

Кт $\frac{LI-4}{9}$



МИНИСТЕРСТВО ТОРГОВЛИ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ.
ОТДѢЛЪ ТОРГОВЫХЪ ПОРТОВЪ.

ОПИСАНІЕ
РИЖСКАГО
ТОРГОВАГО ПОРТА.

СОСТАВИЛЪ

Портовый техникъ Управленія Рижскаго торговаго порта
инженеръ Е. В. МИХАЭЛИСЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Редакціи період. изд. Министерства Финансовъ.
1913.

Рглавленіе.

	Стран.
I. Общій обзоръ порта	1
Экономическое значеніе порта	1
Грузооборотъ порта	2
Періодъ навигаціи въ портѣ	4
Морская судоходная дѣятельность порта	5
Линіи заграничнаго плаванія	7
Линіи срочнаго заграничнаго плаванія	8
Линіи срочнаго каботажнаго плаванія	8
Линіи пассажирскаго плаванія	8
Рѣчная судоходная дѣятельность порта	8
II. Подходъ къ порту и обезпеченная осадка судовъ	9
Подходъ со стороны моря	10
Подходъ со стороны р. Западной Двины	11
III. Оградительныя и выправительныя сооруженія, набережныя, гавани и бухты	13
Оградительныя сооруженія	13
Выправительныя сооруженія	13
Выправительныя сооруженія, служащія мѣстомъ производства грузовыхъ операцій	18
Распределеніе грузовыхъ операцій по линіямъ причала у выправительныхъ сооруженій	18
Набережныя	20
Гавани и бухты	21
Лѣсная гавань	22
IV. Территорія порта	24
Границы порта	24
Прилегающія владѣнія	25
Территорія порта	26
Территорія порта, находящаяся въ пользованіи М-ва Торг. и Промышл.	26
Территорія порта, находящаяся въ пользованіи М-ва Пут. Сообц.	27
Территорія порта, находящаяся въ пользованіи М-ва Финансовъ (Таможни)	27
Территорія порта, принадлежащая Городскому Общ. Управленію	27
Территорія порта, принадлежащая Рижскому Биржевому Купечеству	28

	Стран.
Территорія порта, принадлежащая прочим общественным учреждениям и частным лицам	28
Эксплуатація территории порта, находящейся въ пользованіи М-ва Торговли и Промышленности	28
Замощеніе территории порта, находящейся въ пользованіи М-ва Торговли и Промышленности	29
V. Перегрузочныя приспособленія и складочныя помѣщенія	30
Элеваторъ	30
Холодильникъ	32
Подъемные краны	32
Складочныя помѣщенія на портовой территории	34
Складочныя помѣщенія, расположенныя въ городѣ, но работающія для порта	37
VI. Подѣздныя къ порту пути и пути сообщенія на портовой территории	39
Подѣздныя пути	39
Портовые дороги	39
Жельзнодорожныя пути	41
Мосты	42
VII. Водоснабженіе и канализація	45
Водоснабженіе	45
Канализація	46
VIII. Освѣщеніе порта	48
IX. Портовые противопожарныя средства	51
X. Спасательная дѣятельность и спасательныя станціи въ портѣ	53
Спасательныя пароходы	53
Спасательныя станціи	54
Водолазные аппараты	54
Спасательныя снаряды	54
XI. Врачебно-санитарное состояніе порта	55
Врачебное состояніе порта	55
Санитарное состояніе порта	57
XII. Казенныя портовые плавучія средства	59
Плавучія средства Портоваго Управленія	59
Плавучія средства Управленія работъ порта	61
Плавучія средства Таможни и Отдѣльнаго корпуса пограничной стражи	62
Плавучія средства портовой полиціи	62
Землечерпательный караванъ, состоящій въ завѣдваніи Рижскаго Биржевого Комитета	62
XIII. Судостроительныя заводы, верфи и доки	63
Судостроительныя заводы и верфи	63
Плавучіе доки	65
XIV. Доходы казны	67
Понудный и корабельный сборы	67
Доходы казны отъ арендныхъ, оброчныхъ и другихъ доходныхъ статей по Управленію порта	68
XV. Накладные расходы	69

	Стран.
XVI. Морскіе фрахты и страховыя преміи	72
Фрахты	72
Страховыя преміи	75
XVII. Средняя скорость производства грузовыхъ операцій и время пребыванія судовъ въ портѣ	76
XVIII. Промыслы въ портѣ	80
Лоцманскій	80
Перегрузочный	81
Перевозочный	83
Ломовой	85
Буксирный	85
Якорный	86
Рыболовный	88
Подача мостковъ къ судамъ	89
Водовозный	89
Водолазный	89
XIX. Портовое Управленіе	89
Составъ Портоваго Управленія	89
Распределеніе административнаго завѣдванія портомъ	90
XX. Зданія, находящіяся на портовой территории	92

Общій обзоръ порта.

Экономическое значеніе порта. Выгодное географическое положеніе порта, находящагося, съ одной стороны, при устьѣ обширной рѣки Западной Двины, вытекающей изъ районовъ центральной Россіи и обнимающей площадь бассейна болѣе 70.000 кв. верстъ, а, съ другой стороны, при глубоко врѣзывающемся въ материкъ заливѣ, было причиною его образованія и быстрого развитія начиная почти со времени основанія города Риги¹⁾; но еще большаго развитія,—развитія до современнаго состоянія перво-класснаго торговаго порта и притомъ одного изъ главнѣйшихъ на всемъ сѣверѣ Россіи по экспортной торговлѣ, достигъ Рижскій портъ съ семидесятихъ годовъ прошлаго столѣтія, т. е. со времени открытія въ 1861 году Риги-Динабургской желѣзной дороги, положившей начало рельсовому пути, доходящему до береговъ р. Волги.

Постепенное затѣмъ расширеніе общей желѣзнодорожной сѣти Имперіи, соединившей Рижскій портъ съ центральными губерніями Россіи (Риги-Царицынская ж. д.—1871 г.; Либаво-Роменская ж. д.—1873 г.; Риги-Туккумская ж. д.—1877 г.; Риги-Псковская ж. д.—1889 г.), положивъ начало новому развитію Рижской торговой жизни, дало ему возможность захватить въ экономическомъ отношеніи и въ отношеніи тяготѣнія грузовъ огромнѣйшій районъ Россіи, расположенный, преимущественно, въ ея центральной и южныхъ частяхъ²⁾.

До начала открытія описанныхъ желѣзныхъ дорогъ, средствомъ сообщенія служили почти исключительно водные пути по рѣкамъ Двинѣ, Курляндской Аа и по морю; перевозка сухопутнымъ путемъ, на подводахъ, играла роль только для нѣкоторыхъ менѣе важныхъ товаровъ. Открытіе же желѣзныхъ дорогъ, явившихся главной жизненной артеріей мѣстной коммерческой дѣятельности, повлекло за собою полный переворотъ въ основахъ рижской торговли;—рѣка Двина постепенно потеряла свое первенствующее значеніе, сохранивъ за собою почти исключительно лишь сплавъ лѣса.

Въ результатъ подобнаго переворота, общій оборотъ внѣшней Рижской торговли, доходившій въ 1866—1877 годахъ, въ среднемъ,

¹⁾ Городъ Рига основанъ въ 1201 году епископомъ Альбертомъ фонъ-Апелдернъ; въ XIV вѣкѣ г. Рига былъ однимъ изъ главныхъ торговыхъ центровъ Ганзейскаго союза.

²⁾ Въ составъ района тяготѣнія входятъ слѣдующія губерніи: Витебская, Ковенская, Виленская, Смоленская, Калужская, Могилевская, Орловская, а также районы Волги и Сибири (масло).

лишь до 45 милл. руб., достигъ въ 1910 году громадной суммы въ 332 милл. руб., изъ которыхъ на долю вывоза пришлось 190 милл. руб.

Благодаря такому росту вывозной торговли, Рига съ 1895 года становится главнѣйшимъ портомъ сѣверной Россіи по экспортной торговлѣ.

Грузооборотъ порта. Наглядной характеристикой торговой дѣятельности порта и ея развитія за ближайшій періодъ времени служатъ данныя о его грузооборотѣ, помѣщенные въ слѣдующей таблицѣ.

Общій грузооборотъ Рижскаго порта.

Годы.	Внѣшняя торговля.			Большой каботажъ.			Малый каботажъ.			Общій грузооборотъ.
	Вы-возъ.	При-возъ.	Всего.	Вы-возъ.	При-возъ.	Всего.	Вы-возъ.	При-возъ.	Всего.	
Въ тысячахъ пудовъ.										
1905	80.203 202*)	42.765 177	122.968 379	614	4.106	4.720	6.742	7.586	14.328	142.016 379 ¹⁾
1906	90.678 239	51.267 169	141.945 408	710	4.822	5.532	6.890	7.598	14.488	161.965 408
1907	91.994 330	55.359 153	147.353 483	864	5.722	6.586	7.250	8.258	15.508	169.447 483
1908	92.471 134	64.992 233	157.463 367	831	5.070	5.901	7.267	7.400	14.667	178.031 367
1909	129.303 274	67.334 791	196.637 1.065	935	4.360	5.295	8.568	8.227	16.795	218.727 1.065
1910	142.515 265	71.114 906	213.629 1.171	522	3.284	3.806	9.295	8.315	17.610	235.045 1.171
1911	133.847 264	76.513 1.695	210.360 1.959	1.081	4.728	5.809	10.843	9.723	20.566	236.735 1.959

Въ общемъ грузооборотъ порта наиболѣе крупнымъ по своимъ размѣрамъ, хотя и не столь важнымъ по цѣнности, является вывозъ на заграничные рынки ²⁾ лѣсныхъ матеріаловъ (еловыя бревна, доски

¹⁾ Нижнія цифры касаются торговли съ Финляндіею.

²⁾ Главнымъ рынкомъ является Великобританія, поглощающая болѣе половины всего экспорта лѣса изъ портовъ Балтійскаго моря.

и проч.), доставляемыхъ въ Рижскій портъ, какъ по желѣзнымъ дорогамъ (около 45 милл. пуд.), такъ и, въ особенности, водными путями, при чемъ, главнымъ образомъ, со всего бассейна р. Западной Двины, а затѣмъ,—въ небольшемъ сравнительно количествѣ съ бассейновъ рѣки Березины въ районѣ Березинскихъ соединительныхъ каналовъ (около 2 милл. пуд.), Лифляндской Аа (около 6,5 милл. пуд.) и Курляндской Аа (около 3 милл. пуд.).

Общее количество экспортируемыхъ черезъ Рижскій портъ лѣсныхъ грузовъ достигаетъ (1910 г.) до 116 милл. пуд. въ годъ, т. е. 40% всего лѣсного экспорта Балтійскаго моря.

Подобное громадное количество однообразнаго груза, составляя совершенно выдѣленный отдѣлъ торговыхъ операцій порта, выдвинуло послѣдній въ смыслѣ экспорта лѣсныхъ грузовъ на первое мѣсто среди всѣхъ портовъ Имперіи.

Въ отношеніи же распределенія прочихъ грузовъ, Рижскій портъ отличается операціями съ довольно разнообразнымъ товаромъ; при этомъ въ отдѣлѣ вывоза главнѣйшими товарами являются: ленъ и льняная пенька ¹⁾ (до 8 милл. пуд.), яйца ¹⁾ (до 5 милл. пуд.), коровье масло (болѣе 0,5 милл. пуд.), поставляемое, главнымъ образомъ, изъ Сибири, и хлѣбные грузы (преимущественно пшеница), экспортируемые черезъ портъ въ количествѣ до 25 милл. пудовъ. Посѣвная площадь, тяготеющая фактически къ Рижскому порту, является весьма значительной;—въ составъ обслуживаемаго портомъ района входитъ часть центральной Россіи на пространствѣ между Орломъ, Ельцемъ, Тамбовомъ, Воронежемъ и почти до Саратова и Царицына съ одной стороны и Смоленскомъ, Москвою, почти до Нижняго-Новгорода съ другой. Районъ этотъ частью граничитъ непосредственно въ хлѣбнымъ райономъ С.Петербургскаго порта, частью же они проникаютъ другъ въ друга.

Въ отношеніи направленія грузовъ на заграничные рынки—первое мѣсто въ отдѣлѣ отпускной торговли занимаетъ Англія, а затѣмъ: Германія, Бельгія, Франція, Голландія, Америка, Швеція и Данія. При этомъ общее количество грузовъ, получаемыхъ перечисленными восьмью странами, достигаетъ въ среднемъ почти 99% всѣхъ отпускаемыхъ Рижскимъ портомъ грузовъ.

Главнѣйшими грузами въ отдѣлѣ привозной внѣшней торговли порта являются: каменный уголь (до 39 милл. пуд.), затѣмъ, наиболѣе цѣнный товаръ въ отдѣлѣ ввоза, волокнистыя вещества (хлопокъ-сырецъ, шерсть, шелкъ-сырецъ и бумажная пряжа,—всего до 1 милл. пуд.), чай (до 156.000 пуд.), сельско-хозяйственныя машины, промышленныя орудія, металлы и металлическія издѣлія и, наконецъ, сельди, сѣрный колчеданъ, искусственныя удобрения, красильное и квебраховое дерево, копра, мѣлъ и фарфоровая глина.

¹⁾ Рижскій портъ является главнѣйшимъ портомъ по вывозу льна и яицъ.

Періодъ навигаціи въ портѣ.

Періодъ навигаціи въ портѣ зависитъ почти исключительно отъ закрытія льдомъ Домеснескаго пролива, черезъ который направляются въ Ригу и обратно изъ Риги всѣ суда заграничнаго плаванія, а также и каботажнаго съ осадкой болѣе 15 футъ. Закрытие пролива льдомъ зависитъ отъ направленія вѣтровъ, причемъ вѣтры отъ сѣверныхъ румбовъ нагоняютъ въ него ледъ, закрывая проходъ судамъ, южные же вѣтры, наоборотъ, угоняютъ ледъ, очищая проходъ. Состояніе это продолжается обыкновенно съ конца января до начала апрѣля¹⁾, при этомъ характеръ состоянія льда закрытаго пролива вполне допускаетъ проходъ по немъ судовъ при содѣйствіи сильныхъ морскихъ ледоколовъ²⁾.

Опытъ послѣднихъ лѣтъ доказалъ, что при постоянной работѣ въ замерзающемъ заливѣ и въ проливѣ, въ періодъ его закрытія³⁾, сильнаго морского ледокола, навигація въ Рижскомъ портѣ можетъ продолжаться въ теченіе всего года, такъ какъ судоходное движеніе по рѣкѣ Двинѣ, покрывающейся льдомъ обыкновенно между декабремъ и февралемъ мѣсяцами, благодаря содѣйствію имѣемыхъ сильныхъ рѣчныхъ ледорѣзныхъ пароходовъ, почти вовсе не прекращается, тѣмъ болѣе, что при каждомъ болѣе или менѣе сильномъ южномъ вѣтрѣ разрушаемый ледорѣзными пароходами ледъ совершенно выносится въ заливъ, очищая рѣку.

Исключеніе изъ описаннаго состоянія льда представляетъ, такъ называемая, «Лѣсная гавань» порта, т. е. пространство рѣки Двины протяженіемъ въ 18,5 верстъ выше Рижскаго Желѣзнодорожнаго моста. Въ этой гавани ставшіи, обыкновенно въ концѣ ноября, ледъ частью, а именно на пространствѣ 8 верстъ отъ моста, выносится, при содѣйствіи портового ледорѣзнаго парохода, только съ весеннимъ ледоходомъ, а частью—именно на порожистыхъ мѣстахъ остальнаго пространства гавани—остается еще подолгу въ видѣ заторовъ.

Нижепомѣщенный графикъ даетъ болѣе подробныя свѣдѣнія о продолжительности судоходства въ портѣ за послѣдній пятилѣтній періодъ и притомъ, какъ при нормальныхъ условіяхъ, такъ и при содѣйствіи ледоколовъ.

¹⁾ Свѣдѣнія о состояніи льда въ проливѣ доставляются въ Ригу по телеграфу отъ слѣдующихъ расположенныхъ по пути слѣдованія судовъ маяковъ: Михайловскаго, Люзерортскаго, Домеснескаго и Мерзерифскаго (въ Рижскомъ заливѣ); кромѣ того въ 1911 г. сооруженъ для той же, главнымъ образомъ, цѣли беспроволочный телеграфъ между Ригею и остр. Руно, расположеннымъ возлѣ морского пути въ сѣверной части Рижскаго залива.

²⁾ Рижскій портъ обслуживался до 1912 г., главнымъ образомъ, ледоколами «Ермакъ» и «Владиміръ»; съ 1912 же года Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ приобрѣтенъ за счетъ спеціальнаго сбора съ судовъ построенный на Гетеборгской верфи спеціальныи ледоколъ для Рижскаго порта «Петръ Великій», мощностью въ 4000 инд. лош. силъ.

³⁾ Закрытие льдомъ пролива и замерзаемость залива являются одной изъ отрицательныхъ сторонъ географическаго положенія г. Риги.

Графическое изображеніе продолжительности навигаціи въ Рижскомъ портѣ.

(===== полное закрытіе навигаціи; ===== откр. и поддержаніе навигаціи ледоколами).

Годы.	М ѣ с я ц ы.					Годы.
	Декабрь.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	
1904						1905
		4 8 24 27	11			
1905						1906
			14. 23.			
1906						1907
	21.	10. 13. 20. 23. 26. 30.		6.	2. 7. 10.	
1907						1908
		13. 29. 31.	13. 15. 27.	10. 18.	3.	
1908						1909
		19. 21. 29.	24	8.	4. 13.	
1909						1910
		(навигация не прекращалась).				
1910						1911
		24.	25.	6. 10. 17. 31.		

Изъ разсмотрѣнія приведеннаго графика вытекаетъ, что время закрытія навигаціи въ портѣ, кромѣ верхняго участка (Лѣсная гавань), въ среднемъ, достигаетъ 20 дней въ году, хотя бывають случаи, что судоходство не прекращается въ теченіе всего года и притомъ безъ всякаго содѣйствія со стороны ледоколовъ (1910 г.).

Морская судоходная дѣятельность порта.

За указанный періодъ навигаціи Рижскій портъ посѣщаютъ въ среднемъ до 2.400 морскихъ судовъ заграничнаго плаванія, общей чистой вмѣстимостью около 1.700.000 рег. тоннъ и до 2.500 морскихъ судовъ каботажнаго плаванія, общей вмѣстимостью около 450.000 рег. тоннъ. ¹⁾ При этомъ количество подобныхъ судовъ,

¹⁾ Господствующій типъ судовъ, посѣщающихъ портъ,—грузопассажирскіе и грузовые пароходы.

одновременно производящих грузовыя операціи въ портѣ, достигаетъ иногда 125 судовъ, нормально же, въ періодъ навигаціи, это количество колеблется около 80 судовъ.

Болѣе подробныя свѣдѣнія о размѣрахъ судоходства приведены въ слѣдующей таблицѣ.

Таблица движенія судовъ въ Рижскомъ портѣ.

	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
ПРИХОДЪ.								
Заграничное плаваніе:								
число судовъ . . .	1.659	1.840	1.815	1.843	2.220	2.412	2.294	2.813
чистая вмѣстимость въ рег. тонн. . .	1.048.925	1.230.927	1.251.920	1.294.607	1.558.324	1.683.826	1.623.370	1.873.875
Большой каботажъ:								
число судовъ . . .	30	33	36	31	27	30	36	—
чистая вмѣстимость въ рег. тонн. . .	49.652	55.982	71.008	63.398	56.328	60.851	68.923	—
Малый каботажъ:								
число судовъ . . .	1.778	1.912	2.090	1.746	2.134	2.146	2.324	—
чистая вмѣстимость въ рег. тонн. . .	214.663	271.087	278.739	242.985	266.679	293.520	382.408	—
Всего:								
число судовъ . . .	3.467	3.785	3.941	3.620	4.361	4.588	4.654	—
чистая вмѣстимость въ рег. тонн. . .	1.313.240	1.557.996	1.601.667	1.600.990	1.881.331	2.038.097	2.083.701	—
ОТХОДЪ.								
Заграничное плаваніе:								
число судовъ . . .	1.685	1.904	1.855	1.853	2.187	2.431	2.328	2.758
чистая вмѣстимость въ рег. тонн. . .	1.085.176	1.324.866	1.323.283	1.338.732	1.596.755	1.744.846	1.706.784	1.869.675
Большой каботажъ:								
число судовъ . . .	12	8	16	16	12	14	24	—
чистая вмѣстимость въ рег. тонн. . .	22.227	14.517	31.794	34.998	27.438	32.868	45.017	—
Малый каботажъ:								
число судовъ . . .	1.796	1.874	2.071	1.751	2.170	2.156	2.269	—
чистая вмѣстимость въ рег. тонн. . .	198.612	224.491	244.949	222.721	259.327	258.004	312.225	—
Всего:								
число судовъ . . .	3.493	3.786	3.942	3.620	4.369	4.601	4.621	—
чистая вмѣстимость въ рег. тонн. . .	1.306.015	1.563.874	1.600.026	1.596.451	1.883.520	2.035.718	2.064.026	—

Для опредѣленія размѣровъ торговаго судоходства между Рижскимъ и иностранными портами, а также для указанія его относительнаго значенія по отдѣльнымъ странамъ, приведена слѣдующая таблица, содержащая по государствамъ количество и общій тоннажъ судовъ, посѣтившихъ Рижскій портъ въ 1908, 1909 и 1910 годахъ.

Количество русскихъ и иностранныхъ судовъ, посѣтившихъ Рижскій портъ въ 1908—10 г.г.

№№ по порядку.	Ф Л А Г Ъ.	1908 г.		1909 г.		1910 г.		1911 г.	
		Количество судовъ.	Общій тоннажъ, въ рег. тонн.	Количество судовъ.	Общій тоннажъ, въ рег. тонн.	Количество судовъ.	Общій тоннажъ, въ рег. тонн.	Количество судовъ.	Общій тоннажъ, въ рег. тонн.
1	Русскій	636	—	648	350.152	721	415.998	762	—
2	Англійскій	312	—	355	388.995	402	376.473	384	—
3	Германскій	580	—	682	464.331	729	469.480	735	—
4	Датскій.	346	—	387	275.855	411	284.466	367	—
5	Шведскій.	130	—	227	100.717	288	144.605	306	—
6	Норвежскій	149	—	215	171.196	269	205.406	231	—
7	Голландскій.	27	—	28	31.794	22	19.111	26	—
8	Бельгійскій	7	—	15	14.288	7	7.046	8	—
9	Французскій	4	—	3	2.277	4	3.402	2	—

Линіи заграничнаго плаванія.

Для вывоза грузовъ, направляемыхъ черезъ Рижскій портъ на заграничные рынки, а равно для ввоза въ него иностранныхъ товаровъ, въ портѣ установились пароходныя сообщенія со слѣдующими заграничными портами:

англійскими: Лондономъ, Гуллемъ, Лиссомъ, Гримсби, Вестъ-Гартльпулемъ, Ньюкастлемъ, Зундерландомъ, Блайтомъ, Бостономъ, Манчестеромъ, Ливерпулемъ и друг.

германскими: Гамбургомъ, Любекомъ, Штеттиномъ, Бременомъ, Фленсбургомъ, Эмденомъ, Гартлингенемъ и друг.

бельгійскими: Антверпеномъ, Гентомъ, Остенде и друг.

французскими: Дюнкирхеномъ, Булонемъ, Гавромъ, Руаномъ, Бордо, Діэпомъ, Нантомъ и друг.

голландскими: Амстердамомъ, Роттердамомъ, Дортрехтомъ и друг.

датскими: Копенгагеномъ, Архусомъ, Альборгомъ и друг.
шведскими: Стокгольмомъ, Нюрсетингомъ, Удевалла, Мальмо, Оскарсгампъ и друг.

норвежскими: Христианіей, Арендаломъ, Ландскроной, Ставангеромъ, Гаугезундомъ, Бергеномъ и др.,
а также съ Лиссабономъ, Барселоной, Генуей, Тунисомъ, и друг. портами.

Линіи срочнаго заграничнаго плаванія.

Среди перечисленныхъ линій, содержимыхъ иностранными и русскими пароходными обществами, имѣется 14 линій срочнаго заграничнаго пароходства, поддерживающихъ сообщеніе между Ригю и слѣдующими иностранными портами: Лиссомъ (5 линій), Лондономъ (3 линіи), Гамбургомъ (2 линіи), Роттердамомъ (2 линіи), Штеттиномъ (2 линіи), Гуллемъ, Гренжмутомъ, Антверпеномъ, Любекомъ, Дюнкирхеномъ, Копенгагеномъ и Стокгольмомъ (по одной линіи)¹⁾.

Линіи срочнаго каботажнаго плаванія.

Кромѣ того, въ портѣ имѣется 7 линій срочнаго малаго каботажнаго плаванія, поддерживающихъ сообщеніе между Ригю и слѣдующими портами: С.-Петербургомъ (съ заходомъ въ Аренбургъ, Моонзундъ, Гапсаль и Ревель), Аренбургомъ, Перновомъ, Либавою (съ заходомъ въ Виндаву), Домеснесомъ (съ заходомъ въ Роень), Нейбадомъ и Гайнашемъ.

Линіи пассажирскаго плаванія.

Въ числѣ описанныхъ линій заграничнаго и каботажнаго срочнаго пароходства имѣются слѣдующія пассажирскія линіи):

Въ заграничномъ плаваніи: 2 линіи Рига—Лондонъ (Рижскаго Срочнаго Пароходства и Томасъ Вильсонъ С-ья), 2 линіи Рига—Штеттинъ (Остзейское Пароходное Общество и Риги-Штеттинское Т-во Грибель) и по одной линіи: Рига—Любекъ (Риги-Любекское Пароходное Общество), Рига—Копенгагенъ (Копенгагенское Соединенное Пароходное Общество) и Рига—Стокгольмъ (Пароходное Общество Свеа).

Въ каботажномъ плаваніи, всѣ семь линій—срочнаго каботажнаго плаванія, а именно: Рига—С.-Петербургъ (Русское Восточно-Азіатское Пароходство), Рига—Аренбургъ (Общество Озилія), Рига—Перновъ (фирма Шмидтъ въ Перновѣ), Рига—Либава (фирма М. Рейнке въ Виндавѣ), Рига—Домеснесъ (М. Вейде въ Гайнашѣ), Рига—Нейбадъ (А. фонъ-Пистолькорсъ) и Рига—Гайнашъ (М. Вейде въ Гайнашѣ).

Рѣчная судоходная дѣятельность порта.

Рѣчная судоходная дѣятельность порта состоитъ во-первыхъ, въ сплавъ, преимущественно, по рѣкѣ Зап. Двинѣ лѣсныхъ и нѣкоторыхъ другихъ матеріаловъ, а, во-вторыхъ, въ мѣстномъ пассажирскомъ сообщеніи.

Съ верховьевъ рѣки Зап. Двины въ портъ прибываютъ, главнымъ образомъ, сплаваемые по водѣ лѣсные грузы, среди которыхъ первое мѣсто занимаютъ плоты сосновыхъ и еловыхъ бревенъ, а затѣмъ

¹⁾ Среди перечисленныхъ линій подъ русскимъ флагомъ содержится только одна линія—«Рига—Лондонъ»—Рижскаго Срочнаго Пароходства.

²⁾ На быстроходныхъ товаро-пассажирскихъ пароходахъ.

уже брусня, мауэрлаты, стенцеля, планки, шлипера, шпалы, клепка, доски, дрова, дрань и прочіе лѣсные матеріалы.

Каждый плотъ, въсомъ, въ среднемъ, около 3,500 пуд., вяжется, обыкновенно изъ 260—320 бревенъ, длиною отъ 21 до 40 фут. при толщинѣ въ верхнемъ отрубѣ въ 5—10 дюйм.

Въ теченіе послѣднихъ шести лѣтъ въ Рижскій портъ прибыло по р. Зап. Двинѣ слѣдующее количество плотовъ:

Въ 1905 г.	9.145	плот.
» 1906 г.	13.859	»
» 1907 г.	17.204	»
» 1908 г.	17.115	»
» 1909 г.	19.247	»
» 1910 г.	21.391	»
» 1911 г.	22.117	»
» 1912 г.	16.000	»

Количество же плотовъ и другихъ лѣсныхъ грузовъ, поступающихъ въ портъ по рѣкамъ Курляндской Аа и Лифляндской Аа, составляетъ, въ общей сложности, около 8—11 проц. тѣхъ же грузовъ, прибывающихъ по р. Западной Двинѣ.

Кромѣ плотовъ по названнымъ рѣкамъ прибываетъ въ портъ въ теченіе года съ различнымъ грузомъ еще около 2.000 баржей, плашкоутовъ, лайбъ и друг. деревянныхъ гребныхъ и парусныхъ подгрузныхъ судовъ, вмѣстимостью, въ среднемъ, отъ 500 до 4.000 пуд. каждое.

Мѣстное пароходное сообщеніе, занимающееся, главнымъ образомъ, перевозкою пассажировъ въ предѣлахъ портовыхъ водъ, содержится тремя отдѣльными обществами: Городскимъ Пароходнымъ Обществомъ, Товариществомъ Пароходства А. Аугсбургъ и Пароходствомъ Штраухъ и Крумингъ; всѣ три общества содержатъ 11 линій, обслуживаемыхъ 39 пароходами помѣстительностью, въ зависимости отъ размѣровъ парохода, отъ 32 до 600 пассажировъ. (Подробнѣе см. отдѣлъ «О промыслахъ»).

Подходъ къ порту и обезпеченная осадка судовъ.

Рижскій портъ, благодаря своему положенію въ устьѣ обширной рѣки Зап. Двины, впадающей въ южную оконечность Рижскаго залива, является доступнымъ для подхода къ нему судовъ, какъ со стороны залива и моря, такъ и со стороны р. Двины¹⁾, соединяющей портъ съ значительнымъ райономъ центральной Россіи.

¹⁾ Кромѣ р. Двины подходъ къ порту плотовъ и подгрузныхъ судовъ (баржей и проч.) съ лѣсомъ и кирпичемъ происходитъ еще, въ сравнительно незначительномъ количествѣ, по р. Курляндской Аа и черезъ рядъ озеръ и каналъ въ озеро Штинтъ по Лифляндской Аа.

Подходъ со стороны моря.

Для прохода въ Рижскій заливъ морскихъ судовъ, направляющихся затѣмъ по заливу къ порту, существуетъ два морскихъ пути: одинъ путь для всѣхъ судовъ заграничнаго плаванія, а также и для каботажнаго съ осадкою болѣе 15 футъ, лежитъ съ запада, между Курляндіей и островомъ Эзель, черезъ Домеснескій проливъ, другой же путь для судовъ каботажнаго плаванія, съ осадкою до 15 фут., лежитъ съ сѣвера, между западнымъ берегомъ Эстляндіи и расположенными передъ нимъ островами, черезъ Моонъ-Зундскій проливъ.

Для обозначенія, при подходѣ къ порту по заливу, устья рѣки Зап. Двины на Фортъ-Кометской дамбѣ установленъ въ 1863 году, за счетъ казны, желѣзный, окрашенный въ бѣлый цвѣтъ съ зеленымъ куполомъ, Усть-Двинскій входной маякъ ¹⁾. Для опредѣленія же подхода въ морской каналъ, проложенный на барѣ рѣки. — въ 1909 г., въ разстояніи 1.200 саж. отъ головы Западнаго мола, установленъ, взамѣнъ бывшаго обыкновеннаго бакана съ колоколомъ—новый, освѣщаемый по системѣ Пинча, входный колокольный буй («вцоу»); кромѣ того, для обозначенія фарватера канала ночью, на лѣвомъ берегу Двины, по сторонамъ Усть-Двинскаго маяка, въ 1910 г. установлены двѣ новыя створныя желѣзныя башни съ красными огнями, расположенными на продолженіи оси фарватера, въ разстояніи 285 саж. другъ отъ друга; для обозначенія же головы Восточнаго мола, на послѣдней установленъ маякъ IV-го разряда—Магнусгольмскій красный огонь.

Самый фарватеръ на барѣ, между входнымъ буюмъ и головами защитныхъ моловъ, обозначенъ шестью желѣзными баканами, расположенными по три по сторонамъ фарватера, имѣющаго ширину въ 75 саж.; на рѣкѣ же фарватеръ обозначается деревянными вѣхами, причѣмъ въ мѣстахъ развѣтвленія фарватера устанавливаются двойныя вѣхи; при этомъ всѣ знаки, расположенные по правой сторонѣ фарватера, окрашены въ красный цвѣтъ, расположенные же по лѣвой сторонѣ—въ бѣлый цвѣтъ ²⁾. Кромѣ описаннаго обозначенія фарватера на концахъ дамбъ при входѣ въ имѣющіе судоходное значеніе рукава и гавани порта установлены въ 1897—98 гг., за счетъ казны, слѣдующіе отдѣльные маячныя огни: Усть-Двинскій (малый), Большерааскій, Мало-Илькенешскій, Шустергольмскій и Фегельгольмскій, Красно-Двинскій и Мюльграбенскій ³⁾.

