верхковыхъ бревень.

Сваи сплошного ряда выступают на 0,75 саж. изъ воды и ограждаютъ надводную часть укрѣпленія отъ дѣйствія ледохода и волненія; надводная часть состоитъ изъ стѣнки, сложенной изъ крупныхъ камней твердой породы. Наружная грань стѣнки наклонна, какъ показано на профили, а внутренняя — отвѣсная. Стѣнка возвышается на 1,15 саж. надъ ординаромъ. Между подошвой стѣнки и сплошнымъ рядомъ образована берма изъ плотно-уложенныхъ камней средней величины. Такоговаго укрѣпленія исполнено 308 пог. саж. и стоило 233.077 руб. 42 коп.

Головная часть мола (см. планъ и профиль по ДЕ листъ 8) укрѣплена ряжемъ, установленнымъ въ котлованъ, вырытый до 21 ф. ниже уровня воды. Передъ ряжемъ забить сплошной рядъ свай изъ 6-ти верхковыхъ бревень, выступающихъ изъ воды; надводное укрѣпленіе головы состоитъ также изъ ряжевого сруба изъ 6-ти верхковыхъ бревень, возвышающагося на 2,00 саж. надъ ординаромъ и заполненнаго камнемъ. Ряжевое укрѣпленіе устроено по наружному обводу на протяженіи 26 пог. саж. Стоимость головной части мола 46.815 руб. 65 коп.

Укрѣпленіе внутренней стороны мола и линіи набережной вдоль территоріи (см. проф. по АВ и планъ листъ 8) въ переднемъ сплошномъ рядѣ свай, длиною 5 саж., толщиною 6 вершк. и заднемъ шпунтовомъ рядѣ изъ досокъ толщиною 3", связанныхъ между собою, и забитыми позади ихъ анкерными сваями, поперечными и продольными схватками, изъ бревень толщиною 6 вершк. Пространство между рядами заполнено каменной наброской.

Сваи сплошного ряда выступают на 0,75 саж. надъ уровнемъ воды и соединены между собою насадкой изъ бруса 7×4 вершк. Шпунтовый рядъ досокъ возвышается надъ уровнемъ воды на 0,30 саж. Каменная наброска изъ мелкихъ камней, уложенная въ видѣ стѣнки позади сплошного ряда, сильно осѣла и замѣнена отчасти песчанымъ грунтомъ, съ которымъ вполне перемѣшалась. Передъ сплошнымъ рядомъ установлены отбойные сваи, связанные между собою причальными брусами. Протяженіе укрѣпленія 357 пог. саж. Стоимость работъ 284.570 руб. 70 коп.

Въ предупрежденіе распора наружное и внутреннее укрѣпленія узкой части мола связаны между собою железными тязами. Всего уложено 133 шт. тязей, стоимостью 15.934 руб. 40 коп.

На молѣ и вдоль набережной установлены 25 тумбъ (см. чертежъ листъ 8) 90 рымовъ, 3 стремянки, а также устроена 1 лѣстница, съ причальной площадкой для гребныхъ судовъ, всего на сумму 6.102 руб. 73 коп.

Засыпано земли за стѣнки набережной и въ молъ, по техническому отчету, 22.500 куб. саж. (17.100 руб.). Кроме того устроено мостовыхъ:
а) изъ формованнаго камня, 2.348 кв. саж. на сумму 30.220 руб. 69 коп.
б) изъ неправильныхъ осколковъ, 3.427 кв. саж. » » 21.803 » 80 »

Такимъ образомъ стоимость вышеупомянутыхъ сооруженій въ Бердянскомъ портѣ опредѣляется въ 805.525 руб. 39 коп.

Для причала судовъ и производства грузовыхъ операцій портъ раздѣляется на 4 участка:

Первый участокъ—вся набережная и 60 саж. широкаго мола назначены для погрузки товаровъ, вывозимыхъ за границу и выгрузки привозимыхъ изъ за границы, а также для причала бункерныхъ пароходовъ съ баржами.

Второй участокъ—35 саж. широкаго мола предоставляются въ преимущественное пользованіе агентству «Русскаго Общества Пароходства и Торговли».

Третій участокъ—35 саж. широкаго мола предоставляются въ преимущественное пользованіе агентству «Общества Пароходства по р. Дону, Азовскому и Черному морямъ».

Четвертымъ участкомъ—отъ мѣста, отведеннаго агентству «Общества Пароходства по р. Дону, Азовскому и Черному морямъ» до конца узкаго мола пользуются все прочія суда, занимающіяся внутреннею каботажною перевозкою, а также рыбачьи суда.

Въ исключительныхъ случаяхъ, по предварительному заявленію, съ разрѣшенія портового начальства та или другая часть причальной линіи временно можетъ быть предоставлена отдѣльнымъ судамъ, при условіяхъ, если это не будетъ стѣснять правильности производства грузовыхъ операцій другихъ судовъ.

Территорія, принятая въ казну, заключается въ предѣлахъ 185 саж. по длинѣ набережной (см. планъ листъ 7) и 54 саж. въ ширину.

Современное
оборудованіе
порта.

Въ настоящее время Бердянской портъ должнымъ образомъ еще не оборудованъ. Ни крановъ, ни элеваторовъ, ни выгрузныхъ механизмовъ при портѣ не имѣется.

По портовой территоріи уложены желѣзнодорожные пути, которые, согласно плану въ предѣлахъ существующихъ границъ портовой территоріи, а также широкаго и узкаго молосъ, имѣютъ длину 540 пог. саж. Кроме того на территорію выходятъ три мощные подъѣзные пути протяженіемъ 55 саж. каждый

Возлѣ границы территоріи, къ сѣверу въ 16 саженихъ, находятся два зернохранилища Екатеринбургской желѣзной дороги съ проведенными къ нимъ ж. д. вѣтками отъ ст. Бердянскъ—портъ.

Къ востоку отъ водоотводной канавы расположены желѣзнодорожные пути отъ ст. Бердянскъ—портъ къ ст. «Бердянскъ» и къ мѣстной грязе-лечебницѣ, находящейся въ 5 верстахъ.

Портовое зданіе для администраціи находится внѣ портовой территоріи, на городской землѣ, тамъ же квартиры для служащихъ и казармы на 6 человекъ портовой команды.

При пожарномъ сараѣ порта устроены временныя помѣщенія: 1) для

Бердянскій портъ.



Ты. Р. ІСОЛМЕ «А. ВІЛІВЕРІ»

Казенный домъ Портоваго Управленія.



Ф. П. ТЕРИХЪ - А. ВИЛКОРСКІЕ

Пожарный сарай; канцелярія портового надзирателя и амбулаторія.

канцеляріи надзирателя порта и 2) амбулаторія, тамъ же и портовая аптека.

Пожарныя средства порта состоятъ изъ пожарнаго насоса № 15 фирмы «Гулье-Бланшардъ» въ Ростовѣ на Дону на 3-колесномъ ходу съ однимъ рукавомъ, съ мѣднымъ воздушнымъ кувшиномъ, двумя занасными выкидными рукавами, 6 лопатами, 6 американскими топорами, 12 ломами, 3 топорами съ киркой, 12 пеньговыми ведрами, 2 брезентами величиною 6×10 арш., 1 багромъ, 2 бочками пожарными, 10 аршинами спиральнаго рукава діаметромъ $\frac{3}{4}$ дюйма, 12 дубовыми ведрами съ желѣзными обручами и 10 швабрами.

Водой снабжается портъ бочками изъ городскихъ колодцевъ.

Отхожія мѣста имѣются въ портѣ лишь выгребныя, числомъ—4.

Спасательныя средства заимствуются отъ спасательной станціи, находящейся у самой границы казенной территоріи, на берегу. Спасательныхъ станціи «Общества спасанія на водахъ» двѣ. Одна, снабженная 1 вельботомъ, 3 спасательными кругами и тремя шарами, находится у границы казенной портовой территоріи,—другая, на Бердянской косѣ (см. планъ листа 3).

Портъ освѣщается: 1) 15 керосино-капельными фонарями системы «Киплей» и 2) 20 фонарями на деревянныхъ столбахъ, съ обыкновенными керосиновыми лампами.

Въ Бердянскѣ имѣется одна мореходная школа. Исторія возникновенія школы слѣдующая:

По инициативѣ Императорскаго Общества для содѣйствія Русскому Торговому Мореходству и вслѣдствіе ходатайства Бердянскаго Городскаго Управленія въ 1876 году былъ учрежденъ и въ томъ же году открытъ мореходный классъ въ городѣ Бердянскѣ, для подготовленія торговыхъ моряковъ къ экзаменамъ на званіе штурмана каботажнаго плаванія. Ежегодный бюджетъ класса состоялъ изъ 2.000 руб. (1.000 руб. отъ казны и 1.000 руб. отъ города). Занятія въ классѣ начались 20 ноября того же 1876 года съ 6-тью учениками и однимъ штатнымъ преподавателемъ специально морскихъ наукъ; учитель же общеобразовательныхъ предметовъ и прочіе преподаватели приглашались временно по вольному найму. Вслѣдствіи города прибавилъ 500 руб. ежегодно на содержаніе мореходнаго класса; такимъ образомъ бюджетъ класса состоялъ изъ 2.500 руб. ежегодно, причемъ былъ открытъ второй классъ, для штурмановъ дальняго или шкиперовъ каботажнаго плаванія. Въ среднемъ число учащихся было 45 человекъ ежегодно, изъ коихъ болѣе $\frac{3}{4}$ мѣстные жители, и за все время дѣятельности мореходнаго класса изъ него вышло болѣе 200 штурмановъ и шкиперовъ дальняго и каботажнаго плаванія (по 1902 годъ). Бердянской мореходный классъ, какъ и всѣ ему подобныя классы, состоялъ въ вѣдѣніи Министерства Финансовъ, а по учебной части первоначально въ вѣдѣніи Министерства Народнаго Просвѣщенія, а съ 1 января 1898 года опять переданъ въ вѣдомство Министерства Финансовъ. Ближайшее завѣдываніе мореходнымъ классомъ возлагалось на особый Комитетъ, избираемый городомъ.

Въ 1902 году Бердянской мореходной классъ былъ преобразованъ въ трехклассную мореходную школу съ открытіемъ 1 класса названной школы съ 10-тью учениками; въ слѣдующемъ же учебномъ году, т. е. 1903/4 г., въ 1-мъ классѣ школы состояло всего 3 ученика и во II-мъ—7. Съ окончаніемъ учебнаго года число учениковъ по классамъ распредѣлилось слѣдующимъ образомъ: въ I-мъ классѣ остался 1 ученикъ, во II-ой классѣ перешли 2, изъ II-го въ III-й перешли 5 учениковъ и 2 выбыли изъ школы, такимъ образомъ, по окончаніи учебнаго года 1903/4 г. въ школѣ состояло всего 8 учениковъ. На содержаніе школы городъ отпускаетъ ежегодно 2.000 руб. и Правительство на тотъ же предметъ отпускаетъ ежегодно около 3.000 руб., а всего около 5.000 руб. Съ учрежденіемъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ мореходная школа состоитъ въ этомъ вѣдомствѣ.

Въ настоящее время городъ ходатайствуетъ о преобразованіи мореходной школы въ мореходное училище малаго плаванія.

**Недостатки
порта.**

Недостатки порта заключаются:

- 1) прежде всего въ плохомъ укрытіи порта отъ западныхъ и юго-западныхъ вѣтровъ;
- 2) въ незначительной линіи причала для судовъ;
- 3) въ малыхъ размѣрахъ территоріи въ смыслѣ правильной эксплуатаціи порта;
- 4) въ малой глубинѣ порта (наибольшая 12¹/₂ фут.) какъ на внутреннемъ рейдѣ, такъ и у причала, не позволяющимъ судамъ дальняго плаванія швартоваться у набережной;
- 5) въ отсутствіи оборудованія порта: а) парходомъ ледоколомъ и паровымъ катеромъ; б) приспособленіями для подъема тяжестей (краны); в) эллингомъ для исправленія и окраски судовъ; г) ремонтными мастерскими и электрическимъ освѣщеніемъ.

Для устраненія перечисленныхъ недостатковъ необходимо было:

- 1) удлинить волноломъ къ востоку на столько (сажень на 150), чтобы вся причальная линія набережной была прикрыта отъ южныхъ и юго-западныхъ вѣтровъ и волны;
- 2) устроить въ портѣ молъ западнѣе нынѣ существующаго узкаго мола, для чего продолжить широкій молъ отъ излома на югъ, по направленію къ западному концу волнолома;
- 3) расширить портовую территорію до бывшаго урѣза воды, т. е. до границы городскихъ кварталовъ;
- 4) углубить гавань и рейдъ до 20 футъ, съ проведеніемъ морского канала такой же глубины;
- 5) оборудовать портъ приспособленіями для подъема тяжестей;
- 6) устроить эллингъ;
- 7) устроить водоснабженіе.

Бердянский портъ.



Корабельная контора.

Б. Экономическое описаніе.

І. Общее.

Вывозъ хлѣба въ зернѣ за границу составляетъ основную и главнѣйшую дѣятельность Бердянскаго порта. Снабженіе хлѣбно-зерновыми товарами Бердянскаго рынка производится какъ по грунтовымъ и шосейному подъѣзнымъ путямъ гужевою перевозкой, такъ и по Екатерининской желѣзной дорогѣ. Хлѣбъ экспортируется на иностранныхъ пароходахъ, принимающихъ грузъ на рейдѣ изъ каботажныхъ судовъ разныхъ типовъ: парусныхъ лихтеровъ (лодокъ) и баржъ, паровыхъ и буксирныхъ. Часть вывозимаго за границу хлѣба отправляется изъ Бердянскаго порта на баржахъ для доставленія на пароходы, стоящіе на другихъ рейдахъ Азовскаго моря. Нерѣдко хлѣбные грузы прибываютъ на баржахъ изъ другихъ портовъ Азовскаго моря и прибрежныхъ мѣстъ, для перегрузки въ иностранные пароходы, находящіеся на Бердянскомъ рейдѣ.

Установить болѣе или менѣе опредѣленно границы района, обслуживаемаго Бердянскимъ портомъ, представляется довольно затруднительнымъ, какъ въ виду постоянныхъ измѣненій, протѣкающихъ подъ вліяніемъ разнообразныхъ условій, такъ и вслѣдствіе того, что изъ одной и той же мѣстности сельско-хозяйственныя произведенія направляются къ разнымъ вывознымъ пунктамъ. Такъ, въ предѣлахъ Бердянскаго уѣзда хлѣбно-экспортныя операціи на ряду съ Бердянскимъ портомъ производятся черезъ приморскія пристани вблизи г. Ногайска (двѣ пристани) и села Цареводаровки (четыре пристани), вслѣдствіе чего даже Бердянскій уѣздъ далеко не все вывозимые за границу зерновые продукты доставляетъ на Бердянскій рынокъ. Съ другой стороны, гужевое снабженіе хлѣбными товарами Бердянскаго порта идетъ изъ части Маріупольскаго уѣзда, ближе расположенной къ Бердянску, чѣмъ къ Маріуполю, и изъ южной части Александровскаго уѣзда.

При опредѣленіи района тяготѣнія *желѣзнодорожныхъ* грузовъ къ Бердянску необходимо прежде всего отмѣтить, что направленіе товаровъ нисколько не зависитъ отъ большей или меньшей близости того или другого порта къ мѣстамъ производства сырья, но регулируется исключительно системой дѣйствующихъ тарифовъ, устанавливающей искусственно преимущество извѣстнаго направленія въ ущербъ другому, вопреки естественному географическому расположенію портовъ по отношенію къ данной мѣстности. Перевозки хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ производится не на основаніи однородной поверстной формулы, одинаково примѣняемой ко всемъ портамъ, но наоборотъ, въ силу различныхъ отступленій, наблюдается полное несоотвѣтствіе провозныхъ платъ съ разстояніями пробѣга грузовъ въ зависности отъ примѣненія отъ однихъ и тѣхъ же станцій

Районъ, обслуживаемый портомъ.

одной из трех ставок: по вывозному, внутреннему *) или специальному пониженному навигационному тарифу. Вследствие различных начал, положенных в основание тарификации хлебных грузов, нарушается естественное распределение хлебных масс по их географическому тяготению и создается особое покровительство одному порту за счет благополучия другого, наиболее жизненным интересам которого наносятся непоправимые удары.

Применение вывозного тарифа к одному порту, на ряду с действием от тех же станций внутреннего и специального пониженного навигационного тарифов к другим портам, искусственно как бы приближает покровительствуемые порты к станциям отправления грузов и устанавливает нежелательное неравенство условий торговой деятельности разных портов. Къ сожалению Бердянский порт испытывает все невзгоды, благодаря действию вывозного тарифа, и на пути его нормального развития стоят непреодолимые преграды.

Еще задолго до сооружения Бердянской железнодорожной ветви установлен был специальный навигационный тариф на Феодосию, впоследствии еще значительно пониженный, в целях удержания за железной дорогой хлебных грузов, отвлекаемых на воду через Александровск на Дибирь. Хотя в отношении конкуренции Дибиря Бердянск находится в худших условиях чем Феодосия, однако со времени открытия движения по Бердянской ветви и до сих пор, несмотря на неоднократные ходатайства об уравнивании шансов хлебной торговли южных портов, къ Бердянску применяется наивысший вывозной тариф, вследствие чего этот порт лишается хлебных грузов, принадлежащих ему по праву, как ближайшему от местностей, втянутых в сферу влияния внутреннего тарифа на Александровск и специального на Феодосию. Нельзя также не остановиться на том обстоятельстве, что с развитием движения по открытой недавно 2-ой магистрали Екатерининской железной дороги, несомненно последует дальнейшее значительное отвлечение хлебных грузов на Александровск и Феодосию даже из района постоянного гужевого снабжения Бердянска. Достаточно отметить, что уже ближайшая къ Бердянскому порту узловая ст. Пологи, в 110 верстах, повидному, ускользает из его района, так как перевозка пуда зерна къ Александровску (99 верст) по внутреннему тарифу составляет 2,9 коп. для всех хлебных грузов, кроме отрубей и выжимок, для которых провозная плата определяется в размер лишь 1,63 к., перевозка же по вывозному тарифу для хлебных грузов всех категорий къ Бердянску обходится в 4,4 коп. Дополнительные

*) Провозная плата при повагонных отправлениях в вывозных сообщениях на расстояниях до 500 верст выше плат в внутренних сообщениях для всех хлебных грузов, кроме масляных семян, для которых разница в пользу внутренних сообщений еще значительнее так же, как и для отрубей и выжимок, причем она сохраняется и на больших расстояниях, — до 3.500 верст.



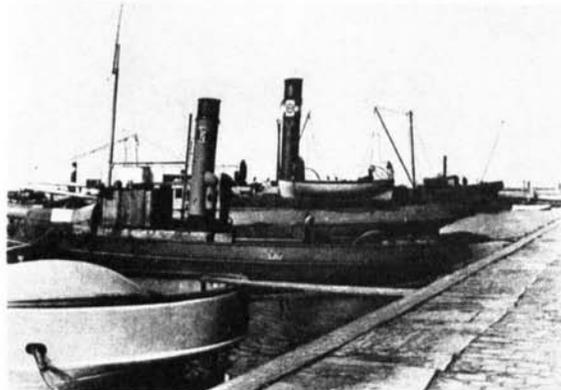
Подъемъ якоря (сегмента 180 пуд.).



Рыбачья лодка.



Гужевоу подвозъ хлѣба.



Буксирные баркасы (частн.).

расходы, взимаемые желѣзной дорогой, какъ одинаковые въ обоихъ направ-
 леніяхъ, въ расчетъ не приняты. Здѣсь не мѣсто входить въ подробныя
 вычисленія ставокъ отъ станцій нѣкоторыхъ участковъ Екатерининской и
 Курско-Харьково-Севастопольской ж. д. по специальному тарифу на Осодо-
 сію, внутреннему на Александровскъ и вывозному на Бердянскъ. Въ ходатайствахъ экспортеровъ и Бердянского Городского Управленія, отклоненныхъ
 Тарифнымъ Комитетомъ, приведенъ цифровый матеріалъ, достаточно
 иллюстрирующій изложенныя выше соображенія о крайнеи невыгодности
 для Бердянского порта дѣйствующей тарифной системы.

Переходя къ опредѣленію желѣзно-дорожнаго района, питающаго Бердян-
 скій портъ при дѣйствующихъ въ настоящее время тарифахъ, нельзя не
 усмотрѣть, что возможность точныхъ выводовъ въ значительной мѣрѣ за-
 труднена очерченными условіями, сопровождающими хлѣбный вывозъ черезъ
 этотъ портъ. На какомъ бы желѣзно-дорожномъ участкѣ ни остановиться,
 всюду испытывается вліяніе дороговизны провозной платы, съ которой
 успѣшно конкурируетъ или гужевая перевозка, или доставка по желѣзной
 дорогѣ къ другимъ портамъ. Товарное движеніе за пятилѣтіе дѣйствія Бер-
 дянской ж. д. даетъ указанія, что главнѣйшимъ райономъ, обслуживаемымъ
 Бердянскимъ портомъ, является собственно Бердянская желѣзно-дорожная
 вѣтвь до ст. Чаплино, причемъ мѣстности, прилегающія къ сѣверной ея
 части, начиная со ст. Гуляй-поле, удѣляютъ значительную часть хлѣбныхъ
 грузовъ Александровску, преимущественно такъ называемые сѣрые хлѣба:
 ячмень и рожь; пшеница же часто отправляется изъ этой мѣстности въ
 Екатеринославъ для мельницъ. Хлѣбные грузы направляются къ Бердян-
 скому порту, хотя и въ незначительныхъ сравнительно размѣрахъ, также
 со станцій участка, приблизительно Писменная—Гришино главной маги-
 страли Екатерининской ж. д. Встрѣчаются случайныя отправки и со станцій
 Курско-Харьково-Севастопольской ж. д., какъ то: со ст. Лозовая и дру-
 гихъ, сѣвернѣ лежанцхъ; бывали рѣдкія и представляющія вполнѣ изо-
 лированное явленіе прибытія въ Бердянскъ хлѣбныхъ грузовъ и изъ болѣе
 отдаленныхъ районовъ, которые въ общемъ однако значенія не пред-
 ставляютъ, какъ вызванные какой-нибудь исключительной временной рыноч-
 ной конъюнктурой. Несомнѣнно, что попытки привлечь грузы изъ перечислен-
 ныхъ мѣстностей увѣщались бы полнымъ успѣхомъ, если бы предприимчи-
 вость Бердянскихъ экспортеровъ не встрѣчала повсюду и систематически
 тормазы, въ видѣ тарифныхъ затрудненій. Географически, при нормальной
 тарификаціи, къ Бердянскому району безспорно примкнули бы многіе участки
 Екатерининской и Курско-Харьково-Севастопольской ж. д., а также и часть
 линіи Лозовая-Полтава.

Здѣсь уместно будетъ упомянуть, что выгодное положеніе Бердянска
 въ центрѣ Приазовья привлекло къ нему съ момента возникновенія порта
 вниманіе международной хлѣбной торговли.

Еще до сооруженія желѣзно-дорожной сѣти на югъ Россіи, Бердянскъ,
 какъ хлѣбно-экспортный пунктъ, занялъ въ ряду Азовскихъ портовъ видное

положеніе, которое въ теченіе нѣсколькихъ десятковъ лѣтъ онъ прочно сохранялъ за собою. Пзмѣнившіяся общія условія, выразившіяся въ значительно болѣе раннемъ сооружеіи желѣзныхъ дорогъ къ соседнимъ портамъ и устройствѣ глубокаго порта въ Мариуполь, способствовали замѣтному уменьшенію района тяготѣнія хлѣбныхъ грузовъ къ Бердянскому порту. Въ виду разсмотрѣнной выше тарифной аномалии Бердянску не могли уже возратить утерянное имъ значеніе ни соединеніе его съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ, послѣдовавшее въ 1898 году, ни переустройство въ томъ же году каботажнаго порта. Тѣмъ не менѣе и въ настоящее время, при негустественно ухудшенныхъ условіяхъ, главнѣйшимъ предметомъ торговаго оборота Бердянскаго порта являются хлѣбные грузы, вывозимые за границу какъ по ихъ количеству, такъ и по стоимости. Ввозъ товаровъ производится преимущественно каботажемъ и вмѣстѣ съ каботажнымъ же вывозомъ представляетъ подчиненное значеніе *). Изъ соотношенія между отдѣльными видами морской торговли Бердянскаго порта усматривается, что преимущественныя заботы должны быть удѣлены хлѣбному экспорту и всѣ мѣропріятія направлены къ возможному улучшенію условій и обстановки хлѣбнаго вывоза, за нуждами котораго стоятъ интересы обширнаго района, главнѣйшимъ промысломъ коего является земледѣіе.

Введеніе спеціальнаго навигаціоннаго тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ до Бердянска на аналогичныхъ условіяхъ съ тарифами, дѣйствующими до Теодосіи, являясь лишь мѣрой справедливости, возвратило бы Бердянскому порту утраченное имъ не по его винѣ значеніе одного изъ главнѣйшихъ портовъ Азовскаго моря, вызвало бы равномерное распределеніе товаровъ по портамъ, въ зависимости исключительно отъ природныхъ естественныхъ условій, способствовало бы разгрузкѣ наиболѣе обремененныхъ желѣзно-дорожныхъ участковъ и облегчило бы затруднительное положеніе портовъ, въ настоящее время загромаждаемыхъ свыше ихъ грузоприемности. Весьма цѣнны въ этомъ отношеніи указанія Харьковской Императорской Комиссіи, обследующей детально южныя желѣзныя дороги и порты. Комиссіей установлено, что грузоприемность Теодосійскаго и Александровскаго портовъ, при современномъ ихъ состояніи, значительно ниже провозоспособности прилегающихъ къ нимъ желѣзныхъ дорогъ **). Благодаря этому указанію, исходящему изъ авторитетнаго источника, неизбежность образованія хлѣбныхъ залежей на станціяхъ Курско-Харьково-Севастопольской и Еватерининской желѣзныхъ дорогъ въ урожайные годы представляется вполне понятной и фактически обоснованной. Дѣйствительно, въ послѣдніе годы сплошь и къ ряду наблюдалось, что въ то время, какъ

*) См. данныя о судоходствѣ и грузооборотѣ въ приложеніяхъ.

