

МИНИСТЕРСТВО
ТОРГОВЛИ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

ОТДѢЛЪ
ТОРГОВЫХЪ ПОРТОВЪ.

Строительная часть.

I Дѣлопроизводство.

16 Октября 1908 г.

№ 5827.

Предположенія относительно переустройства въ Ревельскомъ портѣ Западнаго мола и о дальнѣйшемъ расширеніи сего порта.

Изложеніе дѣла.

Ревельскій портъ, расположенный въ южной части Ревельской бухты, благодаря своему географическому положенію и весьма благоприятнымъ условіямъ Ревельской бухты, занимаетъ видное мѣсто среди портовъ Балтійскаго моря. Южная часть бухты, защищенная островами Карлосомъ, Наргеномъ и Вульфомъ, представляетъ собою хорошій и удобный для якорной стоянки рейдъ, шириною около 12-ти верстъ и длиною около 7 верстъ. Фарватеръ на ширинѣ около 3 верстъ имѣетъ глубину отъ 10 до 12,5 саж. До пріобрѣтенія пароходовъ-ледоколовъ навигація въ Ревельскомъ портѣ прекращалась въ среднемъ на 50 дней въ годъ; въ послѣднее же время, благодаря ледоколамъ, Ревельскій портъ можно считать почти вовсе незамерзающимъ. Такія условія придають Ревельскому порту особенно важное значеніе въ зимніе мѣсяцы, когда торговая дѣятельность С.-Петербургскаго порта, обреченнаго на бездѣйствіе въ теченіе 5—5½ мѣсяцевъ, переносится въ Ревель. Благодаря тѣмъ же условіямъ, ни открытіе въ 1885 году С.-Петербургскаго Морского канала, ни углубленіе и расширеніе такихъ портовъ какъ Рига, Виндава и Либава не оказали вліянія на Ревельскій портъ въ смыслѣ уменьшенія его торговыхъ оборотовъ.

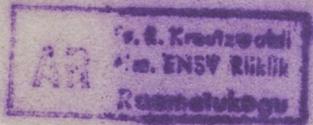
Существовавшій уже въ весьма отдаленныя времена Ревельскій портъ создавался и расширялся постепенно, въ зависимости отъ увеличивающейся торговой дѣятельности. Перестроенный въ послѣднее время, такъ называвшійся, «Купеческій мостъ» былъ сооруженъ еще при шведскомъ владычествѣ въ XVII-мъ вѣкѣ. Въ началѣ XVIII-го вѣка былъ построенъ Западный больверкъ (моль), впоследствии нѣсколько перестроенный и уширенный. Въ началѣ XIX вѣка Военно-Инженернымъ вѣдомствомъ были произведены довольно крупныя работы по устройству оградительныхъ сооружений Сѣвернаго и Восточнаго больверковъ и деревяннаго моста «Викторія». Такимъ возникновеніемъ сооружений Ревельскаго порта, строившихся въ разныя отдаленныя

Въ Советѣ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія.

времена и для разныхъ цѣлей, объясняется планъ сохранившихся устройствъ, образовавшихъ Ревельскій портъ. Расположеніе и конструкція этихъ старыхъ сооруженийъ служили большимъ тормазомъ для быстро развивающейся въ послѣднее время торговой дѣятельности порта. Съ открытіемъ Балтійской желѣзной дороги въ 1870 г. неурядица Ревельскаго порта стали особенно ощутительны, результатомъ чего явилось назначеніе въ 1879 году особой междувѣдомственной комиссіи для выясненія вопроса объ улучшеніи и развитіи сего порта. Одобренный названной комиссіей проектъ предусматривалъ устройство трехъ новыхъ бассейновъ съ разборкой нѣкоторыхъ старыхъ сооруженийъ и устройствомъ новыхъ. Однако, за недостаткомъ средствъ, проектъ не могъ быть осуществленнымъ полностью, и работы по улучшенію Ревельскаго порта были ограничены устройствомъ только одного, такъ называемаго «Новаго», бассейна, съ устройствомъ вокругъ него разгрузочныхъ площадей. Засимъ въ 1887—1890 г.г. были исправлены оставшіеся долгое время безъ ремонта и пришедшіе въ полную ветхость большерки, за исключеніемъ Западнаго большерка (мола) и выстроено вновь 100 пог. саж. набережной Викторіи. Въ 1899—1901 г.г. для нуждъ Морского вѣдомства былъ выстроенъ Адмиралтейскій бассейнъ, принесшій нѣкоторую пользу и для торговаго порта, такъ какъ съ постройкой названнаго бассейна военныя суда освободили часть торговаго порта. Послѣ этого по 1904 г. никакихъ работъ, имѣвшихъ цѣлью улучшеніе собственно торговаго порта не производилось и отпускались лишь средства на текущій ремонтъ старыхъ сооруженийъ и то въ весьма незначительномъ размѣрѣ.