¹⁾ Бѣлый огонь этого маяка расположенъ на высотѣ 103 фут. надъ уровнемъ моря и видѣнъ на разстояніи 11,6 морскихъ миль; блистанія огня, продолжающіяся 5 секундъ, слѣдуютъ другъ за другомъ черезъ каждыя 30 секундъ.

²⁾ Установка знаковъ для обозначенія фарватера и служащіе для этой цѣли промѣры въ портѣ производятся Обществомъ Рижскихъ Лоцмановъ (точные же промѣры всѣхъ фарватеровъ и водныхъ площадей бара и русла р. Западной Двины производятся Управленіемъ работъ порта).

³⁾ Высота маячныхъ огней равна 27 фут. надъ уровнемъ моря; фонари

Какъ видно изъ приведеннаго описанія огражденія фарватера, отличающагося къ тому же прямымъ направленіемъ и ровнымъ характеромъ, подходъ къ порту и плаваніе судовъ въ его предѣлахъ съ заходомъ въ гавани является вполне спокойнымъ и безопаснымъ, въ особенности, если не считаться съ нѣкоторымъ волненіемъ, развиваемымъ при сильныхъ сѣверо-западныхъ вѣтрахъ на рѣчномъ рейдѣ порта, расположенномъ въ уширенной части устья рѣки противъ Усть-Двинской крѣпости.

Глубина фарватера (канала) на барѣ рѣки и между входными молами въ настоящее время доведена до 30 фут., далѣе же, вплоть до Шустергольмскаго струераздѣльнаго сооруженія, глубина фарватера, считая и бассейнъ Дамба-Гавань, равняется 28—30 фут.; на всемъ же остальномъ протяженіи нижней части порта вплоть до городского Понтоннаго моста, включая весь Мюльграбенскій протокъ, Экспортную гавань и начало Андреевской гавани, глубина фарватера доведена до 25 футъ, при этомъ противъ Меллерсгофа и Экспортной гавани рѣка углублена до 25 футъ на всю свою ширину; далѣе же, противъ Экспортной гавани, фарватеръ развѣтвляется и идетъ до Желѣзнодорожнаго моста по обоимъ берегамъ рѣки, имѣя глубину по лѣвому берегу въ 24 фута. Глубина бассейновъ за дамбами «АВ», «СDE» и «FG» доведена, въ ближайшихъ къ выходу частяхъ, до 22—24 фут., въ Подерааской бухтѣ—до 24 фут.; въ Гагенбергской—до 23 фут. и вдоль набережной Московскаго форштадта между Желѣзнодорожнымъ мостомъ и Тургеневскою улицею—до 20 футъ.

Принимая во вниманіе, что наибольшее паденіе воды на линіи фарватера равняется 0,5 фута, получаемъ, что обезпеченная въ теченіе круглаго года глубина фарватера въ предѣлахъ всей нижней гавани (до Понтоннаго моста) равняется 24,5 футамъ, обезпеченная же осадка судовъ, оставляя свободный запасъ воды подъ килемъ въ 1 футъ, опредѣляется въ 23,5 фута.

Другой подходный путь къ порту—рѣка Западная Двина (протяженіемъ около 940 верстъ), представляетъ изъ себя въ настоящее время главный водный путь лѣсныхъ грузовъ, направляемыхъ, предпочтительно въ видѣ сплава плотовъ, со всего бассейна рѣки ¹⁾; кромѣ лѣсныхъ грузовъ съ верховьевъ рѣки направляются въ портъ еще въ сравнительно незначительномъ количествѣ хлѣбъ и другіе сельскіе продукты въ плоскодонныхъ парусныхъ лодкахъ (лайбы) и, отчасти, въ тагъ называемыхъ, стругахъ ²⁾, предназначенныхъ

ихъ снабжены френелевскими линзами и освѣщаются по системѣ Пинча. Всѣ эти огни, кромѣ Магнусгольмскаго, находятся въ вѣдѣніи Управленія работъ порта; Усть-Двинскій же (входной) и Магнусгольмскій маяки находятся въ вѣдѣніи Дирекціи маяковъ и лоцій Балтійскаго моря.

¹⁾ Въ бассейнѣ рѣки пригодны для сплава лѣса всего около 4700 верстъ.

²⁾ Лайбы поднимаютъ груза отъ 500 до 4.000 пуд., струги же до 15.000 пудовъ.

Подходъ со стороны рѣки Западной Двины.

большую частью только для одного спуска вниз по течению в весеннее половодье.

Отъ р. Торопы, впадающей въ р. Западную Двину приблизительно на разстояніи 170 верстъ выше г. Витебска, вплоть до г. Якобштадта, т. е. на протяженіи около 600 верстъ, р. Западная Двина пригодна для судоходства и допускаетъ движеніе пароходовъ и большихъ плоскодонныхъ лодокъ. На протяженіи же остальныхъ 146 верстъ—отъ Якобштадта до Рижскаго порта, рѣка, вслѣдствіе сильнаго паденія дна, въ среднемъ около 0,25 саж. на версту, и каменистаго, съ порогами, мѣстами, русла, — допускаетъ лишь сплавъ плотовъ и, затѣмъ, только весной, во время половодья, сплавъ нѣкоторыхъ подгрузныхъ судовъ и то съ большими для нихъ опасностями.

Въ предѣлахъ самаго порта, то есть отъ порога Гладкаго, расположеннаго нѣсколько выше острова Далень, вплоть до устья, т. е. на протяженіи всего около 33,5 вер., рѣка, по своему внѣшнему характеру, раздѣляется на двѣ части: нижняя часть, начиная отъ м. Кенгерагге до устья представляетъ собою, при глубинѣ рѣки, достигающей до 30 фут., песочное русло съ низменными берегами, на которыхъ мѣстами образовались песчанья дюны; верхняя же часть русла Двины у острова Далена ограничивается болѣе высокими берегами (девонской формации) и пролегаетъ по скалистой постели изъ доломитовыхъ породъ, избилующей въ этомъ мѣстѣ порогами (Гладкій, Болванецъ, Пендеръ, Черепъ, Краць, Далень, Стеркель, Вампе, Берземюнде, Дамба и друг.), которые, вслѣдствіе незначительной на нихъ глубины воды (до 3 футъ), представляютъ большую опасность для проходящихъ по нимъ плотовъ и мелкихъ судовъ. Послѣ слиянія обоихъ рукавовъ, охватывающихъ островъ Далень, въ одно русло, рѣка становится болѣе глубокою, достигая мѣстами противъ м. Юнгфернгофъ 18 фут. глубины.

Ниже м. Кенгерагге, въ томъ мѣстѣ, гдѣ кончается скалистое дно рѣки и начинается область наносовъ, рѣка развѣтвляется на мелкіе отдѣльные рукава, расположенные на низменной долинѣ, шириною въ нѣсколько верстъ, достигающей до залива и ограниченной донными образованиями. Вся пойма р. З. Двины выше мостовъ до м. Кенгерагге и кромѣ того все устье ея до залива выправлены для горизонта—3 фута выше ординара. Въ этомъ разливѣ средняя глубина главнаго фарватера доведена въ настоящее время до 16 футъ.

Средняя скорость теченія воды въ рѣкѣ достигаетъ 2—3½ футъ въ секунду; наибольшій же подъемъ воды въ г. Ригѣ доходитъ иногда весной—послѣ таянія снѣговъ и осенью—въ концѣ августа—въ началѣ сентября м. м. до 11,8 футъ (1888 г.) выше ординара, причемъ удерживается на этой высотѣ въ теченіе лишь весьма непродолжительнаго времени.

Оградительныя и выправительныя сооруженія, набережныя, гавани и бухты.

Оградительныя сооруженія.

Для огражденія устья р. Зап. Двины отъ волненій и наносовъ, а также для углубленія фарватера на барѣ при входѣ въ портъ,— по обѣимъ сторонамъ рѣки имѣются особыя защитныя сооруженія, устроенныя въ видѣ двухъ сужающихъ устье рѣки каменныхъ парныхъ молвъ; изъ нихъ Восточный молъ, длиною въ 1050 саж., построенъ въ 1850—1861 годахъ, за счетъ портовыхъ сборовъ, за сумму въ 1.069.846 руб., а Западный молъ, длиною въ 405 саж., построенъ въ 1881—1884 г. г. за сумму около 405.000 руб.

На глубинахъ до 12 фут. оба мола устроены изъ фашинныхъ тюфяковъ, нагруженныхъ камнемъ, съ обдѣлкой крупнымъ булыжникомъ; на глубинахъ же болѣе 12 футъ мола устроены изъ парныхъ сплошныхъ свайныхъ рядовъ, пространство между которыми заполнено каменной наброской; надводная часть молвъ устроена изъ бутовой кладки въ видѣ вертикальной стѣнки высотой въ 12 футъ.

Выправительныя сооруженія.

Для установленія опредѣленнаго направленія русла рѣки, въ особенности въ области низменныхъ наносныхъ береговъ и песчаного ложа, а также для: выправленія главнаго судового фарватера, суженія потока, сосредоточенія теченія въ опредѣленномъ руслѣ и, вообще, для улучшенія судоходнаго состоянія рѣки,—еще съ 1869 года было приступлено къ устройству въ портѣ цѣлаго ряда выправительныхъ сооруженій ¹⁾, сдѣланныхъ въ видѣ запрудъ, полузапрудъ, продольныхъ дамбъ, береговыхъ укрѣпленій, больверковъ, струераздѣльныхъ сооруженій и т. под.

Большинство запрудъ, полузапрудъ, продольныхъ дамбъ и струераздѣльныхъ сооруженій построено изъ фашинной вѣрной кладки съ обдѣлкой надводной части каменной мостовой; при этомъ, у нѣкоторыхъ изъ продольныхъ дамбъ, наружный рѣчной откосъ въ мѣстахъ, подверженныхъ дѣйствию теченія и напора льда, укрѣпленъ каменной наброской, а внутренній откосъ сдѣланъ въ видѣ земляной насыпи съ рассадкою по ней ивняка; большинство же береговыхъ укрѣпленій, въ мѣстахъ размыва береговъ, а также и береговыхъ обдѣлокъ по новымъ выправительнымъ линіямъ устроено въ видѣ сплошныхъ рядовъ шпунтовыхъ свай изъ брусевъ и опорныхъ свай, укрѣпленныхъ анкерными сваями и связями; позади такой деревянной обдѣлки, сдѣланъ насыпной откосъ, замощенный крупнымъ булыжнымъ камнемъ на слоѣ щебня; между же откосомъ и шпунтовою стѣнкою оставлена берма; въ мѣстахъ, гдѣ угрожала опасность подмыва шпунтовой стѣнки, погружены фашинные тю-

¹⁾ За исключеніемъ: Фортъ-Кометской дамбы, построенной въ 1782—1789 г. г., запруды въ старомъ устьѣ рѣки Зап. Двины у дер. Вецаке, построенной въ 1850 году и дамбы Крюденера и Восточнаго мола, построенныхъ въ 1850—1861 г. г.

фьяки; нѣкоторыя же береговья укрѣпленія устроены въ видѣ шпунтовой стѣнки безъ откоса.

Общее протяженіе всѣхъ существующихъ въ портѣ выправительныхъ сооружений, кромѣ Восточнаго и Западнаго моловъ, расположенныхъ при входѣ въ портъ, равняется 28.001,6 пог. саж., или 56 верстѣ, общая же ихъ стоимость превышаетъ шесть милл. рублей.

Нижепомѣщенная таблица даетъ болѣе подробныя свѣдѣнія о всѣхъ выправительныхъ сооруженияхъ въ портѣ.

Выправительныя сооружения.

№№ по порядку и по плану.	Названіе сооруженій.	Длина въ пог. саж.	Годъ постройки.	Стоимость въ рубляхъ.
Правый берегъ рѣки.				
1	Продольная дамба «NOR»	1.445	1882—82 и 1904	болѣе 173.600
2	Береговое укрѣпленіе о-ва Звиргаденгольма	122,5	1910	12.000
3	Траверсъ отъ дамбы «NOR» до о-ва Фогельсгольма	162	1881	—
4	Запруда между о-вомъ Фогельсгольмомъ и Вибертсгольмомъ	55	1881	—
5	Любексгольмская полузапруда	152	1876—78	22.034
6	Береговое укрѣпленіе вдоль Московскаго форштадта, противъ о-ва Звиргаденгольма	800	1876—77	100.000
7	Тоже отъ Тургеневской ул. до желѣзнодорожнаго моста	275	{ 1875—77 1887—91	50.000
8	Андреевская дамба	236	1869—70	40.000
9	Андреевская гавань (береговое укрѣпленіе)	343,7	1880—81	50.000
10	Андреевское береговое укрѣпленіе	460	1881—82	100.000
11	Ново-Андреевскій больверкъ	36	{ 1881перестр. въ 1901	9.126
12	Андреевская свайная дамба	135,8	1901—02	145.105
13	Береговое укрѣпленіе въ концѣ набережной Экспортной гавани	52,9	1905	15.067
14	Береговое укрѣпленіе внутри Экспортной гавани	177,10	1901—02	101.642
15	Меллерсгофское береговое укрѣпленіе	298,8	1901—02	23.628

№№ по порядку и по плану.	Названіе сооруженій.	Длина въ пог. саж.	Годъ постройки.	Стоимость въ рубляхъ.
16	Ново-Андреевскій больверкъ	65	1888	13.910
17	Фашинная дамба при Андреевскомъ больверкѣ	200	1888	15.270
18	Продольная дамба «STU»	895	1877—78	157.928
19	6 полузапрудъ при дамбѣ «STU»	481	1878 и 1885	25.170
20	Продольная дамба у верхняго конца о-ва Фогельсгольма	222,5	1891	28.083
21	Тоже у нижняго конца о-ва Фогельсгольма	355	1891	30.538
22	13 полузапрудъ у о-ва Фердегольма	427,9	1878 и 93—94	23.027
23	Продольная дамба «VW»	400	1877	43.686
24	Шустергольмская продольная дамба	600	1880—82	287.457
25	Полузапруда при о-вѣ Шустергольмѣ	55	1878—80	8.000
26	Продольная дамба отъ о-ва Больш. Илькенешъ	575	1881—83	122.450
27	Береговое укрѣпленіе р. Красной Двины у Александровской высоты	188,45	1899	14.650
28	Запруда при о-вѣ Кронсаль	86	1877	9.233
29	Мюльграбенское струераздѣльное сооруженіе	214,5	1878, 90—91 и 94	28.568
30	Старо-Мюльграбенское береговое укрѣпленіе	223	1872—73	46.784
31	Ново-Мюльграбенская набережная	726	1872	150.000
32	Дамба Нагеля съ контрфорсомъ	634	1885—86 и 93	500.684
33	12 полузапрудъ у с. Ринушъ	211,5	1872—73 и 79	48.485
34	Ринушское береговое укрѣпленіе	465	1872—73	—
35	Магнугофское выправ. сооруженіе	1.206	1887—88	174.383
36	Запруда въ старомъ устьѣ рѣки Западной Двины	125	1850	—
Лѣвый берегъ рѣки.				
37	3 Фокенгофскія полузапруды	215	1882 и 88—89	6.061
38	Бипенгофское сооруженіе	470	1881 и 1912	52.704

№ по порядку и по плану.	Название сооружений.	Длина въ пог. саж.	Годъ постройки.	Стоимость въ рубляхъ.
39	Люцаугольское береговое укрѣпленіе .	508	1901—1912	82.364
40	Бенкенгольмская запруда, съ береговымъ укрѣпленіемъ	139,3	1876—81	23.439
41	Мукенгольмское береговое укрѣпленіе .	237,5	—	39.224
42	Береговое укрѣпленіе Кюльвейнской канавы	95	1907	10.874
43	Коренная Муйшенгольмская дамба съ двумя головными продольными дамбами	238	1888—89	43.331
44	4 полузапруды у Муйшенгольмъ-Муйшенской дамбы	177	1880, 82 и 84	
45	2 полузапруды въ концѣ о-ва Муйшенгольма	60	1882	
46	Коренная Фридрихгольмская дамба . .	200	1880—83	51.314
47	2 полузапруды у Фридрихгольмской дамбы	122	1880	
48	4 полузапруды на о-вѣ Фридрихгольмъ.	99	1880	
49	Береговое укрѣпленіе у о-ва Газенгольмъ.	162,7	1909—11	25.571
50	Продольная дамба «АВ» до желѣзнодорожнаго моста.	810	1886—87 и 91—95	458.700
51	Клювергольмское береговое укрѣпленіе	237	перестр. 1907	23.000
52	Береговое укрѣпленіе вдоль Ранковой дамбы	145	—	7.500
53	Вадегольмское береговое укрѣпленіе . .	183,3	1905	44.749
54	Береговое укрѣпленіе лѣваго берега Малой Двины	152,5	1908—09	80.984 ¹⁾
55	Береговое укрѣпленіе праваго берега Малой Двины	144,8	1907- 08	18.968
56	Продольная дамба «СDE»	530	1885—86	114.069
57	Продольная дамба «FG»	710	1889—91	248.090
58	Кипенгольмское береговое укрѣпленіе .	1.425	1869—70	200.000

¹⁾ Вмѣстѣ съ новымъ однопролетнымъ мостомъ черезъ р. Малую Двину.

№ по порядку и по плану.	Название сооружений.	Длина въ пог. саж.	Годъ постройки.	Стоимость въ рубляхъ.
59	Береговое укрѣпленіе Подерааской бухты	319,8	перестр. 1909	73.458
60	Береговое укрѣпленіе у Верхняго Подераа	255	1890—91	46.733
61	10 Волергофскихъ полузапрудъ	436,5	1879	88.108
62	Волергофское береговое укрѣпленіе . .	705	1872—74 и 91—93	119.298
63	Береговое укрѣпленіе у Нижняго Подераа	605	1875—76, 92, 93, 1905—07 (перестр.)	156.106
64	4 полузапруды у Нижняго Подераа и о-ва Безыменнаго	378,5	1882, 90 и 92	44.571 ¹⁾
65	Запруда между Ниж. Подераа и о-вомъ Безыменнымъ	70	1882	12.915
66	Гапакграбенское струераздѣльное сооруженіе	1.010	1886—88 и 92—93	73.807
67	Большерааское струераздѣльное сооруженіе	1.806	1888 и 90—93	433.112
68	Усть-Двинская фашинная дамба	297	1891—92 и 94	73.269
69	Усть-Двинская свайная дамба	397,5	1892, 94 и 97—98	183.738
70	Фортъ-Кометская дамба	775	1782—89	—
71	Желѣзнодорожная дамба въ бассейнѣ «Дамба—Гавань»	699	—	250.000
72	Береговое укрѣпленіе въ бассейнѣ «Дамба—Гавань»	76	1899—1904	5.550
Итого		28.001,6	—	5.619.767

Всѣ перечисленныя сооруженія, за исключеніемъ лишь трехъ береговыхъ укрѣпленій: Ринушскаго, Клювергольмскаго и укрѣпленія вдоль Ранковой дамбы, сооружены за счетъ казны; упомянутыя же три сооруженія—за счетъ средствъ бывшаго Городскаго Общества и Рижскаго Городскаго Управленія.

¹⁾ Безъ продольной дамбы.

Vija Lāča Latv. PSR
VALSTS BIBLIOTĒKA
7.962

Выправитель- ния сооруже- ния, служація мѣстомъ про- изводства гру- зовыхъ опера- цій.

Большинство изъ перечисленныхъ береговыхъ укрѣпленій, кромѣ своего непосредственнаго назначенія, а именно—защиты бере- говъ отъ размыва, служатъ также мѣстомъ стоянки судовъ для про- изводства различныхъ грузовыхъ операций и притомъ какъ съ берега, такъ равно и съ воды, причемъ въ послѣднемъ случаѣ— или съ подгрузныхъ судовъ, или непосредственно съ рѣки (сплавной лѣсь).

Къ числу такихъ береговыхъ укрѣпленій относятся: береговое укрѣпленіе вдоль Московскаго форштадта по берегамъ Коенгольм- скаго рукава и рѣки Зап. Двины до Желѣзнодорожнаго моста (6—7)¹⁾, береговое укрѣпленіе Андреевской гавани (9), Андреевское берего- вое укрѣпленіе (10), Ново-Андреевскій больверкъ (11), береговое укрѣпленіе въ концѣ набережной и внутри Экспортной гавани (13—14), Меллерсгофское береговое укрѣпленіе (15), фашинная дамба при Андреевскомъ больверкѣ (17), часть Мюльграбенскаго струераз- дѣльнаго сооруженія (29), береговія укрѣпленія Старога Мюльгра- бена и набережной Новаго Мюльграбена (30—31), Муккенгольмское Клюверсгольмское, Бадегольмское, Кипенгольмское и Волерсгофское береговія укрѣпленія (41, 51, 53, 58 и 62), продольная дамба «А В» (50), береговое укрѣпленіе Подерааской бухты и Верхняго и Нижняго Подераа (59, 60 и 63) и Фортъ-Кометская дамба (70).

Распредѣле- ніе грузо- выхъ опера- цій по линіи причала.

На перечисленныхъ береговыхъ укрѣпленіяхъ производится преимущественно слѣдующія грузовыя операции:

На береговомъ укрѣпленіи Московскаго форштадта вдоль Коен- гольмскаго рукава вплоть до Тургеневской улицы выгружаютъ: кир- пичъ, известь, гранитъ, лѣсь и разный камень.

На томъ же укрѣпленіи, но между Тургеневской улицей и Желѣзнодорожнымъ мостомъ выгружаютъ: весной—хлѣбъ, а въ другое время—строительные матеріалы (кирпичъ, песокъ, камень, известь и т. под.) и дрова (съ парусныхъ судовъ).

На береговомъ укрѣпленіи внутри Андреевской гавани (исклю- чая Андреевскую дамбу) выгружаютъ: строительные матеріалы, дрова и селедки, при этомъ для удобства грузовыхъ операций съ селедками, по берегу гавани, на протяженіи складовъ селедочнаго брака (буяна), устроена въ 1910 году деревянная эстакада съ навѣсами.

На Андреевскомъ береговомъ укрѣпленіи выгружаютъ: муку, сахаръ, уголь, почвенныя удобрения (суперфосфатъ и др.), загранич- ный кирпичъ, мѣлъ, смолу и пробку; нагружаютъ же: хлѣбъ, гвозди и разные штучные грузы.

На Ново-Андреевскомъ больверкѣ нагружаютъ лѣсь.

На береговомъ укрѣпленіи въ концѣ набережной Экспортной гавани выгружаютъ съ подгрузныхъ судовъ и затѣмъ нагружаютъ на суда исключительно лѣсь.

¹⁾ Номера въ скобкахъ взяты изъ таблицы выправительныхъ сооруженій.

На береговомъ укрѣпленіи внутри бассейна Экспортной гавани выгружаютъ почвенныя удобрения, нагружаютъ же лѣсь. Для улучше- нія производства грузовыхъ операций—по берегу, вдоль укрѣпленія, устроено 3 деревянныхъ пристани (эстакады) стоимостью всего въ 45.247 рублей.

На Меллерсгофскомъ береговомъ укрѣпленіи нагружаютъ лѣсь.

На части Мюльграбенскаго струераздѣльнаго сооруженія, иду- щей вдоль Мюльграбенскаго протока, выгружаютъ: кирпичъ, камень, красильное дерево, лѣсь и керосинъ; нагружаютъ же исключительно лѣсь.

На набережной Ново-Мюльграбена выгружаютъ: красильное и квебраховое дерево, уголь, коксѣ, фарфоровую глину, соль, почвен- ныя удобрения, сѣрный колчеданъ, шкуры и кремень (для фарфоро- выхъ заводовъ); нагружаютъ же: лѣсь, подвозимый по желѣзной дорогѣ, минеральныя масла, гипсъ и разныя тертыя краски (ультра- маринъ и т. под.). Вдоль берега, на длинѣ въ 52 саж., устроена деревянная набережная съ каменной мостовой.

Возлѣ берегового укрѣпленія въ Старомъ Мюльграбенѣ нагу- жаютъ на суда, устанавливаемыя исключительно кормою къ берегу, разные лѣсные грузы, подаваемые къ борту судовъ,—или непосред- ственно сплавомъ по водѣ или на подгрузныхъ судахъ.

На Муккенгольмскомъ береговомъ укрѣпленіи выгружаютъ хлѣбъ и строительные матеріалы.

На дамбѣ «АВ», между мостами, выгружаютъ: камень, сѣно, дрова и песокъ; ниже же мостовъ, со стороны рѣки, выгружаютъ и нагружаютъ различные штучные грузы, перевозимые на пароходахъ: Рижскаго Пароходнаго Общества и Русскаго Восточно-Азіатскаго Пароходства.

На той же дамбѣ АВ, но со стороны бассейна (внутри) вы- гружаютъ: уголь, коксѣ, металлическую руду, дрова, пробку, почвен- ныя удобрения, порожнія бочки (изъ подъ керосина и минеральныхъ маслъ) и разные штучные грузы; нагружаются же лѣсь и штучные товары.

На Клюверсгольмскомъ береговомъ укрѣпленіи выгружаютъ: уголь, камень и строительные матеріалы; нагружаютъ же разные штучные грузы (на срочные пароходы, плавающіе по Рижскому заливу).

На Бадегольмскомъ береговомъ укрѣпленіи выгружаютъ исклю- чительно уголь и коксѣ.

На Кипенгольмскомъ береговомъ укрѣпленіи, за дамбою «СDE» нагружаютъ исключительно лѣсь, за дамбою же «FG» нагружаютъ лѣсь и гипсъ, выгружаютъ же мѣлъ.

Возлѣ берегового укрѣпленія Верхняго Подераа со стороны По- дерааской бухты выгружаютъ съ судовъ, устанавливаемыхъ исклю- чительно кормою къ берегу, уголь и мѣловую глину.

га- н-

На береговое укрѣпленіе у Верхняго Подераа выгружаютъ уголь и лѣсъ, нагружаютъ же цементъ (Цементный заводъ).

На береговія укрѣпленія у Волерсгофа и Нижняго Подераа (мѣстами) нагружаютъ исключительно лѣсъ.

На Фортъ - Кометскую дамбу ¹⁾ выгружаютъ исключительно уголь.

Помимо перечисленныхъ береговыхъ укрѣпленій, грузовыя операціи производятся еще на лѣвомъ и правомъ (противъ Падерааской бухты) берегахъ Малой Двины, причемъ на лѣвомъ берегу выгружаютъ (съ плашкоутовъ): строительные матеріалы, уголь и лѣсъ а на правомъ—нагружаютъ исключительно лѣсъ.

Набережныя.

Кромѣ перечисленныхъ береговыхъ укрѣпленій, въ портѣ имѣются еще предназначенныя какъ для выправленія рѣки, такъ и для производства грузовыхъ операцій слѣдующія отдѣльныя каменные набережныя: Двинская (Городская) набережная, Таможенная набережная, набережная Экспортной гавани и набережная желѣзнодорожной дамбы со стороны бассейна Дамба—Гавань.

Всѣ эти набережныя сооружены въ видѣ каменныхъ вертикальныхъ стѣнокъ, расположенныхъ на свайномъ основаніи.

Двинская набережная, построенная въ 1887—91 гг. на правомъ берегу Западной Двины, между Желѣзнодорожнымъ мостомъ и Николаевскою улицею, имѣетъ длину въ 533 саж. и глубину, по линіи причала, въ 25 футъ; первоначальная стоимость устройства набережной, сооруженной за счетъ портовыхъ сборовъ, опредѣлилась въ 324,637 руб. На указанной набережной, между Желѣзнодорожнымъ и Понтоннымъ мостами выгружаютъ: уголь, коксъ, керамиковыя трубы, заграничный кирпичъ, смолу въ бочкахъ, шведскій и финляндскій камень, почвенныя удобрения, дрова, глину и цементъ; нагружаютъ же: хлѣбъ, лѣсъ, кожи, минеральныя масла, пеньку ленъ, паклю, клепку, мѣлъ и др. товары. На набережной же, ниже Понтоннаго моста, выгружаютъ: удобрительныя земли, муку, земледѣльческія орудія, хлѣбъ (изъ Германіи), сахаръ, целлюлозу и скотъ (изъ Аренсбурга); нагружаютъ же: жмыхи, хлѣбъ, яйца, кожи, ленъ пеньку, паклю, фурнированныя доски, пробковые обрѣзки и проч.

Продолженіемъ Двинской набережной, начиная отъ Николаевской улицы до конца Андреевской дамбы, т. е. на протяженіи 486 саж., служить построенная въ 1910—12 гг. за счетъ казны, Таможенная набережная, имѣющая глубину по линіи причала въ 28 футъ. Стоимость устройства набережной вмѣстѣ въ переустрой-

¹⁾ Хотя дамба и имѣетъ набережную гранитную стѣнку, но, вслѣдствіе большого обмелѣнія возлѣ нея, выгрузка производится по деревяннымъ мосткамъ, выходящимъ въ сторону рѣки на длину около 10 саж.

ствомъ 34 саж. Двинской набережной, т. е. на общемъ протяженіи 520 пог. саж., достигаетъ 1.228.292 руб. Вся означенная набережная, вмѣстѣ съ Андреевской дамбой, составляетъ линію причала таможеннаго района и служитъ мѣстомъ для производства грузовыхъ операцій исключительно съ привозимыми изъ за границы товарами.

Для операцій, преимущественно, съ вывозными грузами въ 1901—02 гг. внутри, такъ называемой, Экспортной гавани, расположенной на правомъ берегу р. Зап. Двины между Андреасгольмомъ и Меллерсгофомъ, сооружена со стороны Меллерсгофа, за счетъ казны, каменная набережная, длиною въ 456,5 саж., при глубинѣ воды по линіи причала въ 25 фут.; первоначальная стоимость устройства набережной выразилась въ 1.274.967 руб.

На указанной набережной нагружаютъ, главнымъ образомъ, яйца, масло, дичь, пеньку, паклю, лѣсъ, жмыхи, пробковые обрѣзки, хлѣбъ, клепку, фурнированныя доски и лошадей; выгружаютъ же: почвенныя удобрения и Рижскій цементъ (на береговомъ укрѣпленіи возлѣ набережной).

Для отгрузки и догрузки посѣщающихъ портъ глубокосидящихъ пароходовъ, на лѣвомъ берегу, въ устьѣ р. Зап. Двины имѣется отдѣльная гавань, подъ названіемъ «Дамба-Гавань» съ глубоководною каменною набережною, расположенною вдоль внутренней стороны желѣзнодорожной дамбы; глубина гавани равняется 30 футамъ. Вдоль набережной, на протяженіи 160,5 саж., въ 1900—01 гг. устроена, за счетъ казны, стоимостью въ 32.250 руб., отдѣльная деревянная эстакада въ видѣ пологого настила, шириною въ 2 саж., расположеннаго на двухъ рядахъ свай. Помимо отгрузки и догрузки, при помощи плашкоутовъ, глубокосидящихъ пароходовъ, приходящихъ, большею частью, съ углемъ и съ солью, черезъ указанную набережную еще выгружаютъ уголь и нагружаютъ доставляемые по Большерааской желѣзнодорожной вѣткѣ лѣсные матеріалы.

Гавани и бухты.

Кромѣ упомянутыхъ, при описаніи причальной линіи, Андреевской, Экспортной и Дамбы гаваней, а также и Мюльграбенской гавани, захватывающей весь Мюльграбенскій протокъ съ расположенными по его берегамъ набережными,—въ портѣ существуютъ еще слѣдующія гавани и бухты, расположенныя по лѣвому берегу рѣки Зап. Двины: Гагенсбергская бухта, между Клюверсгольмомъ и Бадегольмомъ; гавань за дамбою «АВ», Подерааская бухта, въ устьѣ рукава Мал. Двина, Балластная гавань; гавань за дамбою «СDE»; гавань за дамбою «FG» и, наконецъ, находящаяся за Дамбой-Гаванью, такъ называемая Зимняя Гавань, устроенная въ портѣ специально для зимовки судовъ; эта гавань составляетъ собственность Рижскаго биржевого купечества, получающаго за постановку въ ней судовъ на зимовку извѣстную плату по установленной такѣ.

Нижепомѣщенная таблица даетъ болѣе подробныя свѣдѣнія о всѣхъ существующихъ въ портѣ гаваняхъ и бухтахъ.

Гавани и бухты.

№ по порядку	Название гаваней и бухт.	Общая площ. въ кв. саж.	Разрабатываемый фарватеръ.		Естественныя глубины.	
			Глуб. въ фут.	Площадь въ кв. саж.	Глубина въ фут.	Площадь въ квадр. сажен.
1	Андреевская гавань	15.600	22	3.000	{ 7—20 3— 7	11.100 1.500
2	Экспортная »	22.900	24—25	19.500	{ 14—24 0—14	1.700 1.700
3	Мюльграбенская	65.700	{ 25 22	18.500 4.500	{ 7—20 2— 7	17.600 25.100
4	Гавань за дамбою «AB»	11.700	22,5	4.500	{ 7—22,5 4— 7	6.700 500
5	Балластная гавань (за дамбою «CDE»)	38.400	22	10.000	{ 7—22 3— 7	18.700 9.700
6	Гавань за дамбою «FG»	37.200	23—24	20.800	{ 7—24 4— 7	11.900 4.500
7	Гагенсбергская бухта	22.100	23	{ 6.000 4.800	{ 7—23 0— 7	9.900 1.400
8	Подерааская »	21.700	24	13.900	0— 7	7.800
9	Дамба-Гавань	22.000	30	14.300	{ 7—30 3— 7	4.700 3.000
10	Зимняя гавань	71.400	—	—	{ 12—17 0—12	21.300 50.100

Лѣсная гавань.