***) Въ Теодосійскомъ портѣ можетъ быть выгружено въ день 180 ваг.
 Къ Теодосійскому порту » » доставлено » 300 »
 Въ Александровскомъ портѣ » » выгружено » 100 »
 Къ Александровскому порту » » доставлено » 270 »

на станціях Курско-Харьково-Севастопольскої и Катерининскої желѣзныхъ дорогъ громадныя хлѣбныя залежи принимали въ теченіе цѣлыхъ мѣсяцевъ характеръ хроническаго бѣдствія. Бердянская желѣзно-дорожная вѣтвь и портъ морякали своєю пустынностью, производя впечатлѣніе полной заброшенности, такъ какъ нуть къ этому порту прегражденъ тяжелыми тарифными условіями. Между тѣмъ при одинаковомъ трактованіи Бердянскаго порта въ тарифномъ отношеніи, хлѣбъ нашель бы лишній свободный выхоль къ морю къ всеобщему благополучію и выгоды какъ сельскаго хозяйства и хлѣбной торговли, такъ и казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Съ введеніемъ спеціального навигаціоннаго тарифа до Бердянска получить бы также наибольше цѣлесоотвѣтственное разрѣшеніе назрѣвший вопросъ объ устройствѣ портовыхъ зернохранилищъ и объ углубленіи порта, такъ какъ поступленіе значительныхъ массъ зерноваго хлѣба побудило бы ео ipso къ скорѣйшему изысканію способовъ возможнаго уменьшенія накладныхъ расходовъ, чѣмъ въ свою очередь было бы достигнуто дальнѣйшее расширеніе раіона тяготѣнія порта; въ настоящее же время дороговизна провозныхъ платъ останавливаетъ въ корнѣ всякія начинанія, въ цѣляхъ улучшенія условій экспорта черезъ Бердянскіи портъ, и частная инициатива въ виду проблематичности вѣроятныхъ результатовъ, съ крайней осторожностью относится къ капиталнымъ затратамъ на устройство зернохранилищъ и другихъ приспособленій, необходимыхъ для уменьшенія береговыхъ накладныхъ расходовъ.

Наконецъ и съ точки зрѣнія казны, какъ собственика порта, на приобрѣтеніе и дальнѣйшее оборудованіе коего затрачены значительныя суммы, представляется желательнымъ развитіе торговой дѣятельности порта какъ въ интересахъ обще-экономическихъ населенія края, обслуживаемаго портомъ, такъ и въ видахъ увеличенія портовыхъ и ластовыхъ сборовъ.

Въ грузооборотѣ Бердянскаго порта по каботажному плаванію уголь (антрацитъ) раньше занималь видное мѣсто. Съ введеніемъ же исключительнаго тарифа на перевозку угля отъ копей Донецкаго бассейнаго до Бердянска по схемѣ тарифовъ, дѣйствующихъ до Мариуполя, Таганрога и Ростова, снабженіе углемъ г. Бердянска какъ для отопленія, такъ и для нуждъ заводовъ постепенно стало возрастать по желѣзной дорогѣ, причемъ въ той же мѣрѣ стала уменьшаться доставка угля моремъ *). Въ виду сокращенія разстоянія Донецкихъ копей отъ Бердянска съ сооруженіемъ 2-ой магистрали Катерининскої желѣзной дороги провозныя платы до Бердянска будутъ еще повыжены, вслѣдствіе чего возможны были бы переправки черезъ Бердянскіи портъ донецкихъ углей, если бы не встрѣчалось пре-

*; Въ 1900 г. доставлено по ж. д. угля.	424,396 пуд.
» 1900 » » моремъ »	641,798 »
» 1903 » » по ж. д. »	711,429 »
» 1903 » » моремъ »	422,225 »

пятствія въ высокихъ накладныхъ расходахъ по погрузкѣ на морскія суда. Съ осуществленіемъ проекта углубленія Бердянскаго порта и подхода къ нему до 20 футовъ, несомнѣнно, на ряду съ Мариупольскимъ портомъ вывозъ угля будетъ производиться и черезъ Бердянскій портъ.

Слѣдуетъ отмѣтить развившееся въ довольно крупныхъ размѣрахъ въ Бердянскѣ производство сельско-хозяйственныхъ орудій: плуговъ, жатокъ и т. п. Заводы, работавшіе въ началѣ по ихъ возникновеніи исключительно для мѣстнаго района, затѣмъ, постепенно увеличивая производство, распространили сбытъ своихъ произведеній въ разныхъ мѣстахъ Европейской Россіи, на Кавказѣ и въ Закаспійскомъ краѣ и Сибири *). Сельско-хозяйственные орудія отправляются изъ Бердянска какъ моремъ, такъ и по желѣзной дорогѣ.

Обычаи торговли.

Обращаясь къ разсмотрѣнію обычаевъ торговли, необходимо, въ виду преобладанія въ Бердянскомъ портѣ хлѣбной торговли надъ всеми другими родами товарооборота, остановиться на обычаяхъ, существующихъ въ этой отрасли торговли. Нельзя прежде всего не отмѣтить, что, несмотря на свѣше чѣмъ полувѣковую экспортную дѣятельность Бердянска, до сихъ поръ, къ сожалѣнію, не возникло никакой организаціи въ видѣ ли биржи, или Комитета торговли и мануфактуръ, которая, вѣдая торговлю, регулировала бы какими нибудь нормами общіе ея интересы, разрабатывала бы обычаи со внесеніемъ необходимыхъ коррективовъ, давала бы авторитетную защиту отпускнуой торговлѣ на иностранныхъ потребительныхъ рынкахъ, и въ качествѣ официального органа, близкаго къ экономической жизни края, представляла бы торговлю передъ Правительствомъ, возбуждая ходатайства о ея нуждахъ.

Въ настоящее время экспортеры и хлѣботорговцы, оперирующіе въ Бердянскѣ, представляютъ собою отдѣльно и разрозненно дѣйствующихъ лицъ, не связанныхъ общими интересами.

Насколько такое положеніе дѣла представляется ненормальнымъ и несоотвѣтствующимъ наиболѣе серьезнымъ запросамъ хлѣбно-отпускнуой торговли, усматривается хотя бы изъ того обстоятельства, что ни въ одномъ изъ созданныхъ Правительствомъ совѣщаній въ Петербургѣ для разсмотрѣнія условій отечественной хлѣбной торговли и выработки мѣропріятій къ правильной постановкѣ одной изъ главнѣйшихъ отраслей народно-хозяйственной жизни Бердянская хлѣбная торговля не была представлена, за отсутствіемъ какой бы то ни было мѣстной организаціи и законодѣрнаго ея уполномоченнаго.

Весьма характерно также, какъ Бердянскіе экспортеры вынуждены были оставаться въ сторонѣ пассивными зрителями, при возникновеніи въ текущемъ году конфликта между южно-русскими и приднѣпровскими продавцами

*) Къ урожаю 1904 г. изготовлено на дѣйствующихъ въ Бердянскѣ двухъ заводахъ:

Плуговъ около	3,500 шт.
Жатвенныхъ машинъ около	6,000 »
Сѣялокъ около	2,000 »

хлѣба, съ одной стороны, и германскими покупателями, съ другой, по вопросу о новомъ нѣмецко-нидерландскомъ хлѣбномъ контрактѣ. Биржевое купечество Ростова, Таганрога, Одессы и Николаева энергично выступило совместно на защиту существующихъ интересовъ отечественной вывозной хлѣбной торговли: по взаимному обязательству рѣшено было впредь до улаженія спорнаго вопроса, отвергнувъ опубликованный въ Германіи новый контрактъ, вовсе воздержаться отъ продажъ хлѣбовъ въ Германію; созваны были совѣщанія въ Одессѣ и Петербургѣ, гдѣ выработана была свой проектъ хлѣбнаго контракта и, добившись конференціи въ Берлинѣ, южно-русскіе Биржевые Комитеты черезъ своихъ представителей достигли соглашения, отвѣчающаго справедливымъ требованіямъ заинтересованныхъ сторонъ. Въ это время, въ наиболее обостренный моментъ конфликта, нѣкоторые Бердянскіе негоціанты, дѣйствующіе разрозненно, заключали продажи по новому контракту, не принятому ни однимъ изъ Биржевыхъ Комитетовъ южной Россіи; само собою разумѣется, что ни въ Одесскомъ и Петербургскомъ совѣщаніяхъ, ни въ Берлинской конференціи они участія не принимали. Отсутствие организациі сказалось особенно рельефно и обнаружилось вполне отрицательно въ приведенномъ случаѣ.

Въ виду изложеннаго ясно, что дѣлать указанія на обычаи торговли, которые никѣмъ не санкціонированы, представляется врядъ ли целесообразнымъ. Остается лишь вкратцѣ очертить условія, при которыхъ производится хлѣбная торговля. Въ Бердянскѣ дѣйствуютъ нѣсколько экспортеровъ (торговые дома, товарищество и общество), производящіе вывозъ хлѣбовъ за границу, затѣмъ контингентъ хлѣботорговцевъ, скупающихъ зерно, доставляемое гужемъ земледѣльцами на рынокъ, и спекулянтовъ, совершающихъ закупки на мѣстахъ производства въ уѣздѣ и по линіи желѣзной дороги. Покупки совершаются экспортерами партіонно отъ мѣстныхъ хлѣботорговцевъ (амбарщиковъ) и комиссіонеровъ-спекулянтовъ, также и непосредственно отъ крестьянъ съ привоза*) и черезъ своихъ агентовъ по линіи желѣзной дороги, какъ отъ землевладѣльцевъ, такъ и торговцевъ, оперирующихъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ.

При покупкахъ наличнаго товара въ Бердянскѣ зерно обыкновенно визируется покупателемъ и въ контрактѣ указанія на качество или натурный вѣсъ проданнаго товара не дѣлается: на продавца возлагается лишь нравственная отвѣтственность за ухудшіе качества проданной имъ партіи хлѣба. При продажѣ этого рода безусловное довѣріе въ продавца является основнымъ моментомъ, такъ какъ очень часто покупаемая партія хлѣба не заполняетъ собою всего амбара и продавецъ продѣляетъ семку зерна въ тотъ же амбаръ; при этомъ онъ морально обязанъ помѣщать товаръ качествомъ не хуже и натурнаго вѣса не ниже проданнаго и визирующаго покупателемъ. Указанную форму продажъ слѣдуетъ несомнѣнно при современномъ строѣ торговли считать устарѣвшей и на другихъ рын-

*) Въ Бердянскѣ мѣсто сбара подвозъ со великимъ грузомъ называютъ «привозомъ».

кахъ она почти уже не встрѣчается. Такъ Одесскимъ Биржевымъ Комитетомъ въ прошедшемъ году *) при сводкѣ торговыхъ обычаевъ и опредѣленій торговыхъ нормъ сдѣлки съ обозначеніемъ въ контрактѣ: «товаръ осмотрѣнъ и одобренъ»—на Одесскомъ рынкѣ отмѣнены.

Переходя къ другимъ типамъ хлѣбныхъ сдѣлокъ, достаточно отмѣтить, что сущность ихъ одинакова съ общепринятыми на другихъ рынкахъ. Продажи совершаются съ обязательствомъ сдать товаръ обусловленнаго натурнаго вѣса и чистоты къ опредѣленному сроку. При сдѣлкахъ съ ячменемъ, масличными сѣменами опредѣляется процентное содержаніе постороннихъ примѣсей. Пзрѣдка встрѣчаются продажи по пробамъ.

Довѣріе однако и въ этомъ случаѣ, какъ и вообще въ хлѣбной торговлѣ, играетъ выдающуюся роль, такъ какъ по вѣсмъ сдѣлкамъ выдаются авансы въ крупныхъ размѣрахъ, а иногда ушачивается сейчасъ же по заключеніи сдѣлки почти вся стоимость товара.

Изъ этихъ схематически очерченныхъ условій хлѣбной торговли усматривается, какъ необходима правильная организація этой столь важной отрасли экономической жизни населенія и если еще прибавить, что реноме отпускныхъ хлѣбныхъ товаровъ и репутація вывозныхъ рынковъ представляетъ обще-государственное значеніе, то еще яснѣе станетъ роль биржи, какъ наблюдательнаго органа и регулятора экспортной торговли зерномъ.

Что касается заграничныхъ хлѣбныхъ контрактовъ, то въ виду того, что они одинаковы для вѣсхъ азовскихъ и съ нѣкоторыми измѣненіями и для черноморскихъ портовъ,—разсмотрѣніе ихъ при описаніи Бердянскаго порта выходитъ за предѣлы поставленной задачи.

Слѣдуетъ лишь упомянуть, что для установленія критерія при продажахъ съ опредѣленіемъ въ контрактѣ качества товара «*qualité bonne moyenne*», «*fair average quality*», «*gute Durchschnittsqualität*», т. е. хорошаго, средняго качества,—Биржевыми Комитетами Южно-русскихъ портовъ составляются пробы «стандарты», отсылаемая иностраннымъ хлѣбнымъ биржамъ, которыми онѣ признаются обязательными для арбитражныхъ судовъ при рѣшеніи споровъ о выполненіи контракта.

Это несомнѣнно крупная уступка со стороны иностранныхъ биржъ, такъ какъ раньше стандарты составлялись за границей безъ вѣдома и участія русскихъ продавцовъ. За отсутствіемъ биржи въ Бердянскѣ, Берлинской конференціей поручено было Ростовской биржѣ составленіе стандартовъ для Бердянска, такъ же, какъ и для Мариуполя и Генчесска; такимъ образомъ устанавливается какъ бы нѣкоторая подчиненность этихъ портовъ въ видѣ контроля отгрузокъ со стороны биржевого комитета другого порта. Составленіе стандартовъ при этихъ условіяхъ не обставлено достаточными гарантіями и страдаетъ дефектами въ томъ отношеніи, что отсылка пробъ производится внѣ наблюденія какого-нибудь мѣстнаго органа,

*) Въ 1903 году.

который могъ бы быть, конечно, болѣе освѣдомленъ, и манипуляціи надъ пробамн въ другомъ портѣ проходить безъ участія непосредственно заинтересованной группы. Сомнительно, чтобы при такой обстановкѣ дѣла удалось провести проектированное составленіе стандартовъ для одного порта биржевымъ комитетомъ другого.—и въ результатѣ весьма полезная для хлѣбной торговли мѣра останется на практикѣ не осуществленной. Приведенный случай даетъ лишнее доказательство необходимости учрежденія въ городѣ Бердянскѣ биржи, съ цѣлью внести болышую самостоятельность въ хлѣбную торговлю Бердянскаго порта съ точки зрѣнія закономѣрной защиты ея интересовъ въ международныхъ сношеніяхъ.

II. Частное.

На устройство Бердянскаго порта по приговорамъ мѣстнаго купечества взыскивался съ 1844 года особый сборъ, по 1½ коп. съ каждой четверти зерновыхъ товаровъ и съ каждыхъ десяти пудовъ товаровъ громоздкихъ и въ бочкахъ, отправляемыхъ за границу. Взиманіе этого сбора возложено было съ начала навигаціи 1844 года на бывшую Бердянскую Таможенную заставу, съ тѣмъ, чтобы по истеченіи каждой трети года онъ былъ передаваемъ въ Бердянскую Городскую Ратушу для записи приходомъ особою статью, безъ присоединенія къ общимъ городскимъ доходамъ. Затѣмъ мнѣніемъ Государственнаго Совета, Высочайше утвержденнымъ 15 іюня 1853 года, установленъ сборъ по 5 коп. какъ съ каждой четверти зерноваго хлѣба, такъ и съ каждыхъ десяти пудовъ вѣса брутто вѣсхъ, за исключеніемъ зерноваго хлѣба, привозныхъ и отвозныхъ товаровъ, безразлично, обложены ли они тарифной пошлиной съ мѣры счета или вѣса. Взыскивавшіеся на основаніи Высочайше утвержденаго положенія Комитета Министровъ 3 марта 1824 года якорные сборы, предоставленные городу Одессѣ и распространенные на вѣс другіе порты Чернаго и Азовскаго морей, начали производиться въ Бердянскѣ съ 1839 г. Сверхъ того, со вѣсхъ судовъ взималось на содержаніе маяка по 25 руб. ассигнаціями (7 руб. 15 коп.) съ каждаго судна. Оба эти сбора какъ якорный, такъ и на содержаніе маяка были распространены на вѣс Черноморскіе порты какъ для поддѣржленія доходовъ ихъ, такъ и для того, чтобы по сбору съ судовъ одинъ портъ не имѣлъ преимущества передъ другимъ.

Участіе казны и частныхъ лицъ въ сооруженіи, оборудованіи и эксплуатациіи порта.

Сборъ этотъ былъ предназначенъ исключительно на погашеніе займа, но такъ какъ за непадобностью означеннаго займа сдѣлано не было, то по Высочайше утвержденному мнѣнію Государственнаго Совета 16 декабря 1857 года сборъ продолженъ впредь до совершеннаго устройства порта.

Затѣмъ Высочайше утвержденнымъ 18 мая 1864 года мнѣніемъ Государственнаго Совета этотъ сборъ въ силу измѣненія таможенныхъ тарифовъ былъ отмѣненъ, и, чтобы дать возможность проделывать въ городахъ портовья устройства, тѣмъ же повелѣніемъ было разрѣшено отпущать горо-

дамъ изъ Государственнаго Казначейства суммы, равныя ежегодной средней сложности бывшихъ сборовъ за послѣдніе три года, вѣдѣствіе чего на доло Бердянска пришлось ежегодно отпускать на портовые устройства по смѣтѣ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ § 17 ст. 2 по 26.407 руб. 72 коп.

Одновременно съ установленіемъ пятикопѣчнаго сбора была Высочайше утверждена Временная Комиссія для завѣдыванія портовыми работами, причѣмъ вполнѣствіе Высочайшимъ повелѣніемъ 1861 года 16 мая были опредѣлены составъ этой Временной Комиссіи, ея права, обязанности, порядокъ дѣлопроизводства, а также веденіе отчетности, по отношенію которой въ § 23 положенія было указано, что правительственный производитель работъ долженъ представлять во Временную Комиссію въ установленные сроки годовыя, а по окончанію работъ—полныя денежныя и техническія отчетности, которыя по провѣркѣ представлялись Начальнику губерніи; послѣдній передавалъ эту отчетность для провѣрки въ бывшую Таврическую Строительную Дорожную Комиссію, откуда она на общемъ основаніи поступала для ревизіи въ Таврическую Контрольную Палату

Съ введеніемъ Городового Положенія 1870 года и на основаніи циркуляра Государственнаго Контроля отъ 26 сентября 1872 года, за № 879, Таврическая Контрольная Палата, признавая дальѣйшую ревизію отчетности по работамъ Бердянскихъ портовыхъ сооруженій ей не подлежащей,—представленіемъ къ Государственному Контролеру вошла съ ходатайствомъ о прекращеніи ревизіи и передачи отчетности Губернатору.

По книгамъ Временной Комиссіи по устройству Бердянскаго порта значится съ 1861 по 1866 годъ по приходу 526.663 руб. 80½ коп.; по расходу 468.313 руб. 89¼ коп. и остатокъ 58.349 руб. 91¼ коп.; а по книгамъ за 1867 г.—1872 годъ—по приходу 604.932 руб. 5½ коп., по расходу 407.447 руб. 84½ коп. и остается 197.784 руб. 46½ коп.

На устройство портовой пристани, сооруженіе волнолома, увеличеніе пристани, расходы на землечерпательную машину, очистку Южной бухты, содержаніе Временной Комиссіи и проч., какъ видно, израсходовано до 1871 года около 500.000 руб.; въ число этой суммы поступило сборовъ по приговорамъ купечества до 340.000 руб., а отъ казны поступило въ 1864 году, кромѣ поступившаго пятикопѣчнаго сбора, 19.744 руб. ¾ коп., а съ 1865 г. по 26.407 руб. 72 коп., а всего за 7 лѣтъ по 1 января 1871 года поступило отъ казны 178.490 руб. 32¾ коп.

Въ томъ же представленіи Таврическая Контрольная Палата возбудила вопросъ о прекращеніи выдаваемой Правительствомъ субсидіи 26.407 руб. 72 коп., такъ какъ всѣ сооруженія, для которыхъ была установлена пятикопѣчный сборъ, были закончены и произведены только текущіи ремонтъ и общее содержаніе портовыхъ сооруженій.

Оба представленія Таврической Контрольной Палаты однако не были приведены въ исполненіе до 1890 г.

Какъ видно изъ представленія Таврической Контрольной Палаты, Высочайше установленный пятикопѣчный сборъ съ берковца не имѣлъ ничего общаго съ быв-

шимъ полукопѣечнымъ сборомъ, потому что онъ былъ специально установленъ для покрытія предполагаемаго займа на расходы Бердянскаго порта. Затѣмъ для наблюденія за портовыми работами была Высочайше учреждена тоже специальная Комиссія, въ распоряженіе которой поступалъ не только этотъ специальный сборъ, но и ежегодное Правительственное пособіе, что видно изъ отношенія Строительнаго Отдѣленія Таврическаго Губернскаго Правленія отъ 15 мая 1869 года, за № 688, къ Главному Инженеру Новороссійскихъ коммерческихъ портовъ. Отдѣленіе сообщаетъ, что отпускаемые 26.407 руб. 72 коп., согласно точнаго указанія Новороссійскаго и Бессарабскаго Генераль-Губернатора, въ предписаніи отъ 10 ноября 1867 года, за № 1574, какъ пособіе не принадлежатъ городу Бердянску, а потому должны имъ выдаваться въ полное распоряженіе Временной Комиссіи на устройство порта.

При опредѣленіи размѣра платежа со стороны казны (взимавшагося 5 коп. сбора), была принята норма, какъ сказано выше, равная ежегодной средней сложности того сбора за послѣдніе три года. Для Бердянска эта норма оказалась самой низкой, ибо вывозъ никогда не былъ такъ незначителенъ, какъ въ 1863 году, взятый въ расчетъ при опредѣленіи въ 1864 г. нормы для отпуска изъ казны вознагражденія городу. Причиной тому было выселеніе изъ Бердянскаго уѣзда въ 1860 году погайцевъ, вѣдствие чего окрестности Бердянска остались безъ населенія; кромѣ того неурожайные годы, а отъ этого застои хлѣбной торговли. Какъ только миновали изложенныя обстоятельства, то съ 1865 года усматривалось прогрессивное увеличеніе вывоза за границу продуктовъ изъ Бердянскаго порта.

Высочайше утвержденнымъ 18 декабря 1879 года мѣстнымъ Государственнаго Совѣта постановлено взимать съ 1 января 1880 г. на улучшеніе портовыхъ сооруженій и на устройство мостовыхъ въ г.г. Николаевѣ, Таганрогѣ, Мариуполѣ, Бердянскѣ, Севастополѣ временный сборъ съ отвозимыхъ изъ означенныхъ портовъ за границу товаровъ не свыше $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, съ тѣмъ, чтобы сборъ этотъ въ опредѣленномъ Городскою Думою каждаго города размѣрѣ взимался мѣстною Таможнею безъ подробной повѣрки товаровъ съ того лишь количества, какое будетъ показано въ грузовыхъ документахъ.

Городскимъ Общественнымъ Управленіемъ вмѣнялось въ обязанность:

а) приступить къ расходванію сбора не прежде, какъ по составленіи ими и по утвержденіи Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и по соглашеніи, въ потребныхъ случаяхъ, съ Министромъ Путей Сообщенія, общаго плана портовыхъ устройствъ и замощенія площадей и улицъ, ведущихъ къ гаванямъ или къ какой нибудь отдѣльной части этихъ работъ, а равно по составленіи на мѣстѣ и по утвержденіи подлежащими Министрами предположеній о способахъ покрытія расходовъ по осуществленію упомянутыхъ сооруженій въ цѣломъ ихъ составѣ или же въ отдѣльных частяхъ;

б) сказанному сбору вести особый счетъ, съ тѣмъ, чтобы отчеты о

поступлений и расходованіи сбора были ежегодно представляемы въ установленномъ порядкѣ Министерствамъ: Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ не позже двухъ мѣсяцевъ по заключеніи каждаго отчетнаго года,

и в) въ случаѣ поступления сбора въ количествѣ, превышающемъ потребность, уменьшить размѣръ сбора или освободить отъ онаго менѣ цѣнные товары или же при представляющей къ тому возможности и вовсе отбѣнять оный.

Губернаторамъ и Градоначальникамъ, по принадлежности, было предоставлено наблюденіе за тѣмъ, чтобы вводимый, на основаніи ст. 1, сборъ былъ употребляемъ исключительно на расходы, вызываемые прямымъ назначеніемъ онаго, и чтобы Городскими Общественными Управленіями исполняемы были возлагаемыя на нихъ статьею 2-ой обязанности.

Въ 1887 году Высочайше установлено продолжать отпускъ 26.047 руб. 72 коп. на 10 лѣтъ съ ежегоднымъ уменьшеніемъ суммы на 10%.

Въ виду передачи въ 1890 году Таврической Контрольной Палатой дѣлъ и отчетности по устройству Бердянскаго порта въ вѣдѣніе Бердянской Городской Управы, Таврическимъ Губернаторомъ, на основаніи указаній Государственнаго Контроля отъ 13 октября 1888 года, за № 6494, и постановленій Губернскаго Правленія, изложенныхъ въ журналѣ его отъ 19 марта 1887 года, было сообщено Начальнику города и порта для руководства, что Бердянскому Городскому Общественному Управленію Комиссія по устройству Бердянскаго порта должна представлять отчетность въ израсходованіи суммъ, отпускаемыхъ въ пособіе городу, взаменъ существовавшихъ до 1864 года таможенныхъ сборовъ, и ревизія этой отчетности Городскою Думою можетъ быть производима только въ смыслѣ разсмотрѣнія степени правильности выведенныхъ по отчету расходовъ, предусмотрѣнныхъ смѣтой.