Такимъ образомъ въ началѣ нынѣшняго вѣка Ревельскій портъ представлялся въ слѣдующемъ видѣ. Онъ состоялъ изъ трехъ главныхъ частей: аванпорта, Каботажной гавани и Новой гавани. Аванпортъ, огражденный Сѣвернымъ, Восточнымъ и Южнымъ большерками, предоставленъ для стоянки военнымъ судамъ. Каботажная гавань, занимавшая водное пространство, огражденная Западнымъ и Южнымъ большерками, въ свою очередь была раздѣлена криволинейнымъ совершенно ветхимъ Купеческимъ мостомъ на два бассейна, изъ которыхъ сѣверный бассейнъ (Купеческій) служилъ для стоянки судовъ дальняго плаванія, а южный бассейнъ (Каботажная гавань) посѣщался исключительно парусными судами. Новою гаванью и набережною Викторіа пользовались преимущественно суда большого каботажа и частью пароходы заграничнаго

Ар. 908С
Предположеніе



41868

плаванія, перевозящіе зерновой хлѣбъ. Что касается состоянія этихъ сооруженийъ, то, изъ числа внѣшнихъ оградительныхъ сооруженийъ, больверки Сѣверный, Восточный и Южный, не служащіе непосредственно для надобностей торговаго судоходства, находились въ достаточно исправномъ состояніи. Сооруженія Новой гавани, выстроенныя послѣ 1880 г., болѣе или менѣе удовлетворяли своей конструкціей современнымъ потребностямъ торговли; сооруженія же Каботажной гавани, построенныя въ весьма отдаленное время не только не отвѣчали по своей конструкціи нынѣшнимъ условіямъ производства грузовыхъ операцій, но пришли въ совершенно ветхое состояніе и грозили въ нѣкоторыхъ своихъ частяхъ окончательнымъ разрушеніемъ; въ нѣсколько лучшемъ положеніи изъ числа сооруженийъ Каботажной гавани былъ поддерживаемый ремонтомъ Западный больверкъ (моль), но и онъ представляетъ собою старое деревянное сооруженіе незначительной ширины, съ сильно изломанною линіею въ планѣ, и не можетъ удовлетворять самымъ умѣреннымъ требованіямъ современнаго судоходства.

При такомъ состояніи сооруженийъ вышеуказанной, самой большой, изъ числа предоставленныхъ для торговыхъ надобностей, части порта, Ревельскій портъ при всѣхъ прекрасныхъ естественныхъ качествахъ своего расположенія, не былъ съ состояніи предоставить торговлѣ и судоходству тѣхъ удобствъ, которыя необходимы въ благоустроенномъ портѣ, какъ въ отношеніи размѣра водныхъ площадей порта и портовыхъ территорій, такъ и въ отношеніи линій причала.

Изложенныя выше обстоятельства въ связи съ значительнымъ грузооборотомъ Ревельскаго порта вызывали настоятельную необходимость въ коренномъ его улучшеніи. Въ виду сего въ 1902 году былъ выработанъ проектъ работъ по переустройству названной части порта. По проекту предполагалось: разобрать старый Купеческій мостъ и взамѣнь его устроить широкій одѣтый набережными моль, перестроить старыя каботажныя набережныя на новыя, и образованную между этими сооружениями гавань углубить до 24½ фут.; въ Купеческой гавани предполагалось перестроить и уширить Западный больверкъ, придавши необходимое прямолинейное начертаніе его набережнымъ. Названныя работы по коренному переустройству Ревельскаго порта были включены въ перечень тѣхъ работъ, которыя б. Главное Управление Торговаго Мореплаванія и Портовъ признавало необходимымъ произвести въ ближайшее время, согласно особому представленію въ