Кромѣ описанных гаваней, предназначенныхъ для операций съ товарами, доставляемыми на морскихъ торговыхъ судахъ, въ Рижскомъ портѣ существуетъ еще особая, такъ называемая «Лѣсная гавань», обнимающая все водное пространство порта выше желѣзнодорожнаго моста ¹⁾ и служащая для временнаго причала и хранения сплавляемыхъ въ портъ по рѣкѣ Зап. Двинѣ различныхъ лѣсныхъ материаловъ, среди которыхъ главное мѣсто занимаютъ плоты сосновыхъ бревенъ.

Въ теченіе послѣднихъ лѣтъ въ лѣсную гавань прибываетъ ежегодно до 20—22 тысячъ плотовъ связанныхъ бревенъ. Часть этихъ плотовъ, приходящая на имя владѣльцевъ водныхъ пространствъ, расположенныхъ ниже мостовъ, обыкновенно пропускается черезъ гавань прямо къ мѣсту назначенія; остальная и притомъ значительно большая часть плотовъ, приходящихъ въ Ригу или еще не запродавшими или не получившими къ приходу въ портъ опредѣленнаго назначенія, размѣщается, впредь до подачи: къ лѣсопильнымъ заводамъ, къ борту судовъ или къ мѣстамъ складыванія («тафлеванія») въ штабеля, — въ предѣлахъ лѣсной гавани.

¹⁾ До порога «Гладкаго», находящагося на разстояніи 18,5 верстъ вверхъ отъ желѣзнодорожнаго моста.

Для размѣщенія всѣхъ этихъ плотовъ ежегодно, въ теченіе времени между вскрытіемъ рѣки отъ льда и приходомъ первыхъ плотовъ къ расположенному почти по срединѣ гавани мѣстечку Юнгферягофъ, — на рѣкѣ, въ предѣлахъ гавани, устраиваются особыя временныя причальныя приспособленія, состоящія или изъ рядовъ свайныхъ кустовъ, по 2—4 сваи въ каждомъ, или же, въ мѣстахъ скалистаго дна, не допускающаго забивку свай, изъ особаго типа трехлапыхъ бревенчатыхъ козелъ, устанавливаемыхъ рядами поперекъ рѣки. Въ зависимости отъ грунта дна рѣки, свайные кусты забиваются обыкновенно отъ Желѣзнодорожнаго моста до м. Кенгеррагге, выше же Кенгеррагге, какъ по главному руслу рѣки Зап. Двины, такъ и по рукаву Сухая Двина, устанавливаются козлы, которые, для большей устойчивости, огружаются еще поверхъ поперечныхъ, скрѣпляющихъ козлы, схватокъ—двумя-тремя толстыми бревнами. Кромѣ того, для болѣе надежнаго удержанія плотовъ, упирающихся головами въ козлы, въ мѣстахъ разстановки послѣднихъ, по берегамъ рѣки, на разстояніи, въ среднемъ, около 25 саж. другъ отъ друга, расположены устроенные за счетъ казны особые желѣзные рымы (кольца), задѣланные въ бутовые массивы; за означенные рымы плоты обыкновенно крѣпятся при помощи снастей (канатовъ). Всего въ предѣлахъ гавани установлено по берегамъ 917 рымовъ.

При разстановкѣ плотовъ на причальныя приспособленія руководствуются обыкновенно соображеніемъ, чтобы на каждый плотъ приходилась или одна свая куста или—одна нога козла; въ общемъ же ежегодно, въ предѣлахъ гавани, забивается до 6.500 свай, т. е. около 2.300 свайныхъ кустовъ.

По срединѣ рѣки между рядами свайныхъ кустовъ для проводки плотовъ и вообще судоходнаго движенія оставляется фарватеръ, шириною по главному руслу р. Зап. Двины въ 36 — 40 саж. а по Люцаусгольмскому рукаву—въ 20 саж.

Всего въ предѣлахъ лѣсной гавани, включая Люцаусгольмскій рукавъ и рукавъ Сухая Двина, одновременно можетъ быть установлено на причалъ до 8.000 плотовъ.

Ежегодно передъ началомъ осенняго ледохода, но не позже 1-го ноября, всѣ причальныя приспособленія, а также и плоты совершенно убираются изъ предѣловъ лѣсной гавани въ мѣстахъ ледохода.

Устройство описанныхъ временныхъ причальныхъ приспособленій, а именно: забивка свай, устройство и постановка козелъ, а также и удаленіе ихъ осенью, производится, съ разрѣшенія Портового Управленія, владѣльцами и арендаторами водныхъ пространствъ лѣсной гавани, которые уже отъ себя предоставляютъ устроенные ими причальныя приспособленія или, такъ называемые, «лѣсные

огороды» ¹⁾ въ общее арендное пользованіе за установленную определенную плату, въ размѣрѣ 1 1/2 коп. съ каждаго бревна за все время стоянки въ теченіе одной навигаціи.

Для устраненія возможности, подъ вліяніемъ высокой воды, сильнаго теченія и другихъ причинъ, сноса плотовъ на значительномъ протяженіи рѣки и образованія, такимъ образомъ, большихъ массъ сорвавшихся съ причаловъ плотовъ или, такъ называемыхъ, «лѣсныхъ заломовъ», угрожающихъ опасностью при своемъ движеніи портовыми сооружениямъ и судамъ, въ лѣсной гавани, поперекъ русла рѣки, устраивается ежегодно, въ началѣ весны—тотчасъ же послѣ ледохода, за счетъ казны, 4 ряда свайныхъ загражденій, состоящихъ, въ среднемъ, изъ 31 свайнаго куста, по 6—10 свай въ каждомъ, укрѣпленныхъ частью еще мертвыми якорями на цѣпяхъ; всѣ эти загражденія устраиваются на главномъ рукавѣ Зап. Двины, причемъ, одно изъ нихъ—у нижняго конца острова Далень, другое—между островами Грапенгольмомъ и Муйшенгольмомъ, третье и четвертое—между островами Звиргденгольмомъ и Газенгольмомъ.

Территорія порта.

Границы
порта.

Границы района Рижскаго торговаго порта, находящагося въ административномъ завѣдываніи Портоваго Управленія, установлены въ 1898 г., причемъ согласно опубликованному въ № 114 Собр. Узак. и Расп. Прав. 1898 г., ст. 1509, описанію границъ порта, въ предѣлы Рижскаго торговаго порта входятъ:

а) Рѣка Западная Двина отъ порога «Гладкій» (18,5 верстѣ выше Рижскаго желѣзнодорожнаго моста) до впаденія ея въ море со всѣми проливами, заливами, притоками, рукавами (въ томъ числѣ и рукавъ называемый «Сухая Двина»), а также острова, находящіяся между означенными притоками Западной Двины.

б) Городской каналъ отъ Маринскаго моста, съ одной стороны, и отъ Яковлевскаго моста съ другой до впаденія канала въ рѣку Западную Двину.

в) Рукавъ рѣки Западной Двины, извѣстный подъ названіемъ «Красная Двина».

г) Мюльграбенскій протокъ отъ Западной Двины до впаденія протока въ озеро Штинтъ, въ предѣлахъ постановки лѣсныхъ гоногъ.

д) Часть рѣки Больдераа (Курляндская Аа) отъ такъ называемаго Буленскаго пролива до впаденія ея въ рѣку Западную Двину.

е) Буленскій проливъ.

ж) Рѣка Гапаксъ-Грабенъ на протяженіи отъ рѣки Западной Двины до желѣзнодорожнаго моста Больдерааской желѣзной дороги.

¹⁾ Лѣснымъ огородомъ называется группа расположенныхъ въ отдѣльномъ мѣстѣ и принадлежащихъ определенному владѣльцу причальныхъ приспособленій. Общее количество лѣсныхъ огородовъ въ предѣлахъ порта равно 57.

з) Рейдъ на взморьѣ, заключающій въ себѣ площадь, описанную радиусомъ въ 7 верстѣ отъ Усть-Двинской крѣпости.

и) Всѣ искусственныя гавани, какъ то: Мюльграбенская, Больдерааская, Зимняя, Андреевская, гавани позади выправительныхъ дамбъ и бассейны у концовъ городского канала.

і) Всѣ острова, образуемые протоками и рѣчками, впадающими въ рѣку Западную Двину.

к) На правомъ берегу рѣки Западной Двины набережныя отъ Карловскаго бассейна до Андреевскаго полуострова (Андреасгольмъ) на ширину полосы, включая рельсовый путь.

л) На лѣвомъ берегу—отъ желѣзнодорожнаго моста, включая Малую Двину на ширину бичевника.

м) По обоимъ берегамъ рѣки Западной Двины, какъ внизъ, такъ и вверхъ до порога «Гладкій», а равно по всѣмъ проливамъ и заливамъ рѣкъ Западной Двины, Аа, Гапаксъ-Грабена, Буленскому проливу и морскому побережью, полоса бичевника, согласно статьи 1028 части III Свода мѣстныхъ узаконеній губерній Остзейскихъ (изд. 1864 г.) и главы 3 (о бичевникахъ) тома XII ч. 1 Уст. Пут. Сообщ. (изд. 1857 г.).

За симъ изъ района вѣдѣнія Рижскаго портоваго управленія исключаются земли военнаго вѣдомства и тѣ земли вѣдомства государственныхъ имуществъ, которыя отданы въ пользованіе военному вѣдомству. Равно дѣятельность названнаго управленія не должна ограничивать дѣйствія Высочайше утвержденныхъ эспланадныхъ правилъ для Усть-Двинской крѣпости.

Прилегающія
владѣнія.

Къ описаннымъ границамъ порта со стороны территоріи прилегаютъ земли: казенныя, городскія и частновладѣльческія.

Казенныя земли, находящіяся въ пользованіи М-ва Путей Сообщенія, прилегаютъ къ границамъ порта по линіи земельныхъ участковъ, отведенныхъ подъ желѣзнодорожныя станціи «Мюльграбенъ» и «Дамба-Гавань».

Казенныя земли, находящіяся въ вѣдѣніи Главнаго Управленія Земледѣлія и Землеустройства, прилегаютъ къ границамъ порта, во-первыхъ, у деревни Вецаке—на протяженіи около 380 саж. и, во-вторыхъ, по берегамъ полуострова, образованнаго сліяніемъ рѣкъ Гапаксъ-Грабенъ и Беккерсъ-Грабенъ; кромѣ того въ вѣдѣніи названнаго Главнаго Управленія находится еще прилегающая къ рѣкѣ Зап. Двинѣ часть острова Фердегольма.

На всемъ остальномъ протяженіи береговой полосы, къ границамъ портовой территоріи прилегаютъ или городскія земли, или, разбросанныя отдѣльными и притомъ мѣстами небольшими участками, частновладѣльческія земли.

Вся портовая территорія съ прилегающими къ ней землями представляетъ изъ себя вполне ровную, большею частью, песчаную низменную поверхность; исключеніе составляетъ лишь небольшая

прибрежная часть Старого-Мюльграбена, расположенная против Красной Двины, представляющая крутую песчаную высокую гору.

Территория порта.

Изъ разсмотрѣнія описанныхъ предполагаемыхъ границъ вытекаетъ, что районъ территории административнаго завѣдыванія Рижскаго торговаго порта составляетъ, главнымъ образомъ, береговая прибрежная полоса, шириною преимущественно отъ 4 до 10 саж. и длиною, всего, считая и береговую полосу всѣхъ вошедшихъ въ районъ порта острововъ, около 97 верстъ; кромѣ береговой полосы, территориальную площадь порта составляютъ еще, во-первыхъ, прибрежныя площади: вдоль Складочной, Коенгольмской, Дунтенгофской, Паровой, Бухтовской, Корабельной, Муkenгольмской и Оскарской улицъ, во-вторыхъ, Придвинская (Городская) и Таможенная набережныя, весь Андреасгольмъ и Меллерсгофъ, территория Желѣзнодорожной гавани вплоть до желѣзнодорожныхъ путей станціи Рига-Берегъ, набережная Новаго Мюльграбена и территория желѣзнодорожной станціи Дамба-Гавань, въ-третьихъ, площади всѣхъ искусственныхъ гидротехническихъ сооружений и, въ-четвертыхъ, острова: Мартинсгольмъ, Андреасгольмъ (противъ о-ва Далень), Зирнюсаль, Фогельсгольмъ (возлѣ м. Кенгерагге), Грапенгольмъ, Малый-Фегезаксгольмъ, Фогельсгольмъ (противъ им. «Волерсгофъ»), Кундзингсгольмъ, Даудерсгольмъ, Шустерсгольмъ, Пфердегольмъ, Рутке-Секле, Гульбе-Секле, Сунесаль, Сѣнасалъ, островъ между р. Зап. Двиной, крѣпостью Усть-Двинскъ и мѣстечкомъ Больдераа, Комендантенгольмъ, Безыменный, Гребесгольмъ, южная часть острововъ Фридрихсгольмъ, Муйшенгольмъ и Люцаусгольмъ, а также и еще многіе другіе мелкіе безыменные острова, образованные въ разливахъ Двины ея отдѣльными небольшими рукавами и протоками.

Вся означенная территория принадлежитъ на правахъ земельной собственности: казнѣ, Рижскому городскому общественному управленію, Рижскому биржевому купечеству, отдѣльнымъ общественнымъ учрежденіямъ и частнымъ лицамъ; при этомъ пользованіе казенной портовой территоріей сосредоточено въ вѣдомствахъ: Министерства Торговли и Промышленности, Военнаго Министерства и Министерства Путей Сообщенія.

Территория порта, находящаяся въ пользованіи М-ва Торговли и Промышленности.

Въ пользованіи Министерства Торговли и Промышленности имѣются, во-первыхъ, участки земли, предназначенные исключительно для нуждъ Министерства и, во-вторыхъ, участки—въ видѣ оброчныхъ статей, общою площадью около 33,84 десятины. Къ числу первыхъ относятся участки Управленія работъ порта: въ деревнѣ «Марьюшкѣ» ¹⁾ площадью въ 1.350 кв. саж., въ «Дамбѣ-Гавани»— площадью 7.400 кв. саж. и прибрежная полоса до территоріи М-ва Путей Сообщенія вокругъ желѣзнодорожной дамбы въ «Дамбѣ-Га-

¹⁾ На большой Двинѣ противъ о-ва Далень.

вани»— площадью въ 3.900 кв. саж. ¹⁾; къ числу же вторыхъ, т. е. оброчныхъ казенныхъ статей, относятся 12 отдѣльныхъ участковъ земли въ Экспортной гавани—общою площадью около 2,41 десятины, и, затѣмъ, участки: на островѣ Кундзингсгольмѣ— площадью около 13,95 десят., на островѣ Фогельсгольмѣ— площадью около 7,24 десят. и, наконецъ, на островѣ Фердегольмѣ— площадью около 10,24 десят. (Урочище Даудеръ) ²⁾.

Территория порта, находящаяся въ пользованіи Министерства Путей Сообщенія.

Въ пользованіи Министерства Путей Сообщенія, а именно Управленія Риги-Орловской жел. дороги, находятся 3 земельныхъ участка, общою площадью въ 66,3 десятины, отведенныхъ подъ станціи Рига-Берегъ (43,54 дес.), «Мюльграбенъ» (15,70 дес.) и «Дамба-Гавань» (7,06 дес.).

Территория порта, находящаяся въ пользованіи Рижской складочной Таможни.

Для производства различныхъ операцій по выполнению таможенныхъ обрядностей въ Рижскомъ портѣ имѣется отдѣльная Складочная Таможня, состоящая изъ: главнаго зданія таможни, таможеннаго района, Мюльграбенскаго отдѣленія таможни и Больдерааской таможенной брандвахты.

Таможенный районъ, расположенный въ предѣлахъ порта вдоль Таможенной набережной, находится на городской землѣ, отведенной вѣдомству для таможенныхъ операцій впредь до существованія района на отведенномъ ему мѣстѣ.

Въ виду незначительныхъ размѣровъ площади таможеннаго района, съ 1910 года, въ связи съ устройствомъ новой глубоководной таможенной набережной, производится уширеніе его площади въ сторону рѣки; кромѣ того въ 1912 году рѣшено приступить къ уширенію района также и въ сторону города, за счетъ отнесенія далѣе отъ берега желѣзнодорожныхъ путей и Цитадельной набережной улицы. Согласно намѣченному проекту переустройства таможеннаго района, полная его площадь опредѣлится въ 19.000 кв. саж.

Въ Больдераа имѣется особая таможенная брандвахта.

Территория порта, принадлежащая Городскому общ. управленію.

Общая площадь портовой территоріи, находящейся во владѣніи Рижскаго городского общественнаго управленія, равняется—157,8 десятины ³⁾ и состоитъ, во-первыхъ, изъ отдѣльныхъ участковъ портовой территоріи на правомъ берегу р. Двины, расположенныхъ отъ границы города возлѣ м. Кенгерагге до южной межи лѣсопильни Як. Домбровскаго, затѣмъ отъ сѣверной межи лѣсопильни до: Тургеневской улицы, Городскаго канала и Николаевской ул., до пере-

¹⁾ Передана Управленію работъ порта въ 1898 году Управленіемъ Риги-Орловской жел. дороги.

²⁾ Кромѣ описанныхъ участковъ, въ вѣдѣніи М-ва Торг. и Промышленности имѣются еще нѣкоторыя проѣзжія дороги въ Экспортной гавани общою площадью около 2,05 десятины (4906,5 кв. саж.).

³⁾ Таможенный районъ находится на городской землѣ, отведенной городомъ вѣдомству впредь до существованія послѣдняго.

сѣченія желѣзной дороги Меллерсгофскаго рукава, желѣзнодорожной трубы (моста) черезъ Красную Двину, лѣсопильни Шая Берлинъ и южной границы Рижскаго уѣзда и, далѣе отъ сѣверной границы уѣзда до таможи въ Новомъ Мюльграбенѣ, до угла амбаровъ и конца желѣзнодорожныхъ путей въ Новомъ Мюльграбенѣ и, наконецъ, далѣе по берегу озера Штинтъ до границы Новаго Мюльграбена, площадью всего около 56 десят., во вторыхъ, изъ отдѣльныхъ участковъ портовой территоріи на лѣвомъ берегу р. З. Двины, начиная отъ границы города возлѣ м. Биненгофъ вдоль по берегу Бенкенгольмскаго рукава до Кюльвейнскаго канала и далѣе по обоимъ берегамъ канала; затѣмъ до сѣвернаго конца Кювергольма до Ласточкиной улицы и, наконецъ, до Пароходной улицы (по берегу рукава Зунда), площадью всего около 22 десят., въ-третьихъ, изъ острововъ и гидротехническихъ сооруженій между Двиною и, съ одной стороны, Коенгольскимъ, а съ другой,—Бенкенгольскимъ рукавами, площадью около 49 десят. и, наконецъ, въ-четвертыхъ, изъ прибрежной полосы (большею частью шириною въ 10 саж.) вокругъ острововъ: Люцаусгольма, Муйшенгольма, Газенгольма, Фридрихгольма, Малаго Кювергольма, Бадегольма и Кипенгольма, площадью около 30 десят.

Территорія порта, принадлежащая Рижскому биржевому купечеству.

Во владѣніи рижскаго биржевого купечества находятся слѣдующія участки портовой территоріи, общемою площадью въ 12,8 десятины: прибрежная полоса земли вокругъ Зимней Гавани (4,57 дес.); то же на островѣ Кипенгольмѣ (1,14 дес.); Фортъ-Кометская дамба (5,37 дес.); участокъ земли въ Дамба-Гавани (1.66 дес.), участокъ земли на о-вѣ Большомъ Кювергольмѣ возлѣ Гагенсбергской бухты (0,07 дес.) и часть имѣнія Мюльграбенъ.

Описанная территорія служитъ, главнымъ образомъ, для нуждъ землечерпательнаго каравана и другихъ плавучихъ средствъ Биржевого Комитета.

Территорія порта, принадлежащая прочимъ общественнымъ учрежденіямъ и частнымъ лицамъ.

Вся остальная часть портовой территоріи, площадью около 54,5 десятины, находится во владѣніи отдѣльныхъ частныхъ обществъ, учрежденій (гильдій и проч.) и лицъ и служитъ для цѣлей лѣсопильныхъ и другихъ заводовъ и фабрикъ, для устройства различныхъ складочныхъ помѣщеній и пристаней и для другихъ различныхъ коммерческихъ предпріятій, при этомъ общее количество фабрикъ и заводовъ, выходящихъ на портовую территорію, равняется 73, среди коихъ имѣется 36 лѣсопильныхъ заводовъ.

Эксплоатація территоріи, находящейся въ пользованіи М-ва Торг. и Промышленности.

Казенныя оброчныя статьи Рижскаго портоваго управления состоятъ изъ переданныхъ для эксплуатаціи въ его вѣдѣніе въ 1907 году, во-первыхъ,—Управленіемъ работъ по устройству порта, 12-ти отдѣльныхъ участковъ земли на территоріи Экспортной гавани—площадью всего въ 5.779 кв. саж. (около 2,41 дес.) и, во-вторыхъ,—Управленіемъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ Прибалтійскаго края—3-хъ урочищъ: Кундзингольма—площадью около 13,95

десятины, Фогельсгольма—около 7,24 дес. и Даудеръ—около 10,24 десят. ¹⁾ Всѣ указанныя площади земли, кромѣ о-ва Фогельсгольма, эксплуатируются Управленіемъ порта посредствомъ отдачи отдѣльныхъ участковъ и урочищъ въ краткосрочное арендное пользованіе (на 1 годъ) частнымъ лицамъ для нуждъ торговаго судоходства и мореплаванія; при этомъ всѣ 12 участковъ территоріи Желѣзнодорожной гавани сдаются срокомъ на 1 годъ подъ складъ экспортируемыхъ лѣсныхъ матеріаловъ съ платою, кромѣ одного низменнаго участка,—отъ 2 руб. 20 коп. до 4 руб. 80 коп. за кв. саж.

Островъ же Фогельсгольмъ былъ сданъ еще въ 1904 году Управленіемъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ Прибалтійскаго края въ долгосрочную аренду на 12 лѣтъ г. Легздину подъ сельскохозяйственныя надобности, съ платою по 145 руб. въ годъ.

Размѣръ ежегодныхъ поступленій въ доходъ казны отъ эксплуатаціи описанныхъ оброчныхъ статей приведенъ въ слѣдующей таблицѣ:

№ по порядку.	Названіе оброчныхъ статей.	1907 г.		1908 г.		1909 г.		1910 г.	
		Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
1	12 участковъ въ Экспортной гавани.	—		10.791	20	10.918	40	10.918	40
2	Урочище «Кундзингольмъ»	475		1.443	75	1.500	—	1.500	—
3	» «Даудеръ»	800		800	—	901	—	901	—
4	» «Фогельсгольмъ»	145		145	—	145	—	145	—
	Итого	1.420		13.179	95	13.464	40	13.464	40

Замощеніе территоріи, находящейся въ пользованіи М-ва Торговли и Промышленности.

Изъ всей описанной территоріи, находящейся въ пользованіи М-ва Торговли и Промышленности, вымощены за счетъ казны Управленіемъ работъ порта слѣдующія площади:

¹⁾ Площади урочищъ указаны приближенно въ силу того, что отъ наносовъ и размыва положеніе линіи урѣза воды вокругъ соответствующихъ острововъ часто измѣняется.

На всѣхъ сдаваемыхъ въ аренду участкахъ не имѣется никакихъ казенныхъ сооруженій.

№№ по порядку.	Название площади или участка.	Замощенная площадь, в кв. саж.	Годъ замощенія.	Стоимость замощенія, в руб.
1	Часть участка въ дер. «Марьюшкѣ» .	262,9	1903—1906	1.000
2	Часть арендныхъ участковъ и проѣзжихъ дорогъ въ Экспортной гавани	5.386,46	1906—1908	83.993
3	Часть прибрежной полосы вокругъ желѣзнодорожной дамбы въ «Дамбѣ-гавани»	963,4	(Перемощена Упр. работъ). 1900—1901	1.735
4	Часть участка въ «Дамбѣ-гавани» (286,6 кв. саж. находятся подъ зданіями Управленія работъ порта).	Замощена только дорога къ складу. 727,4	1902—1906	907
Итого		7.340,16	—	87.635

Кромѣ перечисленныхъ площадей, Управленіемъ работъ порта замощена въ 1905 и 1910 г. г. за счетъ казны, на сумму въ 30.963 руб. часть принадлежащихъ городу на о-вѣ Бадегольмѣ проѣзжихъ дорогъ и складочныхъ площадей, общемо мѣрою въ 7,533,12 сажени.

Перегрузочныя приспособленія и складочныя помѣщенія.

Для производства торговыхъ перегрузочныхъ операций въ портѣ существуютъ слѣдующія механическія приспособленія: элеваторъ—вмѣстимостью на 750.000 пуд. тяжелаго хлѣба, 1) холодильникъ — для временнаго храненія скоропортящихся сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, плавучій кранъ—подъемною силою въ 66 тон., два электрическихкихъ поворотныхъ крана — подъемною силою въ 25 и 10 тн. и одинъ ручной поворотный кранъ — подъемною силою въ 25 тн.; послѣдній кранъ, сооруженный въ 1874 году на средства Рижскаго Биржевого Комитета въ Новомъ Мюльграбенѣ, въ настоящее время настолько устарѣлъ по конетрукции и убыточенъ въ отношеніи эксплоатации, что пользованіе имъ совершенно прекращено еще съ 1909 года.

Элеваторъ. Для операций съ хлѣбными грузами въ Рижскомъ портѣ, у причальной линіи Андреасгольма имѣется, построенный въ 1895 году

1) При счетѣ на средній хлѣбъ, приведенную вмѣстимость элеватора нужно уменьшить, по крайней мѣрѣ, на 25%; въсь четверти средняго хлѣба колеблется около 7,3 пуда.

на средства Городскаго Управленія и Рижскаго Биржевого Комитета одинъ каменный силосный элеваторъ, сооруженный, въ средней части въ видѣ многоэтажнаго пакгауза, вмѣстимостью около 250.000 пуд. тяжелаго зерна, а на концахъ—въ видѣ закронныхъ сооружений на 72 закрома, вмѣстимостью всего около 400.000 пуд.; такимъ образомъ общая вмѣстимость элеватора равна 750.000 пуд. тяжелаго зерна. Общая заготовительная стоимость сооруженія элеватора опредѣлилась въ 500.000 рублей или въ 0,667 рубля на пудъ вмѣстимости. При дневной 10-тичасовой работѣ элеваторъ въ состояніи выгрузить и одновременно, при помощи 2-хъ имѣемыхъ у него транспортеровъ, нагрузить на суда до 80 вагоновъ зерна или, считая вагонъ по 900 пуд.,—до 72.000 пуд. хлѣба; при усиленной же суточной работѣ это количество увеличивается до 120 вагоновъ или 108.000 пуд.

Съ путями Риго—Орловской желѣзной дороги элеваторъ соединенъ особою желѣзнодорожною вѣткою.

Нижепомѣщенная таблица даетъ наиболѣе характерныя главнѣйшія данныя о дѣятельности элеватора за послѣднее пятилѣтіе.

Таблица дѣятельности элеватора.

Годы.	Подвозъ хлѣба въ портъ по жел. дор.	Вывозъ хлѣба изъ порта.	Выпускъ элеватора.	% отношеніе выпуска къ вывозу.	Число 1) оборотовъ элеватора.	Теоретическій средній срокъ храненія въ элеваторѣ—въ дняхъ.
	Въ тысячахъ пудовъ.					
1906	15.878	4.079	1.903	47	3,2	—
1907	11.120	1.877	1.248	66	2,1	—
1908	12.005	1.359	1.025	75	1,7	—
1909	31.453	21.296	14.899	70	24,8	6
1910	32.335	24.199	18.110	75	30,2 2)	7
1911	22.115	14.282	7.566	53	15	—
1912	13.104	8.027	5.868	73	11,7	—

Подвозъ хлѣба въ портъ водными путями настолько незначителенъ по сравненію съ желѣзнодорожнымъ подвозомъ, что въ расчетъ при составленіи таблицы не принять.

За пятилѣтіе 1905—1909 годовъ элеваторъ далъ въ среднемъ 14.000 рублей чистаго дохода, что составляетъ 4 1/2% на затраченный

1) Число оборотовъ получено отъ дѣленія количества пудовъ выпущенныхъ изъ элеватора на его вмѣстимость.

2) Нагружено въ теченіе 1910 года—355 пароходовъ и 10 парусныхъ судовъ.

капиталь, причемъ ежегодные эксплуатаціонные расходы, смотря по обороту, превышали иногда 20.000 рублей.

Изъ разсмотрѣнія приведенной таблицы (число оборотовъ и срокъ храненія) видно, что, несмотря на трудныя мѣстныя условія Рижскаго порта, разбросаннаго на десятки верстъ, несмотря на затираемость порта льдами, — въ немъ успѣла, все-таки, организовать весьма стройная хлѣбная торговля при удивительномъ умѣньи пользоваться услугами элеватора, достигшаго въ 1910 году (какъ передаточный механизмъ) огромнаго рекорднаго числа оборотовъ, доходящаго до 30 въ годъ ¹⁾, въ то время какъ наибольшее число оборотовъ всѣхъ остальныхъ элеваторовъ Россіи за время 1905—1910 гг. было лишь 7,6 (Ревельскій въ 1910 г.).

Первый признакъ подобной упорядоченности усматривается въ томъ, что въ Ригу почти не прибываетъ хлѣбъ, не имѣющей хозяйна, второй же признакъ — малый срокъ храненія въ элеваторѣ, — усматривается въ пониманіи, что для дорогого и сложнаго механизма-элеватора является крайне нецѣлесообразнымъ принимать хлѣбъ, предназначенный не къ непосредственному отпуску, а къ спекулятивному выжиданію цѣнъ.

За операциі съ зерновымъ хлѣбомъ, поступившимъ въ элеваторъ, установлена слѣдующая такса:

Плата за операциі элеватора.

№№ по порядку.	Наименованіе операциі.	Плата въ коп. съ пуда.
1	Пріемъ и взвѣшиваніе хлѣба	0,40
2	Выпускъ	0,30
3	Храненіе за каждые 10 дней по	0,10
4	Страховка » »	0,025
5	Очистка	0,15
6	Провѣтриваніе	0,10
Итого за №№ 1, 2, 3 и 4		0,825

Холодиль-
никъ.

Нѣсколько ниже элеватора, у причальной линіи Андреасгольма, находится на оброчной городской землѣ холодильникъ (аммоніачной

¹⁾ Въ этомъ усматривается также неизбѣжность въ услугахъ элеватора.

системы), сооруженный въ 1902 году Лондонскимъ обществомъ «Уніонъ» ¹⁾.

Главною задачею холодильника служить временное, выжидательное храненіе, въ теченіе періодовъ значительныхъ колебаній цѣнъ на заграничныхъ рынкахъ, скоропортящихся сельскохозяйственныхъ продуктовъ, какъ то: сибирскаго масла, яицъ, дичи, живности, рыбы и фруктовъ, направляемыхъ черезъ Ригу изъ Сибири въ скорыхъ товарныхъ поѣздахъ съ ледниками — вагонами и, затѣмъ, на срочныхъ пароходахъ — въ Лондонъ (фирма «Гельмсингъ и Гриммъ»). Кромѣ того, въ видѣ побочной цѣли, холодильникъ принимаетъ, за особую плату, на храненіе отъ порчи, при помощи пониженной температуры, также и различные предметы домашняго обихода. Самое зданіе холодильника состоитъ въ настоящее время изъ возведенныхъ за время 1902—1909 гг. трехъ каменныхъ корпусовъ, приспособленныхъ къ одновременному храненію до 400.000 бочекъ сибирскаго масла ²⁾ или до 1000 вагоновъ яицъ.

Подъемные
краны.

Для нагрузки и выгрузки тяжеловѣсныхъ товаровъ, а также для выдергиванія свай, подъема затонувшихъ судовъ и другихъ подобныхъ работъ въ портѣ существуетъ одинъ, принадлежащій Министерству Торговли и Промышленности, плавучій 66-тонный ³⁾ кранъ, построенный въ 1903 году за счетъ казны Краматорскимъ Металлургическимъ Обществомъ, за общую стоимость около 85.000 рублей. Съ 1904 года кранъ переданъ на храненіе и въ эксплуатацію Рижскому Биржевому Комитету. За пользованіе краномъ Комитетомъ взимается по 7 руб. за часъ, причемъ время работы крана, считая и время на привозку и отвозку его (за счетъ нанимателя), въ отношеніи расцѣнки, не можетъ быть менѣе 4-хъ часовъ, за работу же въ ночное время, праздничные дни и вообще въ сверхурочное время, основная плата увеличивается на 50%.