Одновременно съ передачей въ Городскую Управу отчетности съ необходимыми оправдательными документами для вышесказанной надобности, Комиссія по устройству Бердянскаго порта должна представлять такую же отчетность Главному Инженеру Новороссійскихъ коммерческихъ портовъ для разсмотрѣнія матеріальной и технической отчетности, а копію съ последней доставлять Губернатору.

13 марта 1892 года, вслѣдствіе послѣдовавшаго Высочайшаго повелѣнія объ упраздненіи Временной Комиссіи, по устройству Бердянскаго порта, вызваннаго согласно заключенію Министра Внутреннихъ Дѣлъ тѣмъ обстоятельствомъ, что: 1) учрежденная въ 1853 году Портовая Комиссія имѣла временное значеніе и 2) что обстоятельство, вызвавшее учрежденіе Комиссіи, утратило свою силу съ возложеніемъ завѣдыванія портовыми устройствами на образованную въ составѣ Министерства Путей Сообщенія Временную Комиссію по устройству коммерческихъ портовъ и на Управление Строительной части въ Новороссійскихъ портахъ. Изъ производившагося городу, согласно Высочайше утвержденному 12 мая 1887 года мнѣнію Государственнаго Совѣта—пособія отъ казны на портовые надоб-

ности, исключались 1.100 руб. отпусканные на содержание упраздненной Комиссии, портовые же сооружения и хозяйственное завѣдываніе приняло въ свое вѣдѣніе Городское Управленіе (согласно постановленія 23 мая 1892 года) по подробной описи, за исключеніемъ волнолома. Какъ выше было указано, въ дѣлахъ упраздненной Бердянской Портовой Комиссиі относительно волнолома имѣется только протоколъ отъ 12 апрѣля 1869 года, по которому Комиссія, принимая во вниманіе окончаніе работъ по устройству волнолома, между прочимъ опредѣлила: просить ходатайства г. Таврическаго Губернатора о передачѣ волнолома въ вѣдѣніе города. Этотъ протоколъ былъ представленъ Таврическому Губернатору при рапортѣ Комиссиі отъ 16 апрѣля 1869 года, за № 48, но разрѣшеніе о передачѣ этого сооруженія городу, согласно § 19 Положенія о Бердянской Комиссиі, не послѣдовало. Съ 1870 же года до упраздненія Комиссиі волноломъ находился въ вѣдѣніи этой Комиссиі, а работы производились подъ техническимъ надзоромъ Главнаго Инженера Новороссійскихъ коммерческихъ портовъ и Производителя работъ Бердянскаго порта.

Передача сооруженій порта въ вѣдѣніе Городского Общественнаго Управленія была понята послѣднимъ въ смыслѣ полного хозяйственнаго распоряженія портомъ и приемки ихъ въ собственность, что вызвало со стороны Начальника города и порта рапортъ Таврическому Губернатору, въ которомъ между прочимъ указывалось, что Начальникъ города и порта не упраздненъ и что слухи эти вредно вліяютъ на администрацію порта.

Въ 1892 году былъ установленъ дополнительный $\frac{1}{2}$ копѣчный сборъ, независимо отъ установленнаго Высочайшимъ повелѣніемъ 27 марта 1884 года сбора съ отвозимыхъ изъ Бердянскаго порта за границу товаровъ.

Этотъ дополнительный сборъ взимался, впрямь до пополненія изъ его поступленій совмѣстно съ поступлениями существовавшаго полукопѣчнаго сбора (за исключеніемъ части послѣдняго, предназначенной на замощеніе подъѣздныхъ къ порту путей) для расходовъ по сооруженію въ городѣ Бердянскѣ новой каменной набережной, въ суммѣ, пмѣвшеі быть опредѣленной по проекту таковыхъ работъ, выработанному Министерствомъ Путей Сообщенія, а равно до покрытія этимъ дополнительнымъ сборомъ разрѣшенныхъ городу нѣкоторыхъ замостительныхъ работъ на суммѣ 113.000 руб.

Городское Общественное Управленіе должно было вести дополнительному сбору особый счетъ, независимо отъ существовавшаго полукопѣчнаго сбора, и представлять ежегодно отчеты о поступленіи и расходованіи оного Министерствомъ: Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ, не позже 2 мѣсяцевъ по заключеніи каждаго отчетнаго года.

Наблюденіе за порядкомъ употребленія дополнительнаго сбора, на точномъ основаніи правилъ, возлагалось на Таврическаго Губернатора.

Существующіе
сборы.

Съ 1 января 1902 г. въ Бердянскомъ портѣ взимаются два сбора: корабельный и попутный на основаніи Высочайше утвержденного 8 июня 1901 года мѣрнія Государственнаго Совѣта о преобразованіи взимаемыхъ въ Имперіи портовыхъ сборовъ *).

*) 1. Установить съ приходящихъ въ порты Имперіи и отходящихъ изъ нихъ морскихъ судовъ корабельный сборъ, на основаніи слѣдующихъ правилъ:

1) Корабельный сборъ взимается въ размѣрѣ десяти копѣекъ съ тонны грузовой вмѣстимости судна.

2) Для судовъ иностранныхъ, принадлежащихъ государствамъ, съ которыми не заключено трактатовъ о торговлѣ и мореплаваніи, размѣръ корабельнаго сбора опредѣляется въ 2 руб. съ тонны грузовой вмѣстимости судна. Если въ портахъ указанныхъ государствъ взимаемый съ русскихъ судовъ сборъ выше 2 руб. съ тонны грузовой ихъ вмѣстимости, то Министерству Финансовъ предоставляется соответственно повышать корабельный сборъ съ приходящихъ въ русскіе порты судовъ, принадлежащихъ означеннымъ государствамъ.

3) Грузовая вмѣстимость судна опредѣляется по мѣрительнымъ свидѣтельствамъ, съ соблюденіемъ правилъ, изложенныхъ въ ст. 124 и 125 и примѣчаній къ ней устава Торговаго, изд. 1893 года.

4) Съ судовъ подъ русскимъ флагомъ, совершающихъ рейсы между русскими портами, лежащими въ различныхъ моряхъ, а также содержащихъ постоянныя срочныя сообщенія между русскими и иностранными портами, корабельный сборъ взимается одинъ разъ въ навигацію. Взиманіе это производится въ томъ портѣ, который суда эти посѣтятъ первымъ въ теченіе года.

5) Съ судовъ, отходящихъ за границу и приходящихъ изъ-за границы, корабельный сборъ взимается при каждомъ приходѣ ихъ въ портъ и отходѣ изъ порта.

6) Корабельному сбору не подлежатъ: а) суда подъ военнымъ флагомъ, а равно принадлежащія Правительственнымъ учрежденіямъ; б) суда, предназначенныя исключительно для укладки и содержанія въ исправности подводныхъ телеграфныхъ кабелей; в) суда подъ русскимъ флагомъ, совершающія плаваніе между русскими портами, лежащими на томъ же морѣ, а также прибывающія въ порты по внутреннимъ водамъ; г) суда подъ русскимъ флагомъ, имѣющія грузovou вмѣстимость менѣе двадцати тоннъ; д) коммерческія суда, заходящія въ порты не для торговыхъ дѣйствій; е) суда русскихъ яхтъ-клубовъ, на основаніи ихъ уставовъ; ж) суда, совершающія рейсы въ Каспійскомъ морѣ, и з) суда, принадлежащія жителямъ Архангельской губерніи и служащія для производства морскихъ рыбныхъ и звериныхъ промысловъ.

II. Установить въ портахъ: Азовѣ, Аккерманѣ, Анапѣ, Архангельскѣ, Астрахани, Баку, Батумѣ, Бердянскѣ, Варваровской пристани, Видабѣ, Владивостокѣ, Генческѣ, Евпаторіи, Ейскѣ, Измаилѣ, Керчи, Килии, Красноводскѣ, Лябавѣ, Маріуполѣ, Царѣ, Нахичевани, Николаевѣ, Новороссійскѣ, Одессѣ, Черновѣ, Петровскѣ, Поти, Ревель, Рени, Ригѣ, Ростовѣ на Дону, С.-Петербургѣ, Севастополѣ, Сухумѣ, Тагаурогѣ, Темрюкѣ, Херсонѣ, Ялтѣ и Феодосіи и въ станицахъ Гипловской и Тиманской попутный сборъ со всѣхъ морей привозимыхъ къ нимъ и отвозимыхъ изъ нихъ товаровъ, на основаніи слѣдующихъ правилъ:

1) Съ товаровъ, привозимыхъ изъ-за границы и отвозимыхъ за границу, попутный сборъ взимается въ размѣрѣ: а) одной четверти копѣйки съ пуда—хлѣбныхъ грузовъ, сѣна, соломы, удобрительныхъ веществъ всякихъ, глинъ (кромѣ красильныхъ), мѣла, извести, гипса, цемента и алебастра, камней недрагоценныхъ (кромѣ мрамора), каменнаго угля, кокса, нефти сырой, нефтяныхъ остатковъ, руды, плаковъ желѣзныхъ, кирпича обыкновеннаго, соли и дровъ; б) полукопѣйки съ пуда — сѣмянъ всякихъ, льна, пеньки, пакли, выжимокъ, муки, крупы, лѣсныхъ матеріаловъ (кромѣ деревъ цѣнныхъ породъ) и гудрона; в) одной копѣйки съ пуда— всѣхъ остальныхъ товаровъ.

2) Съ товаровъ, перевозимыхъ изъ одного русскаго порта въ другой, попутный сборъ взимается въ размѣрѣ одной трети указанныхъ въ предъидущей (1) статьѣ ставокъ.

3) Попутному сбору не подлежатъ: а) грузы, перевозимые въ предѣлахъ портовыхъ водъ; б) спеціально военные грузы; в) каменный уголь, перевозимый для надобности морского и военнаго вѣдомствъ; г) камень дикій, и д) соль привозимая въ порты Балтійскаго моря изъ Чернаго и Азовскаго морей.

Казенная портовая земля заключается въ узкомъ и широкомъ молахъ и набережной, отъ урѣза которой территория занимаетъ къ сѣверу 54 саж.; по длинѣ же набережной отъ западнаго края широкаго мола 185 саж., всего около 15.500 кв. саж.

Площадь портовой казенной земли и доходы отъ сдачи въ аренду.

Въ аренду отдается 2 участка: Русскому Обществу Пароходства и Торговли на широкомъ молѣ участокъ въ 35 с. 46 с. и Обществу Пароходства по р. Дону, Черному и Азовскому морямъ, тамъ же, участокъ почти тѣхъ же размѣровъ, за исключеніемъ срубанной площади въ 50 кв. саж. подъ полотно желѣзной дороги.

Доходъ съ арендуемыхъ участковъ составляетъ 2.500 руб. въ годъ.

4) Подушный сборъ вимается съ товаровъ, по количеству, показанному въ грузовыхъ документахъ, безъ проверки ихъ вѣса.

5) Министерству Финансовъ предоставляется малозначные товары относить къ низшимъ размѣрамъ обложения, опредѣлять ставки сбора съ сихъ товаровъ въ размѣрѣ менѣе одной четверти копѣйки съ пуда, а также совершенно освобождать ихъ отъ сего сбора.

III. Взиманіе корабельнаго и подушнаго сборовъ (отд. I и II) возложить на мѣстныхъ таможенъ, на основаніи инструкціи, издаваемой Министерствомъ Финансовъ, по соглашенію съ Государственнымъ Контролемъ.

IV. Въ измѣненіе и дополненіе подлежащихъ узаконеній постановить:

1) Таможенные Управленія вносятъ суммы портовыхъ сборовъ, по мѣрѣ ихъ поступления, въ мѣстныхъ казначейства, которыя зачисляють двѣ пятыхъ изъ нихъ въ общіе ресурсы Государственнаго Казначейства, а три пятыхъ—въ спеціальныя средства Министерства Финансовъ по Комитету по портовымъ дѣламъ.

2) Комитетъ по портовымъ дѣламъ обязанъ ежегодно передавать въ распоряженіе городскихъ общественныхъ Управленій и иныхъ мѣстныхъ общественныхъ учреждений изъ его спеціальныхъ средствъ (ст. 1) необходимыя, согласно представленнымъ ими Управленіями и Учрежденіями и провереннымъ Комитетомъ свѣдѣніямъ, суммы: а, на покрытие расходовъ по содержанию и ремонту тѣхъ портовыхъ сооружений, устройствъ подъѣздныхъ путей и иныхъ приспособленій, для портоваго благоустройства, а также по землечерпательнымъ и дноуглубительнымъ работамъ въ предѣлахъ портовыхъ водъ, которыя производились означенными Управленіями или Учрежденіями за счетъ суммъ отчисляемыхъ портовыхъ сборовъ; б, на уплату процентовъ и погашеніе по тѣмъ займамъ, по которымъ сія уплата производилась до изданія настоящаго узаконенія, съ надлежащаго разрѣшенія, изъ суммъ сихъ сборовъ; в, на тѣ общегородскія потребности, которыя по особымъ указаніямъ было разрѣшено Городскимъ Управленіямъ относить въ опредѣленномъ размѣрѣ на суммы отчисляемыхъ портовыхъ сборовъ, и г) на возмѣщеніе городамъ отчислившихся на общегородскія ихъ нужды суммъ тѣхъ отчисляемыхъ портовыхъ сборовъ, назначеніе которыхъ не было точно сфурѣдено въ законѣ; суммы эти возмѣщаются въ размѣрѣ средняго ежегоднаго ихъ поступления за послѣднее трехлѣтіе, причеиъ Комитету предоставляется, въ зависимость отъ финансоваго положенія города, ежегодно въ предѣлахъ не болѣе 10% первоначальнаго ассигнованія уменьшать тѣ изъ нихъ, которыя поступали за счетъ портовыхъ сборовъ, установленныхъ на неопредѣленный срокъ.

3) Остающаяся въ распоряженіи Комитета по Портовымъ дѣламъ часть его спеціальныхъ средствъ, за производствомъ изъ оной указанныхъ въ ст. 2 обязательныхъ отчисленій, распределяется Комитетомъ между отдѣльными портами по его усмотрѣнію, какъ для производства въ нихъ капитальныхъ сооружений, такъ и на покрытие расходовъ по:

а) уплатѣ процентовъ и погашенія по займамъ, заключаемымъ на устройство и улучшеніе портовъ; б) содержанию мѣстныхъ портовыхъ Управленій и полиціи въ портахъ; в) устройству и содержанию ведущихъ къ порту путей и замощенію улицъ, по которымъ провозятся грузы въ портъ; г) текущему ремонту и содержанію территоріи порта съ причалами, причальными линиями и мостовыми, водосточныи, навісовыи, зданій, складовъ, крановъ и иныхъ механическихъ приспособленій, для нагрузки и выгрузки, освѣщенію порта, содержанію предостерегательныхъ знаковъ и инымъ надобностямъ портоваго благоустройства; д) выдачѣ пособій

Количество
портовых ра-
бочих и раз-
мѣръ заработ-
ной платы;
артели.

Промыселъ по нагрузкѣ и разгрузкѣ судовъ производится вольными артелями, состоящими изъ мѣстныхъ жителей, преимущественно мѣшанъ, живущихъ въ одномъ и томъ же предметѣ «Лизки», расположенномъ на берегу моря.

Извозный промыселъ (подвоза зерна въ портъ и вывозъ въ городъ разныхъ товаровъ, выгружаемыхъ съ каботажныхъ судовъ) производится нѣсколькими подрядчиками, имѣющими у себя подводы. Подрядчики эти (7) заключаютъ контракты съ экспортными компаниями на доставку въ портъ изъ амбаровъ зерновыхъ продуктовъ, этимъ же промысломъ занимаются и мелкіе собственники.

Рабочихъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ въ портъ до 400 человекъ, имѣющихъ чистаго заработка въ навигацію отъ 200 до 300 руб. каждый.

Подрядчиковъ по извозному промыслу имѣется въ настоящее время семь; ломовыхъ извозчиковъ до 300 человекъ, имѣющихъ чистаго заработка отъ 400 до 500 руб. въ навигацію.

За перегрузку съ подвозныхъ судовъ и баржъ на заграничные пароходы рабочіе взимаютъ: съ паровыхъ по 20 руб., а съ парусныхъ по 30 руб. съ 1,000 четвертей. За выгрузку лѣса и дровъ рабочими взимается плата въ среднемъ 3 руб. за 1,000 пудовъ.

Подрядчики-извозчики получаютъ 11 коп. за каждую 10-пудовую четверть, а ломовики за доставку зерна въ портъ и вывозъ изъ порта въ городъ разныхъ грузовъ получаютъ 1 коп. за 1 пудъ, согласно условіямъ съ экспортными фирмами и складчиками.

Консульства.

Въ Бердянскѣ имѣются Французское, Бельгійское, Датское, Греческое, Шведско-Норвежское, Испанское, Австро-Венгерское и Итальянское консульства. Въ настоящее время Французскимъ и Бельгійскимъ консуломъ

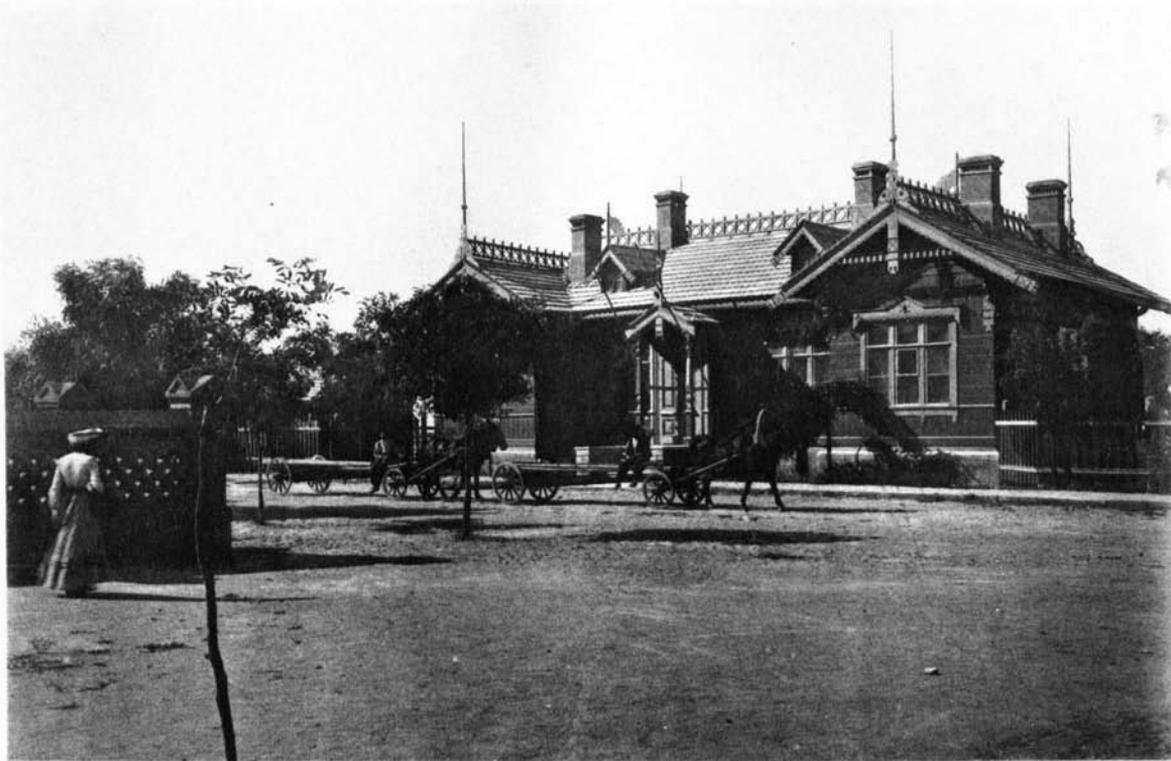
мореходнымъ учебнымъ заведеніямъ, кассамъ служащихъ въ торговомъ флотѣ, матросскимъ приютамъ, больницамъ и т. п. учрежденіямъ. Необходимы на указанные предметы суммы передаются въ распоряженіе избранныхъ Комитетомъ мѣстныхъ правительственныхъ или общественныхъ учреждений, при условіяхъ соблюденія имущественныхъ и хозяйственныхъ правъ городовъ на принадлежащія имъ портовые территории.

4) Передаваемая въ распоряженіе мѣстныхъ общественныхъ учреждений на портовые надобности суммы (ст. 2 и 3) расходуются ими соответственно ихъ назначенію, причемъ учрежденія эти обязаны представлять ежегодные о нихъ отчеты Комитету по портовымъ дѣламъ не позднѣе двухъ мѣсяцевъ по заключеніи каждаго отчетнаго года.

V. Состоящая въ наличности по городскимъ сметамъ къ 1 января 1902 года суммы портовыхъ сборовъ, за исключеніемъ уже разрѣшенной въ установленномъ порядкѣ къ расходо-ванію части оныхъ, зачислить въ депозиты подлежащихъ городовъ, съ тѣмъ, чтобы онѣ расходовались Городскими Общественными Управленіями, съ разрѣшенія Комитета по портовымъ дѣламъ, на производство капитальныхъ портовыхъ сооружений и на удовлетвореніе нныхъ мѣстныхъ нуждъ судоходства и торговли.

VI. Настоящее узаконеніе ввести въ дѣйствіе съ 1 января 1902 года, отмѣнивъ съ того же срока все взимаемое съ судовъ и товаровъ въ портахъ Имперіи сборы, за исключеніемъ составляющихъ плату за услуги, какъ напримѣръ, за пользование лоцманами и особыми портовыми приспособленіями.

Бердянскій портъ.



Т-м П. ГОДИКЕ и А. ВЕЛЮБИЦЬ

Транспортно-Комиссионная контора Екатерининской жел. дороги
въ Бердянскѣ.

состоить И. Ф. Бонне, онъ же и. д. Датскаго Вице-Консула; Греческимъ— Г. И. Пападаки, Шведско-Норвежскимъ А. М. Пайкосъ, Испанскимъ— А. I. Сангвинетти, Австро-Венгерскимъ—Р. Л. Тубино и Итальянскимъ— Э. М. Дала-Орсо.

Въ Бердянскѣ имѣются слѣдующія кредитныя учрежденія:

Банки.

Отдѣленіе Государственнаго банка и при немъ сберегательная касса, Общество взаимнаго кредита (оборотъ 13.618 руб.); Бердянско-Ногайскій городской общественный банкъ (основной капиталъ 224.675 руб.; прибыль въ 1901 году 22.025 руб.). Отдѣленіе Азовско-Донскаго коммерческаго банка; Агентство Бессарабско-Таврическаго земельного банка.

По страховому и транспортному дѣлу въ Бердянскѣ находится лишь отдѣленіе конторы Общества страхования и транспортированія кладей.

Транспортныя
и страховыя
конторы.

Въ Бердянскѣ содержатъ агентства: Русское Общество Пароходства и Торговли и Общество пароходства по р. Дону, Черному и Азовскому морямъ.

Пароходства.

Экспортомъ по вывозу за границу хлѣбно-зерновыхъ продуктовъ занимаются слѣдующія фирмы: Сангвинетти, Дала-Орсо, Купша, Общество вывозной торговли (Луцкій), К. Дрейфусъ и Тубино.

Экспортныя
фирмы по вы-
возу за границу
хлѣбно-зерно-
выхъ продук-
товъ.

III. Администрація порта.

Предметъ дѣятельности портоваго управленія указанъ въ Положеніи объ управленіи Приморскими портами 12 іюня 1901 года. Составъ служащихъ слѣдующій: Начальникъ порта, Помощникъ, Портовый Надзиратель, Дѣлопроизводитель, два писца. Низшихъ исполнительныхъ чиновъ, согласно штату, береговой команды 7, разсылныхъ 2, плавучихъ средствъ 6.

Портовое Управленіе.

Бердянская Таможенная застава учреждена 30 января 1836 г., а 18 марта 1848 г. она преобразована въ Таможню 1-го класса, 2-го разряда. Въ настоящее время Бердянская Таможня состоитъ во второмъ классѣ со всеми правами по привозу и складкѣ товаровъ, установленными для таможенъ 1-го класса.

Таможенное
Управленіе.

Управленіе Екатерининской ж. д. находится въ Екатеринославѣ, въ Бердянскѣ же имѣетъ постоянное жительство начальникъ XIII участка.

Жельзно-
дорожное
Управленіе.

Судебныя уста-
новленія, ихъ
дѣятельность.

Судебныхъ установленій въ Бердянскѣ, кромѣ камеръ городскихъ судей и судебныхъ слѣдователей 1 и 2 участка—нѣтъ. Товарищъ Прокурора по Бердянскому уѣзду находится въ Бердянскѣ.

Нотаріальныхъ конторъ двѣ: Альшанскаго и Унговскаго. По свѣдѣніямъ перваго—за промежутокъ времени съ 18 ноября 1894 года по 31 августа 1904 года совершены 44 продажи мореходныхъ судовъ и доли участія въ нихъ.

Русская и иностранная литература по Бердянскому порту.

Бюллетени Статистики Таврической губернии 1849 г.

Статистика западной и вѣншей торговли Россіи Г. Небольсина изд. 1835, ч. I, ст. 115.

Таврическія губернскія вѣдомости 1852, № 48, ст. 204; 1853, № 8, ст. 30.

Горный Журналь 1858, III, с. 493.

Одесскія Вѣдомости 1840, № 39; 1841, № 13, 22, 34, 83, 89; 1842, № 17, 19, 21, 48; 1844, № 15; 1846, 38, 68, 77; 1848, № 14, 25, 40, 45; 1849, № 39, 87, 92, 103; 1850, № 24, 50, 76; 1851, № 15, 32, 55, 64, 79; 1852, № 5, 70; 1857, № 114; 1858, № 8; 1859, № 21, 30.

Коммерческая газета 1840, № 52, 152; 1860, № 73.

Новый Календарь 1839; 1862, с. 72.

Журналь Министерства Государственныхъ Имуществъ 1847, XXIII, 95, 98.

Журналь Министерства Внутреннихъ Дѣлъ 1839, XXXI, 305; 1840, XXXIV, стр. 56, XXXIX, стр. IX; 1842, XLIII, стр. LIV; 1846, XV, 452; 1851, XXXIII, 19, 54, 176; 1852, XXXIX, 417.