Государственный Совѣтъ, отъ 28 октября 1903 г. № 8061 по вопросу объ обеспеченіи потребностей по сооруженію и улучшенію торговыхъ портовъ назначеніемъ на этотъ предметъ кредита въ размѣрѣ, заранѣе установленномъ на ближайшія 12 лѣтъ, по 7.500,000 руб. въ годъ. Въ слѣдующемъ 1904 году б. Главное Управленіе Торговаго Мореплаванія и Портовъ вошло въ Государственный Совѣтъ со спеціальнымъ представленіемъ объ отпускѣ средствъ на работы по переустройству сооружений Ревельскаго порта. При этомъ, однако, обстоятельства времени побудили б. Главное Управленіе Торговаго Мореплаванія и Портовъ раздѣлить предполагавшіяся въ Ревельскомъ портѣ работы на двѣ очереди. Начавшаяся война съ Японіей, требовавшая колоссальныхъ затратъ казны, заставляла изыскивать всевозможные способы не обременять Государственное Казначейство предопредѣленіемъ крупныхъ суммъ на новыя портовые работы. Въ отношеніи Ревельскаго порта пришлось поэтому остановиться на такомъ исполненіи общаго переустройства порта, при которомъ работы могли бы быть распредѣлены на двѣ очереди, съ выдѣленіемъ въ первую очередь работъ по переустройству Южнаго бассейна (Каботажнаго), а во вторую—по переустройству Сѣвернаго бассейна (Купеческой гавани) съ ограждающимъ его Западнымъ больверкомъ. Къ подобному распредѣленію работъ побуждало, между прочимъ, и соображеніе объ относительной ветхости существующихъ сооружений, а также о необходимости во время исполненія работъ по переустройству старыхъ сооружений не лишать судоходство на значительномъ протяженіи нужныхъ ему линій причала. Высочайше утвержденнымъ 31 мая 1904 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта былъ разрѣшенъ кредитъ въ 1.300,000 рублей на работы по переустройству въ Ревельскомъ портѣ Купеческаго моста и Каботажной набережной. Работы эти были исполнены въ періодъ времени 1904—1906 г.г. и заключались въ устройствѣ, взамѣнъ стараго деревяннаго Купеческаго моста, новаго каменнаго мола, шириною 27 саж., длиною 150 саж., въ устройствѣ старой деревянной Каботажной набережной на каменную, протяженіемъ 195 пог. саж., глубиной 24½ ф., и въ соотвѣтствующемъ углубленіи водной площади бассейна.

Въ засѣданіи Совѣта по дѣламъ Торговаго Мореплаванія 25 апрѣля 1906 г., при разсмотрѣннн вопроса объ улучшеніи русскихъ торговыхъ портовъ, какъ видно изъ журнала Совѣта, было обращено вниманіе и на желательность улучшенія Ревельскаго порта, предста-

вляющаго собою естественный аванпортъ С.-Петербурга и имѣющаго крупное экономическое значеніе въ виду того, что съ проведеніемъ предположенной желѣзнодорожной линіи, соединяющей Ревель съ Москвою, Ревельскій портъ окажется въ непосредственной связи съ Сибирскими рынками. Совѣтъ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія, признавъ въ засѣданіи 25 апрѣля 1906 г. необходимость улучшенія нѣкоторыхъ портовъ Балтійскаго моря, въ первую очередь, указалъ на С.-Петербургскій портъ, причемъ было признано существенно необходимымъ имѣть въ Балтійскомъ морѣ одинъ глубокій незамерзающій портъ—въ Либавѣ или Виндавѣ.

Во исполненіе означеннаго постановленія Начальникамъ работъ соотвѣствующихъ портовъ предложено было составить полные проекты развитія и оборудованія порта для доведенія его до степени совершенства, отвѣчающаго вполнѣ благоустроеннымъ портамъ; означенные проекты должны были быть внесены на обсужденіе мѣстнаго портоваго Присутствія и затѣмъ представлены въ Отдѣлъ Торговыхъ Портовъ для дальнѣйшаго направленія сего дѣла.