Расходы по эксплуатаціи крана составляли:

Въ 1907 году	3708 руб.
» 1908 »	4489 »
» 1909 »	5365 »

Кромѣ плавучаго крана и не эксплуатируемаго уже болѣе устарѣлаго береговаго крана въ Новомъ Мюльграбенѣ, въ портѣ, на Таможенной набережной имѣется два электрическихъ постоянныхъ поворотныхъ желѣзныхъ крана, изъ которыхъ одинъ — такъ называемый Андреевскій кранъ, съ подъемною силою въ 25 тоннъ, построенъ въ 1872 г. за 15.000 руб. заводомъ Дж. Тайлоръ въ Биркенгедѣ (Великобританія); другой же электрическій кранъ, съ подъ-

¹⁾ Торгующимъ подѣ фирмою «Братья Весты» (Vestey).

²⁾ Всѣхъ чистаго масла въ одной бочкѣ, безъ тары, около 3 пуд. 26 фунтовъ.

³⁾ При вылетѣ въ 16 футъ.

емною силою въ 10 тн., построенъ въ 1901 году за 25.600 руб. заводомъ Моръ и Федергафъ въ Мангеймъ.

За пользованіе послѣдними двумя кранами взимается по 2 коп. съ пуда поднятаго груза.

Въ настоящее время оба крана находятся въ арендѣ у работающей при Таможнѣ Рижской Биржевой артели.

Складочныя
помѣщенія
на портовой
территоріи.

Кромѣ описанныхъ уже перегрузочно складочныхъ сооружений — элеватора и холодильника, на портовой территоріи имѣются еще слѣдующіе амбары, пакгаузы и навѣсы, расположенные: въ таможенномъ районѣ, на Андреасгольмѣ, въ Экспортной гавани, на дамбѣ «АВ» и на желѣзнодорожной дамбѣ въ бассейнѣ Дамба-Гавань.

Для храненія разнаго сборнаго привознаго груза въ Таможенномъ районѣ, въ настоящее время, имѣются 3 отдѣльныхъ, построенныхъ въ 1877 году, деревянныхъ крытыхъ навѣса общою площадью около 294 кв. саж. и вмѣстимостью около 63.000 пуд. ¹⁾ Кромѣ того, возлѣ нѣкоторыхъ амбаровъ идутъ еще открытые желѣзные навѣсы ²⁾.

Въ началѣ Андреасгольма, на, такъ называемомъ, «Селедочномъ брагѣ» (Сельдяной буянь) для сортировки, браковки и складыванія бочекъ съ привозными сельдями имѣется 6 отдѣльныхъ, построенныхъ въ 1893 году, деревянныхъ складовъ, общою площадью около 1927 кв. саж. и вмѣстимостью около 592.000 пуд. Всѣ эти склады находятся во владѣніи Рижскаго Городскаго Управленія.

Тамъ же, возлѣ постоянной собственной пристани, расположенъ, построенный въ 1906 году для храненія, главнымъ образомъ, муки, деревянный на каменныхъ столбахъ складъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, площадью около 210 кв. саж. и вмѣстимостью около 180.000 пудовъ.

Нѣсколько далѣе, возлѣ элеватора, на набережной полуострова находится, построенный въ 1908 году, для складыванія преимущественно суперфосфата двухъэтажный каменный амбаръ Сельско-хозяйственнаго Общества, площадью всего около 325 кв. саж. и вмѣстимостью около 64.800 пудовъ.

На территоріи Андреасгольма, находящейся въ вѣдѣніи Риги — Орловской желѣзной дороги, имѣются арендуемые у желѣзной дороги Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ 2 каменныхъ и 5 деревянныхъ одноэтажныхъ амбаровъ (одинъ на половину каменный), предназначенныхъ для склада грузовъ, прибывающихъ на станцію Рига -

¹⁾ Навѣсы эти подлежатъ сносу и замѣнѣ 4-мя обширными пакгаузами.

²⁾ Въ связи съ происходящимъ переустройствомъ Таможеннаго района предполагается построить въ немъ для храненія разнаго штучнаго груза 4 деревянныхъ одноэтажныхъ навѣса, обшитыхъ волнистымъ желѣзомъ, площадью каждый въ 640 кв. саж., съ деревянными открытыми платформами вокругъ навѣсовъ. Кромѣ того, тамъ же предполагается построить для осмотра пассажировъ каменное пассажирское зданіе (дебаркадеръ).

Берегъ полными вагонами (зерно, кожа, пенька и др. товары); общая площадь всѣхъ этихъ амбаровъ, числящихся за №№ 10—16-мъ, равняется 1665 кв. саж., вмѣстимость же — 1380 вагоновъ или 1.035.000 пудовъ.

На территоріи Экспортной гавани, находящейся въ пользованіи Риги-Орловской желѣзной дороги, расположены слѣдующіе принадлежащіе дорогѣ склады:

Четырехъэтажный каменный пакгаузъ наибольшою вмѣстимостью до 900.000 пуд. при общей полезной площади, исключительно складочныхъ помѣщеній, въ 2385 кв. саж. Пакгаузъ двумя брандмауэрами раздѣленъ на 3 независимыхъ одна отъ другой части, образующихъ въ общемъ 12 совершенно отдѣльныхъ площадей, обслуживаемыхъ приводимыми въ дѣйствіе электрической энергіей особыми подъемными механизмами, рассчитанными для подъема грузовъ до 90 пудовъ; общая стоимость пакгауза, законченнаго постройкою въ 1907 году, опредѣлилась въ 358.300 руб., что составляетъ на одну кв. саж. строительной площади всѣхъ 4-хъ этажей — около 515 руб. Въ настоящее время пакгаузъ находится въ арендномъ пользованіи у фирмы «Гергардъ и Гей» за годовую арендную плату въ 38.000 руб.

Шесть каменныхъ одноэтажныхъ амбаровъ (№№ 1, 2, 3, 5, 6 и 7) ¹⁾ площадью: одинъ въ 360, а остальные по 300 кв. саж., три изъ нихъ (№№ 1, 2 и 3), расположенные въ первой линіи, вдоль по набережной, между четырехъэтажнымъ каменнымъ пакгаузомъ и водонапорной станціей Риги-Орловской жел. дор., раздѣлены брандмауэромъ на два самостоятельныхъ отдѣленія; остальные же двумя брандмауэрами на три отдѣленія; при каждомъ изъ амбаровъ имѣется по двѣ открытыя платформы, — одна со стороны желѣзнодорожныхъ путей, а другая — со стороны подъездной портовой дороги.

Строительная стоимость первыхъ трехъ амбаровъ составляетъ около 45 руб. за кв. саж., остальныхъ же около 50 руб. за кв. саж. полезной площади пола.

Всѣ шесть пакгаузовъ сдаются въ аренду подъ складъ смѣшаннаго груза частнымъ лицамъ и фирмамъ (Гергардъ и Гей, Братя Камарины, Эдгаръ Лира и друг.) по цѣнѣ 15 руб. за кв. саж.

Одинъ временный деревянный навѣсъ, обшитый досками (№ 9) и раздѣленный брандмауэромъ на два самостоятельныхъ отдѣленія. Навѣсъ находится противъ деревянныхъ пристаней Экспортной гавани и имѣетъ площадь около 201 кв. саж., а вмѣстимость около 20.000 п.

Рядомъ съ каменными желѣзнодорожными пакгаузами, расположенными во второй линіи отъ набережной, находится 2 каменныхъ двухъэтажныхъ, съ подвалами, амбара фирмы «Гергардъ и Гей», общою площадью около 3000 кв. саж. Оба пакгауза построены на желѣзнодорожной территоріи, заарендованной фирмою въ 1908 году на 12 лѣтъ

¹⁾ Эти амбары построены временно до замѣны ихъ многоэтажными.

за плату по два руб. за кв. саж. въ годъ, при чемъ срокъ договора можетъ быть продленъ еще на вторые 12 лѣтъ, послѣ которыхъ склады поступаютъ безвозмездно въ собственность желѣзной дороги. Площадь меньшаго пакгауза, вмѣстимостью около 380.000 пуд., равняется 432 кв. саж., большаго же, при вмѣстимости около 500.000 пуд.,—576 кв. саж. По лицевымъ сторонамъ пакгаузовъ со стороны желѣзнодорожныхъ путей и проѣзжей дороги устроены платформы. Оба пакгауза обслуживаются электрическими подъемными механизмами силою до 20 пуд. и спусковыми наклонными плоскостями.

Кромѣ описанныхъ пакгаузовъ, возлѣ деревянныхъ пристаней гавани находится еще одинъ, площадью около 25 кв. саж., деревянный одноэтажный складъ, построенный въ 1905 году Цементнымъ заводомъ К. Шмидта для храненія цемента.

Въ началѣ и въ концѣ дамбы «АВ», противъ пристаней Русскаго Восточно-Азиатскаго Общества, находятся, для склада разнаго товара и мебели, 2 собственныхъ желѣзныхъ, изъ волнистаго желѣза, одноэтажныхъ пакгауза, принадлежащихъ Обществу; при этомъ одинъ пакгаузъ построенный въ 1902 году, имѣетъ площадь около 180 кв. саж., а второй, построенный въ 1911 году около 67 кв. саж.

На желѣзнодорожной дамбѣ въ бассейнѣ «Дамба-Гавань» имѣется 3 деревянныхъ одноэтажныхъ сарая, находящихся въ вѣдѣніи Рижской складочной таможни; площадь каждаго сарая около 75 кв. саж.; два изъ нихъ арендуются съ 1909 года, срокомъ на 5 лѣтъ, фирмою «Бр. Меркульевы» подъ складъ соли по 500 руб. въ годъ за оба сарая; третій же сарай находится въ пользованіи таможни для храненія различныхъ товаровъ.

Кромѣ описанныхъ складочныхъ помѣщеній, расположенныхъ на портовой территоріи, возлѣ послѣдней имѣются еще слѣдующіе склады и амбары, которые, хотя и находятся внѣ узкой, сравнительно, береговой полосы портовой территоріи ¹⁾, но, тѣмъ не менѣе, по характеру производства перегрузочныхъ въ нихъ операций и по общему своему значенію, почти совершенно не отличаются отъ описанныхъ складочныхъ сооружений.

Къ числу такихъ амбаровъ относятся, во-первыхъ, 3 каменныхъ амбара, находящихся въ пользованіи таможни, изъ которыхъ одинъ, площадью въ 1400 кв. саж., съ подвальнымъ помѣщеніемъ, расположенъ на Башенной улицѣ, а 2, общою площадью въ 480 кв. саж., во дворѣ главнаго зданія таможни и, во-вторыхъ, 15 амбаровъ, расположенныхъ вдоль набережной Новаго Мюльграбена, изъ нихъ: 4 деревянныхъ двухэтажныхъ амбара для храненія соли, общою площадью въ 832 кв. саж., принадлежатъ Камкину (числятся подъ номерами: 1, 3, 8 и 10); одинъ каменный двухэтажный амбаръ, площадью въ 208 кв. саж. для храненія сѣры и синьки, принадле-

¹⁾ Большею частью десятисаженная ширина бечевника.

жить Леверкусу (№ 4), одинъ каменный двухэтажный амбаръ, площадью въ 193 кв. саж., служащій для храненія угля, принадлежитъ заводу фарфоровыхъ издѣлій Ессена (№ 5); 5 каменныхъ (№№ 7, 9, 11, 13 и 14) и одинъ деревянный (№ 12) двухэтажные амбары, общою площадью въ 1232 кв. саж., предназначенные для храненія разнаго товара, принадлежатъ «Обществу центральной складки товаровъ» (Рижское биржевое купечество) и, наконецъ, 2 каменныхъ и одинъ деревянный трехэтажные амбары (всѣ подъ № 15), общою площадью въ 1435 кв. саж., приспособленныхъ въ настоящее время подъ химическій заводъ Гефлингера.

Кромѣ описанныхъ зданій, находящихся въ районѣ Рижскаго порта, въ предѣлахъ послѣдняго существуетъ еще нѣсколько небольшихъ деревянныхъ казенныхъ и частныхъ сараевъ, предназначенныхъ не столько для склада грузовъ, сколько для храненія имущества и различныхъ хозяйственныхъ матеріаловъ отдѣльныхъ учреждений, фабрикъ, заводовъ и частныхъ лицъ.

Складочныя помѣщенія, въ городѣ, но работающими для порта, являются, построенные въ 1871 году «Обществомъ центральной складки товаровъ», возлѣ на бережной Московскаго форштадта, каменные двухэтажные, такъ называемые, «Красные амбары». Устройство этихъ амбаровъ вблизи желѣзнодорожнаго вокзала вызывалось въ свое время необходимостью имѣть большія складочныя помѣщенія невдалекѣ отъ вновь сооруженныхъ желѣзныхъ дорогъ, соединившихъ городъ съ плодородными приволжскими и другими центральными губерніями, направляющими въ Ригу большое количество разныхъ товаровъ. Амбары эти расположены перпендикулярно къ рѣкѣ въ 4 ряда, причемъ желѣзнодорожные вагоны имѣютъ возможность подходить вплотную къ каждому амбару; всего такихъ амбаровъ имѣется 43, причемъ большинство изъ нихъ арендуется подъ склады различныхъ банковъ и торговыхъ фирмъ. Общая площадь всѣхъ этихъ амбаровъ равняется около 10.122 кв. саж., наибольшая же вмѣстимость ихъ около 8.333 вагоновъ или 7,5 миллионъ пудовъ.

Кромѣ этихъ амбаровъ, въ различныхъ частяхъ стараго города и его форштадтовъ, на болѣе или менѣе значительномъ разстояніи отъ порта, находится значительное количество другихъ каменныхъ и деревянныхъ амбаровъ, принадлежащихъ, большею частью, частнымъ лицамъ. Многіе изъ этихъ амбаровъ помнятъ еще дни Ганзейской торговли. Оборудованы они, преимущественно, только блоками, прикрѣпленными къ задѣланной подъ крышею выступающей горизонтально балкѣ. Общая приближенная вмѣстимость всѣхъ этихъ амбаровъ достигаетъ 12.641 вагона груза, т. е. около 11,5 милл. пуд.

Общая площадь всѣхъ описанныхъ въ настоящемъ отдѣлѣ складочныхъ помѣщеній (кромѣ элеватора и холодильника) приведена въ слѣдующей таблицѣ.

Таблица площадей складочных помѣщеній для хранения грузовъ, направляемыхъ черезъ Рижскій портъ.

Названіе складочныхъ помѣщеній и ихъ владѣльцевъ.	Общая площадь въ кв. саж.
А. Склады при портовой территоріи.	
Таможенные склады, расположенные: въ таможенномъ районѣ, въ бассейнѣ Дамба-Гавань и въ городѣ при Таможнѣ	2.399
Склады «Селедочнаго брака» (Сельдяного буяна)	1.927
Желѣзнодорожные склады на Андреасгольмѣ (арендуются Рижск. Биржевымъ Комитетомъ)	1.665
Прочіе склады на Андреасгольмѣ	535
Желѣзнодорожные склады на территоріи Экспортной гавани	4.446
Тамъ же склады фирмы «Гергардъ и Гей»	1.008
» » » цементнаго завода К. Шмидта	25
Склады на дамбѣ «АВ»	247
Склады въ Новомъ Мюльграбенѣ	3.900
А. Итого	16.152
В. Склады въ городѣ.	
«Красные амбары»—на московскомъ форштадтѣ	10.122
Прочіе амбары, расположенные въ городѣ	14.000
В. Итого	24.122

Кромѣ описанныхъ складочныхъ помѣщеній, въ Новомъ Мюльграбенѣ, вблизи портовой территоріи, имѣется 2 цистерны фирмы «Бр. Нобель», вмѣстимостью каждая на 200.000 пуд. керосина; обѣ эти цистерны соединены 6-ти дюймовымъ трубопроводомъ съ при-

станью для стоянки наливныхъ пароходовъ, изъ которыхъ керосинъ перекачивается въ цистерны помощью особыхъ насосовъ.

Подъѣздные къ порту пути и пути сообщенія на портовой территоріи.

Средствами сообщенія, имѣющими непосредственное вліяніе на торговую дѣятельность Рижскаго порта, являются, во-первыхъ, подъѣздные къ порту пути, во-вторыхъ,—портовые дороги и площади и, въ-третьихъ,—рельсовые пути Риго-Орловской желѣзной дороги.

Подъѣздные пути. Подъѣздные къ порту пути проходятъ по слѣдующимъ улицамъ: Петергольмской, Ганзейской, Елизаветинской, Михайловской, Николаевской, Католическому выѣзду, Мясницкой, Богадѣльному выѣзду, Новой, Вѣсовой, Грѣшной, Плавучей, Конюшенной, Сборной, Карловской, Московской, Между-амбарной, Амбарной, Улицѣ къ элеватору, Улицѣ къ холодильнику, Двинской набережной улицѣ, Каменной ул., Ранковой дамбѣ и Шкунной улицѣ.

Портовые дороги. Общая площадь определенныхъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ подъѣздныхъ путей, расположенныхъ по указаннымъ улицамъ, равняется 22.642 кв. саж. ¹⁾ Всѣ означенные пути, за исключеніемъ лишь части Амбарной ул. на площади въ 634 кв. саж., замощены или [11.771 кв. саж.] рядовымъ ²⁾ или [10.871 кв. саж.] булыжнымъ камнемъ; такимъ образомъ въ Рижскомъ портѣ замощено уже 22.008 кв. саж., т. е. около 97% всей площади подъѣздныхъ къ порту путей.

Кромѣ подъѣздныхъ къ порту путей въ Рижскомъ портѣ имѣются еще, такъ называемыя, портовые дороги и площади, служащія для грузового движенія въ предѣлахъ порта. Перечень указанныхъ дорогъ еще не определенъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ ³⁾; согласно же послѣднему въ этомъ отношеніи предположенію признано необходимымъ считать портовыми путями слѣдующія дороги и площади, замощенныя уже въ большей своей мѣрѣ частью рядовымъ (6.058 кв. саж.), а частью булыжнымъ камнемъ (18.819 кв. саж.)

¹⁾ Комитетомъ по журналу 99 засѣданія утверждено 22.244 кв. саж., но, вслѣдствіе перемещенія и переустройства части изъ нихъ, указанная площадь нѣсколько измѣнилась и въ настоящее время равняется 22.642 кв. саж.

²⁾ Рядовой камень—порфиръ «Quenaster» —выписывается изъ Бельгіи.

³⁾ Въ 99-мъ засѣданіи Комитетъ призналъ портовыми путемъ: «набережную по обоимъ берегамъ рѣки Двины».

Портовые дороги и площади.

№ по порядку.	Название дорог и площадей.	Длина дороги или улицы, в саж.	Общая площадь, в кв. саж.
1	Дорога къ элеватору, между Селедочнымъ бракомъ и элеваторомъ, съ береговою площадью противъ пакгауза Русскаго Общества Пароходства и Торговли.	199	{ дороги . . . 834 площади . . . 620
2	Двинская набережная ул., между Ганзейской и Николаевской улицами	520	2.912
3	Двинская набережная, между Николаевской ул. и Городскимъ каналомъ	592	8.912
4	Двинская набережная ул. между Городскимъ каналомъ и Фоминской улицей	1.000	3.322
5	Дорога на дамбѣ АВ и площади на дамбѣ АВ	490	{ дороги . . . 509 площадей . . 6 717
6	Корабельная ул., между Флаговой и Шкунной улицами и прилегающая къ ней площадь	270	{ улицы . . . 800 площади . . 1.175
7	Мукегольмская ул., между Каменной и Досчатой улицами.	309	695
	Итого	3.380	26.496

Кромѣ того нынѣ закончены работы по устройству мощеной портовой дороги, длиною въ 500 саж. при ширинѣ въ 10 саж., отъ Елизаветинской ул. въ Экспортную гавань, — въ видѣ продолженія Двинской набережной улицы.

Всѣ указанные подъѣздные пути, портовые дороги и площади содержатся и ремонтируются Рижскимъ городскимъ управленіемъ, подъ техническимъ надзоромъ Управленія работъ порта за счетъ средствъ М-ва Торговли и Промышленности.

Кромѣ перечисленныхъ дорогъ въ Экспортной гавани имѣется еще 13.232 кв. саж. замощенныхъ проѣзжихъ дорогъ, находящихся въ вѣдѣніи Управленія Риги-Орловской жел. дороги. ¹⁾

¹⁾ Не замощенныхъ дорогъ въ Экспортной (Желѣзнодорожной) гавани вовсе не имѣется.

Желѣзнодорожные пути. Для желѣзнодорожнаго сообщенія между набережными съ расположенными возлѣ нихъ складами и сѣтью главныхъ, проходящихъ черезъ Ригу, желѣзныхъ дорогъ—въ Рижскомъ портѣ имѣется 3 отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтви, соединяющихъ Риги-Орловскую жел. дорогу съ портовыми станціями: Рига-Берегъ, Новый Мюльграбенъ и Дамба-Гавань (на Больдерааской вѣтвѣ).

Начиная отъ станціи Рига-Берегъ, желѣзнодорожная вѣтка раздѣляется на 5 отдѣльныхъ группъ путей. Одна группа идетъ вдоль Екатерининской дамбы и Двинской набережной улицы на Городскую набережную вплоть до Католическаго выѣзда и затѣмъ обратно въ Таможенный районъ, гдѣ развѣтвляется на отдѣльныя линіи желѣзнодорожныхъ путей, идущія вдоль набережной и вдоль линіи складовъ. Вторая группа, примыкая къ первой между Ганзейской и Елизаветинской улицами, направляется на Андреасгольмъ, причемъ, пройдя позади складовъ Селедочнаго брака (Сельдяной буянъ), развѣтвляется на двѣ отдѣльныя линіи, изъ которыхъ одна идетъ вдоль набережной мимо амбара Сельско-хозяйственнаго Общества и элеватора, а другая, проходя позади названнаго амбара и элеватора, направляется къ зданіямъ холодильника, минуя которыя съ задней стороны главнаго зданія, идетъ далѣе вдоль берега почти до самой стрѣлки Андреасгольма (до начала Андреасгольмской свайной дамбы). Третья группа отъ станціи Рига-Берегъ идетъ по территоріи Андреасгольма между двумя линіями желѣзнодорожныхъ амбаровъ, арендуемыхъ Биржевымъ Комитетомъ. Четвертая группа отъ станціи Рига-Берегъ направляется на территорію Экспортной гавани, гдѣ развѣтвляется на три отдѣльныхъ линіи, изъ которыхъ одна идетъ вдоль всей набережной Экспортной гавани передъ первою линіею желѣзнодорожныхъ амбаровъ, вторая—вдоль всей территоріи Экспортной гавани, но между двумя линіями амбаровъ Риги-Орловской желѣзной дороги и фирмы Гергардъ и Гей и третья,—параллельно первымъ двумъ, но позади второй линіи амбаровъ и на протяженіи только послѣднихъ. Наконецъ пятая группа идетъ вдоль Меллерсгофа къ лѣснымъ складамъ, расположеннымъ на берегу Меллерсгофскаго рукава, и къ электрической станціи Риги-Орловской жел. дороги.

Вторая, такъ называемая, Мюльграбенская желѣзнодорожная вѣтка, дойдя до станціи Новый Мюльграбенъ, раздѣляется на два пути, изъ которыхъ одинъ, завернувъ по направленію къ 3-ей портовой конторѣ, направляется къ расположеннымъ возлѣ границы портовой территоріи лѣснымъ складамъ; другой же путь, направляясь къ амбарамъ, расположеннымъ вдоль набережной Новаго Мюльграбена, развѣтвляется, не доходя до послѣднихъ, на 3 отдѣльныя параллельныя линіи, изъ которыхъ одна идетъ вдоль набережной передъ амбарами, другая—между рядами амбаровъ и третья—позади второго ряда амбаровъ; кромѣ того конечные пункты обоихъ назван-

ныхъ путей сообщаются еще между собою желѣзнодорожнымъ путемъ, проходящимъ вдоль всей Мюльграбенской набережной.

Третья—Большерааская желѣзнодорожная вѣтка, дойдя до конечной станціи Дамба-Гавань, развѣтвляется на двѣ отдѣльныя линіи желѣзнодорожныхъ путей, идущія по обоимъ берегамъ Желѣзнодорожной дамбы, въ бассейнѣ Дамба-Гавань, почти вплоть до угольнаго склада, расположеннаго на самомъ концѣ дамбы. Кромѣ того отъ этой вѣтки идетъ еще одна частная желѣзнодорожная линія, сооруженная въ 1910 году лѣсопромышленникомъ Баллодомъ для соединенія своего лѣсопильнаго завода, расположеннаго на р. Гапаксъ-Грабенъ съ станціей Большерааской вѣтки. ¹⁾

Кромѣ описанныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтокъ, работающихъ по перевозкѣ портовыхъ грузовъ, имѣется еще одно отвѣтвленіе Риги-Орловской ж. дороги, идущее отъ желѣзнодорожныхъ путей станціи Рига 1-ая къ «Краснымъ амбарамъ», возлѣ которыхъ оно разбивается на 7 отдѣльныхъ путей, проходящихъ между 4-мя линіями амбаровъ,—вплоть до Московской улицы.

Длина всѣхъ рельсовыхъ путей и количество переводовъ на упомянутыхъ 3-хъ станціяхъ слѣдующія. ²⁾

	Длина путей, въ верстахъ.	Число переводовъ.
На станціи «Рига-Берегъ»	24	83
» » «Мюльграбенъ»	15,7	79
» » «Дамба-гавань»	5	25
Итого	44,7	187

Мосты.

Въ предѣлахъ порта имѣются слѣдующіе мосты, находящіеся частью въ вѣдѣніи Министерствъ Путей Сообщенія и Военнаго, а частью во владѣніи Городскаго Управленія и отдѣльныхъ лицъ.

¹⁾ Постройка и эксплуатація этой линіи основаны на соглашеніи между Управленіемъ Риги-Орловской желѣзной дороги и г. Баллодомъ.

²⁾ По даннымъ Риги-Орловской желѣзной дороги.

Перечень мостовъ, находящихся въ предѣлахъ порта.

№№ по ряду.	Названіе и мѣстоположеніе моста.	Типъ моста.	Назначеніе моста.	Въ чьемъ мостъ владѣ- ніи или вѣдѣ- ніи.
1	Бечевои мостъ возлѣ деревни «Марьюшки»	кирпичн.	фура и пѣших.	Цементи. зав. Трифоновъ.
2	Черезъ Коенгольмскій рукавъ на о-въ Либетсгольмъ	деревян.	—	Н. Плавнека.
3	Черезъ Карловскій шлюзъ	каменн.	фур. пѣших. и трамв.	Город. Упр.
4	Желѣзнодорожный на Тукумской вѣткѣ Риги-Орговской ж. д.	желѣзн. рѣ- шетчатый съ паралл. пояс.	1 колея жел. дор., фура и пѣших.	М-ва Пут. Сообщенія.
5	Понтонный городской изъ Ста- раго города на Митавскій форштадтъ	Понтоны и фер. желѣзн., настиль дере- вянный	2 колеитрамв., фура и пѣших.	Город. Упр.
6	Черезъ Фегезаксгольмскій протокъ (канавку)	деревян.	фура и пѣших.	Чести. владѣл.
7	Черезъ Малую Красную Двину	деревянн. съ желѣзною раз- водною частью	—	Город. Упр.
8	Черезъ рукавъ возлѣ завода А. Домбровскаго	деревян.	—	Авг. Домбров- скаго.
9	Черезъ Старое устье р. зап. Двины изъ дер. Магнусгольмъ въ Старый Мюльграбенъ	—	—	Воен. М-ва.
10	Тоже возлѣ дер. Магнусгольмъ	—	—	—
11	Черезъ Кюлевейнскій каналъ возлѣ завода Э. Пихлау	—	пѣших.	Э. Пихлау.

№ по ряду.	Название и местоположение моста.	Тип моста.	Назначение моста	Въ чемъ мостъ владѣніи или вѣдѣніи.
12	Тоже около макаронной фабрики Дубровича	деревян.	пѣших.	Город. Упр.
13	Тоже по Парусной ул.	—	пѣших. и фура.	—
14	Тоже на Мукенгольмской набер. ¹⁾	—	—	—
15	Тузовъ мостъ въ Гагенсбергѣ	—	пѣших.	—
16	Гагенсбергскій мостъ изъ Гагенсберга на о. Бадегольмъ черезъ р. Малую Двину	железный балочный на каменн. устояхъ.	фура и пѣших.	—
17	Черезъ р. Аа Курляндскую изъ Усть-Двинска въ Больдераа	деревян. разводной.	фура и пѣших.	Воен. М-ва
18	Тоже железнодорожный	железн. разв.	1 колея жел. дор. и пѣших.	М-ва Пут. Сообц.
19	Изъ крѣпости Усть-Двинскъ на фортъ Кометскій	—	фура и пѣших. (прол. рельсы)	Рижскаго Бирж. Комит.

Въ связи съ устройствомъ центрального вокзала для Рижскаго железнодорожнаго узла, въ настоящее время Управленіемъ Риги-Орловской жел. дороги производятся работы по постройкѣ новаго, исключительно железнодорожнаго моста, расположеннаго параллельно существующему нѣсколько выше его по теченію рѣки; при этомъ, съ устройствомъ новаго моста, существующій железнодорожный мостъ, оцѣненный въ 1.000,000 руб., перейдетъ въ собственность города для устройства трамвайнаго, грузового и пѣшеходнаго сообщеній между Старымъ городомъ и Митавскимъ форштадтомъ ²⁾.

¹⁾ Въ настоящее время этотъ мостъ, какъ находящійся на портовой территории, содержится за счетъ казны.

²⁾ Въмѣсто уплаты указанной суммы городомъ отведены въ собственность железной дороги для переустройства Рижскаго железнодорожнаго моста отдѣльныя городскія земельныя площади, оцѣненныя въ 1.000.000 руб.

Водоснабженіе и канализація порта.

Водоснабженіе.

Въ предѣлахъ Рижскаго порта, за исключеніемъ лишь Андреасгольма и территории Экспортной гавани, отдѣльной портовой водопроводной сѣти или вообще правильнаго водоснабженія не имѣется; вслѣдствіе этого всѣ тѣ водопроводныя трубы, гидранты и водопроводные колодцы, которые расположены на сравнительно узкой прибрежной полосѣ портовой территории, соединены короткими отвѣтвленіями съ общою городскою водопроводною сѣтью, доведенною, большею частью, лишь до границы портовой территории. Такъ какъ общее количество находящихся на портовой территории водоразборныхъ пунктовъ, а именно,—3 водопроводныхъ колодца и 24 гидранта ¹⁾, является для нуждъ порта крайне недостаточнымъ, то, обыкновенно, въ случаѣ пожаровъ, промывки сточныхъ колодцевъ, поливки улицъ и т. п., вода берется изъ ближайшихъ гидрантовъ городской водопроводной сѣти.

Для доставленія же хорошей питьевой воды работающимъ на портовой территории людямъ и для снабженія ею судовъ,—въ различныхъ мѣстахъ на портовой территории, кромѣ 3-хъ упомянутыхъ водопроводныхъ колодцевъ, имѣется еще 14 артезианскихъ колодцевъ, расположенныхъ въ слѣдующихъ пунктахъ: по 2—на набережной у Подерааской бухты и на набережной о-ва Газенгольма со стороны Люцаусгольмскаго рукава и по одному: на Мукенгольмской набережной, въ районѣ Экспортной гавани возлѣ 4-хъ этажнаго железнодорожнаго пакгауза (съ 2-мя водоразборными колонками), у Клюверсгольма, у Балластной дамбы, у Цементнаго завода, у Воллерсгофа, въ Новомъ Мюльграбенѣ при 3-ей портовой конторѣ, на плацу Управленія работъ въ Дамбѣ-гавани, тамъ же у конторы плавучаго дока и въ Зимней гавани противъ каменнаго зданія Биржевого Комитета. ²⁾

Болѣе правильное водоснабженіе имѣется лишь на территории Андреасгольма и Экспортной гавани, находящейся въ пользованіи Риги-Орловской жел. дороги. По названной территории пролегаютъ двѣ независимыхъ одна отъ другой водопроводныхъ сѣти, изъ которыхъ одна, обслуживающая 7 железнодорожныхъ пакгаузовъ, 2 пакгауза Гергардъ и Гея, отхожее мѣсто системы Надфина и гидравлическую колонну,—подаетъ воду изъ р. Западной Двины, а другая, обслуживающая группу временныхъ амбаровъ Биржевого Комитета, зданіе Товарной конторы станціи «Рига-Берегъ» и деревянный сарай Риги—Орловской ж. дороги,—подаетъ воду изъ городского водопровода, проведеннаго на Андреасгольмъ.

¹⁾ Изъ нихъ 15 на Андреасгольмѣ; колодцы находятся: одинъ на Малой Красной Двинѣ и два на Городской набережной.

²⁾ Кромѣ того для нуждъ порта служатъ еще слѣдующіе колодцы, расположенные вблизи портовой территории: 2 на Городской набережной, одинъ у Красныхъ амбаровъ и одинъ посрединѣ о-ва Звиргденгольма (абиссинскій).