СПБ. Вѣдомости 1842, № 56 ст. 243, № 58, 71; 1848, № 51; 1858, № 223, стр. 1307.

Указатель Политической Экономіи 1859, вып. II.

Сѣверн. Пчела 1850 № 116; 1852, № 148.

Лоція Азовскаго моря.

S. Pet. Zeitung 1845, № 180; 1847, № 118; 1852, № 4.

Castres. Rél. d'un voyage. 146.

В. и Н. Bert. XI, 52, 53.

Карта Бердянской косы изд. 1835. 1803—1903.

Очеркъ Таврической губернии Татаринова.

Записки о необходимости проведенія Бердянской желѣзной дороги Чаплеевского.

Энциклопедическій словарь Семенова.

«Черноморье» Бруна.

Записки Одесскаго Общества Историческихъ древностей.

Blau,—Morgenl. Zeitschrift. 1876.

F. Hermann. Beiträge zur Geschichte d. russ. Reichs. Leipzig. 1843.

Rubruquis—Voyage en Tartarie; ed. Bergeron. 1735.

Hammer. Geschichte der Goldnen Horde.

Vivien de S. Martin.—L'Asie Mineure.

Blum. Herodot und Ktesias. Heidelberg. 1836.

С В Ъ Д Ъ Н І Я

**о дѣятельности Бердянскаго порта съ 1836 года по
1903 годъ включительно.**

По заграничному судоходству.

Г О Д Ы.	Прибыло судовъ.	Отошло судовъ.	Привезено това- ровъ.	Вывезено товаровъ.
			В ъ п у д а х ъ.	
1836	1	1	Не было.	78.130
1837	19	19	»	290.630
1838	71	71	»	1.970.393
1839	109	119	»	2.143.870
1840	85	111	»	2.015.812
1841	44	57	»	1.461.175
1842	56	66	510	1.411.905
1843	41	45	Не было.	1.119.989
1844	64	65	»	1.862.516
1845	86	101	545	2.121.581
1846	82	129	6.533	2.772.629
1847	245	317	4.439	5.920.063
1848	112	130	2.502	2.485.701
1849	76	77	9.661	1.389.542
1850	61	81	7.833	1.375.373
1851	91	103	13.142	2.038.266
1852	285	304	34.303	6.171.711
1853	519	559	15.354	10.252.498
1854	45	59	847	1.808.619
1855		Н е	б ы	л о.

По каботажному судоходству.

Прибыло судовъ.	Отошло судовъ.	Привезено товаровъ.	Вывезено товаровъ.
		В ъ р у б л я х ъ.	
37	34	2.214	14.061
27	33	11.561	11.694
188	104	18.259	36.572
102	131	13.112	17.316
151	149	28.783	46.146
224	211	32.373	46.083
240	212	140.514	48.765
230	234	45.674	36.305
289	287	72.026	34.858
252	216	55.411	48.044
350	280	115.493	53.854
370	308	71.577	88.790
300	281	67.610	109.264
238	200	149.090	130.824
229	233	60.138	89.807
312	223	59.861	27.632
343	352	152.308	106.181
561	477	283.845	109.583
527	533	273.645	88.748
69	151	16.260	70.949

По заграничному судоходству.

Г О Д Ы.	Прибыло судовъ.	Отошло судовъ.	Привезено товаровъ.	Вывезено товаровъ.
			В ъ п у д а х ъ.	
1856	262	268	9.007	4.492.282
1857	233	229	17.559	3.213.065
1858	356	364	24.885	7.048.239
1859	315	352	48.529	5.946.900
1860	304	322	54.651	6.288.920
1861	302	294	34.400	6.380.435
1862	213	210	37.033	4.003.117
1863	170	163	25.361	2.431.788
1864	152	163	20.065	3.017.935
1865	235	235	30.923	5.240.266
1866	321	320	31.051	6.711.854
1867	540	446	41.401	12.209.233
1868	602	596	22.156	8.615.105
1869	361	288	93.903	7.041.933
1870	777	776	32.937	9.101.292
1871	666	386	133.283	10.566.325
1872	556	548	146.352	12.384.425
1873	323	317	231.726	6.350.589
1874	441	444	147.237	10.027.723
1875	506	501	50.538	11.744.450
1876	346	312	92.387	9.479.045
1877	65	70	14.779	2.048.980

По каботажному судоходству.

Прибыло судовъ.	Отошло судовъ.	Привезено товаровъ.	Вывезено товаровъ.
		В ъ р у б л я х ъ.	
240	152	118.779	123.198
370	325	313.923	138.633
408	400	238.125	96.677
496	490	353.670	178.283
486	438	318.823	168.800
528	567	431.928	126.174
541	515	350.443	129.231
501	533	355.039	169.741
507	506	430.468	306.938
401	400	202.228	92.738
469	431	297.754	147.976
560	565	279.857	123.787
797	793	2.086.067	1.163.454
619	648	1.574.072	1.090.842
679	694	2.374.640	2.044.320
686	675	2.662.160	2.390.680
935	934	2.855.845	2.549.698
1.037	1.045	2.783.685	2.172.634
814	834	2.894.730	2.428.645
884	869	2.586.340	2.142.480
915	873	2.164.300	1.876.420
628	658	1.670.147	1.008.344

По заграничному судоходству.

Г О Д Ы.	Прибыло судовъ.	Отошло судовъ.	Привезено товаровъ.	Вывезено товаровъ.
			В ъ п у л а х ъ.	
1878	543	469	62.491	17.416.198
1879	295	278	37.733	9.176.250
1880	212	198	10.936	4.661.719
1881	188	191	56.302	5.209.508
1882	269	257	23.692	8.325.082
1883	210	183	14.873	6.139.439
1884	246	257	47.266	9.606.550
1885	253	237	22.523	10.919.792
1886	242	229	137.058	11.378.776
1887	254	244	96.294	11.763.565
1888	295	293	17.689	13.060.306
1889	248	246	95.486	13.690.216
1890	246	237	126.558	13.237.108
1891	212	210	119.420	11.672.067
1892	123	120	46.259	6.856.773
1893	102	102	141.795	12.707.090
1894	217	212	179.658	15.579.353
1895	123	122	149.243	14.748.658
1896	148	146	61.130	1.201.435
1897	124	126	66.422	10.908.054
1898	86	86	25.676	8.270.160

По каботажному судоходству.

Прибыло судовъ.	Отошло судовъ.	Привезено товаровъ.	Вывезено товаровъ.
		В ъ р у б л я х ъ.	
710	729	2.084.738	883.657
828	807	2.968.704	763.043
869	888	2.546.886	987.275
925	908	3.373.767	1.367.520
928	946	3.872.822	1.689.221
933	929	3.813.300	1.202.634
963	949	4.550.240	1.371.272
1.006	1.058	4.886.300	1.472.135
		В ъ п у л а х ъ.	
1.038	1.005	3.514.695	691.247
974	1.053	2.875.657	329.352
880	879	2.864.971	270.355
968	971	3.439.585	269.759
998	961	3.584.199	727.148
1.165	1.076	3.360.208	617.482
866	845	2.721.345	668.810
755	756	3.183.141	811.061
1.123	1.131	3.345.326	859.842
770	774	4.073.545	837.920
1.110	1.106	3.092.157	806.892
1.254	1.200	4.406.711	957.648
1.103	1.078	3.686.596	847.594

По заграничному судоходству.				
Г О Д Ы.	Прибыло судовъ.	Отошло судовъ.	Привезено товаровъ.	Вывезено товаровъ.
			В ъ п у д а х ъ.	
1899	90	90	91.989	8.914.330
1900	70	70	112.016	6.634.300
1901	62	61	77.567	6.148.040
1902	63	63	140.422	9.100.080
1903	113	113	101.546	13.325.490

По каботажному судоходству.			
Прибыло судовъ.	Отошло судовъ.	Привезено товаровъ.	Вывезено товаровъ.
		В ъ п у д а х ъ.	
964	949	10.370.488	997.865
770	739	4.587.929	865.777
734	711	2.117.734	978.869
716	699	1.994.980	906.584
728	702	1.965.654	673.943

С В Ъ Д Ъ Н І Я

о перевозкѣ грузовъ по отправленію и прибытію Бер-
дянскъ-Портъ и Бердянскъ.

Наименованіе гру- зовъ.	За 1899 годъ.		За 1900 годъ.		За 1901 годъ.		За 1902 годъ.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
Б е р д я н с к ѣ - П о р т ѣ .								
Хлѣбныхъ гру- зовъ	—	—	—	—	—	—	3.388	1.971.461
Уголь	—	—	—	—	—	—	—	95.210
Лѣсъ	—	—	—	—	—	—	3.028	234
Фрукты	—	—	—	—	—	—	182	—
Остальные грузы	—	—	—	—	—	—	81.519	216.043
Итого	—	—	—	—	—	—	88.117	2.282.968
С т а н ц і я Б е р д я н с к ѣ .								
Хлѣбныхъ гру- зовъ	2.161	1.446.780	3.605	1.107.108	5.799	692.336	2.199	248.682
Уголь	79	121.039	1.323	424.396	92	436.392	118	253.990
Лѣсъ	10.591	221.449	22.173	157.422	38.940	180.769	30.012	235.140
Фрукты	438	2.220	587	354	347	203	81	742
Остальные грузы	222.985	359.551	256.808	463.549	300.475	387.792	248.507	619.426
Итого	236.254	2.151.039	284.696	2.152.829	345.653	1.697.492	280.917	1.357.986

С В Ъ Д Ъ Н І Я

объ оборотѣ грузовъ ст. Бердянскъ и ст. Бердянскъ-Портъ
за 1903 годъ.

Ст. Бердянскъ.			Ст. Бердянскъ-Портъ.		
Наименованіе станцій.	Наименованіе грузовъ.	Вѣсъ въ пудахъ.	Наименованіе станцій.	Наименованіе грузовъ.	Вѣсъ въ пудахъ.
<p>Большой и пассажирской скоростью.</p> <p>По отправленію.</p>					
	Винограда и фруктъ	14.024			
	Разныхъ гру- зовъ	33.104			
		47.128			
<p>По прибытію.</p>					
	Винограда и фруктъ	—			
	Разныхъ гру- зовъ	9.265			
		9.265			

С т. Б е р д я н с к ъ .			С т. Б е р д я н с к ъ - П о р т ь .		
Наименованіе станцій.	Наименованіе грузовъ.	Вѣсъ въ пудахъ.	Наименованіе станцій.	Наименованіе грузовъ.	Вѣсъ въ пудахъ.
М а л о й с к о р о с т ь ю .					
П о о т п р а в л е н і ю					
	Земледѣльчeskихъ орудій .	95.187		Винограда и фруктовъ	2
	Разныхъ грузовъ	150.980		Машины, орудія и машинныя части . .	5.849
				Разные грузы	159.117
П о п р и б ы т і ю .					
Нельговка . . .	Хлѣбъ разный.	12.750	Нельговка . . .	Хлѣбъ разный.	132.000
Пологи	»	19.500	Б. Токмакъ . . .	»	54.000
Гайчуръ	»	15.000	Кирилловка . . .	»	51.000
Гуляй-Поле . . .	»	9.750	Пологи	»	922.056
Трояны	»	1.500	Гуляй-Поле . . .	»	1.592.250
Елисаветовка . .	»	2.250	Гайчуръ	»	863.250
Екатеринославъ	»	4.500	Мечетная	»	534.750
Прохорово . . .	»	1.500	Просыная	»	345.750
Бѣлгородъ . . .	»	750	Межевая	»	381.750
Павлоградъ . . .	»	2.250	Ульяновка	»	249.000
Незлюбная . . .	»	1.500	Чаплино	»	81.000

С т. Бердянскъ.			С т. Бердянскъ-Портъ.		
Наименованіе станцій.	Наименованіе грузовъ.	Вѣсъ въ пудахъ.	Наименованіе станцій.	Наименованіе грузовъ.	Вѣсъ въ пудахъ.
Владиміръ . . .	Хлѣбъ разный.	750	Письменная . .	Хлѣбъ разный	71.250
Каменка	»	3.000	Демурино . . .	»	153.750
Умань	»	1.500	Удачная . . .	»	27.000
			Раздоры	»	2.250
		96.750	Лихачево . . .	»	12.750
	Остальные грузы	125.250	Лозовая	»	6.000
		125.250	Орелька	»	2.250
	Угля разнаго . .	352.750	Боткино	»	156.000
		352.750	Веселая Лопань	»	7.500
			Бѣлгородъ . . .	»	4.500
			Масловая пристань	»	20.250
			Сохновщина . . .	»	3.750
					5.694.306
				Прочіе грузы . .	151.234
					151.234
				Угля разнаго . .	358.679
					358.679
Всего	—	352.750	—	—	6.204.219

ПОЛОЖЕНІЕ

Временной Комиссіи по устройству Бердянскаго порта.

§ 1.

При Бердянскомъ портѣ предполагается устроить молъ согласно Высочайше утвержденному въ 5 день марта 1853 г. проекту. Для наблюденія за успѣшнымъ производствомъ работъ, присутствія на торгахъ и повѣрки отчетности по устройству этого мола и вообще Бердянскаго порта, учреждается на основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ указѣ Правительствующаго Сената отъ 3 іюля 1853 года, за № 34136, Временная Комиссія.

I. Составъ Комиссіи.

§ 2.

Комиссія, подъ предѣдательствомъ Бердянскаго Портоваго Начальника города, состоитъ изъ Инженера Путей Сообщенія, производящаго работы, и четырехъ членовъ изъ торгующаго при портѣ купечества.

§ 3.

Члены Комиссіи назначаются изъ купцовъ и гостей, производящихъ въ Бердянскѣ заграничную торговлю, по баллотировкѣ всѣмъ торгующимъ сословіямъ, а на случай выбытія членовъ избираются въ то же время четыре кандидата. Члены и кандидаты ихъ утверждаются Начальникомъ губерніи.

§ 4.

Комиссія эта состоитъ въ непосредственномъ завѣдываніи Начальника Таврической губерніи.

§ 5.

Для производства работъ по устройству портовыхъ сооруженій назначается, по распоряженію Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, Офицеръ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія.

§ 6.

Для производства письменныхъ дѣлъ назначается, по представленію Предсѣдателя, Письмоводитель изъ гражданскихъ чиновниковъ, который утверждается на общемъ положеніи. Должность эта, какъ временная, по окончаніи занятій Комиссіи упраздняется.

§ 7.

Предсѣдатель Комиссіи и члены никакого содержанія не получаютъ, Офицеру же Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія, какъ производителю работъ, на разъѣзды и прочія потребности, назначается добавочнаго содержанія по 600 р. въ годъ,—на жалованье Письмоводителю, наемъ квартиръ съ отопленіемъ и освѣщеніемъ для помѣщенія Комиссіи и на наемъ сторожа и канцелярскія потребности полагается въ годъ 1.100 р.—Распредѣленіе этой суммы зависитъ отъ Предсѣдателя Комиссіи и утверждается Начальникомъ губерніи.

§ 8.

Издержка, потребная какъ на окладное, такъ и на добавочное содержаніе Инженерному Офицеру, равно на жалованье Письмоводителю, на наемъ помѣщенія и сторожа, а также на канцелярскіе и другіе принасы, отпускается изъ суммы, ассигнованной на работы по устройству портовыхъ сооружений.

II. Права и обязанности Комиссіи.

§ 9.

Комиссія производитъ торги на отдачу работъ по устройству портовыхъ сооружений; торги сіи имѣютъ быть производимы въ г. Бердянскѣ; при производствѣ торговъ, члены обязаны изыскивать все средства для выгоднѣйшаго способа приобрѣтенія нужныхъ, для устройства портовыхъ сооружений, матеріаловъ и рабочихъ, и, если потребуется для оказанія содѣйствія въ семь случаевъ, входитъ съ кѣмъ слѣдуетъ въ сношеніе. О результатѣ торговъ Комиссія представляетъ Начальнику губерніи. Ни одинъ изъ членовъ Комиссіи не можетъ участвовать въ запродажѣ по устройству сихъ сооружений.

§ 10.

Комиссія производитъ подрядчику выдачу денегъ на всякую сумму, по квитанціямъ, въ размѣрѣ ассигнованной суммы и утвержденной на работы сметы.

§ 11.

Комиссія, въ случаѣ заподряженія работъ по частямъ, имѣетъ право утверждать окончательно торги на сумму до 10.000 руб.

§ 12.

Комиссія, въ случаѣ экстренной надобности, дѣлаетъ распоряженія о поставкѣ рабочихъ и матеріаловъ сверхъ опредѣленныхъ смѣтою, сколько окажется нужнымъ, съ законною при томъ отвѣтственностью за необходимость таковыхъ распоряженій, донося о нихъ тотчасъ Начальнику губерніи.

§ 13.

По заключеніи контракта на работы по устройству порта, Комиссія выдаетъ производителю работъ шнуровыя книги для веденія технической отчетности, по установленному закономъ порядку.

§ 14.

Временная Комиссія наблюдаетъ, чтобы всѣ части работъ были исполнены въ срокъ, контрактомъ опредѣленный,—въ случаѣ же неисполненія сего на обязанности ея лежитъ изысканіе средствъ къ ускоренію хода работъ; въ случаѣ неисправности подрядчика, Комиссія поступаетъ на основаніи контракта по законамъ.

§ 15.

Распоряженія, относящіяся собственно до технической части устройства портовыхъ сооружений, лежатъ на обязанности производителя работъ, и Комиссія по этому предмету ни въ какія распоряженія не входитъ; но Предсѣдателю Комиссіи и членамъ оной вмѣняется въ обязанность удостоверить въ доброкачественности матеріаловъ, свидѣтельствовать ихъ по мѣрѣ поставки и объ этомъ постановлять акты. Въ случаѣ, если бы оказалась необходимость измѣнить въ нѣкоторыхъ частяхъ утвержденные проекты, для большей прочности сооружений, производитель работъ, не приводя этихъ предположеній въ исполненіе, представляетъ о томъ Комиссіи, которая вноситъ это представленіе съ своимъ заключеніемъ на утвержденіе Губернатора, ходатайствуя, если признаетъ нужнымъ, о командированіи техника для освидѣтельствованія на мѣстѣ встрѣтившихся обстоятельствъ.

§ 16.

Производитель работъ, вмѣстѣ съ командированнымъ техникомъ, по обсужденіи пользы и необходимости измѣненія утвержденного проекта и смѣты, составляютъ журналъ и представляютъ Комиссіи, которая черезъ

Начальника губерніи представляет журналъ сей на разрѣшеніе въ Главное Управление Путей Сообщенія.

§ 17.

Производитель работъ, по мѣрѣ приѣма рабочихъ и матеріаловъ, записываетъ оныя въ шнуровую книгу, отъ Комиссіи для сего выданную а подрядчику выдаетъ въ приѣмъ рабочихъ и матеріаловъ квитанцію, въ Комиссію же доставляетъ съ оныхъ немедленно засвидѣтельствованныя копіи.

§ 18.

Срочное или внезапное свидѣтельство работъ производится по распоряженію Начальника губерніи, которому, какъ для сего предмета, такъ и вообще по технической и контрольной частямъ этого сооруженія, представляется употреблять техниковъ и Чиновниковъ Губернской Строительной и Дорожной Комиссіи.

§ 19.

По совершенномъ окончаніи предназначенныхъ при Бердянскомъ портѣ сооружений, работы эти свидѣтельствуются вообще съ членами Комиссіи, командированнымъ для сего по распоряженію Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій Инженеромъ и о послѣдствіяхъ такового свидѣтельствованія составляется актъ, а сооружения сдаются въ вѣдѣніе города.

III. Дѣлопроизводство и веденіе отчетности.

§ 20.

Дѣлопроизводство въ Комиссіи совершается по установленному порядку и на основаніи общихъ указаній.

§ 21.

Комиссіи печати своей не имѣть и употреблять такуюю Бердянскаго портоваго Начальника города.

§ 22.

Сумма, на устройство портовыхъ сооружений ассигнованная, будетъ отпускаться въ Комиссію, по мѣрѣ надобности. О чемъ Комиссіа обязана входить съ представленіемъ къ Начальнику губерніи.

§ 23.

Производитель работъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 3-го іюля 1853 года за № 31136, представляетъ, какъ годовую денежную и техническую отчетность, такъ и полную по совершенномъ окончаніи ра-

ботъ по устройству порта въ установленные сроки въ Комиссію для устройства Бердянскаго порта, которая, свѣривъ денежную и матеріальную отчетность съ технической, представляетъ такую, не позже какъ черезъ 2 мѣсяца по полученіи, Начальнику губерніи. Подлинное подписали: Министръ Внутреннихъ Дѣлъ С. Ланской, Главноуправляющій Путиами Сообщенія и Публичными Зданіями, Генераль-Адъютантъ Чевкинъ, Министръ Финансовъ А. Княжевичъ.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

подрядчика по постройкѣ Бердянскаго порта отст. инженеръ-подполковника Лукомскаго.

Бердянскій портъ спроектированъ и выстроенъ для 12 футовой глубины. Конструкція его внутренняго огражденія, т. е. причальной линіи по набережной и моламъ, слѣдующая *).

1) Забить наружный сплошной рядъ свай изъ 5 саж. 6 вершк. бревень съ уклономъ въ $\frac{1}{10}$.

2) Въ разстояніи 1,70 саж. отъ него, считая въ горизонтѣ меженней воды, забить вертикально шпунтовый рядъ изъ 4 саж. досокъ.

3) Ряды эти связаны между собою, черезъ одну сажень, деревянными схватками, ниже горизонта низкихъ водъ.

4) Между этими рядами, по сдѣланіи углубленія въ 12 футъ ниже нуля, набросанъ камень до горизонта схватокъ, а выше ихъ сдѣлана каменная кладка насухо.

5) По даннымъ буренія опредѣлилось, что глубина залеганія ила простирается: по линіи набережной—до 21 фута, по широкому молу—до 22 футъ и по узкому молу—до 23 футъ, а подъ иломъ находится синяя глина. Такимъ образомъ, 5 саж. свай, забитыя такъ, чтобы онѣ для образованія набережной имѣли 7 футъ превышенія надъ нулемъ (въ отдѣлкѣ набережная имѣетъ 0,88 саж. превышенія надъ нулемъ), проходятъ въ среднемъ 22 фута водою и иломъ и сидятъ въ глинѣ не болѣе 6 футъ, всего же въ илѣ и глинѣ 16 футъ.

6) За упомянутымъ огражденіемъ набережной и молвъ сдѣлана засыпка глиною.

Въ виду сказаннаго и предполагаемаго углубленія Бердянскаго порта до 20 футъ, считаю, что таковое углубленіе нельзя сдѣлать, не укрѣпивъ, предварительнo, набережныхъ, ибо, вынувъ еще 8 футъ грунта, хотя и илистаго, но во всякомъ случаѣ представляющаго весьма существенный противовѣсъ давленію внутренней засыпки глиною,—крайне рискованно, въ особенности при сотрясеніяхъ отъ движенія паровоза и груженыхъ вагоновъ.

*) См. профиль на слѣдующей страницѣ.

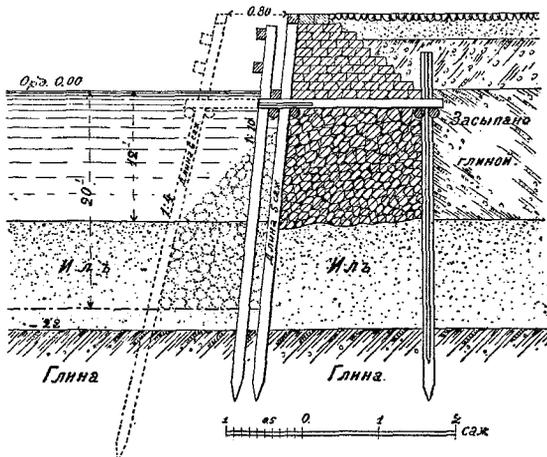
Упомянутое укрѣпленіе я полагаю бы достаточнымъ сдѣлать забивкою впередъ набережныхъ новаго ряда свай 6-ти саж. длины, придавъ имъ возможно большій уклонъ, не менѣе $\frac{1}{4}$. Рядъ этотъ достаточно забить въ разстояніи одной сажени отъ верхней наружной линіи набережныхъ (на чертежѣ показано 0,80 саж.); такимъ образомъ, при уклонѣ въ $\frac{1}{4}$, въ горизонтѣ дна портового бассейна, при 20 ф. глубины, разстояніе между существующимъ и новымъ рядомъ свай было бы = 1,55 саж.

Свѣдѣніе о предполагающемся углубленіи Бердянскаго порта было получено уже по окончаніи постройки набережныхъ и хотя, въ виду могущаго быть углубленія, и приняты возможныя мѣры (положены желѣзные анкера для укрѣпленія набережныхъ: по узкому молу черезъ каждыя 2 саж., а въ остальныхъ мѣстахъ черезъ 4 саж.), но этого можетъ оказаться недостаточнымъ, и укрѣпленіе набережныхъ необходимо производить участками, полагая не болѣе 20 саж., т. е. дѣлать углубленіе черпаніемъ и вслѣдъ за этой работой забивать сваи и дѣлать каменную заброску между рядами свай, такъ чтобы разстояніе отъ дѣлаемаго черпанія до сдѣланной заброски камнемъ не превышало бы 20 саж.

Профиль набережныхъ.

Пунктиромъ показано предполагаемое укрѣпленіе набережныхъ, при углубленіи порта до 20 футъ.

Для удешевленія работъ заброска камнемъ можетъ не дѣлаться до верху. Существующіе причальные брусья можно перенести на новый сплошной рядъ свай, причемъ не потребуются отбойныхъ свай, существующую же набережную, если это окажется нужнымъ, можно приблизить къ новому ряду свай—деревянной постройкой надъ существующими отбойными сваями.



ПРОЕКТЪ ВОЛНОРѢЗА.

Проектъ сей составленъ въ 1-мъ Отдѣленіи Департамента проектовъ и смѣтъ,—апрѣля 1861 года, взаменъ представленнаго мѣстнымъ Начальствомъ 30-го декабря 1860 года.