Въ виду поступившаго въ февралѣ мѣсяцѣ 1907 г. ходатайства Ревельскаго Биржевого Комитета о томъ, чтобы при рѣшеніи вопроса объ улучшеніи Балтійскихъ портовъ были приняты во вниманіе также интересы Ревельскаго порта, какъ естественнаго аванпорта С.-Петербурга, Отдѣломъ Торговыхъ Портовъ также было предложено и Начальнику работъ Ревельскаго порта разработать проектъ улучшенія Ревельскаго порта.

Во исполненіе сего Начальникомъ работъ Ревельскаго порта былъ составленъ и внесенъ на обсужденіе мѣстнаго портоваго Присутствія проектъ расширенія Ревельскаго порта, заключающій въ себѣ переустройство Западнаго мола, съ углубленіемъ Купеческаго бассейна, и устройство особаго каботажнаго бассейна, причемъ въ первую очередь поставлено переустройство Западнаго мола, какъ одного изъ важнѣйшихъ сооруженій порта. Эта часть проекта — переустройство Западнаго мола—разработана детально, а вторая часть (въ трехъ вариантахъ) представляетъ собою лишь эскизные предположенія.

Проектъ переустройства Западнаго мола состоитъ въ слѣдующемъ:

1) Взамѣнъ стараго Западнаго большаго молъ построить новый молъ, шириною 27 саж., съ набережными въ бассейнѣ № 3 (Купеческомъ), основанными на глубинѣ 30 фут.

2) Образовать новую разгрузочную площадь для свободного развитія путей при вѣздѣ на молъ.

3) Построить противъ таможи 70 пог. саж. глубокихъ набережныхъ.

4) Бассейну № 3 придать ширину 70 саж.

5) Разобрать западную половину Южнаго больверка.

6) Углубить бассейнъ № 3 и подходъ къ нему до 30 фут.

Ширина новаго Западнаго мола проектирована 27 саж. съ тѣмъ, чтобы размѣстить на немъ:

1) Желѣзнодорожный путь и путь для крана у линіи набережной.

2) Проѣзжую дорогу шириною 4,25 саж.

3) Навѣсъ или амбаръ шириною 10 саж.

4) Два желѣзнодорожныхъ пути, одинъ погрузочный, другой вытяжной.

5) Проѣзжую дорогу, шириною 3,75 саж.

По представленному проекту Западный молъ образуется изъ сѣвернаго наружнаго укрѣпленія, головы и внутреннихъ набережныхъ. Общее протяженіе сѣвернаго укрѣпленія составляетъ 368 пог. саж., протяженіе головы 10,60 пог. саж., протяженіе внутреннихъ набережныхъ 293 пог. саж., а всего набережныхъ 303,60 пог. саж.

При осуществленіи описаннаго проекта получится 293 пог. саж., глубокой причальной линіи, у которой могутъ имѣть одновременно стоянку 4 самыхъ большихъ парохода и 2 средней величины и 9.750 кв. саж. новой портовой территоріи. Общій срокъ производства работъ составитъ 5 лѣтъ, причемъ существующій Западный больверкъ будетъ изытъ для торговли въ теченіе 1½ года.

Стоимость работъ по переустройству Западнаго мола и углубленію бассейна № 3 (Купческаго) до 30 ф. выражается въ суммѣ около 2.400.000 руб.

Дальнѣйшія предположенія объ улучшеніи Ревельскаго порта заключаются въ трехъ вариантахъ.

1) Устроить къ востоку отъ существующаго порта бассейнъ для каботажныхъ судовъ. Въ виду того, что противъ этого предположенія категорически высказывается Морское вѣдомство, вариантъ этотъ дальнѣйшей разработки не получилъ.

2) Получить въ вѣдѣніе торговаго порта принадлежацій Морскому вѣдомству Адмиралтейскій бассейнъ съ прилегающими площадями и устроить, взамѣнъ сего, для надобностей военнаго порта новый бассейнъ къ востоку отъ существующаго порта; площадью около 24.000 кв. саж., съ территоріею въ 38.000 кв. саж.

Стоимость устройства такого бассейна, при заложении набережной на глубинѣ 30 фут. составитъ, по приближенному исчисленію, около 2.300.000 руб.