Водопроводная сѣть, забирающая воду изъ р. Двины возлѣ перегиба каменной набережной Экспортной гавани, устроена слѣдующимъ образомъ: вначалѣ, изъ рѣки вода поступаетъ самотекомъ по желѣзной трубѣ діаметромъ въ 31,5 дм. въ расположенный возлѣ набережной пріемный колодець, затѣмъ, изъ колодца по 10-ти-дм. всасывающей трубѣ—въ расположенную вблизи его насосную станцію, откуда уже, посредствомъ 2-хъ центробѣжныхъ насосовъ, вода нагнетается въ проложенную между линиями пакгаузовъ напорную 8-дюймовую магистраль, доходящую до 4-хъ этажнаго желѣзнодорожнаго пакгауза, за которымъ магистраль переходитъ въ 6-ти дюймовую трубу, направляющуюся къ пакгаузамъ №№ 5, 6 и 7 и къ гидравлической колоннѣ. На протяженіи магистральныхъ трубъ, приблизительно противъ середины пакгаузовъ, расположено 5 пожарныхъ гидрантовъ, при чемъ 4-хъ этажный пакгаузъ имѣетъ еще особое противопожарное водоснабженіе, получающее воду изъ упомянутой 8-ми дюймовой магистрали (см. «Противопожарныя средства въ портѣ»).

Вторая упомянутая водопроводная сѣть отвѣтвляется отъ городской водопроводной сѣти и состоитъ изъ 2-хъ линій, изъ которыхъ одна подходитъ къ амбарамъ Биржевого Комитета со стороны Царскаго сада, а другая, пройдя мимо этихъ амбаровъ съ ихъ лицевой стороны, направляется къ Товарной конторѣ, къ желѣзнодорожному амбару «№ 9» и, далѣе, почти до деревяннаго сарая Цементнаго завода. Противъ всѣхъ зданій, мимо которыхъ проходятъ трубы второй водопроводной сѣти, имѣются также пожарныя гидранты.

Для доставки хорошей питьевой воды на суда въ портѣ существуетъ 2 частныхъ паровыхъ водоналивныхъ бота: «Вассерботъ» (Зеберга) и «Мюльграбенъ» (Джонсона), доставляющіе воду на суда по 75 коп. за 100 галлоновъ или по 1 руб. 87 коп. за тонну.

Канализація.

Канализація портовой территоріи, за исключеніемъ территоріи Экспортной гавани, находящейся въ пользованіи М-ва Торговли и Промышленности, имѣется, во первыхъ, на Московской набережной между Ооминской и Тургеневской улицами, во вторыхъ, на Городской и Таможенной набережныхъ—между Карловскимъ шлюзомъ и Андреевской гаванью, въ третьихъ, на Андреасгольмѣ, и въ четвертыхъ на Мукенгольмской и Корабельной улицахъ. 1) Вся канализація состоитъ изъ расположенныхъ по указаннымъ набережнымъ въ границахъ порта отдѣльныхъ кирпичныхъ съ металлическими рѣшетками сточныхъ колодцевъ,—или присоединенныхъ къ городскимъ канализаціоннымъ сооруженіемъ, или же имѣющихъ особые стоки изъ гончарныхъ трубъ, выходящіе прямо въ рѣку. Длина этихъ стоковъ, соединяющихъ колодцы—или съ городскими канализаціонными со-

1) Имѣется еще 1 сточный колодець при Портовой конторѣ въ Новомъ Мюльграбенѣ.

оруженіями или непосредственно съ рѣкой,—весьма различна, но въ среднемъ очень незначительна.

Количество сточныхъ колодцевъ:

На Московской набережной (между Ооминской и Тургеневской ул.)	25
» Городской набережной	23
» Таможенной »	57
» Андреасгольмѣ	19
» Мукенгольмской ул.	9
» Корабельной »	11
Въ Новомъ Мюльграбенѣ	1

Итого 145 ст. колодцевъ.

Канализація территоріи Экспортной гавани, находящейся въ пользованіи М-ва Торговли и Промышленности, сооружена въ 1908 году и служитъ исключительно для отвода въ р. З. Двину всѣхъ атмосферныхъ водъ, собирающихся, во-первыхъ, на складочныхъ площадяхъ и проѣзжихъ дорогахъ, а, во-вторыхъ, на набережной. Для этой цѣли всѣ атмосферныя воды, собирающіяся на площадяхъ и дорогахъ, отводятся по устроеннымъ по обѣимъ сторонамъ всѣхъ проѣзжихъ дорогъ лоткамъ въ уличные водосборныя шахты и колодцы, затѣмъ по подземнымъ второстепеннымъ трубамъ, черезъ двѣ магистральныя глазированные трубы діаметромъ по 12 дм., направляются въ особый отстойный бассейнъ, находящійся въ районѣ Экспортной гавани со стороны Меллереггофскаго рукава, откуда уже стекаютъ черезъ одну общую трубу (діам. 8 дм.) прямо въ рѣку Западн. Двину.

Для отвода же водъ съ набережной,—вдоль ея кордона, на протяженіи 175 саж., устроены лотки, по которымъ вода стекаетъ сперва въ водосборныя чугунныя шахты, а затѣмъ уже прямо въ рѣку.

Количество водосборныхъ колодцевъ и шахтъ:

вдоль проѣзжихъ дорогъ,—колодець	3
» » » —шахтъ	14
» кордона набережной »	6

Итого 23 шт.

Отдѣльная канализація имѣется еще въ Экспортной гавани при 4-хъ-этажномъ каменномъ пакгаузѣ и при отхожемъ мѣстѣ системы Надѣина, находящихся въ вѣдѣніи Риги-Орловской желѣзной дороги.

Кромѣ описанной канализации портовой территории, существуютъ еще отдѣльныя частныя проходящія черезъ портовую территорию водосточныя трубы, спускающія въ рѣку сточныя и грязныя воды съ расположенныхъ по портовой территории или вблизи ея фабрикъ и заводовъ.

Первоначальная стоимость устройства канализации территории Экспортной гавани, сооруженной за счетъ специальныхъ средствъ М-ва Торговли и Промышленности, равняется 4.244 руб.

Что же касается расходовъ по первоначальному устройству описанныхъ водопроводныхъ и канализационныхъ сооружений на портовой территории, то, такъ какъ всѣ эти сооружения устроены городомъ въ различные сроки ¹⁾, по мѣрѣ надобности и развитія порта, при чемъ иногда въ связи съ другими работами, то болѣе или менѣе точное опредѣленіе ихъ стоимости представляется почти невозможнымъ.

Для содержанія же и ремонта всѣхъ сточныхъ сооружений, водопроводныхъ трубъ, сточныхъ колодцевъ и гидрантовъ ²⁾, а также тротуаровъ и мостовъ въ предѣлахъ портовой территории въ границахъ города Риги, ежегодно отпускается изъ средствъ М-ва Торговли и Промышленности около 3.500 рублей, исчисляемыхъ соответственно расходамъ города на эти сооружения въ процентномъ отношеніи оборудованныхъ ими площадей и улицъ по всему городу,—къ оборудованнымъ и признаннымъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ площадямъ и путямъ въ портѣ.

Освѣщеніе порта.

Освѣщеніе портовой территории производится электрическими дуговыми, газовыми и керосиновыми фонарями.

Электрическими дуговыми фонарями, силою свѣта около 1500 свѣчей каждый, освѣщается, во-первыхъ, Городская набережная — на протяженіи отъ Желѣзнодорожнаго моста до Таможеннаго района, во-вторыхъ, станція Рига-Берегъ и, въ-третьихъ, находящаяся въ пользованіи Министерства Торговли и Промышленности территория Экспортной гавани съ проѣзжими по ней дорогами.

Городская набережная освѣщается 17 дуговыми фонарями, расположенными вдоль по берегу на разстояніи отъ 28 до 34 саж. другъ отъ друга, причемъ общая площадь освѣщенія набережной равняется около 8,500 кв. саж.

Электрическая энергія для освѣщенія указанной набережной получается отъ Городской центральной электрической станціи, расположенной на Андреасгольмѣ.

¹⁾ Многія существуютъ съ весьма отдаленнаго времени.

²⁾ Всѣ описанныя сооружения находятся въ границахъ города Риги.

Первоначальное устройство электрическаго освѣщенія Городской набережной, сооруженнаго въ 1907 году Рижскимъ городскимъ управленіемъ, обошлось въ 12.400 руб., ежегодные же эксплуатаціонные расходы, уплачиваемые городу изъ средствъ Министерства Торговли и Промышленности, опредѣлены, согласно договору, заключенному со времени постройки на 10 лѣтъ,—въ размѣрѣ 4.500 руб.

Станція Рига-Берегъ освѣщается за счетъ энергіи, получаемой отъ собственной желѣзнодорожной электрической станціи ¹⁾, 28-ю дуговыми фонарями, изъ которыхъ 22 фонаря подвѣшены на столбахъ, расположенныхъ на территории, а 6 фонарей подвѣшены, на высотѣ въ 18 метровъ, на стѣнахъ 4-хъэтажнаго желѣзнодорожнаго пакгауза. Всѣ фонари снабжены рефлекторами и прозрачными стеклянными шарами. Первоначальная стоимость устройства освѣщенія станціи, сооруженнаго въ 1905 — 10 гг., составляетъ для всѣхъ 28 фонарей—17.935 руб., ежегодные же эксплуатаціонные расходы около 5.600 руб.

Территория Экспортной гавани съ проѣзжими по ней дорогами освѣщается, за счетъ энергіи, доставляемой отъ упомянутой электрической желѣзнодорожной станціи,—14 дуговыми фонарями; изъ нихъ 7 фонарей расположены на деревянныхъ столбахъ и установлены вдоль набережной Экспортной гавани, а другіе 7 — на желѣзныхъ рѣшетчатыхъ столбахъ—установлены вдоль проѣзжихъ дорогъ, при этомъ общая освѣщаемая площадь территории равна 10.686 кв. саж. Всѣ фонари снабжены рефлекторами и матовыми стеклянными шарами.

Кромѣ того тамъ же на набережной для подачи на суда освѣщенія устроено 3 ящика для переноснаго освѣщенія, имѣющихъ по 9 лампочекъ накаливанія, силою свѣта въ 50 свѣчей каждая.

Первоначальная стоимость устройства всего электрическаго освѣщенія гавани, законченнаго въ 1907 г., равняется 9.700 руб., ежегодные же эксплуатаціонные расходы, покрываемые изъ средствъ М-ва Торговли и Промышленности,—около 2.750 руб. (по расцѣнкѣ въ 14 коп. за 1 килоуаттъ-часъ).

Остальная часть той портовой территории, на которой по преимуществу сосредоточиваются грузовыя операціи, т. е., во-первыхъ, правый берегъ Русской Западной Двины отъ Фоминской ул. до Экспортной гавани, во-вторыхъ, лѣвый берегъ рѣки Зап. Двины отъ Досчатой ул. до Верхняго Подераа, набережная Новаго Мюльграбена, а также городской Таможенный районъ освѣщаются за счетъ средствъ Городскаго Управленія и Министерства Торговли и Промышленности газовыми и керосиновыми фонарями.

¹⁾ Электрическая станція сооружена въ 1903 году возлѣ берега Меллерсгофскаго рукава; первоначальная стоимость всего устройства станціи равняется около 180.000 рублей.

Таблица газовыхъ и керосиновыхъ фонарей, расположенныхъ на портовыхъ набережныхъ.

№№ по порядку.	ОПРЕДѢЛЕНІЕ НАБЕРЕЖНОЙ.	Количество фонарей.		
		Газовыхъ.	Керосиновыхъ.	Керосинокалильныхъ.
Правый берегъ Русской и Зап. Двины.				
1	Отъ Оминской ул. до желѣзнодорожнаго моста (фонари разставлены по панели вдоль набережной)	—	39	—
2	Отъ желѣзнодорожнаго моста до Таможеннаго района	3	2	—
3	Таможенный районъ	45	—	18
4	Отъ Николаевской ул. до Экспортной гавани (кромѣ Таможеннаго района)	23	58	11
Лѣвый берегъ Зап. Двины.				
5	Отъ Досчатой ул. до Желѣзнодорожнаго моста (по Мукенгольмской улицѣ)	6	5	—
6	Отъ Желѣзнодорожнаго моста до о-ва Кипенгольма (дамба «А. Б» и Ключвергольмъ)	14	57	9
7	Набережная о-ва Кипенгольма со стороны рѣки Зап. Двины	—	35	4
Набережная Новаго Мюльграбена.				
8	Отъ Красной Двины до входа въ озеро Штинтъ	—	29	22
Итого		91	225	64

Всѣ газовые фонари снабжены Ауэровскими (стоячими) горѣлками, а керосиновые—обыкновенными керосиновыми лампами, причемъ распредѣленіе фонарей въ портѣ и разстояніе между ними, въ зависимости отъ значенія отдѣльныхъ частей набережныхъ, весьма неравномѣрно. Общій размѣръ территоріи, освѣщаемой означенными фонарями, равняется около 113.500 кв. саж.

Описанное освѣщеніе набережныхъ газовыми и керосиновыми фонарями устроено городомъ, въ разные сроки, по мѣрѣ надобности и развитія порта, а иногда и въ связи съ другими работами, при этомъ ежегодные эксплуатаціонные расходы въ настоящее время

опредѣляются, круглымъ числомъ, около 6.600 рублей, чистая стоимость содержанія одного газоваго фонаря въ 34 руб. 91 коп. и керосиноваго—въ 15 руб. 10 коп. въ годъ.

Остальная часть портовой территоріи особаго освѣщенія не имѣетъ, за исключеніемъ лишь нѣсколькихъ керосиновыхъ фонарей, расположенныхъ возлѣ частновладѣльческихъ зданій.

Что же касается до отдѣльныхъ участковъ береговой полосы, занятыхъ лѣсопильными и другими фабриками и заводами, то таковыя, обыкновенно, освѣщаются собственными заводскими электрическими фонарями.

Пристани же мѣстныхъ товаро-пассажирскихъ пароходныхъ сообщеній, а также и частные подгрузныя пристани освѣщаются, обыкновенно, собственными простыми керосиновыми фонарями.

Портовые противопожарныя средства.

Противопожарныя средства, служащія для тушенія пожаровъ въ портѣ, находятся въ вѣдѣніи: казенныхъ учреждений—Портоваго управления и таможни и въ собственности отдѣльныхъ частныхъ обществъ и лицъ.

Въ вѣдѣніи Портоваго Управления находятся: буксирно-спасательный пароходъ «Рига», снабженный пожарно-отливной помпой, производительностью около 14.700 вед. въ часъ съ двухъ-съ-половиною-дюймовыми шлангами длиною въ 1000 футъ, и 5 паровыхъ развѣдныхъ катеровъ: «Наблюдатель», «Ласточка», «Касатка», «Чайка» и «Стражникъ», снабженныхъ пожарными помпами системы «Вортингтонъ», производительностью отъ 800 до 1000 вед. въ часъ съ двухдюймовыми шлангами, длиною для всѣхъ катеровъ около 1.870 футъ.

Въ вѣдѣніи портовой таможни находится одинъ пожарно-развѣдной пароходъ «Зоркій» мощностью въ 60 инд. силъ, снабженный паровымъ пожарнымъ насосомъ, шлангами и всѣми другими необходимыми противопожарными средствами (см. «Казенныя портовые плавучія средства»).

Частныя портовые противопожарныя средства состоятъ, во-первыхъ, изъ противопожарныхъ средствъ буксирно-спасательныхъ пароходовъ «Дина» и «Солидъ», принадлежащихъ Русско-Балтійскому спасательному Обществу, во-вторыхъ, — изъ противопожарныхъ средствъ частныхъ буксирныхъ и пассажирскихъ пароходовъ мѣтнаго плаванія и, въ-третьихъ, — изъ противопожарныхъ средствъ Газенгольмскаго Вольнаго Пожарнаго Общества,

На пароходахъ «Дина» и «Солидъ» имѣются пожарныя насосы производительностью, на первомъ—около 12.000 вед. въ часъ и на второмъ около 14.000 вед. въ часъ.

На буксирныхъ и пассажирскихъ пароходахъ мѣтнаго пла-

ванія имѣется до 50 тѣхъ или другихъ пожарныхъ насосовъ съ со-
отвѣтствующимъ количествомъ шланговъ ¹⁾.

Въ распоряженіи Газенгольмскаго Пожарнаго Общества имѣ-
ются: 1 пожарная паровая машина, 2 ручныхъ помпы, до 2500 пог.
футъ шланговъ и разный пожарный инструментъ.

Кромѣ описанныхъ, работающихъ въ портѣ передвижныхъ
противопожарныхъ средствъ, большинство расположенныхъ въ немъ
казенныхъ зданій, а также частныхъ фабрикъ и заводовъ имѣютъ
еще слѣдующее собственное противопожарное оборудованіе.

Въ городскомъ таможенномъ районѣ, между пакгаузами, имѣ-
ются два пожарныхъ крана со всѣми принадлежностями и съ лѣст-
ницами. На дворѣ главнаго зданія таможни — одинъ пожарный
кранъ со всѣми принадлежностями. Въ Больдераа — при таможен-
ныхъ зданіяхъ—2 ручныхъ пожарныхъ насоса и въ Новомъ Мюль-
грабенѣ—одинъ такой же насосъ. Кромѣ того, всѣ казенныя тамо-
женныя зданія имѣютъ въ достаточномъ количествѣ: бочки, ведра,
лѣстницы и разный другой пожарный инструментъ.

Въ распоряженіи находящейся въ предѣлахъ порта желѣзно-
дорожной станціи «Рига-Берегъ» имѣются: одинъ ручной пожарный
насосъ съ рукавомъ длиною въ 70 футъ, 11 бочекъ на колесахъ
для возки воды, 11 ведеръ, 4 лѣстницы и разный инструментъ
Кромѣ того, при всѣхъ желѣзнодорожныхъ зданіяхъ, расположенныхъ
на территории станціи «Рига-Берегъ», устроены въ слѣдующемъ ко-
личествѣ пожарные краны и гидранты: у арендуемыхъ Биржевымъ
Комитетомъ амбаровъ со стороны пути — 6 наружныхъ крановъ; у
четырехъ этажнаго каменнаго пакгауза и у амбаровъ за №№ 1, 2,
3, 5 и 6,—со стороны пути—5 наружныхъ крановъ; противъ пак-
гаузовъ №№ 7 и 9 — по одному подземному пожарному крану и у
пакгаузовъ №№ 12, 15 и 16—по уличному гидранту.

Кромѣ того четырехъэтажный желѣзнодорожный пакгаузъ
имѣетъ еще свое особое противопожарное водоснабженіе, получающее
воду изъ 8-ми-дюймовой магистрали, идущей отъ водонапорной
станціи, расположенной на берегу Экспортной гавани (см. «Водо-
снабжение порта»). Внутри зданія, снабженнаго сѣтью водопровод-
ныхъ трубъ, расположено 64 пожарныхъ крана съ помѣщенными
возлѣ нихъ въ особыхъ ящикахъ брандспойтами и пенъковыми ру-
кавами. Въ первое время возникновенія пожара, вода въ трубахъ
получается изъ расположеннаго надъ зданіемъ пакгауза, въ особой
башнѣ, металлическаго бака, емкостью около 6 куб. саж.; вслѣдъ же
затѣмъ, послѣ подачи сигнала на особую расположенную на берегу
Экспортной гавани насосную станцію, вода нагнетается въ трубы
уже центробѣжными насосами послѣдней, работающими за счетъ

¹⁾ По дѣйствующимъ въ портѣ обязательнымъ постановленіямъ, въ случаѣ
пожаровъ на судахъ, всѣ близъ стоящіе и идущіе мимо суда и пароходы обя-
заны оказывать первымъ всевозможную помощь.

электрической энергіи станціи «Берегъ» ¹⁾. Для подачи сигнала при
возникновеніи пожара, въ каждомъ этажѣ пакгауза установлены на
наружныхъ стѣнахъ, возлѣ дверей на лѣстницу, въ особыхъ ящикахъ,
рычаги, предназначенные для перерыва тока и приведенія въ дѣй-
ствіе тревожныхъ звонковъ въ помѣщеніи машиннаго отдѣленія въ
насосной станціи и въ квартирѣ машиниста.

Что же касается заводовъ, расположенныхъ на портовой тер-
ритории, то почти всѣ они, особенно лѣсопильные, для оказанія пер-
воначальнаго противодѣйствія распространенію огня, снабжены, въ
сравнительно достаточной мѣрѣ, собственными противопожарными
средствами. ²⁾

Для подачи сигнализациі въ случаѣ пожаровъ въ портѣ, а также
и для вызова городской пожарной команды пользуются, большею
частью, имѣющимися по близости пожара обыкновенными телефон-
ными аппаратами городской телефонной сѣти.

Спасательная дѣятельность и спасательныя станціи въ портѣ.

Для оказанія помощи бѣдствующимъ и потерпѣвшимъ аваріи
судамъ, а также и для подачи ей въ несчастныхъ случаяхъ съ людьми
въ Рижскомъ портѣ имѣются казенныя и частныя спасательныя
средства, состоящія изъ: спасательныхъ пароходовъ, спасательныхъ
станцій и пунктовъ, водолазныхъ аппаратовъ и спасательныхъ сна-
рядовъ (пробковые шары) на щитахъ.

Спасательные
пароходы.

Спасательными пароходами въ портѣ служатъ, во-первыхъ,
казенныя портовые суда, а именно: пароходъ «Рига» и 5 катеровъ:
«Наблюдатель», «Ласточка», «Касатка», «Чайка» и «Стражникъ»,
во-вторыхъ, буксирно-спасательные пароходы Русско-Балтійскаго Спа-
сательнаго Общества (въ г. Ревелѣ),—«Дина» мощностью въ 160 инд.
лош. силъ и «Солидъ»—въ 200 инд. лош. силъ и, въ-третьихъ,
33 частныхъ буксирно-спасательныхъ парохода. Всѣ указанныя суда
снабжены спасательными пожарно-отливными помпами; при этомъ
производительность помпъ равняется:

парохода «Рига»	14.700 вед. въ часъ
катера «Наблюдатель»	1.000 » » »
катеровъ: «Ласточка» «Касатка» и «Чайка»	900 » » »
и катера «Стражникъ»	800 » » »

Всѣ казенныя суда работаютъ при оказаніи помощи бѣдствующимъ
и тонущимъ судамъ бесплатно и только пароходъ «Рига», въ
исключительныхъ лишь случаяхъ, по приглашенію частныхъ лицъ,

¹⁾ Электрическая станція «Берегъ» находится возлѣ желѣзнодорожныхъ
путей въ концѣ Меллерсгофскаго рукава.

²⁾ Заводы «Проводникъ» и «Текстиль» имѣютъ собственныя пожарныя
команды.

работаетъ за плату 8 руб. въ 1 часъ; пароходы же «Дина» и «Солидь», оборудованные всѣми необходимыми спасательными принадлежностями и водолазными аппаратами, а также и частные буксирные пароходы работают, обыкновенно, за плату или по взаимному соглашенію или по закону.

Спасатель-
ныя станціи.

На морскомъ берегу по обѣимъ сторонамъ устья р. Западной Двины, а именно возлѣ деревни Магнусгольмъ и возлѣ Булленскаго пролива, въ предѣлахъ порта, имѣются двѣ спасательныя станціи Императорскаго Россійскаго Общества спасанія на водахъ; обѣ станціи представляютъ изъ себя крытыя деревянныя зданія, внутри которыхъ находится по одному спускному 14-ти весельному спасательному боту ¹⁾, обслуживаемому мѣстными жителями-рыбаками, выѣзжающими на помощь по особому сигналу (флагъ и выстрѣлъ), подаваемому старшиною рыбаковъ; на станціяхъ имѣются небольшія аптечки съ наставленіемъ для ихъ пользованія.

Кромѣ станцій,—на островѣ Магнусгольмъ со стороны р. Двины и на Фортъ-Кометской дамбѣ находятся еще принадлежащіе Обществу Рижскихъ лодмановъ два деревянныхъ сарая, въ которыхъ содержится по одной спасательной шлюпкѣ съ запасами ракетъ для перебрасыванія спасательныхъ фаловъ на бѣдствующее судно.

Водолазные
аппараты.

Работающіе въ водахъ порта водолазные аппараты, за исключеніемъ имѣющихся на упомянутыхъ уже пароходахъ «Дина» и «Солидь», находятся въ вѣдѣніи: Управленія работъ порта, Усть-Двинской крѣпостной минной роты, Риго-Орловской желѣзной дороги, Города и Биржевого Комитета.

Въ вѣдѣніи Управленія работъ порта имѣется 3 водолазныхъ аппарата, изъ которыхъ одинъ находится на землечерпательницѣ «Александръ Беттихеръ», и два при конторѣ Управленія въ Дамбѣ-Гавани.

Одинъ изъ водолазныхъ аппаратовъ Управленія работъ обыкновенно сдается контрагентамъ по крупнымъ новымъ работамъ.

Въ вѣдѣніи Риго-Орловской жел. дороги (для нуждъ желѣзнодорожнаго моста), Городского Управленія и Биржевого Комитета ¹⁾ имѣется также по одному вполне оборудованному водолазному аппарату съ командами, при этомъ городской аппаратъ сдается для частныхъ цѣлей по 50 рублей за день работы.

Всѣ указанные водолазные аппараты, предназначенные главнымъ образомъ для техническихъ цѣлей и изысканій, сдаются также по приведенной такѣ и для оказанія помощи въ несчастныхъ случаяхъ съ судами.

Спасатель-
ныя снаряды.

Кромѣ описанныхъ спасательныхъ станцій, Императорскимъ Россійскимъ Обществомъ спасанія на водахъ установлены

¹⁾ Съ воздушными ящиками и спасательными жилетами. Каждая станція получаетъ отъ Общества ежегодно по 75 руб. и кромѣ того за выѣздъ по 5 руб. и за спасеннаго человѣка по 10 руб.

еще, для общаго пользованія, въ 14-ти разныхъ наиболѣе оживленныхъ пунктахъ въ предѣлахъ порта особые щиты со спасательными снарядами (пробковые шары); изъ нихъ въ районѣ I-го портового участка установлено 2 щита, въ районѣ II-го участка — 10 и въ районахъ III и IV-го участковъ—по одному щиту.

Для подъема затонувшихъ въ портѣ небольшихъ пароходовъ и судовъ служить, обыкновенно, 66-ти тонный плавучій кранъ Министерства Торговли и Промышленности, эксплуатируемый въ настоящее время Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ. За пользованіе краномъ Биржевымъ Комитетомъ взимается плата по 7 руб. за часъ, причѣмъ за работу крана въ теченіе времени (считая и время перевозки его въ оба конца за счетъ нанимателя) менѣе 4-хъ часовъ взимается плата какъ за 3 часа, т. е. 28 руб.; за работу же въ сверхурочное время основная плата увеличивается на 50% (см. «Подъемные краны»).

Кромѣ описаннаго оборудованія порта спасательными средствами, по дѣйствующимъ въ портѣ обязательнымъ постановленіямъ, судамъ, которымъ, вслѣдствіе поврежденія или по другимъ причинамъ, угрожаетъ опасность, всѣ, какъ стоящіе по близости, такъ равно и идущіе мимо пароходы и суда обязаны оказывать всевозможную помощь, а также и устранять опасность для сосѣднихъ судовъ.

Врачебно-санитарное состояніе порта.

Врачебное
состояніе
порта.

Въ районѣ Рижскаго порта для оказанія первоначальной бесплатной врачебной помощи всѣмъ лицамъ изъ судовыхъ командъ и береговыхъ портовыхъ рабочихъ имѣется два постоянныхъ казенныхъ портовыхъ пріемныхъ покоя,—одинъ при помѣщеніи Управленія порта на Городской набережной и другой при конторѣ 3-го портового участка—въ Новомъ Мюльграбенѣ. Оба пріемныхъ покоя обслуживаются постоянно двумя фельдшерами подъ наблюденіемъ вольнонаемнаго портового врача, принимающаго больныхъ при пріемномъ покоѣ Управленія ежедневно, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней, въ теченіе времени около 1 часа. Больные, посѣщающіе пріемные покои и не принадлежащіе къ числу служащихъ и рабочихъ Портового Управленія, пользуются бесплатно только амбулаторнымъ совѣтомъ и перевязочнымъ матеріаломъ. Въ случаѣ же болѣе серьезныхъ заболѣваній и необходимости въ стационарномъ лѣченіи, названные больные пользуются, обыкновенно, за извѣстную плату помощью городской больницы. Кромѣ амбулаторнаго лѣченія приходящихъ больныхъ, портовый врачъ, исполняя обязанности

¹⁾ Находится на землечерпательницѣ «Рига».

врача при Портовомъ Управленіи ведетъ регистрацію ¹⁾ служащихъ Управленія и оказываетъ бесплатную медицинскую помощь всѣмъ чинамъ и служащимъ Управленія съ ихъ семействами ²⁾, при чемъ въ послѣднемъ случаѣ, при болѣе тяжкихъ заболѣваніяхъ, посѣщаетъ больныхъ на дому, въ крайнихъ же случаяхъ, съ разрѣшенія начальника порта, направляетъ больныхъ портовыхъ матросовъ и служащихъ порта, а также и членовъ ихъ семействъ въ городскую больницу для лѣченія за счетъ медицинскихъ средствъ Управленія порта.

Въ случаяхъ заболѣванія въ помѣщеніяхъ, находящихся въ завѣдываніи Портоваго Управленія, остро-заразными болѣзнями,— заболѣвшіе отправляются въ городскую больницу, всѣ окружающіе больного—въ изоляціонный домъ, вещи—въ дезинфекціонную камеру, а самое помѣщеніе подвергается, подъ руководствомъ портового врача, тщательной дезинфекціи.

Кромѣ описанной постоянной казенной медицинской организациі порта, въ портѣ имѣются еще слѣдующія частныя организациі.

Портовая Таможня имѣетъ своего постоянного врача, принимающаго у себя на дому бесплатно заболѣвшихъ чиновъ и служащихъ Таможни.

Всѣ городскіе служащіе, работающіе въ предѣлахъ порта, въ случаѣ заболѣванія, направляются для бесплатнаго лѣченія за счетъ города въ городскія больницы.

Всѣ рабочіе, команды землечерпательнаго каравана и служащіе Биржевого Комитета пользуются услугами опредѣленнаго врача Комитета, который, за установленную плату, обязанъ, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, оказывать больнымъ, по указанію Комитета, первоначальную помощь и вести ихъ регистрацію. Въ случаѣ же болѣе крупныхъ заболѣваній всѣ упомянутые служащіе направляются, по особымъ талонамъ, для бесплатнаго стационарнаго лѣченія, за счетъ Биржевого Комитета, въ «Общину Діаконисъ» ³⁾.

Артель якорщиковъ предпринимателей, занимающаяся сплавомъ и установкою плотовъ въ Лѣсной гавани, содержитъ, въ теченіе навигаціоннаго періода, на своей станціи въ Юнгфернгофѣ для ока-

¹⁾ Опредѣляетъ отсутствіе физическихъ недостатковъ какъ у лицъ, поступающихъ на службу и оставляющихъ ее, такъ равно, періодически, и во время службы.

²⁾ Управленіе работъ порта, за неимѣніемъ своего собственнаго врача, пользуется, за особую плату, услугами портового врача, обязаннаго вести регистрацію и оказывать первоначальную медицинскую помощь всѣмъ служащимъ рабочимъ и командамъ землечерпательнаго каравана Управленія и его контрагентовъ.

³⁾ Кромѣ того при Биржевомъ Комитетѣ для рабочихъ имѣются отдѣльные опредѣленные врачи по глазнымъ и зубнымъ болѣзнямъ; помимо этого всѣ рабочіе страхуются за общую опредѣленную плату въ «Рижскомъ взаимномъ обществѣ страхованія».

занія медицинской помощи рабочимъ артели временный пріемный покой, посѣщаемый специально нанимаемымъ для этого врачомъ одинъ разъ въ недѣлю.

Бесплатною медицинскою помощью у опредѣленныхъ врачей, за счетъ артелей, пользуются также рабочіе,—Биржевой артели, Общества стивидоровъ и артели Иванцова (Рижское Пароходное Общество).

Кромѣ того, для оказанія бесплатной медицинской помощи своимъ служащимъ и рабочимъ, имѣются опредѣленные врачи у большинства Рижскихъ пароходныхъ предпріятій («Гельмсингъ и Гримъ», «Бр. Зебергъ», «Т-во пароходства А. Аугсбургъ», «Пароходство Штраухъ и Крумингъ» и друг.).

Санитарное
состояніе
порта.

Завѣдываніе санитарнымъ состояніемъ порта находится въ вѣдѣніи: Управленія порта, Риги-Орловской желѣзной дороги, Городского Управленія и Таможни.

Въ кругъ вѣдѣнія Портоваго Управленія, кромѣ общаго наблюденія за санитарнымъ состояніемъ порта, входятъ: уборка мусора, выгружаемаго съ судовъ, и очистка территоріи Экспортной гавани, находящейся въ пользованіи Министерства Торговли и Промышленности.