Разсмотрѣвъ дѣло по устройству Бердянскаго порта и принявъ въ соображеніе мѣстныя условія того порта и его надобности, главнѣйше и существенно требующія укрыть нагрузку судовъ у пристани отъ затрудняющихъ ее, а иногда и вовсе препятствующихъ оной юго-западныхъ вѣтровъ, господствующихъ на рейдѣ, во время навигаціи,—Отдѣленіе приходитъ къ заключенію, что, дабы сколь возможно устранить опасеніе о причиненіи устройствомъ оградительнаго мола обмелѣнія порта, слѣдуетъ построить, впереди существующей пристани, не соединяющейся съ берегомъ отдѣльный волнорѣзъ, которымъ можно было бы доставить не только болѣе просторное укрытіе, для безпрепятственной у пристани нагрузки каботажныхъ и подвозныхъ судовъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ достигнуть цѣли образованія на рейдѣ укрытаго пространства, съ глубиною, достаточною для удобной и непосредственной нагрузки морскихъ судовъ, для чего, равно какъ для совершенной защиты отъ вредныхъ вѣтровъ, можно выдвинуть существующую пристань на болѣе близкое отъ волнорѣза разстояніе.

Для выполненія этой цѣли, безъ излишняго увеличенія длины волнорѣзнаго мола и его высоты, а слѣдовательно стоимости, принимая въ соображеніе, что соотвѣтственно глубинѣ свободнаго хода въ Керчь-Еникальскомъ проливѣ нагрузку судовъ, вообще, надобно считать до осадки не болѣе 12 футъ, Отдѣленіе полагаетъ волнорѣзъ поставить за глубиною 13 футъ, что соотвѣтствуетъ разстоянію около 260 саж. отъ существующей пристани или 330 саж. отъ берега, и дать означенному сооруженію прямолинейную форму, перпендикулярно къ преобладающему направленію юго-западныхъ вѣтровъ, въ видахъ чего и составленъ чертежъ, съ показаніемъ на ономъ, какъ примѣрнаго расположенія, такъ и длины такого волнорѣза, которую на первое время достаточно ограничить въ 300 саж. съ тѣмъ, что если,—послѣ устройства волнорѣза въ означенномъ размѣрѣ онаго, по опыту оказалось бы недостаточнымъ для надлежащаго укрытія

нагрузки судовъ у пристани, и потребовалось бы оный продолжить, то предположеніе о семь должно быть сдѣлано уже впоследствии, послѣ достаточныхъ наблюдений надъ вліяніемъ, какое окажетъ постройка волнорѣза въ 300 саж. и по соображенію, въ какомъ направленіи и насколько, на основаніи тѣхъ наблюдений, можетъ оказаться нужнымъ и выгоднымъ удлинить волнорѣзъ.

Конструкцію предполагаемому нынѣ волнорѣзу полагается дать, изъ навидного крупного камня, величиною отъ 1½ до 3 фут. въ поперечникѣ, и достаточно твердаго свойства, годнаго для подводной работы; причѣмъ имѣется въ виду, что по свѣдѣніямъ, сообщеннымъ Генераль-Маіоромъ Заржецкимъ, таковой камень, въ случаѣ надобности, можетъ быть подвезенъ изъ каменоломенъ на Павловскомъ мысу, близъ города Керчи, и стоимость сего матеріала, съ подвозкою въ дѣло можетъ обойтись не дороже 40 р. съ 1 куб. саж.

Профиль волнорѣзу полагается дать въ видѣ трапеціи по верху до 16 ф. шириною, высоту надъ уровнемъ моря 7 футъ. Внѣшній откосъ, обращенный къ морю, а равно откосы закругленій въ оконечностяхъ волнорѣза, подверженные болѣе сильному волненію, полагаются двойные; прочіе откосы ординарные, а если по величинѣ камня возможно, то и круче, по ближайшему соображенію. Самый крупный камень, преимущественно, долженъ быть положенъ въ частяхъ волнорѣза, обращенныхъ къ морю. На случай надобности въ внутренней сторонѣ волнорѣза полагается задѣлать колыба.

По приблизительному соображенію стоимости такового волнорѣза длиною 300 саж., на основаніи вышеприведеннаго свѣдѣнія о цѣнѣ требующагося камня, оказывается, что устройство волнорѣза, требующее до 4,900 куб. саж. сего матеріала, можетъ обойтись до 200.000 р. и слѣдовательно не выйдетъ изъ размѣра накопившейся по 1860 годъ отъ существующаго сбора суммы 215.000 р.

Независимо сего, по мнѣнію Отдѣленія, полезно поручить мѣстному Начальству, если оно сочтетъ это нужнымъ, представить проектъ и смѣту на удлиненіе существующей пристани до глубины 12 футъ или на 200 пог. саж. отъ существующей ея оконечности, дабы доставить совершенно закрытое волнорѣзомъ мѣсто нагрузки, которымъ могли бы пользоваться и мореходныя заграничныя суда, причѣмъ оконечность удлиненной пристани у волнорѣза распространить параллельно сему послѣднему, какъ окажется удобнѣе, и конструкцію пристани принять сквозную на сваяхъ, съ возможно большими пролетами. Полагая стоимость 1 пог. саж. таковой постройки до 200 р., все удлиненіе пристани можетъ потребовать до 40.000 р., каковую сумму существующій сборъ можетъ доставить въ теченіи 1861 и 1862 г. При этомъ допуская на первое время деревянныя сваи, полезно было бы, хотя впоследствии, по мѣрѣ средствъ, для упроченія пристани, имѣть въ виду замѣну деревянныхъ свай чугунными.

Затѣмъ уже, если бы по опыту устройства волнорѣза въ 300 саж. и

за предположеніемъ удлинить существующую пристань, какъ выше сказано, потребовалось бы волнорѣзъ еще продолжить, то это можетъ составить предметъ представленія внослѣдствіи, когда по производству достаточныхъ наблюдений получатся для того точныя данныя, на основаніи которыхъ, въ семъ случаѣ, слѣдуетъ объяснить мѣру дѣйствительно нужнаго удлиненія волнорѣза, такъ и выгоднѣйшее для сего направленіе. Подлинный подписали: Начальникъ Отдѣленія Подполковникъ Ковалевскій; Начальникъ стола, Капитанъ Головачевъ; Помощникъ Столоначальника Поручикъ Ериковъ.

АКТЪ.

1863 года іюля 22-го дня, на основаніи предписанія Г. Начальника Таврической губерніи, отъ 3-го іюля того года, за № 2046, произведено Инженеръ-Подполковникомъ Грачевымъ въ присутствіи членовъ Комиссіи по устройству Бердянскаго порта освидѣтельствованіе произведенныхъ работъ, выставленныхъ матеріаловъ и денежнаго расхода по устройству волнорѣза на Бердянскомъ рейдѣ; при семъ оказалось:

1) Камень въ кладку волнорѣза, употребляющійся двухъ родовъ, добываемый на берегахъ Керчь-Еникальскаго пролива, такъ называемый керченскій дикарь, известковаго свойства и добываемый изъ ломокъ, въ окрестностяхъ Бердянска гранитныхъ породъ; какъ тотъ, такъ и другой камень свойствъ, требуемыхъ условіями контракта, и сходный съ образцами, одобренными Комиссіею. Керченскій камень по распоряженію Комиссіи доставляется для ядра дамбы въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$ части всего количества.

2) Величина камней, доставляемыхъ къ мѣсту работъ, соответствуетъ размѣрамъ, определеннымъ контрактомъ, но въ числѣ камней, употребленныхъ въ дѣло, находится небольшая часть камней меньшихъ размѣровъ, что происходитъ отъ раскола и обломовъ нѣкоторыхъ камней при погружкѣ ихъ въ воду. Обстоятельство это не служитъ къ вреду сооруженія, а напротивъ: мелкіе камни заполняютъ пустоты и ядро сооруженія болѣе уплотняется.

3) По обмѣру произведенныхъ работъ найдено: а) на трехъ ломкахъ около деревни Канжегалы и на ломкѣ близъ колоніи Нейгофнунгъ до 90 куб. саж., б) на берегу на мѣстѣ работъ до 1,167 кв. саж., в) въ морѣ уложеннаго 3,154 кв. саж.

По отчетнымъ документамъ значится: на ломкѣ 90 куб. саж. на берегу 868 кв. саж. и въ морѣ уложеннаго 3,453 кв. саж.

Сличивъ выводы обмѣровъ съ отчетными данными, выходитъ, что количество камня выставлено одинаково, а только разница въ количествѣ камня, въ морѣ уложеннаго, на 299 куб. саж. Эта разница, вѣроятно, происходитъ оттого, что въ настоящее время нѣтъ никакой возможности произвести точный обмѣръ уложеннаго въ морѣ и сложеннаго на берегу камня, по слѣдующимъ обстоятельствамъ:

а) Дамбы, потому что ядро выведено не вездѣ одинаковыхъ размѣровъ и поверхность ея весьма неправильной формы.

б) Лежащаго на берегу камня, потому что изъ ярусовъ выбирается до сего времени мелкій камень для устройства ядра дамбы и затѣмъ остается болѣе крупный камень въ неправильныхъ кучахъ.

Повѣрка произведенныхъ работъ должна быть сдѣлана вновь, когда будетъ употребленъ въ дѣло весь камень, лежащій въ настоящее время на берегу и поэтому сдѣлаю распоряженіе, чтобы вновь подвозимый камень складывался отдѣльно отъ принятаго по 12 іюля и не употреблялся бы въ дѣло до погрузки принятаго до сего времени на берегу камня.

4) Для опредѣленія осадки дамбы при началѣ работъ, на пробномъ участкѣ были заложены желѣзные стержни, согласно контракту длиною № 2=2,02 саж., № 5=2,05 саж., № 8=2,02 саж.

Въ теченіи зимы 1862 года напоромъ льда стержень № 5 былъ сломанъ на $3\frac{1}{4}$ саж. отъ верха. Такъ какъ кладка волнорѣза возвысилась до того, что первоначальной длины стержни приходилось закладывать, то весною того года были поставлены наросты на № 2=1,42, а на № 8=1,45.

Стержень же № 5, по невозможности его наростить, былъ обложенъ деревянной трубой, заложеной въ кладку. При началѣ работъ возвышеніе верха стержней надъ нормальнымъ горизонтомъ съ наростомъ было: № 2=0,030, № 5=0,026 и № 8=0,032.

Опредѣленная въ настоящее время осадка стержней въ дно показала, для № 2=0,212, для № 5=0,254 и для № 8=0,293, что дастъ среднюю величину осадки кладки пробнаго участка въ 0,233. Умножая эту величину на площадь основанія, занятаго работами пробнаго участка, получится количество осадки пробнаго участка=75,441 куб. саж. или 0,1754 часть камня, оказавшаго по объѣру употребленнымъ на пробный участокъ. Принимая такое же отношеніе количества осадки къ количеству употребленнаго въ дѣло камня на остальномъ протяженіи работъ, гдѣ по объѣру употреблено 2,252,304 куб. саж. камня, объемъ осадки оставляетъ 395,142 куб. саж.

Подлинное подписано Членами Комиссіи.

Контрактъ на работы по переустройству Бердянскаго порта.

1894 года іюля 6 дня, мы, нижеподписавшіеся, въ отставкѣ Инженеръ Подполковникъ Сергій Родіоновичъ Лукомскій и Бердянское Городское Общественное Управленіе, на основаніи постановленія Думы 19 мая 1894 года, заключили сей контрактъ на производство работъ по переустройству Бердянскаго порта на слѣдующихъ условіяхъ:

I. Предметъ подряда. Предметъ подряда составляетъ устройство по проекту и согласно утвержденнымъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ планамъ и чертежамъ, какъ ниже въ ст. 2 изложено: а) полузакрытаго порта рядомъ съ деревянною пристанью г. Бердянска, снабженнаго набережной съ принадлежностями и б) мостовыхъ въ портовой территоріи.

II. Проектныя данныя и описаніе сооружений. Утвержденный проектъ порта въ г. Бердянскѣ состоитъ изъ слѣдующихъ проектныхъ чертежей: а) общаго плана, съ показаніемъ расположенія мола, набережной, мостовыхъ, площади землечерпанія, земляныхъ работъ и б) проектныхъ чертежей, мола и набережной.

Моль состоитъ изъ двухъ частей: корневой и набережной; моль состоитъ изъ частей: корневой части въ тридцать (30) саженъ шириною и сто тридцать (130) саженъ длиною и головной части, шириною въ семнадцать и сорокъ сотыхъ (17,40) саж. и длиною въ девяносто (90) саж.

Съ морской стороны моль состоитъ изъ сплошнаго ряда свай длиною: пять (5) саженъ, забитыхъ съ уклономъ въ одну четверть и досчатаго ряда свай изъ четырехъ саженъ длиною и трехъ дюймовъ толщиною досокъ съ маячными сваями; разстояніе между сплошнымъ рядомъ и досчатымъ одна и семьдесятъ сотыхъ (1,70) саж. съ продольными схватками и шесть (6) дюймовъ ниже средняго уровня воды и съ охраннымъ брусомъ, а поперечное соединеніе рядовъ состоитъ изъ желѣзныхъ анкеровъ въ деревянныхъ трубкахъ, въ разстояніи одной (1) сажени одинъ отъ другого. Съ внутренней стороны мола огражденіе его состоитъ изъ такихъ же рядовъ сплошныхъ свай и досчатаго шпунта, свайный рядъ забить съ уклономъ въ одну десятую (0,1) саж., разстояніе между сплошными и шпунтовыми сваями также одна и семьдесятъ сотыхъ (1,70) саж., ряды эти связаны между собою продольными и поперечными схватками. Впереди сплошнаго свайнаго ряда забиты отбойныя свай, на разстояніи одной

(1) сажени одна отъ другой и положенъ охранный брусь съ досками. Пространство между сплошными сваями и шпунтовыми рядами загружено каменной наброской, которая возвышается на восемьдесятъ пять сотыхъ (0,85) саж. выше среднего уровня воды.

При вычисленіи необходимаго для мола камня, принимая во вниманіе слабій илистый грунтъ морского дна, введена осадка каменной наброски въ пятьдесятъ сотыхъ (0,50) пог. саж. Пространство между морской и внутренней стороной свайныхъ огражденій мола, заброшенныхъ камнемъ, засыпается землею, для приведенія мола въ окончательный видъ послѣ надлежащей осадки каменной наброски, онъ приводится въ профиль, согласно проектному чертежу. Сваи спиливаются какъ со стороны моря, такъ и внутренней, въ уровень среднихъ водъ, а затѣмъ приступаютъ къ каменной одеждѣ наброски, камнемъ, размѣрами въ толщину до тридцати сотыхъ (0,30) саж. Контрагентъ, для подмостей, пользуется сваями, забитыми имъ въ рядахъ свайнаго и шпунтоваго рядовъ огражденія мола и набережной. Набережная устраивается такъ же, какъ и внутренняя сторона мола.

Мостовая. Мостовая устраивается на береговой территоріи набережной и мола изъ гранитнаго осколка, на слоѣ песка въ 0,08 п. саж. Форма и размѣры камней мостовиковъ должны быть такіе, какъ на улицахъ г. Бердянска.

Землечерпательныя и земляныя работы. Землечерпательныя работы и земляныя заключаются: а) въ выемкѣ землечерпаніемъ водной площади, приблизительно 85,000 кв. саж., между моломъ и набережной, глубиною двѣнадцать (12) фут. ниже среднего уровня воды. Всего до сорока тысячъ пятисотъ (40.500) куб. саж. грунта, съ отвозкою въ море, на разстояніе, согласно указанію Министерства, до 9 верстъ; б) въ выемкѣ и насыпкѣ земли конною возкою за набережною и въ молъ, около двадцати двухъ тысячъ пятисотъ (22,500) куб. саж. Выемка земли для насыпки портовой территоріи должна производиться въ мѣстахъ, указанныхъ Городскимъ Управленіемъ, на разстояніи не далѣе полуторы версты отъ порта. Такъ какъ мѣстомъ для выемки земли предполагается также и средній спускъ съ горы, то если бы оказалось и большее разстояніе отъ означеннаго спуска къ порту, то контрагентъ не получаетъ дополнительной платы. Доставка земли должна быть дозволена Городскимъ Управленіемъ контрагенту по коннымъ рельсовымъ путямъ, проложеннымъ черезъ городъ.

III. Завѣдываніе работами. Для наблюденія за правильностью производства работъ и для ближайшихъ указаній и распоряженій на мѣстахъ ихъ выполненія, отъ Городского Общественнаго Управленія назначается производитель работъ, который дѣйствуетъ, согласно данной ему Городскою Упрвою или особою Комиссіею, избранною Думой, инструкціи, копія съ которой сообщается контрагенту.

IV. Содержаніе рабочихъ. Содержаніе рабочихъ, устройство для нихъ на береговой территоріи, по мѣрѣ надобности, удобныхъ помѣщеній, леченіе ихъ, исправность паспортовъ лежитъ на обязанности контрагента.

V. Родъ и качество матеріаловъ, испытаніе, освидѣтельствованіе и пріемка ихъ. Всѣ матеріалы должны быть годны къ употребленію и вполнѣ доброкачественны.

Лѣсной матеріалъ. Сосновыя бревна должны быть прямыя, здоровыя, прямостойныя, малосуковатыя, безъ дряблости въ сердцевинахъ и безъ всякой гнилости; всѣ вообще лѣсные матеріалы должны быть опредѣленной проектомъ мѣры, причемъ толщина бревенъ опредѣляется измѣреніемъ тонкаго конца. На всѣ деревянные части лѣсъ долженъ быть употребленъ исключительно сосновый, круглыя сваи должны быть забиваемы правильными рядами, съ сохраненіемъ разстоянія согласно чертежу. Сплошные ряды свай должны быть забиты правильно и плотно одна къ другой, причемъ наклонные ряды свай должны вездѣ имѣть правильный уклонъ и представлять ровную плоскость. Досчатые шпунтовые ряды должны быть составлены изъ чистыхъ досокъ, пригнанныхъ и притесанныхъ другъ къ другу въ гребень. Всѣ деревянные части должны быть сдѣланы согласно утвержденнымъ чертежамъ съ надлежащею отчетливостію. Всѣ сваи должны быть забиты на глубину, указанную проектомъ или до откоса.

Камень. Камень для работъ предполагается употреблять гранитъ, получаемый изъ ломокъ по рѣкѣ Бердѣ, въ окрестностяхъ Нейгофнунга или Новоспаска, для заброски между сваями. Камень для облицовки долженъ быть обыкновенной формы, какой получается при выломкѣ, но съ тѣмъ только, чтобы толщина облицовочныхъ камней была согласно утвержденному проекту.

Песокъ. Для мостовой песокъ долженъ быть мѣстный, морской, съ примѣсью ракушки, чистый, безъ примѣси глины или земли.

Жельзо и чугуны. Жельзо на болты, паковки и проч. должно быть хорошаго качества, изъ лучшихъ сварочныхъ сортовъ. Всѣ паковки должны быть сдѣланы правильно, согласно чертежу. Стяжные болты и анкера для мола до употребленія въ дѣло должны быть испытаны на разрывъ нагрузкою въ (360 кил. на □ сант.) для провѣрки доброкачественности сварокъ. Гвозди должны быть хорошей работы, опредѣленнаго урочнымъ положеніемъ вѣса, новые. Чугунъ для причальныхъ тумбъ долженъ быть хорошаго качества, излома мелко зернистаго, однообразнаго, въ изломѣ не долженъ замѣчаться остатокъ шлаковъ; поверхность тумбъ должна быть гладкая безъ раковинъ и проч. Вообще всѣ матеріалы только въ такомъ случаѣ могутъ быть употребляемы въ дѣло, если предварительно будутъ признаны годными уполномоченными Думою, въ чемъ послѣдніе, совмѣстно съ контрагентомъ или его уполномоченнымъ, составляютъ надлежащіе акты свидѣтельства, по представленіи контрагентомъ вѣдомости этихъ матеріаловъ. Забракованные матеріалы должны быть убраны контрагентомъ съ мѣста работъ.

Надзоръ за принятыми и оплаченными городомъ или же неоплаченными, но не употребленными въ дѣло, матеріалами лежитъ на обязанности

контрагента, и городъ за цѣлость ихъ, а равно и сохранность отъ порчи ни въ какомъ случаѣ не отвѣчаетъ.

Камень можетъ быть употребленъ въ дѣло, по соглашенію сторонъ, или непосредственно по доставкѣ съ подводъ, что допускается въ томъ случаѣ, когда изъ предварительнаго опыта количество его по объему можетъ быть учтено, или же складывается предварительно у мѣста работъ въ штабеля. Кладка штабеля должна быть полномѣрная и плотная. Если контрагентъ пожелаетъ получить за выставленный камень временное свидѣтельство для полученія за него платы, то такое свидѣтельство выдается производителемъ работъ: а) за камень, доставленный на подводахъ для непосредственного употребленія въ дѣло, какъ сказано выше, и б) за камень, выставленный къ мѣсту работъ и сложенный въ штабеля.

VI. Общій порядокъ производства работъ и опредѣленіе количества исполненныхъ работъ. До приступа къ производству работъ, въ началѣ каждаго рабочаго періода, ередствами и за счетъ контрагента производится для опредѣленія естественнаго дна нивелировка, буреніе и промѣры глубинъ въ предѣлахъ тѣхъ частей мѣстности, гдѣ предполагается работа предстоящаго періода. По работамъ не землечерпательнымъ мѣста для реекъ при нивелированіи должны быть опредѣлены по указанію производителя работъ, въ зависимости отъ вида поверхности земли. Всѣ вертикальныя измѣренія должны считаться отъ средняго уровня моря. Контрагентъ обязанъ на свой счетъ установить въ мѣстахъ, производителемъ работъ указанныхъ, реперы и два футштока изъ желѣзныхъ винтовыхъ свай, высота и нули которыхъ назначаются производителемъ работъ, съ отнесеніемъ къ постояннымъ, опредѣленнымъ по высотѣ, точкамъ, и затѣмъ сдаются имъ, производителемъ, контрагенту, съ составленіемъ акта, за общимъ подписаніемъ. Знаки эти находятся на полной отвѣтственности контрагента до окончанія всѣхъ заподряженныхъ имъ по переустройству Бердянскаго порта работъ и оберегаются имъ отъ порчи и уничтоженія; перемѣщеніе же ихъ дѣлается не иначе, какъ съ разрѣшенія производителя работъ; ремонтируются и возобновляются они только за счетъ контрагента, безъ всякаго со стороны города за сіе особаго вознагражденія. Независимо этихъ постоянныхъ футштоковъ, контрагентомъ за свой счетъ ежегодно должны быть устанавливаемы промежуточные временные футштоки, въ числѣ и мѣстахъ, указанныхъ производителемъ работъ, въ видахъ болѣе точнаго и удобнѣйшаго учета производящихся работъ. На основаніи вышеупомянутыхъ данныхъ, составляются, за совмѣстною подписью контрагента или его уполномоченнаго и производителя работъ, продольныя и поперечныя профили сооружений, отнесенныя къ нулю постояннаго футштока, которыя и служатъ основаніемъ для исчисленія количества исполненныхъ работъ, и затѣмъ уже, во время производства оныхъ, не будетъ принимаемо въ соображеніе никакое измѣненіе вышеприведенныхъ данныхъ. Всѣ работы по переустройству Бердянскаго порта должны быть произведены чисто, правильно и прочно, согласно проектнымъ и детальнымъ чертежамъ, рабочими и мастеровыми контрагента,

которые должны знать свое мастерство и быть снабжены всеми необходимыми инструментами въ полномъ составѣ и исправности. Временныя постройки и приспособленія для работъ, находясь на полной отвѣтственности контрагента за прочность ихъ, должны удовлетворять своимъ назначеніямъ, соответствовать роду работъ и не представлять опасности для рабочихъ. Для склада матеріаловъ, а равно и для другихъ потребностей работъ, какъ-то: для жилья рабочихъ и проч., контрагенту отводятся городомъ безвозмездно требующіеся участки земли около береговой территоріи; мѣста эти контрагентъ обязанъ, передъ сдачею ихъ обратно городу, очистить отъ построекъ, матеріаловъ и мусора. Когда работы будутъ подвинуты настолько, что набережная въ гавани, на протяженіи сорока (40) сажень, будетъ готова для производства нагрузки и выгрузки, то контрагентъ долженъ принимать все мѣры къ возможно меньшему стѣсненію судоходства. Въ предотвращеніе аварий и столкновенія судовъ, контрагентъ обязанъ, на свой счетъ, почью держать установленные огни, какъ на находящихся въ его распоряженіи судахъ, такъ и на оконечностяхъ неоконченного мола и набережной, до сдачи городу исполненныхъ работъ. При очисткѣ мѣстъ, подлежащихъ обратной сдачѣ городу, всякій матеріалъ, оплаченный городомъ, но не употребленный въ дѣло, поступаетъ въ пользу города.

VII. О снарядахъ для землечерпательныхъ работъ, о порядкѣ ихъ производства и исчисленія: а) О снарядахъ. Для производства по проекту назначенныхъ и настоящимъ контрактомъ обусловленныхъ землечерпательныхъ работъ, контрагентъ получаетъ отъ города во временное пользованіе землечерпательный караванъ, который будетъ принятъ городомъ отъ Министерства Путей Сообщенія, исправленный и дополненный шаландами на средства, ассигнованныя по утвержденной смѣтѣ. Контрагентъ принимаетъ означенный землечерпательный караванъ по особой описи, съ указаніемъ рабочей его исправности, на тѣхъ же основаніяхъ, на какихъ городомъ будетъ принятъ отъ Министерства. Со дня сдачи каравана, во все время производства работъ, содержаніе и ремонтъ такого относится къ обязанности контрагента. По окончаніи всехъ землечерпательныхъ работъ, контрагентъ обязанъ обратно сдать городу весь принятый имъ караванъ, съ принадлежностями, въ рабочей исправности.