3) Устроить новый бассейнъ, глубиною въ 16 фут., къ сѣверо-западу отъ существующаго порта для мелкихъ каботажныхъ судовъ и судовъ Эстляндскаго Яхтъ-Клуба, занимающемъ теперь мѣсто на Южномъ больверкѣ, подлежащемъ разборкѣ. Проектируя сооруженія этого бассейна легкаго типа, стоимость устройства бассейна выражается, по приближенному исчисленію, въ суммѣ около 540.000 рублей, причемъ получится 318 пог. саж. новой причальной линіи, 162 пог. саж. откоснаго укрѣпленія и 8.000 кв. саж. разгрузочной площади.

Проектъ переустройства Западнаго мола (больверка) и углубленія бассейна № 3 (Купеческаго) до 30 фут., равно какъ и предположенія о дальнѣйшемъ развитіи Ревельскаго порта, путемъ устройства новаго бассейна для каботажныхъ судовъ, былъ разсмотрѣнъ въ засѣданіи Ревельскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія 26 ноября 1907 г. При этомъ при обсужденіи вопроса объ устройствѣ особаго каботажнаго бассейна къ востоку отъ существующаго порта, въ связи съ вопросомъ о перенесеніи изъ Ревеля военнаго порта, Командиръ Ревельскаго военнаго порта пояснилъ, что вопросъ о переводѣ изъ Ревеля военнаго порта не можетъ быть рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ и высказалъ предположеніе о томъ, что Морское вѣдомство можетъ пойти на компромиссъ съ Министерствомъ Торговли и Промышленности, уступивъ торговому порту Адмиралтейскій бассейнъ, съ прилегающими площадями, причемъ взаменъ этого долженъ быть устроенъ въ восточной части порта новый бассейнъ для военнаго порта, глубиною 30—32 фут. и площади для устройства, дока, эллинга, мастерскихъ и т. п.

По обсужденіи означеннаго вопроса, Ревельское Присутствіе по портовымъ дѣламъ постановило:

1) Ходатайствовать о скорѣйшемъ осуществленіи проекта устройства новаго Западнаго мола, согласно предположеніямъ Начальника работъ порта, при ширинѣ новаго бассейна въ 70 саж.

2) По вопросу о дальнѣйшемъ развитіи Ревельскаго торговаго порта Присутствіе находитъ, что такое развитіе можетъ произойти къ востоку отъ существующаго порта устройствомъ особаго бассейна. Если же для надобностей Военно-Морского вѣдомства потребуется устройство на томъ же мѣстѣ бассейна для военнаго порта, то Присутствіе считаетъ въ такомъ

случаѣ необходимымъ приобрѣтеніе въ вѣдѣніе торговаго порта Адмиралтейскаго бассейна, съ прилегающими площадями.

Изъ числа работъ, входящихъ въ разработанный нынѣ проектъ улучшенія Ревельскаго порта, наиболѣе неотложными являются, какъ выше пояснено, работы по переустройству Западнаго бульверка. Названный бульверкъ, построенный еще при Петрѣ Великомъ, пришелъ въ настоящее время въ совершенно ветхое состояніе, а такъ какъ онъ представляетъ не только мѣсто причала для пароходовъ, но служить вмѣстѣ съ тѣмъ и главнымъ защитнымъ сооруженіемъ порта, то разрушеніе его бурями можетъ имѣть весьма серьезныя послѣдствія для всего порта. Производство постоянного ремонта, вызывая значительные расходы, не достигаетъ цѣли и является нецѣлесообразнымъ, такъ какъ по самой конструкціи своей бульверкъ не удовлетворяетъ современнымъ требованіямъ торговли и судоходства и не можетъ быть соотвѣтствующимъ образомъ приспособленъ. Зигзагообразная форма и недостаточная ширина бульверка не только не допускаетъ прокладки рельсовыхъ путей, но и вообще исключаетъ возможность оборудованія его приспособленіями для грузовыхъ операцій. Во время сѣверо-западныхъ зимнихъ бурь волна бьетъ настолько сильно, что брызги волнъ поднимаются на высоту болѣе 5 саж., причемъ поверхность бульверка покрывается слоемъ льда, суда же, швартующіяся у бульверка, обмерзаютъ отъ брызгъ и подвергаются серьезной опасности.