По дѣйствующимъ въ портѣ обязательнымъ постановленіямъ, весь мусоръ съ судовъ выгружается судовыми командами въ особые, установленные на набережныхъ, въ мѣстахъ стоянки судовъ, деревянные ящики или же въ спеціальныя, подаваемые къ борту судна мусорныя лодки; при этомъ, дальнѣйшая уборка мусора изъ ящиковъ, ихъ ремонтъ и сохраненіе въ надлежащемъ состояніи, содержаніе лодокъ, подача ихъ къ судну по вызову послѣдняго ¹⁾ и отвозка на указанныя мѣста свалки сдается Портовымъ Управленіемъ, обыкновенно, съ торговъ какому-нибудь подрядчику, обязанному договоромъ имѣть достаточное количество конныхъ подводъ и двѣ большихъ лодки съ людьми,—одну въ Мюльграбенѣ и одну въ Усть-Двинскѣ.

Очистка отъ мусора и снѣга территоріи Экспортной гавани, находящейся въ пользованіи Министерства Торговли и Промышленности, производится Портовымъ Управленіемъ, по мѣрѣ надобности, хозяйственнымъ способомъ ²⁾, при чемъ площади по линіи всѣхъ желѣзнодорожныхъ путей, на ширину габарита, очищаются средствами Управленія Риги-Орловской желѣзной дороги; отвозка мусора съ названной территоріи производится средствами желѣзной дороги на основаніи особаго соглашенія между Управленіями порта и дороги.

Общая очистка всей портовой территоріи, за исключеніемъ

¹⁾ Для вызова лодки суда поднимаютъ на мачту корзину.

²⁾ Въ большинствѣ случаевъ для этой работы нанимаются заключенные мѣстныхъ арестныхъ учрежденій.

таможенного района, а также и заведывание ее санитарным состоянием находятся в ведении Рижского городского управления, при чем очистка портовой территории сдается городомъ, съ подряда, определенному лицу за счетъ отдѣльнаго кредита, отпускаемаго Министерствомъ Торговли и Промышленности въ распоряженіе городского управления.

Очистка территории таможенного района производится особою артелью, работающею отъ Таможни съ подряда за 4.500 руб. въ годъ.

Расходы за послѣднія 5 лѣтъ по уборкѣ мусора съ судовъ и по содержанию въ чистотѣ и исправности портовой территории, за счетъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ, приведены въ слѣдующей таблицѣ.

№№ по порядку.	С Т А Т Ь И.	Г о д ы.				
		1906.	1907.	1908.	1909.	1910.
		Р у б л и.				
1	Уборка мусора съ судовъ . .	2.500	2.500	2.433	2.400	2.197
2	Очистка территории Экспортной гавани, находящейся въ пользованіи М-ва Торговли и Промышленности	—	—	—	415	57
3	Очистка портовой территории	6.050	3.025	3.025	2.500	2.500
	Итого . . .	8.550	5.525	5.458	5.315	4.754

Для столованія портовыхъ рабочихъ, матросовъ и служащихъ въ предѣлахъ порта и вблизи его существуетъ 7 народныхъ дешевыхъ столовыхъ и чайныхъ, находящихся въ веденіи Общества по устройству дешевыхъ народныхъ столовыхъ, и городского управления, а также въ собственности частныхъ лицъ.

Въ веденіи Общества находятся: одна столовая на Городской набережной—на 300 человекъ, 3 столовыхъ: около Красныхъ амбаровъ, на Андреасгольмѣ и въ Экспортной гавани—на 100 человекъ каждая и лѣтомъ еще, въ районѣ Экспортной гавани, — двѣ передвижныя кухни.

Въ веденіи города находится одна большая (каменное зданіе) народная столовая на 200 человекъ, расположенная на дамбѣ «АВ» вблизи Понтоннаго моста.

Столовыхъ, принадлежащихъ частнымъ владѣльцамъ, на портовой территории имѣется двѣ,—одна на 100 и другая на 60 человекъ, при чемъ обѣ расположены на набережной Новаго Мюльграбена.

Во всѣхъ этихъ столовыхъ и чайныхъ посѣтителю, за сравнительно недорогую цѣну, имѣютъ возможность получать горячія блюда и чай.

Для продажи же различныхъ, большею частью, холодныхъ закусокъ, какъ то: хлѣба, яицъ, колбасъ и пр., въ портѣ имѣется еще нѣсколько принадлежащихъ частнымъ владѣльцамъ, такъ называемыхъ, закусовыхъ, расположенныхъ въ маленькихъ деревянныхъ домикахъ, посѣтителю которыхъ ѣдятъ и пьютъ на открытомъ воздухѣ.

Кромѣ того, въ различныхъ мѣстахъ порта торгуютъ еще холодными съѣстными припасами нѣсколько человекъ въ разность.

Для временнаго бесплатнаго укрытія, въ ожиданіи окончательнаго расчета за сплавъ лѣса, для рабочихъ плотовщиковъ, прибывающихъ въ портъ лѣтомъ на сплавляемыхъ ими плотахъ, городскимъ управленіемъ, на собственные средства и частью на добровольныя пожертвованія, устроено возлѣ Красныхъ амбаровъ на правомъ берегу Карловскаго бассейна два деревянныхъ барака, каждый на одновременное пребываніе около 200 рабочихъ.

Для надобностей портовыхъ рабочихъ и судовыхъ командъ въ различныхъ мѣстахъ порта имѣется 25, частью деревянныхъ, а частью каменныхъ и желѣзныхъ ретиратовъ; изъ нихъ,—въ веденіи Портоваго Управленія состоитъ 7, въ веденіи города—10, въ веденіи Риги-Орловской желѣзной дороги—4, въ веденіи таможни—2 и въ владѣніи частныхъ учрежденій—2; по портовымъ участкамъ ретирады расположены въ слѣдующемъ количествѣ: въ районѣ 2 участка—12 и въ районѣ 3-го и 4-го участковъ по 5 ретиратовъ.

Въ виду появленія въ портѣ за послѣдніе 3 года отдѣльныхъ случаевъ холерныхъ заболѣваній, Портовымъ Управленіемъ сооруженъ въ 1911 г. за 1.960 рублей вполне оборудованный деревянный плавучій холерный баракъ, предназначаемый для временной установки въ мѣстахъ наибольшаго проявленія заразныхъ эпидемическихъ заболѣваній. При баракѣ имѣются: лазаретъ на 10 человекъ больныхъ, докторская, фельдшерская, санитарная, пріемная, кухня, ванная и аптека.

Казенныя портовые плавучія средства.

Для содѣйствія интересамъ торговаго судоходства въ Рижскомъ портѣ существуютъ особыя казенныя портовые плавучія средства, находящіяся въ распоряженіи: Портоваго управления, Управленія работъ порта, Таможни, Отдѣльнаго корпуса пограничной стражи и портовой полиціи.

Плавучія средства Портоваго управления.

Въ распоряженіи портоваго управления имѣются, во-первыхъ, буксирно-ледорѣзный и спасательный пароходъ «Рига» съ машиною мощностью въ 200 инд. лощ. силъ, во-вторыхъ, для служебныхъ разъѣздовъ по порту, 5 паровыхъ катеровъ: «Наблюдатель» мощностью въ 65 инд. лощ. силъ, «Ласточка», «Касатка» и «Чайка»

(однотипные) мощностью по 32 инд. лош. силъ и, «Стражникъ» мощностью въ 20 инд. лош. силъ и одна моторная лодка и, въ-третьихъ, для разъѣздовъ, главнымъ образомъ, низшихъ исполнительныхъ чиновъ, — два парусныхъ шестивесельныхъ баркаса, 8 гребныхъ разъѣздныхъ шлюпокъ и одна санитарная шлюпка 1). Изъ названныхъ судовъ, пароходъ «Рига», снабженный хорошими противопожарными и отливными средствами, служитъ, главнымъ образомъ, для буксировки судовъ, отливанія воды изъ затонувшихъ судовъ, сниманія ихъ съ мели, для ломки льда въ началѣ и концѣ навигаціи, для проводки судовъ во льду по рѣкѣ и для тушенія пожаровъ въ портѣ. Паровые же катера служатъ почти исключительно для разъѣздовъ портовыхъ служащихъ, а также и для тушенія пожаровъ; при этомъ при каждой изъ 4-хъ портовыхъ конторъ имѣется постоянно въ распоряженіи надзирателя одинъ катеръ и нѣсколько гребныхъ судовъ, катеръ же «Наблюдатель» находится всегда при Портовомъ Управленіи, а мелкосидящій катеръ «Стражникъ» — при 4-ой портовой конторѣ для разъѣздовъ по Лѣсной гавани.

Нижепомѣщенная таблица даетъ болѣе подробныя свѣдѣнія о паровыхъ судахъ Управленія порта.

Паровыя плавучія средства Портоваго управленія.

№№ по порядку.	Типъ и названіе судна.	Наибольшія.				Числ. инд. лош. силъ.	Годъ постройки.	Первоначал. стоимость.	Ежегодный эксплуат. расх.
		Длина.	Ширина.	Осадка.	Скорость въ узл.:				
1	Буксирно - ледорѣзный и пожарно-спасательный пароходъ «Рига»	80	17,5	7,33	10	200	1904	40.200	9.696
2	Паровой безпалубный катеръ «Наблюдатель»	46	9	5	10	65	1894	8.600	3.420
3	Тоже «Ласточка» . . .	47	8	2,5	7,5	32	1904	7.300	2.980
4	» «Касатка» . . .	47	8	2,5	7,5	32	1904	7.300	2.980
5	» «Чайка» . . .	47	8	2,5	7,5	32	1904	7.300	2.980
6	« «Стражникъ» . . .	46,75	7,5	2	6,5	20	1894	4.300	2.880
7	Бензино-керосиновый . безпалубный моторный катеръ	30	6	2	9,5	20	1912	5.200	3.250

Плавучія средства управленія работъ порта.

Плавучія средства Управленія работъ порта состоятъ: во-первыхъ, изъ буксирныхъ пароходовъ «Идумея», «Изабелла» и «Штинтъ», во-вторыхъ, изъ разъѣздныхъ паровыхъ судовъ: «Двина», «Муха» и «Комаръ» и моторной лодки «Порогъ», въ-третьихъ, изъ землечерпательнаго каравана и наконецъ, въ-четвертыхъ, изъ нѣсколькихъ гребныхъ разъѣздныхъ лодокъ. Изъ описанныхъ судовъ пароходы — «Идумея», «Изабелла» и «Штинтъ» служатъ, главнымъ образомъ, для буксировки землеотвозныхъ шаландъ, причемъ въ зимнее время наиболѣе сильный изъ нихъ пароходъ «Идумея» (400 инд. лош. силъ) служитъ также и для производства ледокольныхъ работъ въ предѣлахъ Рижскаго залива; катера «Муха» и «Комаръ» находятся, болѣею частью, при конторахъ Управленія работъ, первый — въ Дамбѣ гавани, а второй — въ дер. Марьюшкѣ (Лѣсная гавань); пароходъ же «Двина» и катеръ «Порогъ», служащіе равно какъ и другія паровыя суда Управленія для разъѣздовъ чиновъ послѣдняго, имѣютъ мѣсто стоянки въ Андреевской гавани.

Всѣ указанные суда служатъ также для буксировки строительныхъ приспособленій и матеріаловъ.

Помѣщаемая ниже таблица даетъ болѣе подробныя свѣдѣнія о плавучихъ средствахъ Управленія работъ порта.

Плавучія средства Управленія работъ порта.

№№ по порядку.	Типъ и названіе судовъ.	Числ. инд. лош. силъ.	Наибольшія.				Годъ постройки.	Глубина землечерпанія въ фут.:	Часовая производительность землечерпан. въ куб. саж.:	Емкость шаландъ.	Первонач. стоимость.	Ежегодные эксплуат. расх. въ руб.:
			Длина.	Ширина.	Осадка.	Скорость въ узл.:						
Буксирные пароходы:												
1	«Идумея»	400	109,5	20	10	11	1899	—	—	—	85.000	10.600
2	«Изабелла»	323	87	17,5	10	8,5	1890	—	—	—	50.000	9.000
3	«Штинтъ»	150	63	17	6,8	9	1900	—	—	—	44.000	8.000
Разъѣздныя суда:												
4	«Двина»	48	55	10,75	4,5	8	1886	—	—	—	13.700	2.750
5	«Муха»	20	44,5	8	2	7	1898	—	—	—	5.350	2.000
6	«Комаръ»	8	28	7	2	6,75	1899	—	—	—	2.500	1.560
7	моторн. катеръ «Порогъ»	10	27	7	1,66	8	1910	—	—	—	3.460	1.325
Землечерпательницы:												
8	«Александръ Беттихеръ»	540	190	35	12	6,5	1898	14—32	20—40	—	319.637	21.700
9	«Перновъ»	100	75	22	4	—	1863	0—12,5	6—8	—	25.428	9.000
10	«Больдераа»	120	55	29	4	—	1871	5—16	3—	—	15.805	9.520

№№ по порядку.	Типъ и названіе судовъ.	Числ. инд. лош. силъ.	Наибольшія.				Скорость въ узл.: въ фут.:	Годъ постройки.	Глубина землечерпача въ фут.:	Часовая производительность землечерпача въ куб. саж.:	Емкость шаланды.	Первонач. стоимость въ руб.:	Ежегодные эксплуат. расх.
			Длина.	Ширина.	Осадка.	Скорость въ узл.:							
Землеотвозныя паровыя шаланды:													
11	«Охта»	150	110	28	8	окол. 6	1881	—	—	20	60.000	5.700	
12	«Ирбе»	150	110	28	8	» 6	1881	—	—	20	60.000	5.700	
Землеотвозныя не паровыя шаланды:													
13—27	№№: 2, 9, 10, 11, 62, 63, 70, 71, 84, 85, 86, 89, 90, 105 и 106 (всего 15 шаландъ)	—	Отъ 60	Отъ 21,5	Отъ 5	—	1900—1910	—	—	Отъ 6	Отъ 3.500	—	
			до 115	до 28,7	до 7	—				до 20	до 32.300	—	

Плавучія средства портовой Таможни и Корпуса пограничной стражи. Въ распоряженіи портовой Таможни, для разбѣздовъ служашихъ по досмотру парихъ по опалубленныхъ параводовъ и грузовъ, имѣется, во-первыхъ, 2 паравода: «Зоркій» и «Вѣрный» съ машинами по 60 инд. лош. сил. и одинъ катеръ «Стерлядь» мощностью въ 24 силы и, во-вторыхъ, нѣсколько гребныхъ разбѣздныхъ шлюпокъ. Параводъ «Вѣрный» находится, обыкновенно, въ распоряженіи Бальдераской таможенной брандвахты, а два другіе—въ распоряженіи центрального управленія Рижской складочной таможни.

Кромѣ таможенной охраны, въ портѣ, для предотвращенія возможности крупной морской контрабанды, имѣются находящіеся въ вѣдѣніи Отдѣльнаго корпуса пограничной стражи два крейсера,— «Кондоръ» съ 2-мя машинами мощностью въ 901 инд. лош. силу при скорости въ 14 узловъ и «Орелъ»—въ 250 силъ и 10 узловъ, а также одинъ полужакрытый моторный катеръ «Свирель» мощностью въ 18 лош. силъ.

Плавучія средства портовой полиціи. Въ распоряженіи мѣстной портовой полиціи имѣется одинъ моторный катеръ мощностью въ 10 лош. силъ.

Землечерпательный караванъ, состоящій въ завѣдываніи Рижскаго Биржевого Комитета. Для производства землечерпательныхъ работъ въ Рижскомъ портѣ имѣется, кромѣ описаннаго землечерпательнаго каравана, находящагося въ распоряженіи Управленія работъ порта, еще слѣдующій землечерпательный караванъ, состоящій въ завѣдываніи Рижскаго Биржевого Комитета.

Землечерпательный караванъ Рижскаго Биржевого Комитета.

№№ по порядку.	Типъ и названіе снарядовъ.	Числ. инд. лош. силъ.	Годъ постройки.	Первоначальн. стоимость въ руб.:	Глубина землечерпача въ фут.:	Часовая производительность землечерпача въ куб. саж.	Емкос. шаланды.				
								Годъ постройки.	Первоначальн. стоимость въ руб.:	Глубина землечерпача въ фут.:	Часовая производительность землечерпача въ куб. саж.
Землечерпательницы:											
1	«Бальдераа»	170	1889	68.310	0—28	24—33	—				
2	«Циклопъ»	170	1884	71.300	0—29	21—28	—				
3	«Мюльграбенъ»	170	1898	80.000	0—27	21—28	—				
4	«Густавъ»	65	1862	40.000	0—29	8—10	—				
5	«Двина»	355	1880	144.500	0—29	20—25	—				
6	«Рига»	850	1901	312.692	0—32	27—36	—				
Землесосы:											
7	«Рефулеръ I»	330	1900	100.000	35	10—22	—				
8	«Рефулеръ II»	330	1901	75.000	35	10—22	—				
Непаровыя землеотвозныя шаланды:											
9—63	№№: 1—21, 24—25, 29—60; (всего 55 шаландъ)	—	1867—1899	1.500—18.300	—	—	6—16				

Весь этотъ караванъ, за исключеніемъ землечерпательницы «Рига» и 12 шаландъ, построены за счетъ бывшихъ портовыхъ сборовъ; «Рига» же и 12 шаландъ построены за счетъ средствъ Рижскаго биржевого купечества.

Судостроительные заводы, верфи и доки.

Судостроительные заводы и верфи. Въ районѣ Рижскаго порта для постройки и ремонта паровыхъ и парусныхъ судовъ имѣются слѣдующіе заводы, верфи, мастерскія и доки:

«Судо-и машиностроительный заводъ Ланге и Сынъ», построен-

ный въ 1870 году на Кювергольмѣ; заводъ вполнѣ оборудованъ для полной постройки всевозможныхъ рѣчныхъ пароходовъ и снарядовъ, а также морскихъ пароходовъ и военныхъ судовъ до 6000 тоннъ водоизмѣщенія; при заводѣ имѣется 8 эллинговъ, изъ которыхъ 2 длиною по 450 футъ, 3 по 350 футъ и 3 по 250 футъ; вслѣдствіе этого заводъ имѣетъ возможность поднимать суда длиною до 450 футъ, шириною до 70 футъ и съ осадкою до 18 футъ; при заводѣ имѣется береговой кранъ подъемною силою въ 1.000 пудовъ.

«Большерааскій судо- и машиностроительный заводъ», построенный въ 1864 году въ Зимней гавани Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ и Рижскимъ пароходнымъ обществомъ; заводъ построенъ, главнымъ образомъ, для починки принадлежащихъ названному учрежденію судовъ и средствъ землечерпательнаго каравана, а также и для постройки шаландъ для каравана. Кромѣ собственныхъ работъ заводъ принимаетъ также заказы на ремонтъ частныхъ пароходовъ и постройку шаландъ и котловъ. При заводѣ имѣется одинъ эллингъ системы «Мортонъ» (Патентъ-слипъ-докъ) для подъема судовъ длиною до 220 фт., шириною до 30 фт. при осадкѣ до 10 фт. и одинъ береговой кранъ подъем. силою до 1.200 пуд.

«Корабельная верфь Штраухъ и Крумингъ», построенная въ 1895 году на о-вѣ Газенгольмѣ; верфь оборудована для полной постройки и ремонта рѣчныхъ небольшихъ морскихъ судовъ; при ней имѣется одинъ эллингъ, допускающій подъемъ судовъ длиною до 140 футъ, шириною до 30 футъ и съ осадкою до 9 футъ; кромѣ того при ней имѣется одинъ ручной подъемный кранъ до 600 пуд.

«Балтійскій механическій заводъ Эд. Цеппъ», построенный въ 1902 году на Кювергольмѣ противъ Малой Двины; кромѣ производства различныхъ механическихъ работъ, заводъ приспособленъ къ полной постройкѣ и ремонту небольшихъ рѣчныхъ буксирныхъ и другихъ судовъ водоизмѣщеніемъ до 30 тоннъ и съ осадкою до 10 футъ; специальныхъ постоянныхъ эллинговъ заводъ не имѣетъ, вслѣдствіе чего суда вытягиваются на берегъ лебедками по полозьямъ; при заводѣ имѣется береговой кранъ подъемною силою въ 600 пуд.

«Верфь Ж. Эльтермана», построенная въ 1905 году въ мѣстности «Верхнее Подераа»; эта верфь находится въ самомъ зачаточномъ состояніи и, вслѣдствіе слабаго оборудованія, можетъ занимать исключительно лишь мелкими ремонтными работами на судахъ и постройкою весьма малыхъ простыхъ паровыхъ котловъ.

«Верфь Цизе» нынѣ находится въ постройкѣ. Она расположена въ Новомъ Мюльграбенѣ и предназначается для постройки военныхъ судовъ.

Кромѣ описанныхъ судостроительныхъ заводовъ, постройка судовыхъ паровыхъ котловъ производится еще на машиностроительномъ заводѣ Р. Мантеля, построенномъ въ 1879 году на лѣвомъ берегу рѣки Малой Двины.

Для постройки и ремонта деревянныхъ морскихъ судовъ, плашкоутовъ, баржей и лодокъ—въ портѣ имѣется двѣ, расположенныхъ,—одна на Малой Двинѣ, а другая на Больш. Двинѣ,—корабельныхъ верфи: Егорова и Янсона. Суда вытаскиваются на берегъ по временнымъ деревяннымъ полозьямъ посредствомъ ручныхъ лебедокъ.

Кромѣ описанныхъ заводовъ и верфей, принимающихъ заказы на постройку и ремонтъ различныхъ судовъ,—въ портѣ существуютъ еще, почти исключительно для ремонта собственныхъ плавучихъ средствъ, во-первыхъ, заводъ Товарищества пароходства А. Аугсбургъ,—на Малой Двинѣ и, во-вторыхъ, мастерскія: Рижскаго городского пароходнаго сообщенія,—на берегу Гагенбергской бухты и Рижскаго Биржевого Комитета,—въ Экспортной гавани. Заводъ А. Аугсбурга кромѣ ремонта занимается также и постройкою новыхъ судовъ для собственнаго пароходства, для чего при заводѣ имѣется эллингъ, береговой ручной кранъ, оборудованныя мастерскія и опредѣленный штатъ (до 24 человекъ) заводскихъ рабочихъ; мастерскія же городского пароходнаго сообщенія и Биржевого Комитета, въ большинствѣ случаевъ, обслуживаются запасными и свободными рабочими съ своихъ плавучихъ средствъ; при мастерскихъ Биржевого Комитета имѣется 20-ти тонный паровой плавучій кранъ, а при городскихъ мастерскихъ одинъ набережный 15-ти тонный ручной подъемный кранъ.

Судостроительные плавучіе доки.

Для осмотра и ремонта подводной части судовъ, въ водахъ порта имѣется 2 плавучихъ дока. Одинъ изъ нихъ—железный докъ, сооруженный по заказу Рижскаго Биржевого Комитета въ 1898 году за счетъ портовыхъ сборовъ на Говальдскихъ заводахъ въ Килѣ,—находится въ Большерааской гавани, а другой—деревянный, построенный въ 1909 году въ г. Ригѣ купцомъ А. Егоровымъ,—находится въ Экспортной гавани.

Плавучій докъ, находящійся въ вѣдѣніи Рижскаго Биржевого Комитета, стоитъ около 212.000 руб. и состоитъ изъ двухъ частей (секцій) длиною въ 158 и 104 фута, при подъемной ихъ силѣ, соответственно, въ 1410 и 940 тоннъ; такимъ образомъ обѣ части, будучи соединены вмѣстѣ, могутъ поднять судно съ собственнымъ вѣсомъ въ 2350 тоннъ, что соответствуетъ вмѣстимости судна около 3000 регистровыхъ тоннъ. Въ докъ могутъ вводиться суда длиною до 300 футъ и шириною до 50 футъ съ осадкою до 18 футъ. Ширина дока въ свѣту равна 55 фут., полная же ширина 72 фут.; дно большаго дока расположено на 3-хъ, а меньшаго на 2-хъ понтонахъ, соединенныхъ по концамъ боковыми стѣнками высотой въ 22 фута. Машины и насосы установлены въ камерахъ боковыхъ стѣнокъ; посредствомъ этихъ насосовъ вода изъ понтоновъ можетъ быть откачена въ теченіе 2-хъ часовъ.

Со времени открытія дока (10-го августа 1898 г.) до начала 1912 года имъ было поднято всего 952 судовъ, причемъ за по-

слѣдніе 6 лѣтъ количество поднятыхъ имъ въ теченіе каждаго года судовъ равняется:

въ 1906 г.	97	судамъ
» 1907 »	84	»
» 1908 »	63	»
» 1909 »	55	»
» 1910 »	66	»
» 1911 »	63	»

Такса за пользованіе докомъ.

Рѣчные суда:

- 1) до 200 инд. лош. силъ,—за подъемъ и спускъ изъ дока платятъ 30 руб.; за стоянку—по 4 руб. 50 коп. въ день.
- 2) свыше 200 инд. лош. силъ,—за подъемъ и спускъ—по 15 к. за силу; за стоянку—по 2¹/₄ коп. за силу.

Морскія суда:

- 1) Парусныя:
 - а) вмѣстимостью въ 100 рег. тоннъ брутто и болѣе за подъемъ и спускъ—20 руб. за стоянку:

въ 1	сутки съ ластва въ 2 рег. тн. брутто	35	коп.
» 2	» » » » » » » »	30	»
» 3	» » » » » » » »	20	»
» 4—7	» » » » » » » »	15	»
» 8	и слѣдующія сутки	10	»
 - б) суда меньше 100 рег. тн. брутто платятъ за полныя 100 рег. тоннъ.
 - в) суда свыше 500 рег. тн. брутто платятъ какъ пароходы.
- 2) Паровыя:

Брутто, рег. тоннъ.	Подъемъ и спускъ.		Брутто, рег. тоннъ.	Подъемъ и спускъ.		Брутто, рег. тоннъ.	Подъемъ и спускъ.	
	За стоян- ку въ день.	Въ рубляхъ.		За стоян- ку въ день.	Въ рубляхъ.		За стоян- ку въ день.	Въ рубляхъ.
200	85	23	1.200	175	104	2.200	260	185
300	94	27	1.300	184	113	2.300	270	189
400	103	32	1.400	193	122	2.400	279	194
500	112	41	1.500	202	131	2.500	288	198
600	121	50	1.600	211	140	2.600	296	200
700	130	59	1.700	220	149	2.700	298	202
800	139	68	1.800	229	158	2.800	300	204
900	148	77	1.900	238	167	2.900	300	206
1.000	157	86	2.000	247	176	3.000	300	208
1.100	166	95	2.100	252	180	—	—	—

Паровыя суда меньше 200 рег. тоннъ брутто платятъ за 200 рег. тоннъ.

Всѣ морскія суда вмѣстимостью болѣе 500 рег. тоннъ брутто пользуются скидкою въ размѣрѣ 25% ставокъ таксы за стоянку¹⁾.

Второй плавучій докъ, а именно деревянный докъ Ант. Егорова стоитъ около 11.000 руб. и состоитъ изъ двухъ равныхъ частей, общеою подъемною силою около 1.500 тоннъ. На докъ могутъ подниматься суда длиною до 150 фт. и шириною до 50 фт. при средней осадкѣ до 12 фт.

Такса за пользованіе докомъ слѣдующая:

- 1) за подъемъ и спускъ изъ дока—20 руб.
- 2) за простой: въ первый день съ ластва по 35 коп.; во 2-ой—по 30 коп.; въ 3-тій—по 20 коп.; съ 4 до 9-го—по 15 коп. и съ 9-го и далѣе по 10 коп. въ день съ ластва.

Общее количество всѣхъ фабрикъ, заводовъ и лѣсныхъ складовъ расположенныхъ въ предѣлахъ порта слѣдующее:

1) Фабрикъ, заводовъ и судостроительныхъ верфей	49
2) Кромѣ того лѣсопильныхъ заводовъ	36
3) Лѣсныхъ складовъ (включая склады при лѣсопильныхъ заводахъ)	86

Доходы казны.

Доходы, извлекаемые казною изъ операций по торгово-судоходной дѣятельности Рижскаго порта, состоятъ, не считая пошлинъ съ товаровъ²⁾, во-первыхъ, изъ поступленій въ кассу портовой Таможни поуднаго и корабельнаго сборовъ, а, во-вторыхъ,—изъ поступленій отъ различныхъ арендныхъ, оброчныхъ и другихъ доходныхъ статей по Управленію порта.

Таблица поступленій въ Таможню портовыхъ сборовъ.

Сборы:	Годы:									
	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	Въ рубляхъ (округлено).									
Попудный	385.662	554.862	633.964	616.700	734.673	746.647	764.155	891.934	1.012.420	996.377
Корабельный	144.358	157.183	162.893	154.716	190.988	190.189	187.282	252.284	256.408	256.022
Итого	530.020	712.046	796.858	771.417	925.661	935.836	951.437	1.144.218	1.268.828	1.252.399
Отчислено въ спеціальныя средства Комитета по портовымъ дѣламъ	318.012	427.227	478.114	462.850	553.981	561.501	570.862	686.531	761.297	751.440

¹⁾ При расчетѣ платы за пользованіе докомъ начало «дня» считается съ полуночи, причѣмъ если докъ былъ въ дѣлѣ (считая и время на его подъемъ и погруженіе) въ теченіе дня менѣе 12 часовъ, то это время принимается за полдня.

²⁾ Поступило пошлины.

Направленіе грузовъ:	Годы:		
	1908.	1909.	1910.
	Въ рубляхъ (округлено).		
Ввозъ	16.684.662	14.846.270	17.885.548
Вывозъ	25.741	49.277	45.203
Итого	16.710.403	14.895.547	17.932.751

Наблюдаемое въ приведенной таблицѣ постепенное, изъ года въ годъ, возрастаніе размѣровъ поступленій сборовъ объясняется, какъ непрерывно прогрессирующимъ оживленіемъ торговой дѣятельности порта, такъ и заходомъ въ портъ, по мѣрѣ углубленія его фарватеровъ и гаваней, судовъ съ большей осадкой и большимъ тоннажемъ. Доходы казны отъ арендныхъ, оброчныхъ и другихъ доходныхъ статей по Управленію порта приведены въ слѣдующей таблицѣ:

№ по порядку.	Статьи:	Годы:								
		1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.
		Въ рубляхъ (округлено).								
1	Оброчныя статьи . . .	—	—	—	—	—	1.420	13.179	13.464	13.464
2	Работа парохода «Рига» . . .	—	—	—	—	—	—	—	6	18
3	Котельный сборъ . . .	—	—	980	960	980	982	971	1.068	1.130
4	Продажа казенныхъ изданій	—	—	70	66	22	13	118	30	53
5	Продажа негоднаго казеннаго имущества . . .	—	—	—	115	409	—	147	39	58
6	Взысканія штрафовъ за нарушенія . . .	—	—	25	—	—	205	168	495	1.128
7	Случайныя поступленія,—продажа имущества принадлежащаго неизвѣстнымъ лицамъ, и т. п.	—	21	4	76	48	44	267	220	98
8	Продажа лодочныхъ номеровъ	—	—	За 1904	—1908	гг. =	1.351	—	—	—
9	Гербовый сборъ по заключенію договоровъ	—	—	7	398	673	805	852	1.311	994
	Итого	—	21	1.086	1.615	2.132	3.469	17.053	16.633	16.943

Накладные расходы.

Мѣстные накладные расходы, т. е. расходы по храненію товаровъ, приѣмкѣ ихъ изъ складочныхъ помѣщеній, доставкѣ къ пароходамъ и погрузкѣ на послѣдніе опредѣляется въ Рижскомъ портѣ для главнѣйшихъ вывозныхъ товаровъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

I. На хлѣбные грузы (считая 10-тидневное храненіе):

1) При пользованіи элеваторомъ и при непосредственной подачѣ къ нему вагоновъ 0,85 коп. съ пуда

2) При пользованіи «Красными амбарами» и при непосредственной подачѣ къ нимъ вагоновъ:

а) при храненіи въ нижнихъ помѣщеніяхъ 2—2,5 » » »

б) тоже въ чердачныхъ 2,5—3 » » »

3) При приѣмкѣ товара изъ желѣзнодорожныхъ складовъ на ст. «Рига-Товарная» 3—3,5 » » »

II. На ленъ и льняную пеньку:

1) При отправкѣ товара черезъ руки экспедиторовъ 4—5 » » »

2) При отправкѣ товара Рижскими экспортёрами (повторное бракованіе на мѣстѣ):

а) на ленъ 7,5—10 » » »

б) на льняную пеньку 10—12 » » »

III. На коровье масло и яйца 4—4,5 » » »

IV. На лѣсные матеріалы:

1) На пиленые привозимые по жел. дорогѣ 3 руб. за стандартъ или около 2 » » »

2) На сплавляемый лѣсъ (включая стоимость сплава и пользованія лѣсными огородами) въ среднемъ, около 12 коп. съ бревна.

Мѣстные же накладные расходы на ввозные товары опредѣляются въ портѣ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

I. На каменный уголь и коксъ ¹⁾:

1) Выгрузка угля изъ трюма на палубу 0,5 коп. съ пуда

» кокса » » » » 0,75 » » »

2) » » съ палубы на берегъ 0,25—0,5 » » »

2а) » » » » прямо въ вагоны 0,33—0,5 » » »

Примѣчаніе. При доставкѣ угля на мѣста спроса съ Андреасгольма,—къ устанавливаемой средней стоимости отвозки угля прибавляется обыкновенно еще 0,25—0,5 коп. съ пуда.