б) Порядокъ производства и исчисленія землечерпательныхъ работъ. До приступа къ производству работъ на отведенномъ участкѣ, предназначенномъ къ выемкѣ въ теченіи годового рабочаго періода, средствами и за счетъ контрагента производятся промѣры глубинъ въ предѣлахъ участка для опредѣленія естественнаго дна. Разстояніе между линіями промѣровъ, для опредѣленія поперечныхъ профилей, должно быть не болѣе десяти сажень; разстояніе же между промѣрами, по линіи каждой отдѣльной профили, должно быть отъ трехъ (3) до десяти (10) сажень. Промѣры эти производятся подъ наблюденіемъ производителя работъ, въ присутствіи контрагента или его уполномоченнаго, и на основаніи полученныхъ результатовъ составляются поперечныя профили, удостовѣряемыя подписью при-

существующихъ; затѣмъ въ основанія расчета количества исполненныхъ единицъ работъ принимаются глубины составленныхъ, такимъ образомъ, поперечныхъ профилей, вертикальныя отмѣтки которыхъ относятся къ нулю постоянного футштока. Въ распредѣленіи работъ по годамъ наибольшее количество землечерпательныхъ работъ назначено пятнадцать тысячъ (15,000) куб. саж. грунта въ годъ; контрагентъ можетъ, однако, вынимать и большее количество, за которое ему можетъ быть уплачено въ текущемъ году, если городъ будетъ имѣть въ своемъ распоряженіи необходимыя для сего денежные средства. Въ видахъ ускоренія работъ, контрагентъ вправѣ употреблять машины и другіе способы для землечерпанія и приобретать за свой счетъ, сверхъ назначенныхъ по контракту, машины и снаряды и ставить ихъ на работы, причѣмъ эти машины и снаряды, по окончаніи работъ, какъ составляющіе собственность контрагента, не подлежатъ сдачѣ городу. Земля, полученная отъ землечерпанія, отвозится въ море на разстояніе не далѣе девяти верстъ отъ порта и сваливается на мѣстахъ, указанныхъ городомъ, каковыя мѣста свалки земли должны быть, на счетъ контрагента, обозначены особыми знаками. За каждую шаланду, выгруженную не въ указанномъ мѣстѣ, съ контрагента взыскивается тридцать (30) руб. штрафа. Отъ этого штрафа контрагентъ освобождается лишь въ случаѣ бури, когда для безопасности команды и самой шаланды необходимо было выгрузить грунтъ безотлагательно. Если шаланда будетъ выгружена на углубленномъ уже и освидѣтельствованномъ производителемъ работъ участкѣ, но до окончательнаго освидѣтельствованія его городскимъ управленіемъ, то контрагентъ, не подвергаясь взысканію штрафа, обязанъ вычерпать выгруженный грунтъ и довести въ засоренномъ мѣстѣ глубину до проектной.

VIII. Освидѣтельствованіе и приѣмъ городомъ землечерпательныхъ работъ. Освидѣтельствованіе землечерпательныхъ работъ производится слѣдующимъ порядкомъ: 1) по окончаніи отдѣльныхъ частей участковъ, для выдачи квитанцій за исполненныя контрагентомъ работы, освидѣтельствованіе таковыхъ частей участковъ производится производителемъ работъ, по письменному заявленію контрагента, въ первую же благопріятную для сего погоду и 2) по окончаніи всѣхъ контрактныхъ по землечерпанію работъ и по полученіи отъ контрагента письменнаго о семъ извѣщенія, производится окончательное освидѣтельствованіе и приѣмка работъ, со всѣми машинами и судами, особо назначенною городомъ Комиссіею, въ присутствіи контрагента или его уполномоченнаго. Означенное освидѣтельствованіе производится по окончаніи всѣхъ каменныхъ работъ, при чемъ глубина всей площади, предположенной къ углубленію, должна быть не менѣе двѣнадцати футъ. Если же почему либо углубленіе будетъ произведено болѣе 12 футъ, то контрагентъ получаетъ за излишнюю выемку земли плату, согласно смѣтѣ. При окончательномъ освидѣтельствovanіи, обмѣръ углубленныхъ участковъ производится посредствомъ промѣровъ глубинъ, съ отнесеніемъ таковыхъ къ нулю главнаго футштока, разстояніе между линіями промѣровъ,

для опредѣленія поперечныхъ профилей, должно быть не болѣе десяти (10) саж. Учетъ вынутаго грунта, при освидѣтельствованияхъ землечерпательныхъ работъ, производится по исчислениямъ, основаннымъ на промѣрахъ глубинъ и при томъ лишь въ предѣлахъ проектной площади выемокъ.

IX. Освидѣтельствованіе и приемъ городомъ не землечерпательныхъ работъ. Не землечерпательныя работы свидѣлствуются: 1) для выдачи контрагенту квитанцій—ежемесячно Городскимъ Общественнымъ Управленіемъ, по письменному заявленію контрагента или его уполномоченнаго о причитающихся ему суммахъ за исполненныя работы; таковыя освидѣтельствovanja могутъ быть дѣлаемы и болѣе одного раза въ мѣсяць, если это, смотря по успѣшности работъ, будетъ признано соответственнымъ и возможнымъ въ техническомъ отношеніи. Всѣ освидѣтельствovanja производятся Городскимъ Общественнымъ Управленіемъ въ присутствіи контрагента или его уполномоченнаго; количество работъ при этомъ опредѣляется надлежащими обмѣрами и о всемъ оказавшемся составляется актъ за подписью всѣхъ присутствующихъ лицъ. Подлинникъ этого акта представляется въ Городское Управленіе, а засвидѣтельствованная копія выдается контрагенту или его уполномоченному; 2) для приема городомъ строящихся въ портѣ сооружений, таковыя свидѣлствуются Городскимъ Общественнымъ Управленіемъ по постройкѣ ихъ, причемъ нѣкоторыя сооружения должны предъ-являться къ освидѣтельствуванію, для сдачи ихъ городу, только вполне оконченныя, какъ это требуется утвержденнымъ проектомъ, другія же могутъ быть предъ-являемы контрагентомъ частями, а именно:

1) *Набережная*—на протяженіи не менѣе сорока (40) пог. саж., доведенная до проектнаго вида, за исключеніемъ, впрочемъ, отбойныхъ свай и засыпки земли за набережную, съ устройствомъ мостовой, что можетъ быть сдѣлано и позже.

2) *Мола*—по выведеніи части ея протяженіемъ не менѣе девяносто (90) погонныхъ саж. до проектнаго вида и

3) *Мостовыхъ*—по окончательной засыпкѣ и вымосткѣ площадей, прилегающихъ къ сданнымъ городу частямъ набережной или мола. Означенное освидѣтельствованіе производится такъ же, какъ и всѣ другія, въ присутствіи контрагента или его уполномоченнаго, съ составленіемъ акта за общимъ всѣхъ присутствовавшихъ при освидѣтельствovanіи подписаніемъ. Въ актѣ этомъ должно быть обстоятельно описано состояніе сооружений и качества работъ, съ подробнымъ указаніемъ всѣхъ несогласій съ проектомъ и поврежденій въ сооруженияхъ, если таковыя окажутся. По прошествіи одного года, послѣ вышеозначеннаго освидѣтельствovanja работъ, таковыя вновь свидѣлствуются и если найдены будутъ какія-либо поврежденія, то контрагентъ обязанъ ихъ исправить за свой счетъ, кромѣ случаевъ, предусмотрѣнныхъ 1988 и 1990 ст., X т. ч. 1 Свод. Зак. Гражд. Затѣмъ, сданныя работы поступаютъ въ вѣдѣніе города.

X. О срокахъ исполненія и окончанія работъ. Всѣ работы по переустройству Бердянскаго порта должны быть закончены не позже четырехъ

(4) лѣтъ со дня выдачи Городскимъ Общественнымъ Управленіемъ нарядовъ на работы. Распределеніе же этихъ работъ должно быть составлено съ такимъ расчетомъ, чтобы годовая сумма не превышала двухсотъ пятидесяти тысячъ рублей. Нарядъ долженъ быть выдаваемъ контрагенту до перваго января каждаго рабочаго года.

XI. Контрактная цѣна. Выполненіе всѣхъ работъ, назначенныхъ по проекту и контрактомъ обусловленныхъ, контрагентъ принимаетъ на себя задѣльно, получая плату за количество дѣйствительно произведенныхъ единицъ работъ по цѣнамъ, определеннымъ въ приложенной къ договору вѣдомости и подписанной производителемъ работъ и контрагентомъ; единичныя цѣны этой вѣдомости должны быть приняты изъ утвержденной Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ смѣты, съ учетомъ сдѣланной контрагентомъ скидки. Что же касается до устройства помостовъ, необходимыхъ для работъ, стоимость коихъ не предусматрѣна смѣтою, то таковыя обязанности сдѣлать на свой счетъ контрагентъ. Единичныя цѣны этой вѣдомости установленныя не могутъ ни въ какомъ случаѣ измѣняться, если бы даже во время производства работъ измѣнились цѣны на материалы, рабочія руки или потребности отъ какихъ бы то ни было не предусматрѣнныхъ контрагентомъ случайныхъ обстоятельствъ. Всякая работа, произведенная въ противность контракту, постановленіямъ Городскаго Общественнаго Управленія или указаніямъ производителя работъ, должна быть контрагентомъ передѣлана. Если при таковой передѣлкѣ неправильной работы произойдетъ утрата оплаченныхъ уже городомъ матеріаловъ, то за этотъ утраченный матеріалъ, при первой же выдачѣ квитанцій, дѣлается соответственный вычетъ. Цѣны, определенныя вѣдомостію, приложенной къ настоящему контракту, за 1 куб. саж. вынутаго, отвезеннаго и выгруженнаго грунта, относятся ко всякаго рода грунтамъ, не исключая могущихъ встрѣтиться мѣстами гравія и камня отъ выброшеннаго судами балласта, кромѣ, однако, выемки или размѣтки скалистыхъ грунтовъ. Въ такомъ случаѣ плата за выемку будетъ определена, по соглашенію съ контрагентомъ, а если такового не воспослѣдуетъ, то городъ имѣетъ право распорядиться производствомъ этой работы по своему усмотрѣнію.

XII. Объ измѣненіи проекта и количества работъ. Если по ходу работъ будетъ признано необходимымъ въ утвержденномъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ проектѣ на переустройство Бердянскаго порта сдѣлать какія-либо измѣненія, то таковыя измѣненныя работы обязательны для контрагента къ производству по цѣнамъ, определеннымъ для контрактныхъ работъ въ приложенной къ договору вышеупомянутой вѣдомости. Если вслѣдствіе сдѣланныхъ въ проектѣ измѣненій, или по какимъ бы то ни было причинамъ, количество работъ окажется необходимымъ увеличить не болѣе какъ на десять (10) процентовъ исчисленной на работы и объявленной контрагентомъ общей контрактной суммы въ одинъ миллионъ десять тысячъ (1.010,000) рублей, то контрагентъ, по требованію города, обязанъ производить эти дополнителныя до десяти (10) процентовъ работы, съ соответственнымъ

продолженіемъ срока окончанія работъ, также по цѣнамъ, опредѣленнымъ для проектныхъ работъ, получая плату лишь за дѣйствительно произведенное количество оныхъ. Если же при вышеуказанномъ измѣненіи работъ, а равно и увеличеніи ихъ до десяти (10) процентовъ контрактной суммы, въ приложенной къ контракту вѣдомости не окажется единичныхъ цѣнъ на измѣненныя или дополнительные работы, то контрагентъ обязанъ произвести ихъ по цѣнѣ, исчисленной на основаніи урочнаго положенія, по количеству употребленныхъ матеріаловъ и рабочихъ силъ и по справочнымъ цѣнамъ на рабочихъ и материалы того времени, когда эта работа будетъ производиться, съ учетомъ пропорціонально сдѣланной контрагентомъ скидки со смѣтной цѣны.

XIII. Порядокъ платежей. По мѣрѣ выполненія работъ контрагенту выдается за оныя производителемъ работъ квитанціи по количеству единицъ дѣйствительно произведенной работы и исполненной согласно съ проектомъ и договоромъ. По работамъ мола квитанціи выдаются: а) отдѣльно за куб. саж. каменной наброски; б) за каждую пог. саж. вполнѣ оконченной свайной части мола, считая по оси; в) за каменную надстройку мола по пог. саж. вполнѣ оконченныхъ частей; г) за набережную по пог. саж. вполнѣ оконченнаго сооруженія, за исключеніемъ отбойныхъ свай, устройство которыхъ можетъ быть сдѣлано впослѣдствіи; д) за землечерпательныя работы— по количеству куб. саж. вполнѣ вынутой земли, по производствѣ надлежащаго обмѣра и е) по остальнымъ работамъ—за дѣйствительно исполненное количество единицъ оныхъ. Въ каждой квитанціи должно быть положительно удостовѣрено, что работы произведены согласно съ проектомъ изъ такого-то качества матеріаловъ. По квитанціямъ за произведенныя работы контрагенту уплачиваются деньги Городскимъ Управленіемъ не позже одной (1) недѣли со дня представленія въ оное квитанціи. Контрагенту могутъ быть выдаваемы деньги и за поставленные матеріалы до употребленія ихъ въ дѣло, по временнымъ свидѣтельствамъ, по цѣнамъ, установленнымъ въ приложенной къ контракту вѣдомости, и руководствуясь прилож. къ ст. 1954 Св. Зак., ч. 1, т. X (по прод. 1876 г.), т. е. семидесяти пяти (75) процентовъ стоимости ихъ. Выданныя по таковымъ свидѣтельствамъ деньги, по мѣрѣ употребленія таковыхъ матеріаловъ въ дѣло, удерживаются изъ причитающихся контрагенту по выданнымъ квитанціямъ денегъ за произведенныя работы. О всѣхъ выдачахъ, произведенныхъ контрагенту за исполненныя работы и поставки, ведутся производителемъ работъ установленныя 1973 ст., т. X ч. 1 Св. Зак. Гражд., расчетныя тетради. По истеченіи каждаго года, производитель работъ составляетъ изъ этой тетради расчетъ, который и предъявляется контрагенту, причемъ, послѣдній, въ удостовѣреніе правильности означеннаго расчета, подписываетъ оный и получаетъ засвидѣтельствованную съ него копію. При несогласіи же контрагента на предъявленный ему расчетъ, онъ обязанъ заявить о семъ не позже шести недѣль со дня предъявленія ему такового, по истеченіи же означеннаго срока никакія претензіи контрагента на неправильность расчета или недоплаты

не будут приняты, в виду этого, срокъ подписанія контрагентомъ упомянутаго расчета считается также шестинедѣльный. Окончательный расчетъ по сему подряду долженъ быть предъявленъ контрагенту Городскимъ Управленіемъ не позже трехъ мѣсяцевъ по полученіи онымъ акта объ окончательномъ освидѣтельствованіи и приѣмѣ городомъ всѣхъ работъ кромѣ произведенныхъ въ послѣдній годъ, и по сдачѣ контрагентомъ обратно городу землечерпательныхъ снарядовъ и всѣхъ занятыхъ городскихъ мѣсть.

XIV. Содѣйствіе контрагенту. Контрагентъ въ теченіи подряднаго срока имѣеть право получать деньги въ счетъ работъ, подъ обезпеченіе процентныхъ бумагъ, гарантированныхъ Правительствомъ въ размѣрѣ, выдаваемомъ подъ эти бумаги банками.

XV. Обезпеченіе подряда. Обезпеченіемъ города въ отношеніи своевременнаго выполненія принятыхъ контрагентомъ на себя обязанностей и срочнаго окончанія всѣхъ контрактныхъ работъ служить внесенный контрагентомъ, указанный въ ст. 1655, т. X, ч. 1, изд. 1857 г. и въ примѣчаніи къ сей статьѣ, денежный залогъ, въ размѣрѣ одной десятой части годовой суммы стоимости работъ, круглою цифрою двадцать пять тысячъ (25.000) руб. Залогъ этотъ, согласно пунк. 3, ст. 1837, т. X, ч. 1 Св. Зак. Гражд., освобождается по выполненіи всѣхъ принятыхъ контрагентомъ на себя обязательствъ и по сдѣланіи окончательнаго расчета. Внесенный контрагентомъ денежный залогъ въ % бумагахъ, или часть его, могутъ быть замѣнены залоговымъ свидѣтельствомъ на недвижимое имущество, но стоимостью не менѣ какъ въ два раза большею денежнаго.

XVI. Неисправность контрагента, а также Городскаго Управленія. Въ точномъ исполненіи договора контрагентъ обязывается за себя и всѣхъ своихъ служащихъ, отвѣтствуя своимъ залогомъ за всякій нанесенный городу матеріальный ущербъ и убытокъ. Если контрагентъ не исполняетъ какой-либо поставки или работы въ общій или частные сроки, договоромъ обусловленные, или если не будетъ исправлять замѣченные при освидѣтельствованіи недостатки и неисправности въ работахъ, въ сроки, назначенные производителемъ работъ, то сей послѣдній даетъ контрагенту побудительный нарядъ, съ указаніемъ мѣсячнаго срока на устраненіе неисправности. Если и за симъ контрагентъ не устранилъ замѣченной неисправности, то производитель работъ доноситъ о семъ Городскому Управленію, отъ котораго будетъ зависеть, судя по обстоятельствамъ, или предоставить контрагенту, со взысканіемъ указаннаго штрафа (1576 и 1579 ст., ч. 1, т. X, Св. Зак. Гр.), вторичный льготный срокъ, для устраненія неисправностей, или же признать его окончательно неисправнымъ и устранить отъ дальнѣйшаго исполненія контрактной обязанности. Въ послѣднемъ случаѣ съ нимъ долженъ быть сдѣланъ, не позже трехъ мѣсяцевъ, окончательный расчетъ за дѣйствительно и вполнѣ удовлетворительно произведенныя работы и поставки, а настоящий, заключенный на работы по переустройству Бердявскаго порта контрактъ, будетъ немедленно же расторгнутъ. Съ признаніемъ контрагента неисправнымъ и за прекращеніе вслѣдствіе таковой неисправности его дѣй-

ствія контракта залогъ его поступаетъ въ полную собственность города. Въ виду вышеизложенной отвѣтственности контрагента, Городское Управленіе, съ своей стороны, не должно поступать такъ, чтобы вслѣдствіе его дѣйствія, или дѣйствія его уполномоченныхъ, контрагентъ могъ оказаться неисправнымъ, а именно: 1) платежи денегъ контрагенту и приемъ отъ него произведенныхъ работъ, также выдача квитанцій и временныхъ свидѣтельствъ на поставленные матеріалы и т. п. должны производиться, строго придерживаясь сего контракта, и 2) обязательными для контрагента считаются, въ отношеніи къ его неисправности, только такія распоряженія Городского Управленія или производителя работъ, которыя заявлены ему письменно вначалѣ годового распредѣленія работъ.

XVII. Случаи, въ коихъ контрагентъ освобождается отъ отвѣтственности за несрочное исполненіе работъ. Независимо причинъ, указанныхъ въ ст. ст. 1988 и 1990 т. X, ч. 1 Св. Зак. Гражд., контрагентъ освобождается отъ отвѣтственности за несрочное и неисправное исполненіе договора, въ случаѣ поврежденій въ работахъ или другихъ причинъ, не зависящихъ отъ воли контрагента и имѣвшихъ непосредственное вліяніе на ходъ работъ, какъ-то: бурныя погоды, ледоходъ, пожары, эпидемическія болѣзни рабочихъ и т. п. непредвидимыхъ обстоятельствъ. Причемъ случаи эти только тогда будутъ признаны уважительными, если въ удостовѣреніе ихъ контрагентъ представитъ актъ въ установленномъ порядкѣ, составленный съ участіемъ производителя работъ, не позже недѣли послѣ случившагося несчастья.

XVIII. О порядкѣ заявленія контрагентомъ претензій. Всѣ могушія, при исполненіи работъ, возникнуть со стороны контрагента претензіи заявляются письменно Городскому Управленію, которое обязано поступать на основаніи дѣйствующихъ законовъ и контракта.

XIX. О передачу контракта другому лицу. Контрагентъ имѣетъ право сдавать, по своему усмотрѣнію и подъ своею отвѣтственностью, части работъ отдѣльнымъ подрядчикамъ, но передавать исполненіе всего контракта другому лицу, безъ особаго на то согласія города, онъ не вправе.

XX. Объ издержкахъ по заключенію контракта. Расходъ по заключенію контракта, равно какъ и платежъ всѣхъ подлежащихъ гильдейскихъ и гербовыхъ пошлинъ, относятся къ обязанности контрагента, за исключеніемъ сбора въ пользу города, отъ коего контрагентъ освобождается. Контрактъ обѣ стороны обязываются исполнить свято и ненарушимо.

Подлинный контрактъ, съ приложенной къ нему въдомостью, хранить при дѣлахъ Городского Управленія, а контрагенту выдать засвидѣтельствованную копію съ контракта и приложенной къ нему въдомости.

Настоящая копія снята съ копіи контракта, находящагося въ дѣлѣ Канцеляріи Главнаго Инженера Новороссійскихъ коммерческихъ портовъ, за № 29, 1894 года.

ОБЪЯВЛЕНІЕ

отъ Бердянской Городской Управы.

За пользованіе городской пристанью, т. е. за причаль къ ней судовъ для передаточной нагрузки и выгрузки товаровъ, Бердянская Городская Дума 20 марта сего года постановила: взимать въ пользу города слѣдующую плату: а) съ каждаго парового судна по одному рублю пятидесяти копѣекъ за рейсъ и б) съ парусныхъ судовъ, сообразно съ вмѣстимостью таковыхъ, а именно: съ судна, принимающаго грузъ до 500 четвертей—четыре рубля, отъ 500 до 1,000 четвертей по восьми рублей, а вмѣстимостью свыше 1,000 четвертей по двадцати рублей за всю годовую навигацію.

Доводя объ этомъ до свѣдѣнія гг. агентовъ обществъ пароходства и пароходовладѣльцевъ, а также судовладѣльцевъ и управляющихъ судами, Городская Управа объявляетъ, что означенная выше плата за причаль судовъ къ пристани будетъ взиматься въ настоящемъ году съ 18 августа сего года назначеннымъ для этого дѣла лицомъ при содѣйствіи Начальника порта.

Юля 10 дня 1887 года.

Подлинное подписалъ: Городской Голова *Гаевскій*.

Скрѣпилъ: Секретарь *Красовскій*.

ВЫПИСКА

изъ записки по вопросу объ экономическомъ значеніи проектируемаго глубокаго порта въ городѣ Керчи.

Способъ нагрузки на рейдѣ.

. Въ настоящее время каботажный рейдовый флотъ Азовскихъ портовъ состоитъ изъ паровыхъ баржъ (шхунъ), буксирныхъ баржей и беспалубныхъ лихтеровъ и дубовъ. Первый типъ работаетъ, преимущественно, отъ Ростова и Таганрога на Таганрогскій рейдъ; второй работаетъ на тотъ же рейдъ и отчасти отъ Мариуполя и Бердянска и послѣдній отъ Мариуполя, Бердянска, Геническа, Темрюка и второстепенныхъ пунктовъ экспорта, какъ напр. Кривая Коса, Портъ Катонъ, Маргаритовка, Цареводаровка и т. п.

Съ помощью этихъ каботажныхъ судовъ производится въ Азовскомъ морѣ погрузка иностранныхъ пароходовъ, останавливающихся на рейдахъ. Эта операція погрузки достигла въ настоящее время большой степени совершенства. Выгрузка на рейдѣ производится паровыми лебедками помощью кадокъ вмѣстимостью 30 пудовъ и накладныхъ желобовъ или плетеными корзинами на 30—40 фунтовъ зерна, подаваемыми цѣью рабочихъ отъ люка баржи до люка парохода. Выгрузка на рейдѣ прекращается только при весьма свѣжихъ вѣтрахъ, при среднихъ же производится только съ одной подвѣтренной стороны: въ продолженіи навигаціи бываютъ въ среднемъ отъ 30 до 50 дней, въ которые нельзя работать на рейдѣ. Несмотря на нѣкоторыя затрудненія и неудобства погрузки на рейдахъ, грузовыя операціи въ Азовскомъ морѣ требуютъ вообще не болѣе времени, чѣмъ въ Черноморскихъ портахъ, въ которыхъ погрузка производится съ портовыхъ набережныхъ. Эти затрудненія и неудобства, заключающіяся въ необходимости подвоза хлѣба на рейдъ и нѣкоторой потерѣ зерна при погрузкѣ изъ баржи на пароходъ, вызываютъ лишній расходъ по перевозкѣ и увеличиваютъ страховую премію, но совершенно не отражаются на числѣ стаціонныхъ дней. Какъ выяснилось изъ показаній многихъ спрошенныхъ въ Комисіи экспортеровъ, а также изъ разсмотрѣнія образцовъ чартер-партій, установленныхъ для портовъ Чернаго и Азовскаго морей Лондонской хлѣбной биржею «Балтикъ», разницы между числомъ стаціонныхъ дней

для Черноморскихъ и Азовскихъ портовъ нѣтъ. Все различіе сталіи для тѣхъ и другихъ портовъ заключается въ томъ, что сталійные дни для портовъ Черноморскихъ опредѣляютъ время, въ теченіи котораго грузъ долженъ быть погруженъ въ трюмъ парохода, а сталійные дни для Азовскихъ портовъ и для Керчи опредѣляютъ собою время, въ теченіи котораго грузъ долженъ быть поданъ къ борту парохода. Такимъ образомъ, дѣйствительно, является для пароходовладѣльца нѣкоторый рискъ, что погрузка въ трюмъ груза, поданнаго своевременно къ борту парохода, можетъ задержаться вслѣдствіе неблагопріятной погоды на неопредѣленное время.

О Г Л А В Л Е Н І Е.