Всѣ эти обстоятельства служили причиною того, что при составленіи проектовъ улучшенія Ревельскаго порта, начиная съ 1889 г., всегда указывалось на необходимость перестройки Западнаго бульверка. При составленіи въ 1902 году проектныхъ предположеній по переустройству старыхъ сооружений Ревельскаго порта, мѣстный Биржевой Комитетъ ходатайствовалъ даже, чтобы переустройство Западнаго мола было включено въ первую очередь, а другія сооружения перестраивались бы впоследствии. Ревельское Присутствіе по портовымъ дѣламъ въ засѣданіи 26 ноября 1907 г. также единогласно постановило ходатайствовать о скорѣйшемъ осуществленіи проекта устройства новаго Западнаго мола взамѣнъ пришедшаго въ ветхость Западнаго бульверка. Въ настоящее время Ревельскій Биржевой Комитетъ вновь обращался съ ходатайствомъ въ Министерство Торговли и Промышленности о скорѣйшемъ переустройствѣ Западнаго бульверка (справка 1).

Обращаясь къ обзору торговой дѣятельности Ревельскаго порта (справка II), слѣдуетъ отмѣтить, что грузооборотъ порта послѣдніе годы достигалъ цифры 40—46 милл. пудовъ, вмѣсто 25—28 милліоновъ девятидесятихъ годовъ минувшаго вѣка, причемъ на внѣшнюю торговлю падаютъ въ среднемъ 30—35 милліоновъ *). Занимая по количеству грузовъ 4-ое мѣсто на Балтійскомъ морѣ (С.-Петербургъ, Рига, Либава), Ревельскій портъ по цѣнности привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ съ среднемъ около 80 милл. рублей уступаетъ только С.-Петербургу и Ригѣ. Такое развитіе торговой дѣятельности порта объясняется тѣмъ, что несмотря на то, что Ревельскій портъ не имѣетъ значительнаго, непосредственно тяготѣющаго къ нему, района и несмотря на то, что онъ болѣе отдаленъ отъ центра Имперіи, большое количество грузовъ въ виду продолжительнаго періода замерзанія С.-Петербургскаго порта направляется черезъ Ревель, который такимъ образомъ обслуживаетъ въ это время петербургскій районъ тяготѣнія. Въ виду сего открытіе Петербургъ-Вятской желѣзной дороги, которая увеличиваетъ количество направляющихся на С.-Петербургъ грузовъ, несомнѣнно отзовется и на Ревельскомъ портѣ въ смыслѣ дальнѣйшаго увеличенія его торговыхъ оборотовъ.

Къ изложенному надлежитъ добавить, что производство работъ по улучшенію Ревельскаго порта должно быть признано необходимымъ не только въ интересахъ торговли и промышленности гор. Ревеля, но и потому, что отъ улучшенія и благоустройства порта и находящагося въ связи съ этимъ увеличенія движенія грузовъ на Ревель зависятъ также увеличеніе таможенныхъ доходовъ казны и поступленій отъ корабельнаго и попутнаго сборовъ. Неустройство же порта легко можетъ побудить товарохозяевъ направлять свои грузы черезъ финляндскіе порты или черезъ сухопутную границу. Подобнымъ образомъ состояніе порта отражается уже и теперь, въ ущербъ доходности ведущихъ въ Ревель казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; значительное количество грузовъ, для которыхъ по естественнымъ условіямъ Ревель является вывознымъ портомъ, отвлекается отъ Ревеля въ финляндскій портъ Ганге.

Совокупность всѣхъ вышеизложенныхъ данныхъ подтверждаетъ необходимость приступа къ работамъ по улучшенію порта, а, главнымъ образомъ, по пере-

*) Въ 1906 году грузооборотъ выразился въ меньшемъ размѣрѣ, но причины сего носятъ временный характеръ.

устройству Западнаго большерка и по приведенію въ должное состояніе Купеческой гавани.

Справки.

I.

Въ запискѣ отъ 23 іюля 1908 г. за № 239 Ревельскаго Биржевого Комитета на имя Его Превосходительства Г. Министра Торговли и Промышленности изложено:

Въ Совѣтѣ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія въ 1906 г. въ принципѣ было рѣшено, при портострое-ніи дать преимущество крупнѣйшимъ портамъ, причемъ на Балтійскомъ морѣ предположено было прежде всего приступить къ улучшенію С.-Петербургскаго порта съ тѣмъ, чтобы, въ виду замерзанія его, имѣть на Прибалтійскомъ побережьи еще другой портъ.