¹⁾ При благоприятномъ совпаденіи обстоятельствъ.

- II. На массовые грузы, какъ то: глина, мѣль, кирпичи и др.
 1) Выгрузка съ борта судна на берегъ 0,25 коп. съ пуда
 2) » » » » въ вагоны 0,33—0,5 » » »

Наиболѣе обременительными въ спискѣ накладныхъ расходовъ являются расходы на рабочія руки, доставляемые, въ большинствѣ случаевъ, Обществомъ стивидоровъ (штауэровъ), а затѣмъ расходы по арендѣ складочныхъ помѣщеній и площадей.

Помѣщаемая ниже таблица даетъ единичныя цѣны, по которымъ производятся Обществомъ стивидоровъ нагрузка и выгрузка судовъ (за послѣдніе годы):

Таблица цѣнъ на рабочія руки Общества стивидоровъ при нагрузкѣ и разгрузкѣ судовъ.

НАИМЕНОВАНИЕ ТОВАРОВЪ.	Рубли.	Коп.
Нагрузка.		
Еловые доски и планки за станд.	1	30
Доски »	1	50
Строганья доски »	2	—
Пробсы »	1	30
Дубовые кряжи за 100 куб. фут.	1	65
Брусъ за лоодъ ¹⁾	—	50
Шлипера »	—	35
Круглые шлипера »	—	38
Короткія балки »	—	50
Круглыя балки (кряжи) за 40 куб. фут.	—	65
Мауэрлаты, стенцеля и друг. подобный лѣсъ, смотря по { длинѣ (отъ 20 до 30 фут.) за «Tult» *) {	отъ 1 до 1	40 80
Спицбалки за 288 куб. фут.	1	50
Дрова » 216 »	1	80
Ботсмачты (бревна) за стандартъ	1	50
Аккордная плата, если пароходъ грузится исключи- тельно лѣсомъ »	1	50
Лень и пенька за тон.	—	70
» » на второе судно »	—	75

¹⁾ Лоодъ равняется 50 куб. фут., а 650 лоодовъ (по 45 пуд.) равн. 200 «Tult».

НАИМЕНОВАНИЕ ТОВАРОВЪ.	Рубли.	Коп.
Выгрузка.		
Пакля за тон.	—	80
» на второе судно »	—	85
Яйца, домашнія птицы, масло и проч. »	—	75
Минеральныя масла, смолы и терпентинъ »	—	65
Жмыхи »	—	45
Льняное сѣмя въ мѣшкахъ »	—	75
Клей »	—	75
Кленка »	1	—
Сѣмена въ насыпку за «Qrs.» ¹⁾	—	2,5
Уголь за тон.	—	30
Коксъ »	—	45
Руда »	—	35
Шерсть, хлопокъ и пробка »	—	40
Чай »	—	40
Суперфосфатъ въ мѣшкахъ »	—	30
Соль »	—	35
Мѣль »	—	35
Камень »	—	35
Сѣрнистая руда »	—	30
Колчеданъ »	—	35
Сѣра »	—	45
Сельско-хозяйственныя машины »	—	40
Брикеты »	—	35
Пустыя бочки за «barrel» ¹⁾	—	2,5

Арендная плата для находящихся въ Экспортной гавани шести каменныхъ одноэтажныхъ желѣзнодорожныхъ амбаровъ, а также и для 7 амбаровъ, арендуемыхъ у желѣзной дороги Рижскимъ Бирже-

¹⁾ «Qrs» — кварталъ; «barrel» — 36 галлонамъ.

Т а б л и ц а II.

Мѣсто назначенія груза.	Н а з в а н і е г р у з а .													
	Зерно (осн. фр. на овесъ).		Ленъ и пенька.		Яйца.		Коровье масло.		Доски и планки.		Жмыхи.		Дичь.	
	Отъ	До	Отъ	До	Отъ	До	Отъ	До	Отъ	До	Отъ	До	Отъ	До
Восточный берегъ Англии и Шотландіи	4,00	6,00	11,42	13,38	17,16		20,96	5,37	8,50	4,77	5,72		22,90	
Западный берегъ Англии и Шотландіи	6,67	8,01	13,72	15,24	17,16	19,08	—	—	6,78	11,05	7,64	—	—	
Ирландія	8,01	8,67	17,16		24,80		1р. 18,5к. (за бочк.).	9,00	9,50	7,64	9,17	—	—	
Голландія	4,00	5,34	13,86		17,16		—	—	4,95	6,77	4,97	5,35	—	—
Бельгія	4,00	5,34	9,71	11,5	1 р. 65 к. (за ящикъ).		—	—	5,76	8,33	3,61	4,86	—	—
Франція	4,33	6,67	10,28	12,10	17,16		—	—	5,00	9,25	4,23	6,05	—	—
Германія	3,41	5,31	11,60	13,15	69,66 (за ящикъ).		61,8	5,57	8,34	3,86	4,64	—	—	
Данія	3,79	5,31	15,45		15,24		15,24	5,72	6,50	4,64	5,42	—	—	
Швеція и Норвегія	3,79	5,31	15,45		—	—	—	—	6,17	6,79	5,03	—	—	
Америка	—	—	24,80		—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Для главнѣйшихъ же ввозныхъ грузовъ средній выводъ морскихъ фрахтовъ до г. Риги, за послѣдніе годы, опредѣлился въ слѣдующемъ размѣрѣ:

1. Каменный уголь.

Отъ Роттердамъ 4—5 мрк. за 1000 кгг. или 3,09—4,63 к. за пудъ	
» Эмдена 5 » » » »	3,86 » » »
» Гулля 3 ш. 3 п.—3 ш. 8,25 п. за тн. или 2,48—2,81 » » »	
» Ньюкестля и Гримсби 3 ш. 9 » » » »	2,86 » » »
» Кардифа 4 » 6 » » » »	3,43 » » »

2. Волокнистыя вещества.

а) хлопокъ-сырецъ.

Отъ Ливерпуля 15—25 ш. за тн. или 11,45—19,05 к. за пудъ	
» Бремена 12—13,5 м. за 1000 кгг. » » » »	9,26—10,45 » » »
» Гавра 16 фр. » » » »	10,00 » » »
б) шерсть.	
» Бремена 25 м. » » » »	19,30 » » »
» Антверпена 35 фр. » » » »	21,92 » » »

3. Металлы и металлическія издѣлія.

а) свинецъ.

Отъ Антверпена 6 м. за 1000 кгг. или	4,63 » » »
--------------------------------------	------------

б) сталь.

» Стокгольма 6 кр.+10% » » » »	5,73 » » »
--------------------------------	------------

в) желѣзо.

» Антверпена 8,50—12м.» » » »	6,57—9,26 » » »
-------------------------------	-----------------

г) желѣзо, машины и машинныя части.

» Стокгольма и Копенгагена . 14—15 кр. за 1000 кгг. или 12,15—13,00 » » »	
---	--

4. Сельди.

Отъ Ярмута . . . 1 ш. 10 п. за бочку или	86,64 к. за бочку
» Лервика . . . 1 » 9 » » » »	82,80 » » »
» Копенгагена 2.50 м. » » » »	1 р. 16 к. « »
» Бергена . . . 1.50 » » » » »	69,5 » » »

5. Искусственныя удобренія.

Отъ Гетеборга . . . 5 мрк. за 1000 кгг. или	3,86 к. за пудъ
» Стокгольма 4,50—5 м. » » » »	3,48—3,86 » » »
» Ливерпуля 6 м. » » » » »	4,63 » » »

6. Сѣрный колчеданъ.

Отъ Гуэльвы 7 ш. 9 п. за 1016 кгг. или	6 » » »
--	---------

Страховыя преміи.

Помѣщаемая ниже таблица содержитъ средній выводъ за послѣдніе годы морскихъ страховыхъ премій (въ% % стоимости товаровъ) до главнѣйшихъ иностранныхъ пунктовъ на ввозные и вывозные, на паровыхъ судахъ, товары, направляемые черезъ Рижскій портъ.

Таблица морскихъ страховыхъ премій на товары въ 0/00.

Отъ Риги до: и до Риги отъ:	Мѣсяць прибытія.							
	Апрѣль.		Съ 1 мая по 1 августа.		Съ 1 августа по 15 сент.		Съ 15 сент. по 1 янв.	
	Отъ.	До.	Отъ.	До.	Отъ.	До.	Отъ.	До.
Восточнаго берега Швеціи	1/6	1/5	1/6	1/5	1/5	1/4	1/4	3/8
Берговъ Германіи по Балтійскому морю и отъ Даніи до Копенгагена (включ.).	1/5	1/4	1/6	1/5	1/5	1/4	1/4	3/8
Датскихъ острововъ, до Аргуса, Готенбурга и Христіаніи	1/4	5/16	1/5	1/4	1/5	1/4	1/4	3/8
Восточн. берега Великобританіи	1/4	3/4	1/4	1/2	1/4	3/4	5/16	23/8
Западн. берега Великобританіи, восточн. берега Ирландіи и сѣвернаго берега Франціи	5/16	1	5/16	3/4	3/8	1	1/2	1 1/2
Западнаго берега Франціи	3/8	1	5/16	7/8	3/8	1	7/16	1 1/2
Испаніи и Португаліи до Гибралтара	7/16		3/8		7/16		1/2	1
Восточнаго и южнаго береговъ Испаніи и южной Франціи	1/2		7/16		1/2		3/4	1 1/4
Южнаго берега Англій	5/16	1	1/4	3/4	5/16	1	3/8	1/2
Портовъ Континента между Гамбургомъ и Гавромъ (вкл.).	1/5	3/4	1/5	1/2	1/5	3/4	1/4	1 1/4
Италіи	5/8		1/2		5/8		3/4	1 1/4
Восточныхъ береговъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ и Вѣсъ-Индіи	7/8		3/4		7/8		1	1 1/2

Средняя скорость производства грузовыхъ операций и время пребывания судовъ въ портѣ.

Полное время нормальнаго пребыванія судна въ портѣ, обыкновенно, состоитъ изъ двухъ величинъ: во-первыхъ,—изъ полезнаго простоя, т. е. времени, потребнаго на производство грузовыхъ операций ¹⁾ и на выполненіе таможенныхъ и другихъ обрядностей и, во-вторыхъ,—изъ бесполезнаго простоя, т. е. времени потребнаго на ожиданіе свободнаго причала, на своевременную подачу грузовъ къ

¹⁾ Считаю время, потребное на ошвартовку судна и на установку, такъ называемыхъ, корабельныхъ мостковъ.

мѣсту стоянки судна и на соблюденіе нерабочихъ праздничныхъ и воскресныхъ дней ¹⁾. Изъ приведенныхъ величинъ наиболѣе существенною для опредѣленія времени пребыванія судна въ портѣ служитъ время, необходимое на производство грузовыхъ операций, зависящее, какъ отъ величины самого судна, такъ равно и отъ рода выгружаемаго или принимаемаго имъ товара.

Въ среднемъ, при разгрузкѣ и нагрузкѣ судовъ лѣтомъ, т. е. при 10-ти часовомъ рабочемъ днѣ, количество ежедневно перегружаемаго товара обыкновенно опредѣляется въ Рижскомъ портѣ въ 400 тоннъ; зимою же,—при 7-ми часовомъ рабочемъ днѣ, указанное количество уменьшается до 300 тоннъ; но, обыкновенно, эту задержку въ производствѣ грузовыхъ операций, вызываемую зимою сокращеніемъ числа рабочихъ часовъ, грузоотправители стараются покрывать сверхурочною работою за двойную плату; въ силу этого, въ среднемъ, количество ежедневно перегружаемаго товара въ теченіе всего года можетъ быть принято равнымъ 400 тоннамъ.

При зафрахтованіи судовъ въ Ригѣ, болѣе точный срокъ для ихъ нагрузки опредѣляется, обыкновенно, по взаимному соглашенію сторонъ; въ случаѣ же, когда это время не оговорено отдѣльно ни цертепартіей, ни особымъ условіемъ, то, согласно торговымъ обычаямъ Рижской биржи, для времени производства грузовыхъ операций надъ главнѣйшими товарами примѣняются обыкновенно слѣдующія нормы:

1. При нагрузкѣ лѣсныхъ товаровъ.

А. На пароходы:

1) Для планокъ, досокъ, плашекъ и рудничныхъ стоекъ:

при вм. пароходовъ	до 120 станд.	требуется 3 рабоч. дня.
» » »	отъ 121 до 240 »	» » 4 » »
» » »	» 241 » 400 »	» » 5 » »
» » »	» 401 » 600 »	» » 6 » »
» » »	» 601 » 1000 »	по 100 станд. въ день.
» » »	» свыше 1000 »	» 120 » » »

2) Для слиперовъ:

при вм. парох.	до 900 лоодовъ (loads) ²⁾	треб. 3 раб. дня
» » »	отъ 901 » 1600 »	» » 4 » »
» » »	» 1601 » 2500 »	» » 5 » »
» » »	» свыше 2500 »	по 500 лоодовъ въ день.

3) Для брусевъ, балокъ и мауэрлатовъ:

при вм. парох.	до 650 лоодовъ (loads)	треб. 4 рабоч. дня
» » »	отъ 651 » 1100 »	» » 5 » »
» » »	» 1101 » 2000 »	» » 6 » »
» » »	» свыше 2000 »	по 350 лоодовъ въ день.

¹⁾ Кромѣ указанныхъ обстоятельствъ, вызывающихъ нормальный бесполезный простой судовъ въ портѣ, послѣдніи иногда задерживаются въ портѣ еще въ ожиданіи благоприятной погоды и повышенія фрахтовъ.

²⁾ Лоодъ есть англійская мѣра лѣса въ 50 куб. футъ.

В. На парусныя суда.

Для планокъ, досокъ, рудничныхъ стоекъ, брусевъ, слиперовъ, круглыхъ бревенъ, плашекъ и для смѣшанныхъ лѣсныхъ товаровъ: при вв. судна до 100 станд. треб. по 10 станд. въ раб. день
 » » » отъ 100 » 150 » » » 12 » » »
 » » » » 150 » 200 » » » 15 » » »
 » » » » свыше 200 » » » 20 » » »
 при этомъ для брусевъ, слиперовъ и круглыхъ бревенъ 1 стандартъ приравниваютъ 3 лоодамъ, а для плашекъ — 288 куб. футовъ — 5 лоодамъ.

II. При нагрузкѣ хлѣба и сѣмянъ:

А. На пароходы—по 1.000 квартеровъ въ рабочій день на 1 люкъ и, затѣмъ, на каждый люкъ свыше одного — по 500 квартеровъ дополнительно.

В. На парусныя суда—по 500 квартеровъ въ рабочій день.

Въ случаѣ же погрузки въ зимнее время, т. е. начиная съ 1-го октября, къ условленному или опредѣленному по приведеннымъ правиламъ количеству дней прибавляется еще 25%.

III. При нагрузкѣ жмыховъ:

А. На пароходы . . . по 125 тоннъ въ рабочій день

В. На парусныя суда . . по 50 » » » »

IV. При нагрузкѣ льна и конопли:

А. На парох. вмѣстим. . . до 200 ласт. треб. 3 раб. дня

» » » свыше 200 » по 100 ласт. въ р. день

В. На парусн. суда вмѣст. . до 100 треб. 6 рабоч. дней

» » » » » 160 » 8 » »

» » » » » 210 » 10 » »

» » » » » свыше 210 » по 21 ласт. въ р. день.

Всѣ вышеприведенныя нормы выражаютъ наименьшее количество погружаемаго товара, въ дѣйствительности же, особенно лѣтомъ, нагружается до 10% болѣе указанныхъ нормъ, при чемъ считается, что грузка производится или въ ручную или при помощи только судовыхъ паровыхъ лебедовъ ¹⁾).

Прибавленіемъ къ исчисленному такимъ образомъ времени, необходимому на производство грузовыхъ операций,—времени, затрачиваемаго въ Больдераа и въ Ригѣ на выполнение таможенныхъ и и жандармскихъ обрядностей (отъ 4 до 6 часовъ), получается полный полезный простой судна.

Нижепомѣщенная таблица даетъ дѣйствительныя, болѣе подробныя, данныя о полезномъ и бесполезномъ простояхъ, т. е. о полномъ времени пребыванія судовъ въ портѣ въ зависимости отъ рода груза.

¹⁾ Къ помощи имѣемыхъ въ портѣ механическихъ перегрузочныхъ приспособленій,—2-хъ поворотныхъ и 1 плавучаго крановъ, прибѣгаютъ, обыкновенно, лишь тогда, когда сила судовыхъ приспособленій оказывается недостаточной.

Время пребыванія судовъ въ портѣ.

№№ по порядку.	Наименованіе грузовъ.	Полезный	Безполезный	Полный
		простой.	простой.	простой.
		Въ дняхъ (отъ—до).		
Вывозъ.				
1	Лѣсъ на пароход.	3—12	0—2	3—14
	» » пар. суд.	7—30	0—3	7—33
2	Ленъ и льняная пакля. » пароход.	2—3	0—1	2—4
3	Хлѣбъ съ влечат.	3—8 час.	0—2	3 ч. до 2,5
	» въ ручную	1—4	0—2	дн. 1—6
4	Смѣшанные грузы (яйца, дичь, фрукты, коровье масло и проч.) на пароход.	2—5	0—1	2—6
Ввозъ.				
1	Каменный уголь . . . на пароход.	2—6	0—2	2—8
2	Сельди »	1—3	0	1—3
3	Сѣрный колчеданъ . . »	2—6	0—3	2—9
4	Почвенныя удобренія. »	2—4	0—1	2—5
5	Красильное и квебраховое дерево . . . } на пар. суд.	3—7	0—1	3—8
		14—20	0—3	14—23
6	Фарфоровая глина . . на пароход.	2—4	0—0,5	2—4,5
	» . . . на пар. суд.	7—10	0—2	7—12
7	Хлѣбъ на пароход.	1—2	0—1	1—3
8	Пробка »	2—3	0—0,5	2—3,5
9	Камень (шведскій и др.) »	2—3	0—0,5	2—3,5
	» . . . на пар. суд.	3—8	0—2	3—10
10	Минеральныя масла . на пароход.	1—3	0—0,5	1—3,5
	» . . . на пар. суд.	3—7	0—2	3—9
11	Жмыхи »	3—4	0—2	3—6
12	Соль на пароход.	4—7	1—3	5—10

Время же пребывания въ портѣ лѣсныхъ матеріаловъ, сплавляемыхъ по р. Зап. Двинѣ (въ Лѣсной гавани), длится обыкновенно, считая со времени ихъ прибытія въ портъ до времени подачи ихъ къ лѣсопильнымъ заводамъ (бревень) или къ борту пароходовъ (тесъ), въ среднемъ, отъ 1 недѣли до 3-хъ мѣсяцевъ, при чемъ болѣе продолжительное время задерживается обыкновенно лѣсъ, прибывшій не проданнымъ, какого бываетъ, болѣею частью, отъ 50 до 60% общаго количества поступающаго въ портъ лѣса.

Промыслы въ портѣ.

Лоцманскій.

Рижскіе лоцмана, образуя дѣйствующее по особому утвержденному уставу 1) Общество Рижскихъ лоцмановъ, состоящее подъ ближайшимъ начальствомъ своего лоцъ-командира, находятся въ административномъ, хозяйственномъ и дисциплинарномъ отношеніяхъ въ непосредственномъ вѣдѣніи начальника порта, который, въ свою очередь, непосредственно подчиняется въ этомъ отношеніи начальнику Балтійскаго лоцманскаго округа.

Согласно уставу, всѣ приходящія въ Рижскій портъ и отходящія изъ него мореходныя суда, даже и въ томъ случаѣ, если они ведутся на буксирѣ, обязаны брать лоцмана; исключеніе изъ этого правила составляютъ: русскія военныя суда, суда русскихъ яхт-клубовъ и Общества спасанія на водахъ, парусныя прибрежныя суда Рижскаго залива 2) и пароходы мѣстнаго плаванія.

Проводка судовъ по р. З. Двинѣ допускается лишь при условіи не менѣе 1,5 фт. запаса воды подъ килемъ; при благоприятныхъ же обстоятельствахъ, — лоцманами сопровождаются суда и съ меньшимъ запасомъ.

Суда, приводимыя лоцманами съ моря, устанавливаются въ портѣ къ мѣстамъ стоянки по указанію портовыхъ чиновъ, въ соответствии съ требованіями Таможни.

Контора и главное мѣсто пребыванія лоцмановъ находится у залива въ селеніи Больдераа; кромѣ того дежурства лоцмановъ имѣются еще при входѣ въ р. Западную Двину у Усть-Двинскаго маяка и въ г. Ригѣ возлѣ Городской набережной.

Обществомъ лоцмановъ за оказываемыя ими услуги по проводкѣ судовъ взимается съ послѣднихъ, согласно уставу Общества, соответствующая плата съ cadaго ласта (2 рег. тонны) вмѣстимости-нетто судна въ одинъ конецъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

1.—Отъ рейда до Дамба-Гавани или м. Больдераа по 4 коп. съ ласта въ одинъ конецъ.

1) Уставъ опубликованъ въ № 3 Отд. I Собр. Узакон. и Распор. Правительства за 1905 г. Общество состоитъ изъ: лоцъ-командира, его помощника, 3 старшинъ, 24 лоцмановъ 1-го разр., 20—2-го разр. 5 учениковъ, служащихъ при канцеляріи и судовой командѣ.

2) За исключеніемъ идущихъ съ казеннымъ грузомъ.

2.—Отъ рейда до г. Риги, включая и всѣ промежуточные причалы порта, по 6 коп. съ ласта въ одинъ конецъ.

3.—Русскіе пароходы, совершающіе постоянные срочные рейсы между городами: Рига, Либава, Виндава, Аренбургъ, Перновъ, Ревель и С. Петербургъ, платятъ по 3 коп. съ ласта въ одинъ конецъ и

4)—За передвиженіе судовъ въ районѣ дѣйствія Общества взимается: съ судовъ не выше 100 ластовъ вмѣстимости по 50 коп. съ судна, съ судовъ отъ 101 до 300 ластовъ—по 1 р. и съ судовъ выше 300 ластовъ—по 2 руб. съ судна.

Количество судовъ, прибывшихъ въ портъ и пользовавшихся услугами лоцмановъ за послѣднія 6 лѣтъ, приведено въ слѣдующей таблицѣ.

Годы.	Число судовъ.	Вмѣстимость въ рег. тонн.
1906	2.209	1.440.493
1907	2.192	1.473.957
1908	2.185	1.488.857
1909	2.565	1.757.259
1910	2.904	1.929.387
1911	2.803	1.944.868

Кромѣ проводки судовъ Обществомъ лоцмановъ, за счетъ особаго кредита изъ средствъ, отпускаемыхъ Министерствомъ Торговли и Промышленности, производится еще ежегодное огражденіе рейда и всѣхъ главныхъ фарватеровъ рѣки въ предѣлахъ порта до г. Риги вѣхами и плавучими баканами 1); при этомъ на выполненіе указанныхъ работъ до 1910 г. отпускалось Обществу изъ средствъ Министерства Торговли и Промышленности по 1.800 рублей въ годъ, а съ 1910 г. по 2.200 руб. въ годъ.

Перегрузочный.

Для выполненія грузовыхъ операцій, въ Рижскомъ портѣ существуютъ, во первыхъ, двѣ рабочихъ организаціи: Рижская Биржевая артель и Общество стивидоровъ (штауэровъ) и, во вторыхъ,—портовые чернорабочіе.

Выполненіе всѣхъ грузовыхъ операцій надъ привозными изъ за границы товарами производится, согласно требованіямъ таможеннаго досмотра, особою работающею при таможнѣ и дѣйствующею на основаніи утвержденного устава ответственной Рижскою Биржевою артелью, находящеюся въ вѣдѣніи Рижскаго Биржевого Комитета.

Согласно договору, заключенному между управленіемъ таможни и Биржевою артелью, въ случаѣ, если заграничные привозные товары выгружаются въ таможенномъ районѣ и, по очисткѣ пошлиною, принимаются получателемъ изъ района,—то въ кругъ операцій на-

1) Обозначеніе вѣхами фарватеровъ рѣки Зап. Двины выше мостовъ и Сухой Двины на порогахъ производится Управленіемъ работъ порта.

званной артели входятъ всѣ манипуляціи отъ пріема товаровъ съ судна или съ берега до выпуска товаровъ, включая взвѣшивание, караулъ и перевѣшивание по требованію Таможни, при этомъ артель обязана немедленно при выгрузкѣ отправлять и складывать товары на тѣ мѣста внутри ограды таможеннаго района, гдѣ они могутъ оставаться на дальнѣйшее храненіе; въ случаѣ же, если указанные товары, выгруженные въ таможенномъ районѣ, поступаютъ неочищенными пошлиною, но за таможенною печатью въ пакгаузы или частныя помѣщенія,—то въ кругъ обязанностей артели входятъ: сопровожденіе товаровъ въ складочныя помѣщенія, всѣ работы при таможенномъ досмотрѣ, перевѣшивание товаровъ по распоряженію Таможни, нагрузка ихъ на вozy при выгрузкѣ, какъ изъ пакгаузовъ, такъ и изъ частныхъ помѣщеній (безъ перевозки), работы при вскрытіи, выпаковкѣ, упаковкѣ и задѣлываніи мѣстъ, перемѣщеніе товаровъ по требованію Таможни и отысканіе ихъ по знакамъ и номерамъ ¹⁾).

За всѣ перечисленныя операціи, въ зависимости отъ того, гдѣ онѣ производятся, въ таможенномъ ли районѣ, или въ пакгаузахъ внѣ его, артель получаетъ, согласно утвержденному «Тарифу платежей», составленному по статьямъ таможеннаго тарифа (1906 года), опредѣленные артельные сборы; при этомъ всѣ споры, возникающіе между купечествомъ и артелью, представляются, въ случаѣ желанія купечества, на разсмотрѣніе Рижскаго Биржевого Комитета, рѣшенія котораго считаются въ подобныхъ случаяхъ окончательными.

Для производства всѣхъ остальныхъ грузовыхъ операцій, находящихся внѣ таможеннаго досмотра,—въ портѣ существуетъ специальное «Общество стивидоровъ» ²⁾, которое, принимая по опредѣленной вырабатываемой на каждый годъ и родъ груза таблицѣ цѣны на рабочія руки (см. «Накладные расходы») выгрузку и нагрузку товаровъ въ портѣ, нанимаетъ уже отъ себя для выполненія всѣхъ запряженныхъ грузовыхъ операцій,—или особыхъ артельныхъ аккордныхъ рабочихъ ³⁾ или отдѣльныхъ чернорабочихъ. Болѣе чистыя работы въ трюмахъ и на самихъ пароходахъ производятся, обыкновенно, аккордными рабочими, сьорганизованными, болшею частью, человекъ въ 10—20; подобныя небольшія артели, нанимаемыя стивидорами, выбираютъ изъ своей среды одного старшину, который, во-первыхъ, слѣдитъ за тѣмъ, чтобы трудъ рас-

¹⁾ Кромѣ работъ при Таможнѣ, согласно своему уставу, артель имѣетъ право, съ разрѣшенія Биржевого Комитета, производить свойственныя ей работы и въ другихъ учрежденіяхъ и даже внѣ гор. Риги, причемъ промыселъ артели, кромѣ перечисленныхъ работъ, составляютъ также и работы конторскія для разнаго рода услугъ или службъ въ тѣхъ же мѣстахъ и учрежденіяхъ.

²⁾ Общество составляютъ около 9 стивидоровъ.

³⁾ Аккордными рабочими, въ противоположность поденнымъ, называются рабочіе, которые работаютъ по таксѣ «сдѣльно» за мѣсто, а не за время.

предѣлялся между группами болѣе равномерно, а, во-вторыхъ, вѣдетъ всѣ сношенія съ предпринимателями стивидорами. Подобныхъ группъ аккордныхъ рабочихъ въ портѣ существуетъ около 100; размѣръ заработной платы въ этихъ случаяхъ колеблется, въ зависимости отъ: рода нагружаемаго товара, спѣшности работы, времени года и старанія рабочихъ,—въ среднемъ, отъ 2 до 5 руб. въ день, достигая въ исключительныхъ случаяхъ даже 8—9 руб. въ день.

Для грузовыхъ операцій на берегу и для болѣе грязныхъ работъ на судахъ, какъ-то выгрузка и нагрузка угля и т. под., стивидорами или непосредственно судовой администраціей нанимаются отдѣльные чернорабочіе, работающіе поденно за плату около 1 руб. 60 коп. въ день, при чемъ продолжительность дневной работы считается при нагрузкѣ всегда 10 часовъ, а при выгрузкѣ: лѣтомъ 10, осенью 8—8,5 и зимою 7 часовъ. Такихъ поденныхъ чернорабочихъ въ портѣ насчитывается до 2.000 человекъ. Для найма подобныхъ чернорабочихъ, а также и аккордныхъ и для наблюденія за ихъ работою,—общество стивидоровъ имѣетъ своихъ постоянныхъ, страхуемыхъ обществомъ, мѣсячныхъ, такъ называемыхъ, старшихъ рабочихъ, нанимаемыхъ за плату около 60 руб. въ мѣсяцъ; такихъ рабочихъ въ портѣ имѣется лишь около 50 человекъ.

Перевозоч-
ный.

Перевозка пассажировъ и грузовъ въ предѣлахъ портовыхъ водъ производится на: пароходахъ, паромахъ и перевозныхъ лодкахъ.

Перевозочныхъ пароходныхъ предпріятій въ портѣ имѣется 3, а именно: Городское пароходное сообщеніе, Товарищество пароходства А. Аугсбургъ и Пароходство Штрауха и Круминга.

Городское пароходное сообщеніе содержитъ 3 исключительно пассажирскихъ линіи: одну, обслуживаемую четырьмя пароходами, между Городскою набережною и Гагенсбергомъ, другую, обслуживаемую тремя пароходами, между Городскою набережною и Зунде, съ остановками: у яхтъ-клуба, у Морского дома, у Тузовской пристани и у Шварценгофа и третью, обслуживаемую двумя пароходами, между Городскою набережною и Ильгемомъ, съ остановками: у Балластной дамбы, у Элеватора и у Цементнаго завода; плата съ пассажира между конечными станціями, въ зависимости отъ класса, на первой линіи равняется 5 и 2 коп., на второй—6 и 3 коп. и на третьей—10 и 4 коп.

Товарищество пароходства А. Аугсбургъ содержитъ: 3 товаропассажирскихъ линіи и двѣ исключительно пассажирскихъ; первая линія, обслуживаемая 4 пароходами, содержится между Городскою набережною и г. Митавою (на р. Курляндской Аа), съ промежуточными остановками: въ Усть-Двинскѣ, въ имѣніи Булленгофъ, у корчмы Воронъ и въ другихъ мѣстахъ р. Курляндской Аа до г. Митавы внѣ портоваго района; вторая линія, обслуживаемая 3 пароходами, содержится между Городскою набережною и Усть-Двинскомъ,

съ остановками возлѣ: Селечнаго брака, Цементнаго завода, Верхняго Подераа, Волергофа, Нижняго Подераа (Кремергофъ), Магнусгофскаго мореходнаго училища, Старога устья Двины, деревни Магнусгольмъ и у артиллерійскаго крана на о-вѣ Магнусгольмъ; третья линія, обслуживаемая 3 пароходами, содержится между Городскою набережною и Старымъ Мюльграбеномъ (возлѣ Магнусгофскаго мореходнаго училища), съ остановками возлѣ: Селечнаго брака, Цементнаго завода, конца Меллергофа, о-ва Кундзингольмъ, завода Вальдшлесхенъ, о-ва Большой Илькенешъ, Новаго Мюльграбена и въ двухъ мѣстахъ Старога Мюльграбена; четвертая и пятая (пассажирскія) линіи, обслуживаемыя 3 пароходами, содержатся,—первая между пристанью на р. Зап. Двинѣ «Старое Устье Двины» и деревнею Вецаке и вторая—между о-вомъ Кундзингольмъ и наплавнымъ мостомъ на Малой Красной Двинѣ.

Плата съ пассажира между конечными станціями каждой изъ этихъ линій, въ зависимости отъ класса, равняется: на линіи Рига-Митава—50 и 40 коп., на линіи Рига—Усть-Двинскъ—15 и 10 коп., на линіи Рига-Мюльграбенъ—15 и 10 коп., на линіи по Старому устью Двины—15 коп. и на линіи по Малой Красной Двинѣ—1-2 коп.

Пароходство Штраухъ и Крумингъ содержитъ 3 линіи (въ Лѣсной гавани): одну, обслуживаемую 2 пассажирскими и однимъ товаро-пассажирскимъ пароходами, между Понтоннымъ городскимъ мостомъ и борчмою Вимбѣ (на р. Сухой Двинѣ), съ промежуточными остановками у: Газенгольма, Муйшенгольма (Грюнгольмъ), Биненгофа, Кенгератге, Катлекальнъ, Юнгфернгофа, Гипсэкке, Аннушки, Дзельскальнъ и у имѣнія Даленъ; вторую, обслуживаемую однимъ моторнымъ пассажирскимъ катеромъ, между Понтоннымъ мостомъ и Биненгофомъ, съ остановками у: Мукенгольмской наб., Газенгольма, Люцаусгольма и Муйшенгольма и третью-перевозную (1-2 парохода)—между Московскимъ форштадтомъ и Газенгольмомъ.