	<i>Стр.</i>
А. Техническое описание	1—32.
I. Географическое описание	1—7.
Положеніе. Топографія. Гидрологія. Рейдъ. Бухты Бердянской косы.	
II. Метеорологическое описание	7—10.
Климатъ. Продолжительность рабочаго періода. Туманы. Вѣтры. Волненія. Колебанія уровня. Реперь. Замерзаемость.	
III. Историческій обзоръ	10—28.
Возникновеніе порта. Пристань. Устройство каменной набережной. Устройство волнолома. Территорія и ея эксплуатация. Земле- черпательныя работы. Плавучія средства. Второстепенныя сооруженія.	
IV. Современное состояніе	28—32.
Описаніе устройства порта. Глубина. Входъ. Гидротехническія сооруженія. Современное оборудованіе порта.	
Б. Экономическое описание	33—41.
I. Общее описание	33—41.
Раіонъ, обслуживаемый портомъ. Обычаи торговли.	
II. Частное	41—49.
Участіе казны и частныхъ лицъ въ сооруженіи, оборудованіи и эксплуатации порта. Существующіе сборы. Площадь портовой ка- зенной земли и доходы отъ сдачи въ аренду. Количество порто- выхъ рабочихъ и размѣръ заработной платы. Артели. Консуль- ства. Банки. Транспортныя и страховыя конторы. Пароходства. Экспортныя фирмы по вывозу за границу хлѣбно-зерновыхъ продуктовъ.	

<i>III. Администрація порта</i>	<i>Стр.</i> 49.
Портовое Управление. Таможенное Управление. Железнодорожное Управление. Судебныя установленія, ихъ дѣятельность.	

П Р И Л О Ж Е Н І Я.

I. Русская и иностранная литература по Бердянскому порту	51.
II. Свѣдѣнія о дѣятельности Бердянского порта съ 1836 г. по 1903 г. включительно	53.
III. Свѣдѣнія о перевозкѣ грузовъ по отправленію и прибытію Бердянскъ-Портъ и Бердянскъ.	63.
IV. Свѣдѣнія объ оборотѣ грузовъ ст. Бердянскъ и ст. Бердянскъ-Портъ за 1903 г.	65.
V. Положеніе Временной Комиссіи по устройству Бердянского порта	69.
VI. Пояснительная записка подрядчика по постройкѣ Бердянского порта отст. инженеръ-полковника Лукомскаго	75.
VII. Проектъ волнорѣза	77.
VIII. Актъ 22-го іюля 1863 г.	80.
IX. Контрактъ на работы по переустройству Бердянского порта	82.
X. Объявленіе Бердянской Городской Управы	93.
XI. Выписка изъ записки по вопросу объ экономическомъ значеніи проектируемаго глубокаго порта въ городѣ Керчи	94.

Ч Е Р Т Е Ж И.

Листъ 1. Частная карта отъ Таганрогскаго порта до западной оконечности Бердянской косы 1803 г. Частная карта залива Новонагайска въ Азовскомъ морѣ 1832 г.

Частная карта Бердянского рейда 1839 г.

Листъ 2. Планъ части Азовскаго моря отъ Бердянской рѣчки до кордона 1824 г.

Листъ 3. Планъ Бердянского порта и Бердянской косы 1878—1885 г.г.

Листъ 4. Планъ дополнительнаго до 19 ф. углубленія гавани и входнаго канала шир. 40 саж. въ Бердянскомъ портѣ 1895 г.

Листъ 5. Планъ части города Бердянска 1867 г.

Планъ части города Бердянска съ обозначеніемъ мѣста, испрашиваемаго г. г. Подковникомъ Починскимъ, Гріерсонъ и Вильмоть для устройства пристани.

Чертежъ деревянной (нынѣ разобранной) пристани Бердянскаго порта.

Чертежъ устройства желѣзныхъ траповъ на волноломѣ.

Чертежъ устройства фонарныхъ столбовъ на оконечностяхъ волнолома.

Листъ 6. Диаграммы средней продолжительности вѣтровъ за 1901, 1902 и 1903 г.г.

Планъ расположенія и поперечные разрѣзы буровыхъ скважинъ.

Листъ 7. Планъ Бердянскаго порта 1904 г.

Листъ 8. Поперечныя профиля и планы сооружений.

Листъ 9. Планъ уѣзднаго города Бердянска, Высочайше утвержденный въ 10 день апрѣля 1862 г.

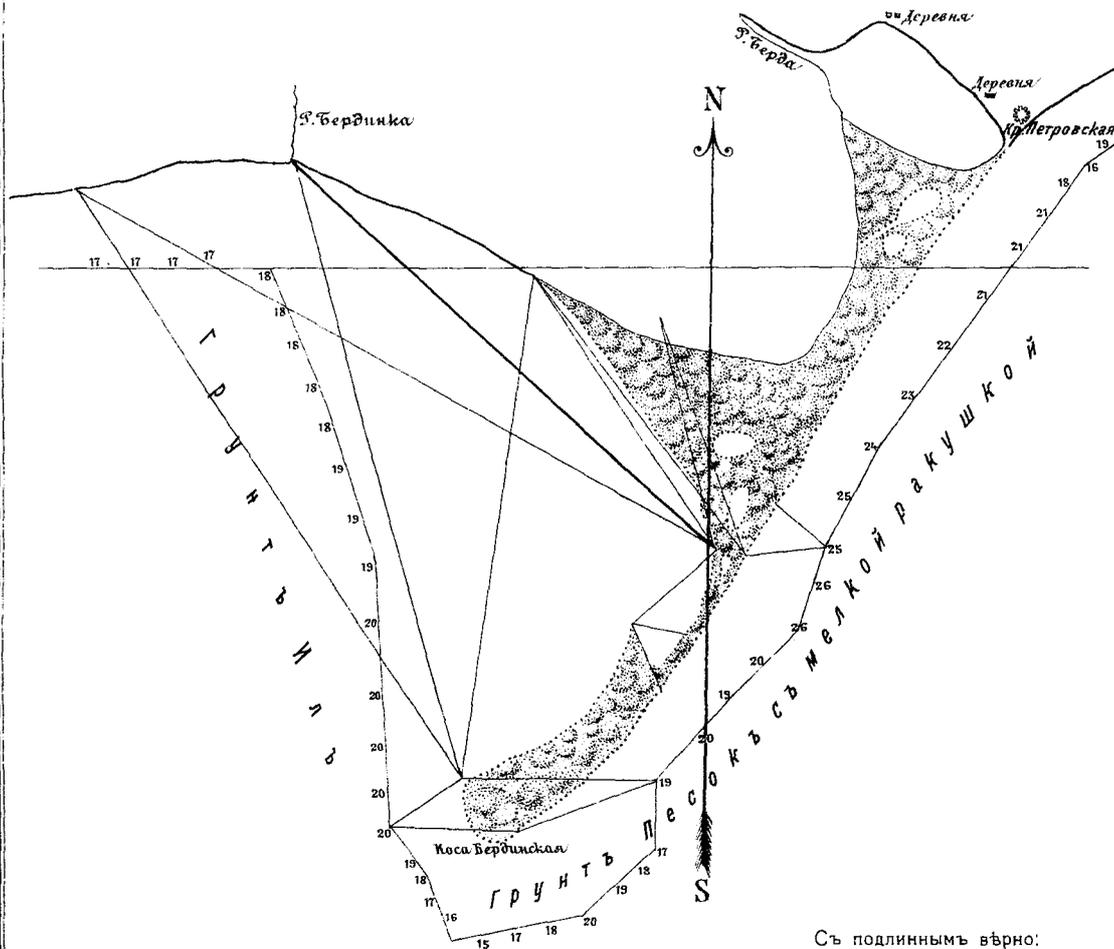
Ф О Т О Т И П И.

Побережье у Бердянскаго порта и видъ на городъ Бердянскъ	4—5.
Городъ Бердянскъ. Видъ на портъ.	4—5.
Нижне-Бердянскій (Электрическій маякъ)	6—7.
Лиманы Бердянской косы	6—7.
Южная бухта на Бердянской косѣ	6—7.
Старая пристань Бердянскаго порта	10—11.
Начало устройства набережной въ Бердянскомъ портѣ	12—13.
Восточная оконечность Бердянскаго волнолома	14—15.
Беросино-капильный фонарь въ портѣ	16—17.
Гавань Бердянскаго порта. Корабельная контора	28—29.
Видъ на Бердянскій портъ съ рейда	28—29.
Казенный домъ Портоваго Управленія	30—31.
Пожарный сарай. Канцелярія портоваго надзирателя и амбулаторія . .	30—31.
Корабельная Контора	32—33.
Подъемъ якоря. Рыбачья лодка. Гужевой подвозъ. Буксирные баркасы . .	34—35.
Транспортно-Комиссіонная контора Екатериининской жел. дороги въ Бердянскѣ	48—49.

ЧАСТНАЯ КАРТА

Отъ Таганрогскаго Порта до западной оконечности Бердянской Косы,
Сочиненная по повелѣнью Его Высочайшаго Величества Г. Адмирала Главно-Командующаго
Черноморскими флотами и портами и Кавалера Маркиза Ивана Ивановича де-Траверзе
Мичманомъ Критскимъ съ береговой описи и плаванія на компасъ, коего склоненіе
7°30' W^с въ 1803 году.

Глубина назначена по кривой косы при умеренной водѣ, въ прочихъ же
мѣстахъ такъ какъ разность между убылой и прибылой была не велика,
то назначена такъ, какъ она являлась въ англійскихъ футахъ.



Съ подлиннымъ вѣрно:
И. д. Завѣд. Карг. части Отст.
Капитанъ 2 ранга Арбузовъ.

Масштабъ въ англ. дюймѣ 4 версты.

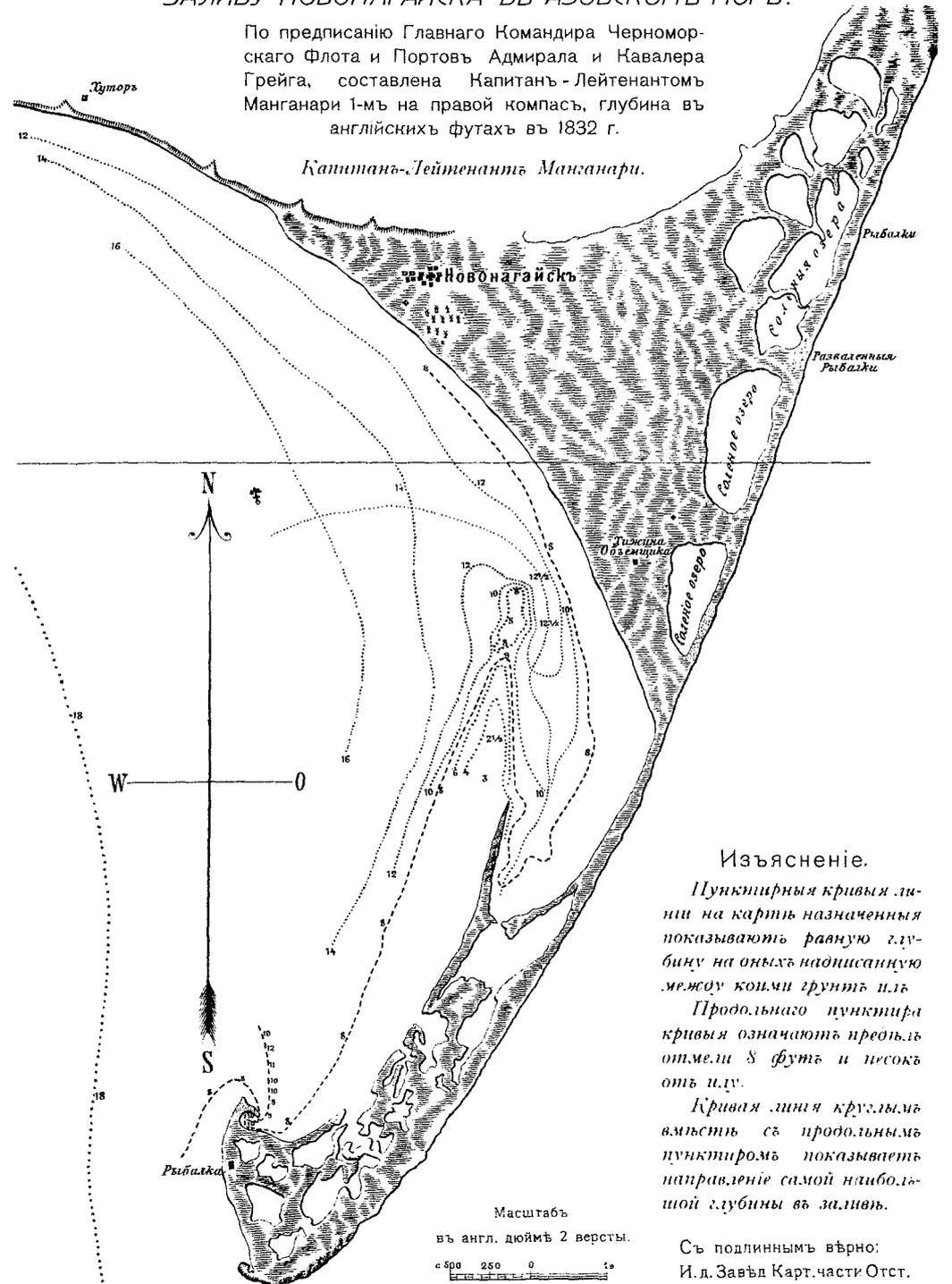


ЧАСТНАЯ КАРТА

ЗАЛИВУ НОВОНАГАЙСКА ВЪ АЗОВСКОМЪ МОРЬ.

По предписанію Главнаго Командира Черноморскаго
Флота и Портовъ Адмирала и Кавалера Грейга, составлена Капитанъ-Лейтенантомъ
Манганари 1-мъ на правой компасъ, глубина въ
англійскихъ футахъ въ 1832 г.

Капитанъ-Лейтенантъ Манганари.



Изъясненіе.

Пунктирные кривыя линіи на картѣ назначенныя
показываютъ равную глубину на оныхъ написанную
между коими грунтъ илъ.

Продольнаго пунктира кривыя означаютъ предѣлъ
отмели 8 футовъ и песокъ отъ и.д.

Кривая линія круглыми
вмѣстѣ съ продольнымъ
пунктиромъ показываетъ
направленіе самой небольшо-
й глубины въ заливъ.

Съ подлиннымъ вѣрно:
И. д. Завѣд. Карг. части Отст.
Капитанъ 2 ранга Арбузовъ.

Масштабъ

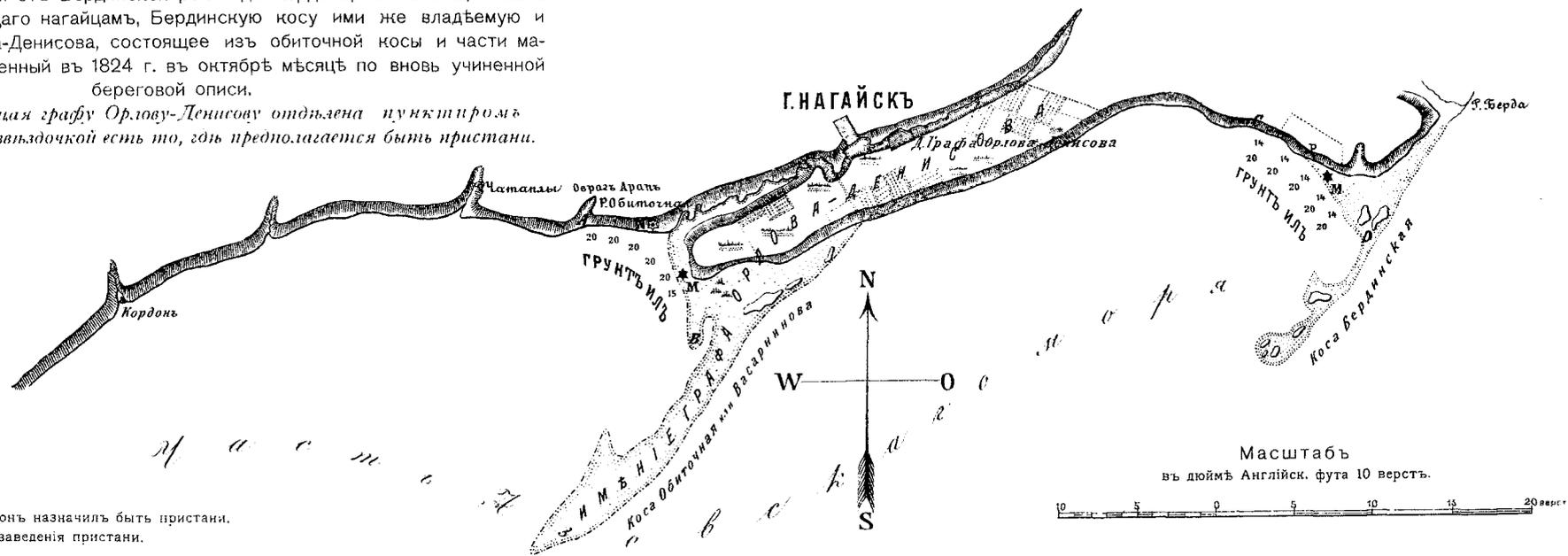
въ англ. дюймѣ 2 версты.



П Л А Н Ъ

Части Азовскаго моря отъ Бердинской рѣчки до Кордона, заключающей часть берега, принадлежащаго нагайцамъ, Бердинскую косу ими же владѣемую и имѣнне Графа Орлова-Денисова, состоящее изъ обиточной косы и части матераго берега, сочиненный въ 1824 г. въ октябрѣ мѣсяцѣ по вновь учиненной береговой описи.

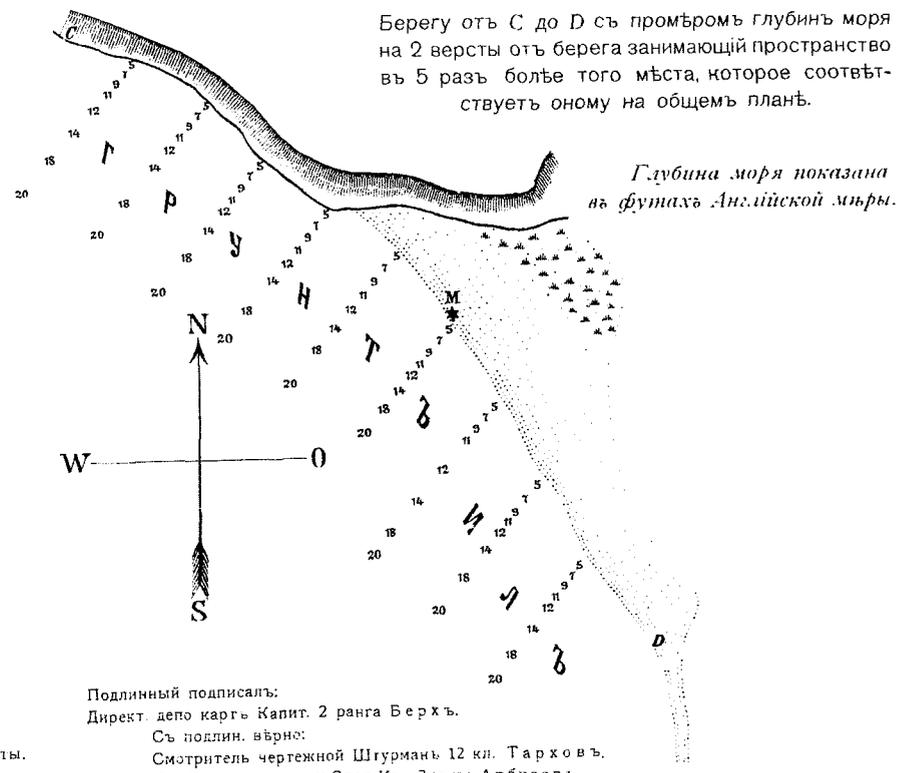
Земля принадлежащая графу Орлову-Денисову отдѣлена пунктиромъ
Мѣсто означенное звѣздочкой есть то, гдѣ предполагается быть пристани.



N * Мѣсто гдѣ Гр. Демизонъ назначилъ быть пристани.
 M * Мѣста удобныя для заведенія пристани.

П Л А Н Ъ

Берегу отъ С до D съ промѣромъ глубинъ моря на 2 версты отъ берега занимающей пространство въ 5 разъ болѣе того мѣста, которое соотвѣствуетъ оному на общемъ планѣ.



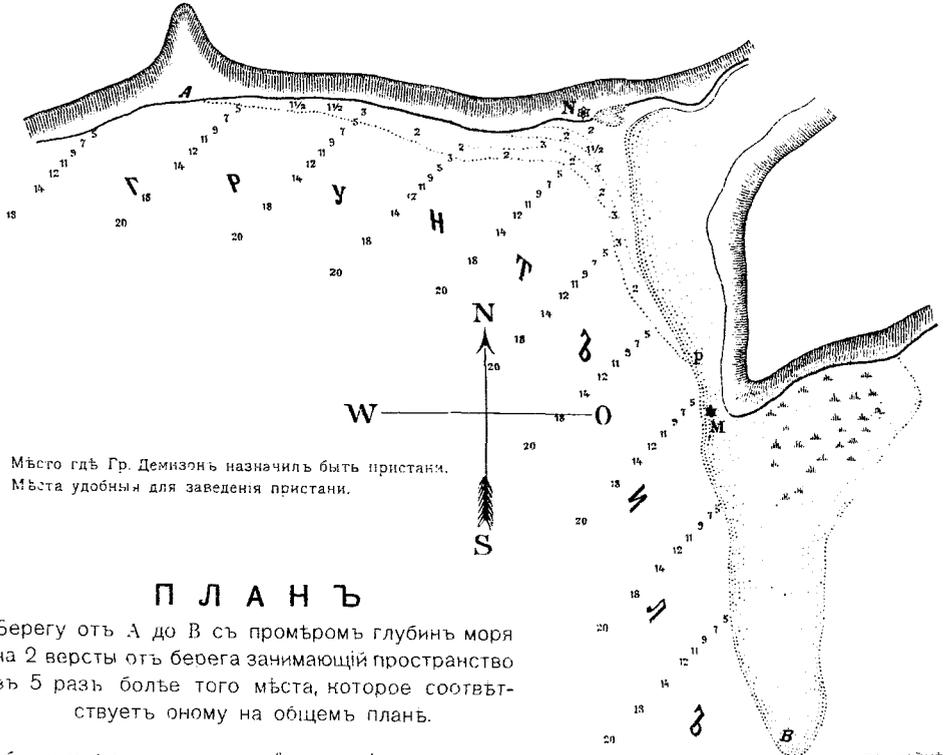
Глубина моря показана въ футахъ Английской мѣры.

Подлинный подписалъ:
 Директ. депо картъ Капит. 2 ранга Берхъ.
 Съ подлин. вѣрно:
 Смотритель чертежной Штурманъ 12 кл. Тарховъ.
 И. д. Зав. Карт. частью Отст. Кап. 2 ранга Арбузовъ.

П Л А Н Ъ

Берегу отъ А до В съ промѣромъ глубинъ моря на 2 версты отъ берега занимающей пространство въ 5 разъ болѣе того мѣста, которое соотвѣствуетъ оному на общемъ планѣ.

Глубина моря показана въ футахъ Английской мѣры.

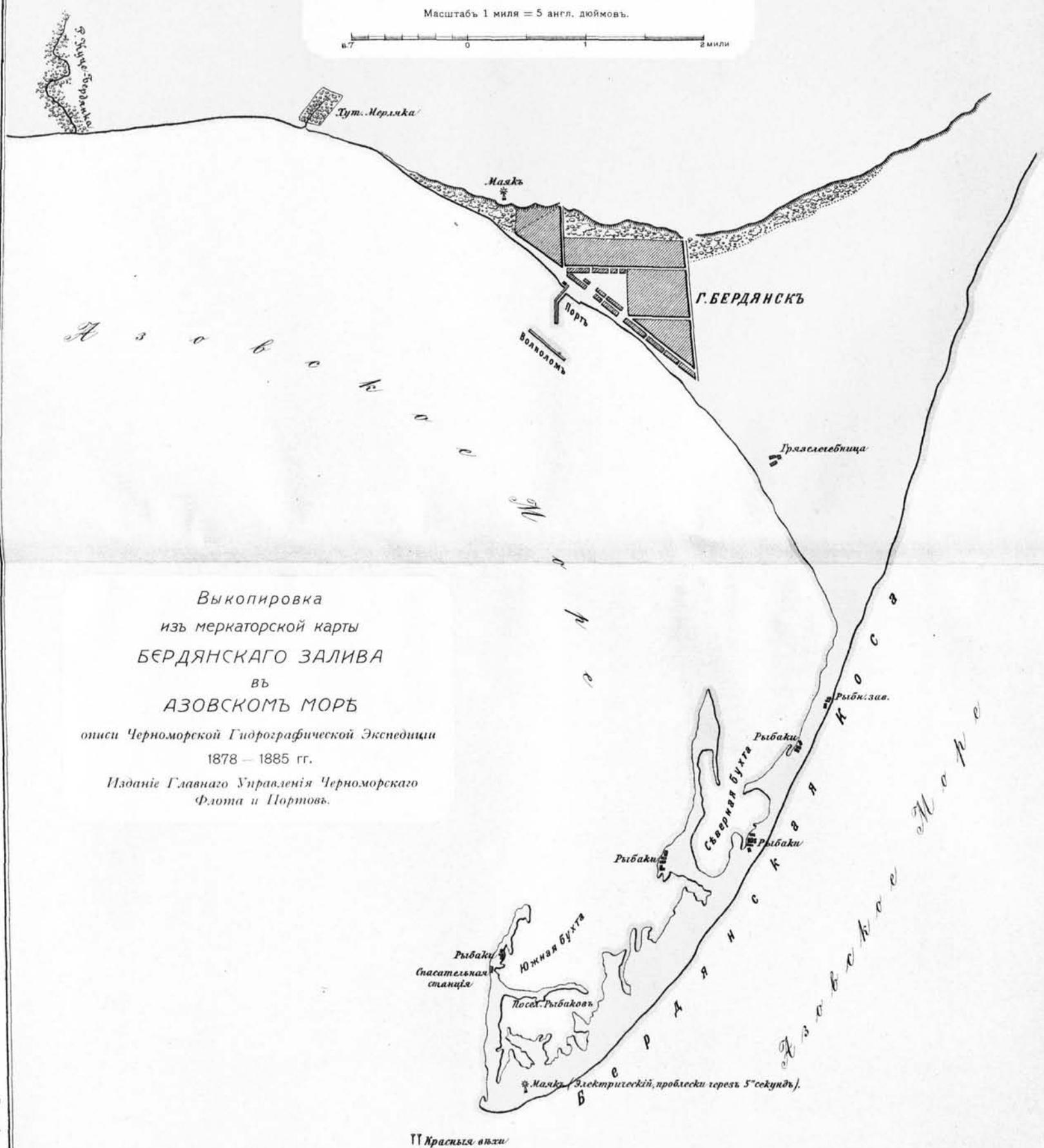


N * Мѣсто гдѣ Гр. Демизонъ назначилъ быть пристани.
 M * Мѣста удобныя для заведенія пристани.