Такимъ мѣстомъ, которое по своему географическому положенію, какъ ближайшій крупный портъ, призвано служить аванпортомъ С.-Петербурга, является Ревель. Ревельскій портъ иногда зимою вовсе не замерзаетъ, а когда замерзаетъ, то на сравнительно короткое время, въ теченіе коего сообщеніе всетаки поддерживается при помощи ледоколовъ. Въ этихъ видахъ со стороны правительства за послѣднее время были произведены нѣкоторыя довольно крупныя работы по переустройству этого порта, но работы еще не окончены вполнѣ и настоятельно необходимымъ является довести ихъ до конца. Въ числѣ тѣхъ работъ, которыя прежде всего требуются,—первое мѣсто занимаетъ современное переустройство пришедшаго въ ветхость Западнаго мола, давно уже намѣченное. Оно необходимо какъ въ виду того, что молъ не соотвѣтствуетъ требованіямъ современнаго устройства портовъ вообще, такъ и потому, что онъ ветхій, можетъ обрушиться и такимъ образомъ сдѣлать невозможною эксплуатацію Ревельской гавани. Необходимые ежегодно на содержаніе и ремонтъ Западнаго мола расходы сравнительно велики, такъ что навѣрное со временемъ оправдалась бы единовременная затрата капитала на сооруженіе новаго мола по тѣмъ проектамъ, которые уже выработаны мѣстной портовой администраціей. Такъ какъ потребность въ осуществленіи сего проекта подлежащими сферами признавалась давно назрѣвшей, Ревельскій Биржевой Комитетъ, въ интересахъ судоходства и всей торговли, тяготящей къ С.-Петербургскому и Ревельскому портамъ, позволяетъ себѣ покорнѣйше ходатайствовать передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ о внесеніи потребныхъ на означенныя работы суммъ въ смѣту будущаго года.

Таблица I.

Грузооборотъ Ревельскаго порта (въ тысячахъ пудовъ).

Г О Д Ы.	П О В Н Ъ Ш Н Е Й Т О Р Г О В Л Ъ.			П О К А Б О Т А Ж Н О Й Т О Р Г О В Л Ъ.			Общій грузооборотъ.
	В ы в о з ъ.	П р и в о з ъ.	В С Е Г О.	В ы в о з ъ.	П р и в о з ъ.	В С Е Г О.	
1890.	16.233	8.986	25.219	807	1.993	2.800	28.019
1895	14.300	6.525	20.825	1.262	3.503	4.765	25.590
1896	20.954	10.019	30.973	1.185	2.929	4.114	35.087
1897	23.812	9.246	33.058	1.345	3.353	4.698	37.756
1898	21.453	11.847	33.300	1.996	7.653	9.649	42.949
1899	10.433	15.681	26.114	1.591	10.198	11.789	37.903
1900	21.396	15.938	37.335	1.394	7.988	9.382	46.717
1901	16.888	13.659	30.547	1.713	8.387	10.100	40.647
1902	11.804	14.833	26.637	1.827	4.393	6.220	32.857
1903	16.102	16.749	32.851	2.084	4.936	7.020	39.871
1904	21.034	16.877	37.911	2.028	5.290	7.318	45.229
1905	16.546	15.074	31.620	1.851	5.873	7.724	39.344
1906	5.602	17.364	22.966	1.809	4.686	6.495	29.461

Таблица II.

Грузооборотъ (въ тысячахъ пудовъ) главнѣйшихъ портовъ Балтійскаго моря.

П О Р Т Ы.	1890 г.			1895 г.			1900 г.			1904 г.			1905 г.			1906 г.		
	Внѣшняя торговля.	Каботажъ.	Всего.															
Петербургъ съ Кронштадтомъ	137.088	8.488	145.576	191.278	15.146	206.429	240.520	16.322	256.842	217.347	23.552	240.899	252.080	22.229	274.309	217.834	16.380	234.214
Нарва	3.619	871	4.490	5.607	1.646	7.253	6.974	2.611	9.595	5.077	1.604	6.681	5.044	1.272	6.316	5.898	1.217	7.115
Ревель	25.219	2.800	28.019	20.825	4.765	25.590	37.335	9.382	46.717	37.911	7.318	45.229	31.620	6.180	37.800	22.966	6.495	29.461
Перновъ	2.497	1.412	3.909	2.611	1.970	4.581	6.152	2.848	9.000	3.107	5.931	15.038	8.792	5.307	14.099	14.080	4.869	18.949
Рига	105.429	9.715	115.144	111.300	18.659	129.959	142.417	28.233	170.650	131.368	21.999	153.367	123.347	19.048	142.395	141.945	14.488	156.433
Видзавъ	4.903	1.173	6.076	8.791	1.722	10.513	10.835	2.334	13.169	14.421	1.612	16.033	18.342	1.709	20.051	18.235	1.307	19.542
Либавъ	50.442	4.718	55.160	56.069	9.197	65.266	88.205	6.277	94.482	64.165	6.163	70.328	75.058	5.272	80.330	51.418	3.658	55.076

Таблица III.

Цѣнность товаровъ (по внѣшней торговлѣ) въ тысячахъ рублей.

Г О Д Ы.	Ревель (съ Балг. Отд.).		С.-Петербургъ.			Р и г а.			Л и б а в а.			
	Вывозъ.	Привозъ.	И т о г о.	Вывозъ.	Привозъ.	И т о г о.	Вывозъ.	Привозъ.	И т о г о.	Вывозъ.	Привозъ.	И т о г о.
1890	19.610	54.967	74.577	57.130	74.664	131.794	53.167	22.023	75.190	38.660	18.815	57.475
1891	16.181	42.456	58.637	58.648	63.944	122.592	46.427	18.947	65.374	41.186	17.474	58.660
1892	9.842	35.326	45.168	32.222	82.607	114.829	39.903	19.822	59.725	28.392	18.328	46.720
1893	10.665	25.036	35.701	42.338	100.638	142.976	47.407	25.720	73.127	30.862	25.951	56.813
1894	16.025	41.725	57.750	44.110	115.016	159.126	43.460	30.677	74.137	40.490	19.837	60.327
1895	16.084	31.614	47.698	58.042	111.297	169.339	55.777	28.753	84.530	32.827	15.415	48.242
1896	22.649	49.528	72.177	62.019	110.283	172.302	56.903	34.353	91.256	34.527	18.500	53.027
1897	29.404	42.596	72.000	70.966	108.292	179.258	58.853	31.769	90.622	34.104	17.628	51.732
1898	31.246	46.177	77.423	66.616	119.799	186.515	65.873	41.905	107.778	30.115	15.499	45.614
1899	20.139	50.435	70.574	51.757	123.063	174.820	65.401	51.611	117.012	33.862	16.420	50.282
1900	32.143	56.390	88.533	74.764	116.073	190.837	60.582	41.998	102.580	55.828	24.730	88.558
1901	31.294	43.632	74.976	72.567	95.156	167.723	73.572	36.559	110.131	51.878	18.235	70.113
1902	27.876	46.520	74.396	58.905	97.778	158.683	83.934	37.497	121.431	39.242	15.695	54.937
1903	24.972	59.619	84.591	55.254	112.552	167.806	121.599	50.493	172.092	31.337	14.640	45.977
1904	28.448	74.282	102.730	65.230	106.341	171.571	118.173	51.535	169.708	35.686	15.210	50.896
1905	23.324	51.523	74.847	87.899	122.289	210.188	124.794	47.749	172.543	46.064	12.957	59.001

Заключение.

Докладывая объ изложенномъ, Отдѣль Торговыхъ Портовъ имѣетъ честь просить заключеніе Совѣта по дѣламъ Торговаго Мореплаванія относительно необходимости, въ соотвѣтствіи съ потребностями торговли и судоходства, работъ по переустройству Западнаго мола въ Ревельскомъ портѣ, а также насколько соотвѣтствуютъ означеннымъ потребностямъ другія указанныя въ докладѣ работы по развитію и улучшенію сего порта.

Начальникъ Отдѣла (подписаль) *С. Веселого.*

За Управляющаго Строительною
Частью (скрѣпилъ) *В. Кандиба.*

Дѣлопроизводитель (скрѣпилъ) *К. Шука.*