Масштабъ
 въ дюймѣ Англ. фута 2 Россійск. версты.

ПЛАНЪ БЕРДЯНСКАГО ТОРГОВАГО ПОРТА И БЕРДЯНСКОЙ КОСЫ.

Масштабъ 1 миля = 5 англ. дюймовъ.



Выкопировка
изъ меркаторской карты
БЕРДЯНСКАГО ЗАЛИВА
въ
АЗОВСКОМЪ МОРЬ

описи Черноморской Гидрографической Экспедиции
1878 — 1885 гг.

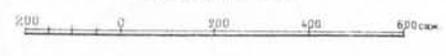
Изданіе Главнаго Управленія Черноморскаго
Флота и Портовъ.

ПЛАНЪ

дополнительнаго до 19 футъ углубленія гавани и входнаго канала шир. 40 саж.

ВЪ БЕРДЯНСКОМЪ ПОРТѢ.

Масштабъ



Г. Бердянскъ.

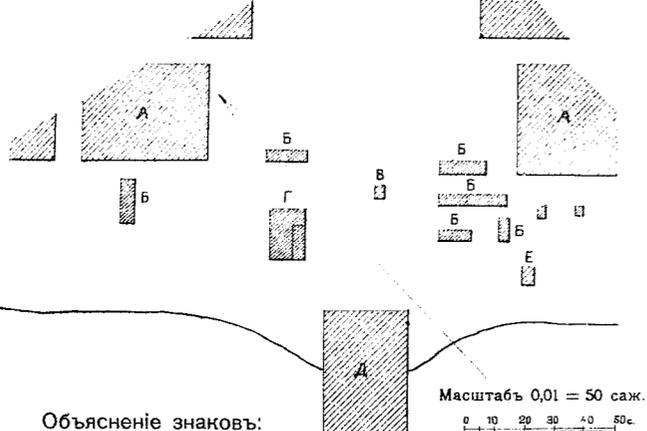


Предполагаемый каналъ глуб. 19 футъ
2735 саж.

Глубина 19'

Подлинный подписаль
Производитель работъ
Инженеръ Коллежскій
Совѣтникъ Ельскій.
14 Ноября 1895 г.

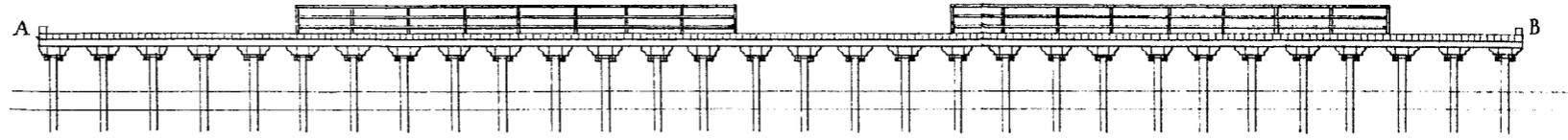
Планъ части города Бердянска, прилегающей къ рейду, съ обозначеніемъ мѣста для постройки домика для прислуги и портовыхъ огней въ 1867 г.



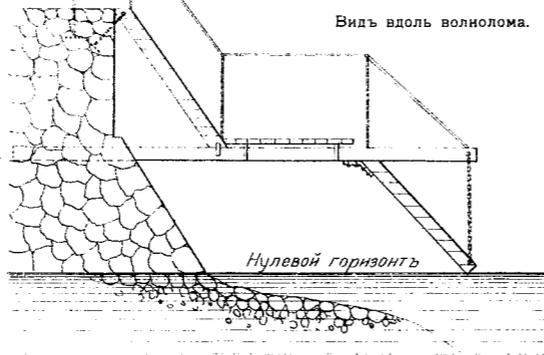
Объясненіе знаковъ:
 А-А Плановыя городскія постройки
 Б-Б Временныя деревянныя постройки.
 В Таможенная будка.
 Г Контора Р. О. Т. и П.
 Д Существующая пристань.
 Е Мѣсто для постройки домика Смотрителю и прислугѣ портовыхъ огней.

Масштабъ 0,01 = 50 саж.
 0 10 20 30 40 50
 Подлинный подписал:
 Составилъ Инженеръ Надворн.
 Совѣтникъ Фонъ-Дезинъ.
 Съ подлиннымъ вѣрно:
 И д. Завѣд. Картогр. частью
 Отст. Кап. 2 ранга Арбузовъ

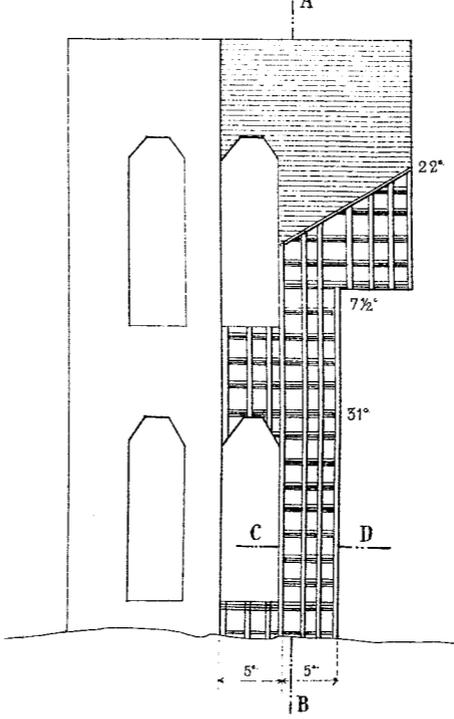
Чертежъ деревянной пристани Бердянскаго Порта (нынѣ разобранной). Разрѣзъ по линіи А-В.



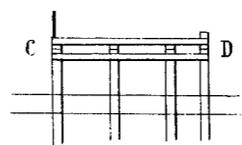
Чертежъ устройства желѣзныхъ траповъ на волноломѣ



ПЛАНЪ.

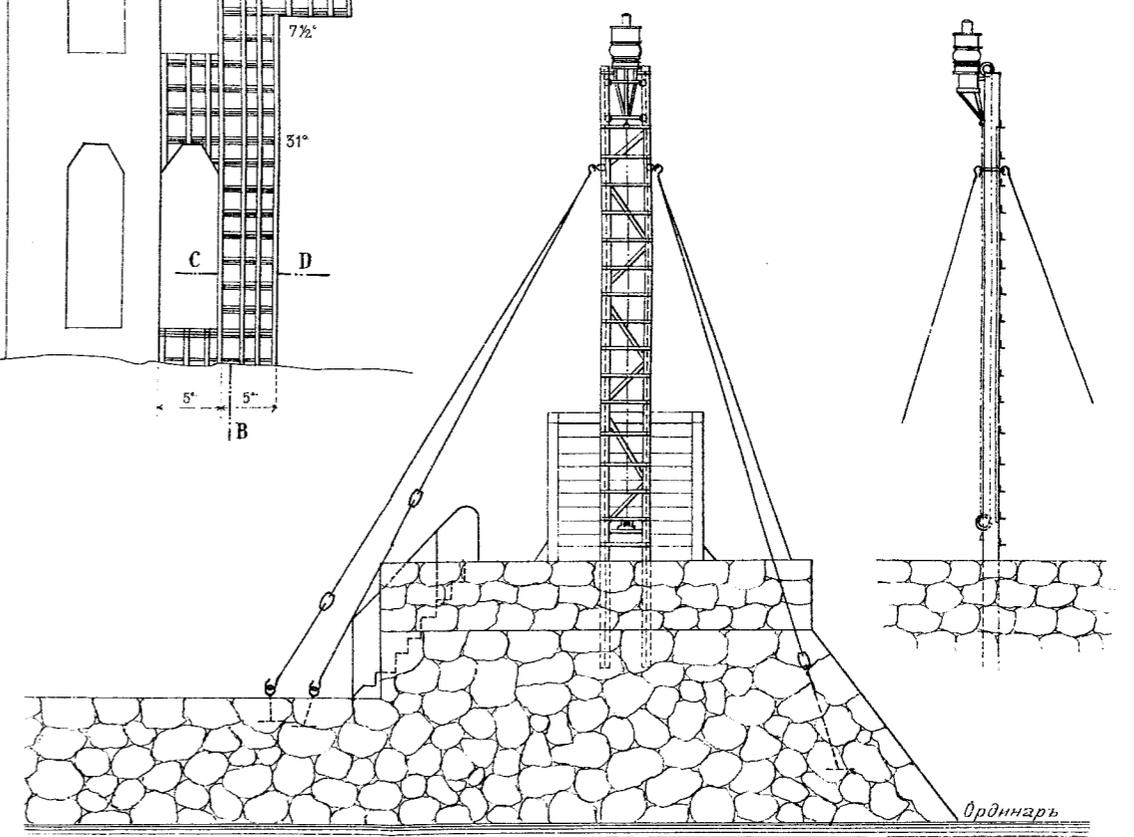


Разрѣзъ по линіи С-Д.



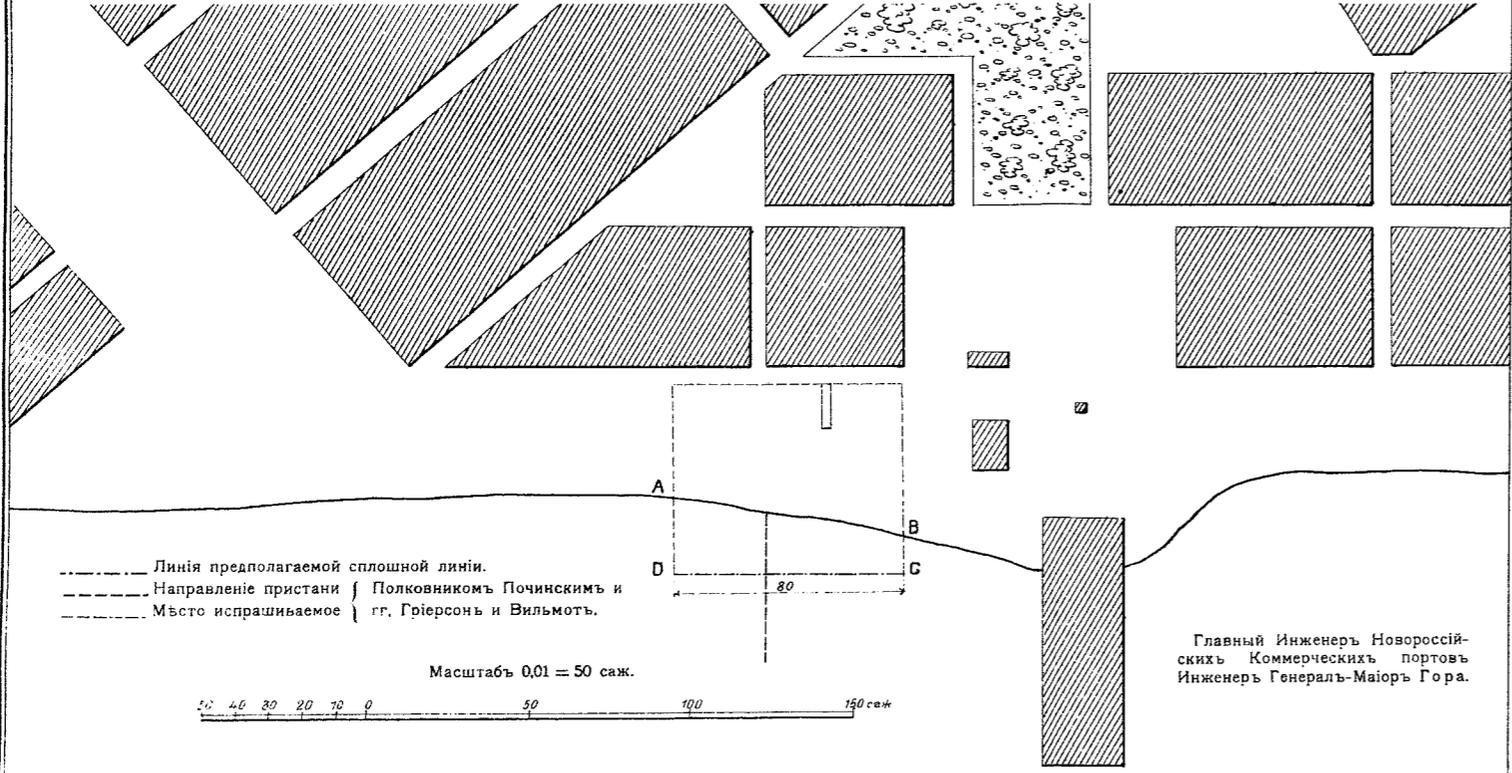
Масштабъ къ разрѣзамъ.
 0 1 2 3 4 5 10 15 с.
 Масштабъ къ плану.
 0 1 2 3 4 5 10 15 20 25 30 с.

Устройство фонарныхъ столбовъ съ приспособленіями для подъема отличительныхъ огней на оконечностяхъ волнолома.



МАСШТАБЪ 1
 100 0,8 0,5 0,4 0,2 0 2 саж.

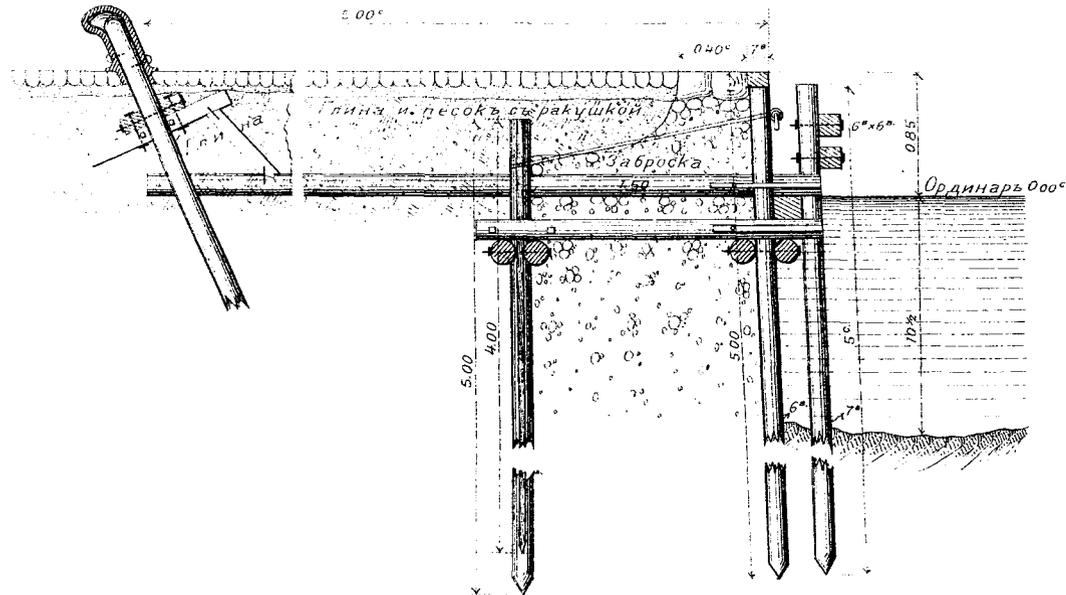
Планъ части г. Бердянска съ обозначеніемъ мѣста испрашиваемого Гг. Полковникомъ Починскимъ, Грѣрсонъ и Вильмотъ.



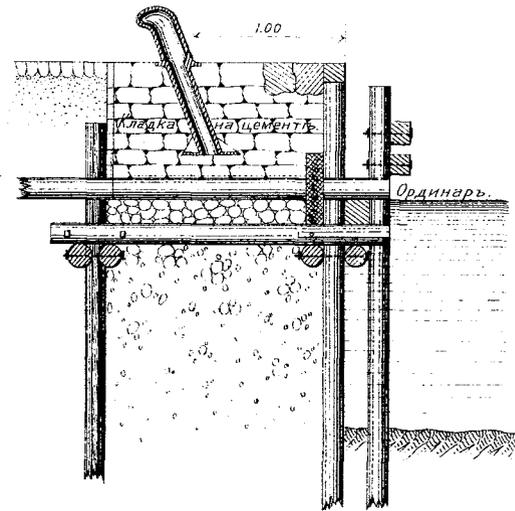
----- Линія предполагаемой сплошной линіи.
 ----- Направленіе пристани { Полковникомъ Починскимъ и
 ----- Мѣсто испрашиваемое { гг. Грѣрсонъ и Вильмотъ.

Главный Инженеръ Новороссійскихъ Коммерческихъ портовъ
 Инженеръ Генераль-Маіоръ Гора.

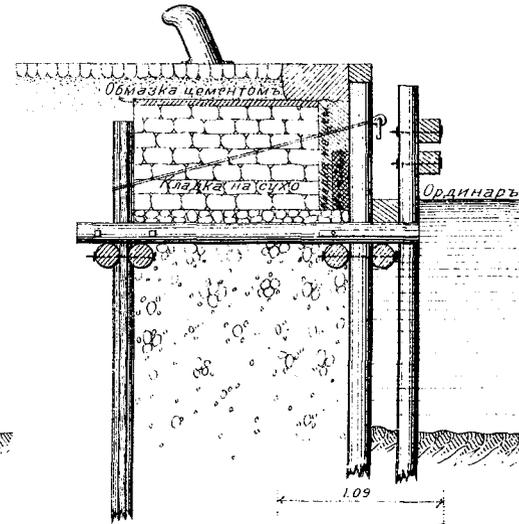
Поперечныя профили по А-Б.
до ремонта въ 1904 г.



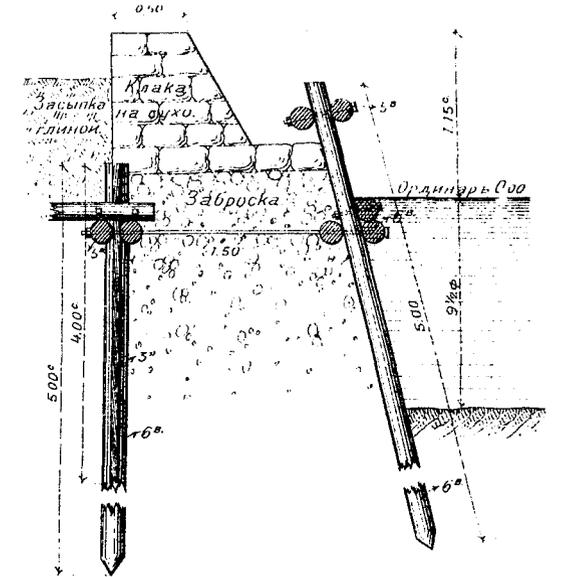
Задѣлка тумбы
(во время ремонта набереж. въ 1904 г.)



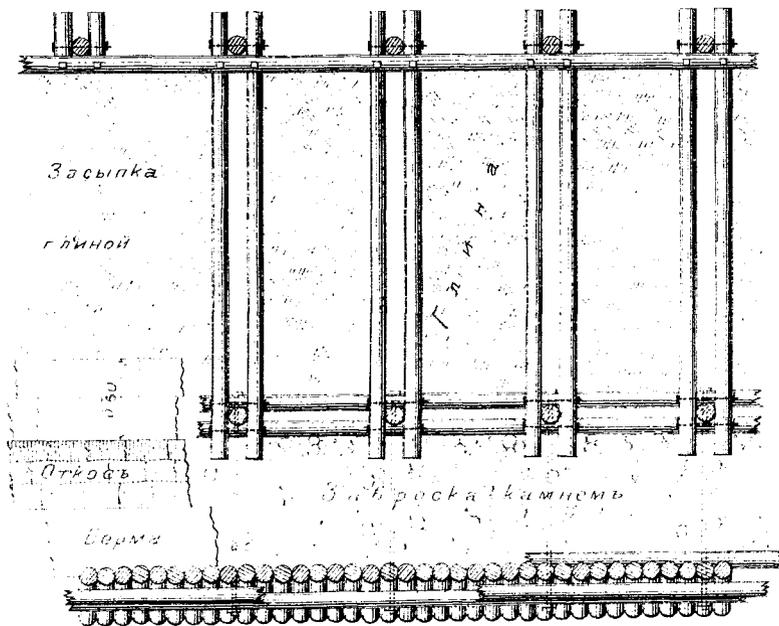
Профиль набережной
послѣ ремонта въ 1904 г.



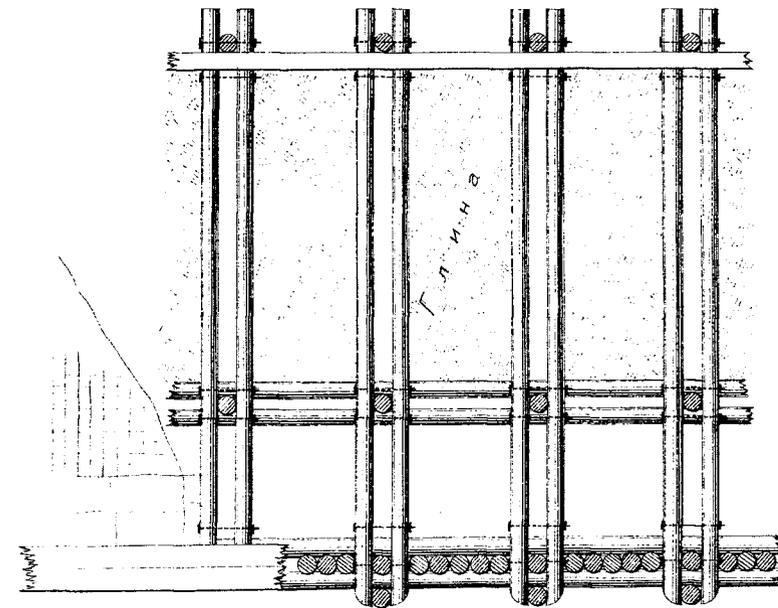
Поперечная профиль по В-Г.



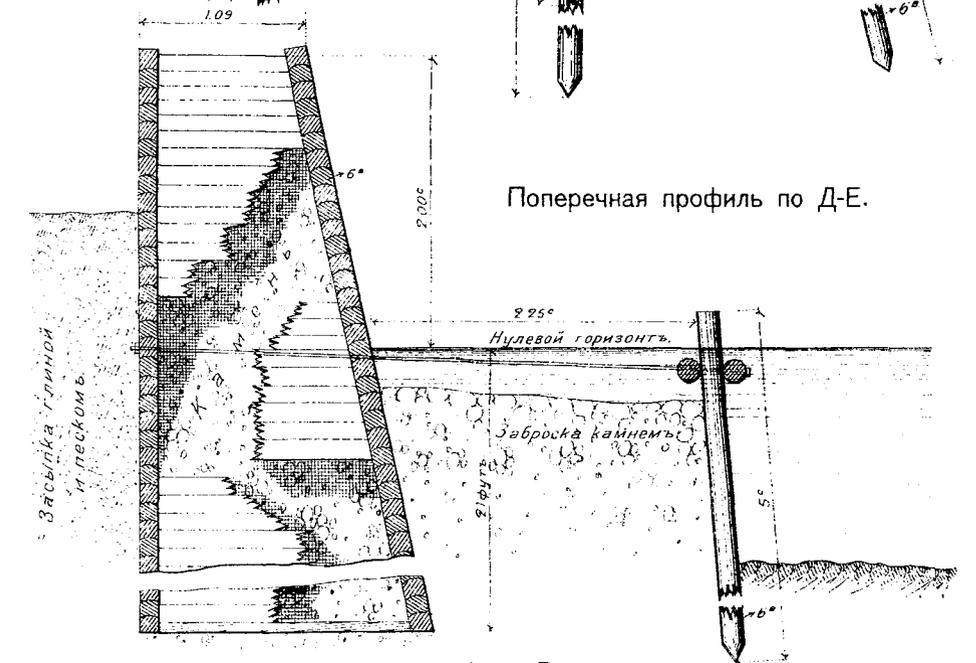
Планъ обдѣлки молвъ
со стороны моря.



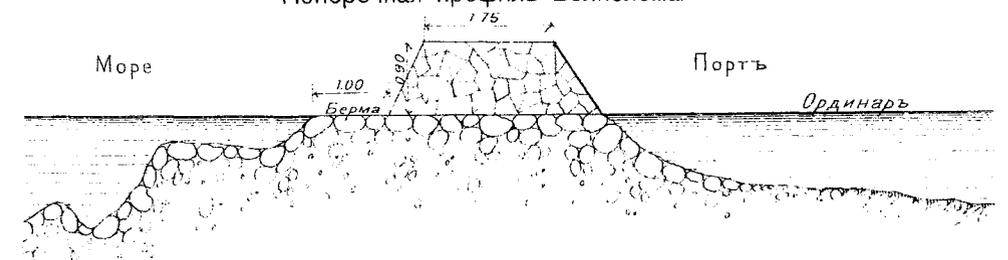
Планъ обдѣлки набережной и молвъ
съ внутренней стороны.



Поперечная профиль по Д-Е.



Поперечная профиль Волнолома.



ПЛАНЪ
 Высочайше
 утверждѣнный
 въ 10-й день Апрѣля 1862 года.

Видъ католической церкви

Исключены и учтены въ планы
 Строителствъ: 1 Соборъ Православный
 2 Церковь Католическая
 3 Полянская
 4 Петра и Павла
 5 Покровская
 6 Католической
 7 Православная
 8 Католической
 9 Мемориальная
 10 Католическая
 11 Православная
 12 Пристань
 13 Православный заводъ
 14 Водяной
 15 Пристань
 16 Иностранная

Исключены: 1 Земля
 2 Земля
 3 Земля
 4 Земля
 5 Земля
 6 Земля
 7 Земля
 8 Земля
 9 Земля
 10 Земля
 11 Земля
 12 Земля
 13 Земля
 14 Земля
 15 Земля
 16 Земля

Масштабъ
 0 100 200 300 400 500
 Саж.

Видъ пристани

Доль земской управы

А З О В С К О Е М О Р Е