Плата съ пассажира между конечными станціями равняется: на первой линіи 30 и 20 коп., на второй 8 и 5 коп. и на третьей 3 и 2 коп.

Кромѣ описанныхъ пароходствъ, перевозкою пассажировъ въ предѣлахъ порта занимаются еще, во-первыхъ, двѣ частныхъ моторныхъ лодки: одна отъ Понтоннаго моста по Кюлевейнскому каналу, а другая по Красной Двинѣ на озеро Штинтъ и, во-вторыхъ, до 50 отдѣльныхъ частныхъ гребныхъ лодокъ, занимающихся, съ разрѣшенія Портоваго Управленія, перевозкою пассажировъ въ опредѣленныхъ мѣстахъ порта по утвержденной таксѣ—въ размѣрѣ отъ 1 до 5 коп. съ человѣка, въ зависимости отъ разстоянія; при разѣздахъ на время, плата съ лодки взимается въ размѣрѣ 50 коп. за часъ.

Кромѣ перевозныхъ пассажирскихъ лодокъ для переправы, подводъ и другихъ грузовъ въ предѣлахъ порта имѣется 8 паро-

мовъ: два черезъ р. Сухую Двину,—между островомъ Даленъ и имѣніемъ Кеккау, и по одному: черезъ устье р. Олекта, черезъ Коенгольмскій рукавъ на островъ Звирзденгольмъ, черезъ Зап. Двину съ Московскаго форштадта на Газенгольмъ, черезъ Малую Двину съ Кипенгольма на Зунде, черезъ Мюльграбенскій протокъ меду Новымъ и Старымъ Мюльграбенами и черезъ рѣку Гапаксъ-Грабенъ у завода Баллода.

Плата за перевозъ на паромѣхъ колеблется съ человѣка отъ 1 до 3 коп. и съ лошади съ упряжкою—отъ 5 до 10 коп., кромѣ парома имѣнія Даленъ черезъ Сухую Двину, на которомъ за лошадь съ повозкою взимается отъ 30 коп. до 1 руб.

Ломовой.

Для гужевого движенія грузовъ въ предѣлахъ Рижскаго порта и при томъ преимущественно въ предѣлахъ его городского района (Красные амбары, станція Рига-Товарная, Экспортная гавань и Двинская набережная) существуетъ, въ видѣ самостоятельнаго промысла, особый ломовой извозъ. Общее число отдѣльныхъ предпринимателей извоза (экспедиторовъ) достигаетъ 65, имѣющихъ въ общемъ 1050 подводъ; количество подводъ одного экспедитора колеблется отъ 3 до 66. Количество подводъ, работающих одновременно въ теченіе дня въ предѣлахъ порта, равняется, въ среднемъ, 720 подводамъ, при чемъ часто бываютъ дни, когда это количество достигаетъ 1200 подводъ.

Плата за перевозку грузовъ обыкновенно устанавливается, согласно договору, заключенному на годъ между экспортною конторою и экспедиторомъ, слѣдующая:

1) За доставку планоковъ и досокъ со станціи Рига-Товарная на Городскую набережную и въ Экспортную гавань, а также съ Экспортной гавани на Городскую набережную по—1 руб. 25 коп. за стандартъ.

2) За доставку къ пароходамъ разнаго товара (хлѣбъ, яйца, ленъ, кожа и проч.) по 3 р. 60 коп. въ день за подводу.

3) За доставку разнаго товара изъ расположенныхъ въ Экспортной гавани амбаровъ (Желѣзнодорожные и «Гергардъ и Гей») къ стоящимъ у ея набережныхъ пароходамъ по 0,75—1,25 коп. за пудъ.

4) За отвозку угля въ разныя мѣста порта и города по 1-3 коп. съ пуда.

(Съ берега Андреасгольма на городскую Электрическую станцію на Андреасгольмѣ по 0,5 коп. съ пуда).

5) За отвозку камня, кирпича, гранта (песокъ) и извести по 20—150 коп. за возъ.

Буксирный.

Буксирнымъ промысломъ въ портѣ занимается около 110 частныхъ буксирныхъ пароходовъ, принадлежащихъ, въ большинствѣ случаевъ, отдѣльнымъ собственникамъ.

Колебаніе платы за буксировку морскихъ судовъ вообще весьма значительно и зависитъ, какъ отъ размѣровъ буксирнаго парохода

и буксируемого судна, такъ и отъ направленія и силы вѣтра, силы теченія и состоянія льда; при нормальныхъ условіяхъ, за буксировку съ моря до Усть-Двинскаго маяка и далѣе до Риги или до Мюльграбена взимается съ морскихъ пароходовъ отъ 25 до 50 руб. ¹⁾; съ большихъ парусныхъ судовъ—отъ 10 до 20 руб. и съ малыхъ парусныхъ судовъ—отъ 5 до 10 руб.; за перестановку пароходовъ въ городскомъ районѣ взимается около 25 руб.; за переводъ парусныхъ судовъ черезъ городскіе желѣзнодорожный и понтонный мосты и обратно по—5-10 руб.; за буксировку плашкоутовъ отъ Дамба-Гавани до Риги по 10-20 руб. съ плашкоута. Въ Лѣсной гавани за буксировку плотовъ, смотря по состоянію рѣки и погоды, взимается отъ 3 до 12 руб. въ часъ; за буксировку плашкоутовъ—по 3-5 руб. въ часъ и за буксировку порожнихъ лайбъ отъ Красныхъ амбаровъ до Юнгфернгофа—по 50-80 коп. съ лайбы, причемъ одновременно берется иногда до 20 лайбъ; часовая же плата за услуги буксирнаго парохода колеблется въ среднемъ между 4 и 10 рублями.

Буксирныя биржи въ портѣ находятся: въ городѣ—у особой наплавной пристани при Понтонномъ мостѣ; въ Старомъ Мюльграбенѣ—близъ лѣсопильнаго завода Авг. Домбровскаго и въ Усть-Двинскѣ—у Фортъ-Кометской дамбы.

Якорный.

Якорный промыселъ, представляя изъ себя одинъ изъ наиболѣе крупныхъ и характерныхъ мѣстныхъ промысловъ, состоитъ въ пріемѣ, проводкѣ по порту, постановкѣ на причалъ, перестановкѣ и доставкѣ къ заводамъ или къ борту судовъ всѣхъ лѣсныхъ плотовъ, сплавляемыхъ въ Ригу по водѣ съ верховьевъ рѣки Западной Двины и ея отдѣльныхъ притоковъ. Развитие подобнаго особаго промысла обязано всецѣло тому исключительному значенію Рижскаго порта, котораго онъ достигъ въ дѣлѣ лѣсной торговли страны, занявъ первое мѣсто среди всѣхъ остальныхъ портовъ. Кромѣ того, обиліе лѣсныхъ матеріаловъ въ бассейнѣ рѣки и неблагоприятный въ судоходномъ отношеніи ея характеръ, отличающійся въ нижней части на протяженіи отъ г. Якобштадта до г. Риги (146 верстъ) сильнымъ паденіемъ дна, каменистымъ русломъ и значительнымъ количествомъ пороговъ, явились причиною огромнаго сплава лѣсныхъ матеріаловъ, но не въ обработанномъ уже видѣ, на баржахъ и другихъ подгрузныхъ судахъ, а въ видѣ круглыхъ срубленныхъ на корнѣ бревенъ, связываемыхъ для удобства сплава по 250—300 штукъ въ отдѣльные плоты, длиною около 3 саж. и шириною около 7 сажень. Подобныхъ плотовъ въ теченіе періода сплава лѣса, т. е. съ марта по ноябрь мѣсяцъ, приходитъ въ портъ за послѣдніе годы до 22.000 штукъ, причемъ въ началѣ этого періода бывають дни, въ продолженіе которыхъ прибываетъ въ портъ до 1.200 плотовъ и

¹⁾ При весьма же неблагоприятныхъ условіяхъ, напримѣръ, при штормѣ съ снѣгомъ, эта плата достигаетъ иногда до 200 рублей.

болѣе. Почти всѣ эти плоты, большая половина которыхъ прибываетъ въ портъ незапроданными, въ ожиданіи покупателя или сплава къ лѣсопильнымъ заводамъ или къ борту парохода, разстанавливаются на причалъ въ Лѣсной гавани порта къ особымъ свайнымъ кустамъ, гдѣ и остаются, въ ожиданіи покупателя и сплава къ лѣсопильнымъ заводамъ и судамъ, въ среднемъ, отъ 1 недѣли до 3-хъ мѣсяцевъ, заполняя нерѣдко въ разгаръ навигаціи почти всю Лѣсную гавань ¹⁾ (за исключеніемъ лишь фарватера шириною около 30—40 саж.). Подобное скопленіе плотовъ, а также ихъ сплавъ по рѣкѣ, укрѣпленіе на причалъ, перестановка, а также подача къ заводамъ и пароходамъ, безъ правильной и опытной организаціи, являлись бы причиною ихъ постоянныхъ аварій и загражденій русла рѣки, т. е. такъ называемыхъ «заломовъ».

Во избѣжаніе этого, организація пріема плотовъ въ началѣ Лѣсной гавани, т. е. у порога «Гладкаго», ихъ проводка по гавани и установка на причалъ къ сваямъ сдается Портовымъ Управленіемъ, путемъ конкуренціи, по договору на 6 лѣтъ, въ исключительное право особой артели, такъ называемыхъ «якорщиковъ—предпринимателей», отвѣчающихъ передъ Портовымъ Управленіемъ за правильное выполненіе своихъ обязанностей и за всѣ убытки, причиняемые по ихъ винѣ лѣсопромышленникамъ, особымъ залогомъ (60.000 руб.) и всѣмъ своимъ инвентаремъ. Согласно условіямъ договора, якорщики-предприниматели должны имѣть къ началу навигаціи 300 вполне снаряженныхъ лодокъ, 7 пароходовъ и другой необходимый инвентарь ²⁾, для того, чтобы быть въ состояніи принять и затѣмъ размѣстить по Лѣсной гавани ежедневно до 800 плотовъ, причемъ въ случаѣ недостатка въ своихъ средствахъ для пріема всѣхъ прибывающихъ за сутки плотовъ, они обязаны, по требованію начальника порта, немедленно увеличить свои средства.

За всѣ описанныя операціи, т. е. за пріемъ, проводъ плотовъ по Лѣсной гавани и за постановку ихъ на причалъ якорщики-предприниматели получаютъ отъ лѣсопромышленниковъ соотвѣтствующую плату³⁾, считая за одно бревно, мауэрлатъ или брусъ по 3,25 коп.; при другихъ же сортахъ лѣса,—приравнивають: 3 шлипера или 6 шпаль или 8 стенцелей, столбиковъ и полсовъ одному бревну; установка же плотовъ, по особому въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ распоряженію начальника порта, производится якорщиками за особое вознагражденіе со стороны лѣсопромышленниковъ, считая по 2 руб. за плотъ, при этомъ, безъ разрѣшенія Портоваго Управленія и со-

¹⁾ Въ случаѣ заполнения Лѣсной гавани, вновь прибывающіе плоты сплавляются для постановки на причалъ въ озеро Штинтъ.

²⁾ Передъ началомъ навигаціи весь инвентарь якорщиковъ провѣряется и свидѣтельствуется Портовымъ Управленіемъ.

³⁾ Такса утверждается Портовымъ Присутствіемъ вмѣстѣ съ заключеніемъ договора.

гласія якорщиковъ—предпринимателей, никто не имѣетъ права заниматься пріемомъ, проводкою и постановкою на причаль всѣхъ плотовъ въ предѣлахъ Лѣсной гавани порта.

Кромѣ описанной артели якорщиковъ—предпринимателей, вѣдающихъ лишь вполне опредѣленные операціи по сплаву лѣса въ предѣлахъ только Лѣсной гавани,—въ портѣ существуютъ еще отдѣльные, такъ называемые, «вольные якорщики», занимающіеся за плату по взаимному соглашенію, во-первыхъ, сплавомъ и установкою плотовъ ниже Желѣзнодорожнаго моста, т. е. внѣ Лѣсной гавани и, во-вторыхъ, сплавомъ установленныхъ уже въ Лѣсной гавани плотовъ къ лѣсопильнымъ заводамъ и къ борту судовъ для погрузки. Для полученія разрѣшенія на право сплава лѣса, вольные якорщики обязаны ежегодно до начала навигаціи предъявить Портовому Управленію для освидѣтельствованія всѣ требуемые обязательными постановленіями снаряды, необходимые для сплава плотовъ (вполнѣ снаряженную гребную лодку, якорь и снасть длиною 240—300 футъ и окружностью 3-4,5 дм.).

Всего вольныхъ якорщиковъ въ предѣлахъ порта работаетъ около 95 человекъ, имѣющихъ до 450 якорныхъ вполнѣ снаряженныхъ лодокъ.

Рыболовный.

Рыболовствомъ въ предѣлахъ портовыхъ водъ занимаются, во-первыхъ, въ видѣ постояннаго спеціальнаго промысла и, во-вторыхъ, въ видѣ временныхъ побочныхъ занятій въ свободное отъ другихъ работъ время.

Въ видѣ постояннаго промысла рыболовствомъ занимаются, главнымъ образомъ, въ устьѣ рѣки и на взморьѣ мѣстные жители-рыбаки, которыхъ насчитывается до 80 отдѣльныхъ хозяевъ, имѣющихъ до 140 рыбачьихъ лодокъ и нѣсколько моторныхъ судовъ.

На остальномъ же протяженіи рѣки Двины, начиная отъ порога «Пендре» на Большой Двинѣ и отъ корчмы Вимбе на Сухой Двинѣ вплоть до мѣстности Воллерсгофъ, рыбною ловлею, въ видѣ постояннаго промысла, занимается особое Товарищество рыбаковъ, арендующее городскія водныя площади отъ названныхъ порога и корчмы до Кенгератге и Биненгофа, а также и районъ острова Газенгольма до желѣзнодорожнаго моста; въ обоихъ случаяхъ ловля рыбы производится преимущественно большими рыбачьими сѣтями.

Въ видѣ побочнаго промысла рыболовствомъ занимаются большею частью прибрежные жители низовьевъ Большой Двины, Мюльграбенскаго протока и Лѣсной гавани, при этомъ ловля рыбы производится сѣтями, мережами и, такъ называемыми, «заколами», представляющими изъ себя плетенныя корзинки, опускаемыя на длинныхъ жердяхъ въ воду растробомъ противъ теченія.

Рыбная ловля въ Лѣсной гавани производится весною, осенью и зимою, т. е. въ то время, когда рѣка свободна отъ плотовъ, при этомъ право на рыбную ловлю арендуется рыбаками у мѣстныхъ

владѣльцевъ водныхъ площадей ¹⁾ или, въ свою очередь, у ихъ ближайшихъ арендаторовъ.

Наиболѣе крупнымъ и доходнымъ рыболовнымъ промысломъ Лѣсной гавани служитъ ловля миногъ заколами, устанавливаемыми, обыкновенно, съ августа мѣсяца, преимущественно, на порогахъ вокругъ острова Даленъ почти во всю ширину рѣки кромѣ фарватера; ловлею миногъ занимается до 200 рыбаковъ, расходы которыхъ по арендѣ рыбной ловли на порогахъ и по устройству заколовъ достигаютъ иногда до 40.000 руб. въ годъ. Вылавливаемыя въ громадномъ количествѣ миноги частью идутъ для продажи на мѣстные рынки, а частью отправляются въ другіе города Россіи.

Всѣ рыбачьи лодки снабжаются Портовымъ управленіемъ померными бляхами, прибываемыми по одной съ каждаго борта лодки.

Подача мостковъ къ судамъ.

Доставкою корабельныхъ мостковъ къ судамъ, кромѣ стивидоровъ и судовладѣльцевъ, имѣющихъ, обыкновенно, собственные мостки, занимаются въ портѣ, въ видѣ самостоятельнаго промысла, нѣсколько отдѣльныхъ лицъ; при этомъ всякій желающій заняться этимъ промысломъ обязанъ заблаговременно представить на освидѣтельствованіе Портоваго управленія весь заготовленный имъ для мостковъ матеріалъ и затѣмъ, въ случаѣ необходимости, доставлять немедленно мостки къ судамъ по слѣдующей установленной таксѣ: за малый мостокъ—1 руб. 50 коп., за средній—3 руб. и за большой—4 руб. при этомъ стивидоры со своими рабочими устанавливаютъ мостки на суда, обыкновенно, бесплатно.

Водовозный.

Для доставки хорошей питьевой воды на суда въ портѣ существуетъ 2 частныхъ паровыхъ водоналивныхъ бота: «Вассерботъ» (Зеберга) и «Мюльграбенъ» (Джонсона), доставляющіе воду изъ артезіанскихъ колодцевъ за плату по 75 коп. за 100 галлоновъ или по 1 руб. 87 коп. за тонну.

Водолазный.

Водолазными работами, въ видѣ самостоятельнаго промысла, занимается въ портѣ только Русско-Балтійское Спасательное Общество, имѣющее на своихъ пароходахъ «Дина» и «Солидъ» два вполнѣ оборудованныхъ водолазныхъ аппарата, работающих за плату по соглашенію; остальные же существующіе въ портѣ водолазные аппараты, находящіеся въ вѣдѣніи: Управленія работъ порта, Управленія Риги-Орловской жел. дороги, городского управленія и Биржевого Комитета, служатъ почти исключительно для техническихъ цѣлей своихъ учрежденій (См. «Спасательная дѣятельность» въ портѣ).

Портовое управленіе.

Составъ Портоваго Управленія.

Въ Рижскомъ Портовомъ Управленіи штатными чинами при начальникѣ порта состоятъ: старшій и младшій помощники началь-

¹⁾ Владѣльцами водныхъ площадей всей Лѣсной гавани состоятъ: городъ, имѣнія: Даленъ, Белленгофъ и Либетсгольмъ и пастораты Даленскій и Катлекальнскій.

ника порта, два портовых техника (по специальностям инженеръ-механика и корабельнаго инженера), портовый дѣлопроизводитель и два старшихъ и два младшихъ портовыхъ надзирателя; кромѣ того при Управленіи имѣются слѣдующіе вольнонаемные чины: портовый врачъ, два фельдшера, переводчикъ, кладовщикъ, 4 старшины береговой команды, 15 старшихъ и 41 младшихъ портовыхъ береговыхъ матросовъ, капитанъ портоваго парохода «Рига», 28 человекъ команды портовыхъ плавучихъ средствъ и служащіе въ канцеляріи и при ней.

Рижское Присутствіе по портовымъ дѣламъ состоитъ подъ предсѣдательствомъ начальника порта изъ членовъ: представителей Министерствъ: Торговли и Промышленности, Финансовъ, Внутреннихъ дѣлъ, Путей Сообщенія, Юстиціи, и Военнаго; представителей: Государственнаго Контроля, мѣстнаго желѣзнодорожнаго управленія и Рижскаго биржевого комитета; двухъ представителей отъ купечества и Рижскаго городского головы. Кромѣ указанныхъ членовъ, пользующихся правомъ рѣшающаго голоса ¹⁾, къ участію въ засѣданіяхъ Присутствія, начальникомъ порта приглашаются еще, съ правомъ совѣщательнаго голоса, свѣдущія въ специальныхъ вопросахъ лица, а также часто и лица, заинтересованныя въ постановленіяхъ Присутствія.

Строительно-техническою частью порта вѣдаетъ Управление работъ ²⁾, состоящее изъ Начальника работъ, его замѣстителя, завѣдывающаго казеннымъ землечерпательнымъ караваномъ, трехъ производителей работъ, трехъ техниковъ и дѣлопроизводителя. Кромѣ того при Управленіи работъ состоятъ по вольному найму: врачъ, два техника, десятники, старшіе рабочіе, команда казенныхъ плавучихъ средствъ и канцелярія.—

Въ отношеніи осуществленія, подъ руководствомъ Производителей работъ, технического надзора какъ за работами, производящимися на средства казны, такъ равно и за всѣми работами, производящимися въ портѣ частными лицами и фирмами, портъ раздѣленъ на четыре участка, распределенныхъ въ свою очередь на 13 окологковъ.

Участкомъ рѣки выше мостовъ завѣдуетъ одинъ техникъ, а остальными тремя ниже мостовъ другой техникъ. Въ каждомъ участкѣ состоитъ по одному десятнику и по три старшихъ рабочихъ. Большинство техниковъ, десятниковъ и старшихъ рабочихъ живутъ въ казенныхъ зданіяхъ, расположенныхъ въ районѣ подлежащихъ участковъ.

Непосредственное наблюденіе за текущею административною дѣятельностью порта лежитъ, подъ общимъ руководствомъ начальника порта, на обязанности двухъ его помощниковъ, изъ которыхъ старшій завѣдуетъ нижнимъ отдѣломъ порта, захватывающимъ весь его районъ, начиная отъ Рижскаго Желѣзнодорожнаго моста внизъ по теченію рѣки до залива, а младшій—верхнимъ отдѣломъ порта

¹⁾ Кромѣ представителя Государственнаго Контроля.

²⁾ Общее для Рижскаго, Черновскаго, Арнсбургскаго, Гайнашскаго и Роенскаго портовъ.

Распределе-
ніе админи-
стративнаго
завѣдыванія
портовъ.

или, такъ называемою, Лѣсною гаванью, простирающеюся отъ Желѣзнодорожнаго моста на 18,5 верстъ вверхъ по теченію главнаго русла р. Западной Двины, т. е. до порога «Гладкаго» ¹⁾.

Въ отношеніи же ближайшаго административнаго завѣдыванія,— все пространство въ границахъ порта дѣлится на 4 отдѣльныхъ участка, расположенныхъ вдоль по теченію рѣки.

Раздѣльною границею между первымъ участкомъ, обнимающимъ всю Лѣсную гавань и вторымъ участкомъ, обнимающимъ городскую часть порта съ Экспортною гаванью, служитъ линія, идущая вначалѣ отъ Карловскаго шлюза по прямому направленію на разводную, со стороны города, часть Понтоннаго моста, затѣмъ по Понтонному мосту до разводной его части со стороны Митавскаго форштадта и, наконецъ, отъ послѣдней по прямому направленію до устья Кюлевейнскаго канала. Раздѣльною границею между вторымъ участкомъ и третьимъ, обнимающимъ часть р. Западной Двины отъ Верхняго Подераа до рѣки Гапаксъ-Грабенъ, включая сюда Красную Двину и Мюльграбенскій протокъ, служитъ линія, идущая по прямому направленію отъ нижней (по теченію рѣки) межи участка завода Ж. Эльтермана на маячный огонь въ воротахъ при входѣ въ Красную Двину, а затѣмъ по продольнымъ дамбамъ «STU» и Каткесекельской до Екатерининской дамбы. Раздѣльною же границею между третьимъ и четвертымъ участкомъ, обнимающимъ нижнюю часть рѣки З. Двины, рейдъ и рѣку Курляндскую Аа до Буленскаго пролива, служитъ прямая линія, идущая отъ Илькенешскаго маяка на пикетъ (стрѣлка двухъ дамбъ) въ устьѣ рѣки Гапаксъ-Грабенъ.

Каждый изъ этихъ участковъ находится въ завѣдываніи одного изъ портовыхъ надзирателей, живущихъ постоянно при портовыхъ конторахъ соотвѣтствующихъ участковъ; причемъ контора I-го участка находится въ м. Юнгфернгофъ, контора II-го участка на Городской (Придвинской) набережной, контора III-го участка на набережной въ Новомъ Мюльграбенѣ и контора IV-го участка въ Больдераа.

Непосредственный же надзоръ за всѣмъ происходящимъ въ портѣ лежитъ на обязанности портовыхъ береговыхъ матросовъ, которые подъ руководствомъ надзирателей и подъ общимъ надзоромъ своихъ старшинъ, несутъ постовую береговую службу на протяженіи опредѣленныхъ районовъ, на которые дѣлятся, въ свою очередь, всѣ 4 портовыхъ участка. Такихъ районовъ (постовъ) имѣется: въ I-мъ участкѣ 9, во II-мъ—6, въ III-мъ—4 и въ IV-мъ—3 района; на каждый изъ этихъ районовъ назначается для постоянного дневнаго ¹⁾ наблюденія за всѣмъ происходящимъ въ немъ отъ 1 до 3 матросовъ.

¹⁾ Граница порта расположена поперекъ р. З. Двины нѣсколько выше (около 75 саж.) порога «Гладкаго».

¹⁾ За исключеніемъ поста на Понтонномъ городскомъ мосту, гдѣ для регистраціи сплавляемыхъ изъ Лѣсной гавани плотовъ установлено непрерывное суточное дежурство береговыхъ матросовъ.

Здания, находящаяся на портовой территории.

№№ по порядку и по плану.	Наименование или назначение зданий и ихъ типъ.	Площадь зданий въ кв. саж.
А. Здания, находящаяся въ вѣдѣніи Портоваго Управленія.		
1	Деревянный одноэтажный жилой домъ въ м. Юнгфернгофъ	35,72
2	Каменный одноэтажный жилой домъ на Двинской набережной	31,64
3	Деревянный одноэтажный жилой домъ въ Новомъ Мюльграбенѣ	40,88
4	Деревянный одноэтажный баракъ — столовая для рабочихъ	50,00
5	Деревянный одноэтажный сторожевой домъ въ Экспортной гавани	15,90
6	Деревянный одноэтажный сторожевой домъ въ Андреевской гавани	16,00
6а	Деревянный жилой домикъ у порога «Гладкій»	15,00
Б. Здания, находящаяся въ вѣдѣніи Управленія работъ порта.		
7	Деревянная сторожевая будка у порога «Гладкаго»	9,28
8	Деревянное здание конторы Управленія въ дер. «Марьюшкѣ»	53,30
	Тамъ же деревянная казарма для рабочихъ	44,52
	» два деревянныхъ сарая	28,80
	» каменный ледникъ и будка для лимниграфа	9,62
9	Бревенчатый сторожевой домъ въ Экспортной гавани	15,9
10	Два деревянныхъ жилыхъ дома въ Дамба-Гавани	163,50
	Тамъ же 7 деревянныхъ сараевъ	113,39

№№ по порядку и по плану.	Наименование или назначение зданий и ихъ типъ.	Площадь зданий въ кв. саж.
	Тамъ же бревенчатая сторожевая будка	8
10а	Мастерскія деревянные одноэтажныя въ Дамба-Гавани	81,00
10б	Бревенчатый сторожевой домикъ въ Волерсгофѣ	16,00
10в	Деревянный домикъ въ Андреевской гавани	16,00
10г	Тоже въ Новомъ Мюльграбенѣ	16,00
В. Здания, находящаяся въ вѣдѣніи Таможни.		
11	5 деревянныхъ сараевъ въ городскомъ таможенномъ районѣ	175
12	3 одноэтажныхъ деревянныхъ жилыхъ дома на желѣзнодорожной дамбѣ въ Дамба-Гавани	18,00
	Тамъ же 3 одноэтажныхъ деревянныхъ сарая	225,00
	» деревянный одноэтажный домъ (зимняя брандъ-вахта)	10,00
13	На гласисѣ Усть-Двинской крѣпости деревянное одноэтажное здание лѣтней брандъ-вахты	24
	Тамъ-же деревянный сарай	8
Г. Здания, находящаяся въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія (на территории Экспортной гавани).		
14	Каменное здание Электрической станціи Риги-Орловской жел. дороги	268,00
15	Одноэтажное каменное здание ст. «Рига-Берегъ»	181,14
16	Каменный четырехъ этажный пакгаузъ жел. дор.	717,00
17	6 каменныхъ одноэтажныхъ пакгаузовъ ж. дор.	1.860,00
18	Временный деревянный навѣсъ ж. дор.	201,80
Каменные одноэтажныя здания:		
19	насосной станціи ж. д.	28,16
20	отхожаго мѣста системы Надфина	8,35

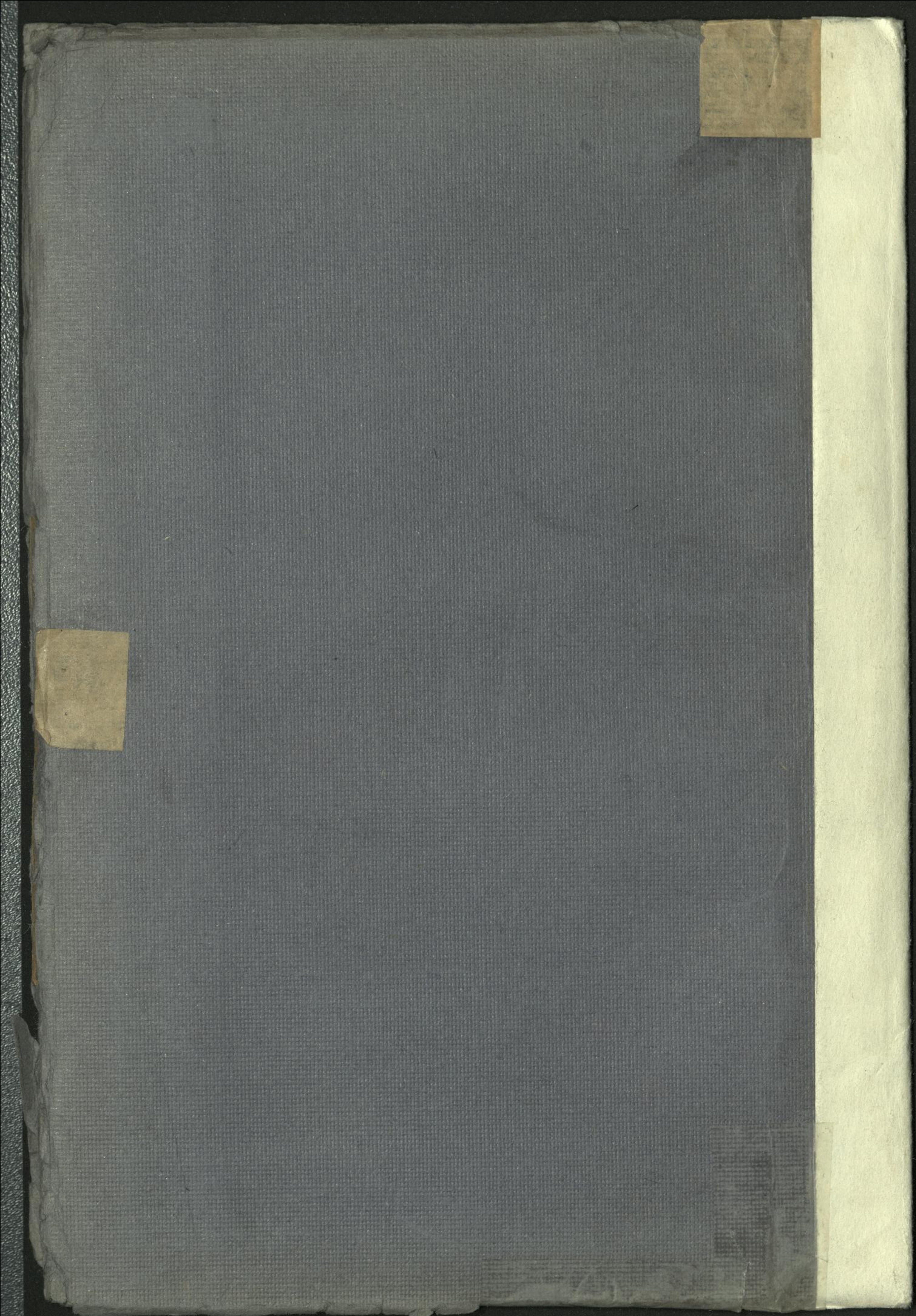
№№ по порядку и по плану.	Наименование или назначение зданий и ихъ типъ.	Площадь зданий въ кв. саж.
Д. Зданія, принадлежащія Рижскому Городскому Управленію.		
21	Каменный домъ для полиціи на Двинской набережной	40,00
22	Тамъ же деревянный домикъ для испытанія сортовъ зерна	10,00
23	Два деревянныхъ домика у концовъ Понтоннаго моста для касъ по сбору платы за проѣздъ черезъ мостъ	около 10
24	Тоже у пристани городскихъ пароходовъ на Двинской набережной	8
25	Деревянные одноэтажные зданія сельдяного буяна на Андреасгольмѣ	1.698
	Тамъ же деревянные навѣсы	620
	Тамъ же каменное двухъ этажное зданіе управленія сельдянымъ буяномъ	44,00
26	Каменные зданія элеватора на Андреасгольмѣ	407
27	Каменное зданіе городской столовой на дамбѣ «АВ».	92,80
28	Деревянный домъ у пароходной пристани въ Гагенсбергѣ	6
Е. Зданія, принадлежащія Рижскому Биржевому Купечеству.		
29	2 каменныхъ и 5 деревянныхъ амбаровъ на Андреасгольмѣ	1.665,39
30	Деревянное зданіе временной мастерской	около 65
31	Деревянный сарай на Фортъ-Кометской дамбѣ	54,00
Ж. Зданія, принадлежащія частнымъ лицамъ.		
32	2 деревянныхъ зданія якорной станціи на о-вѣ Андреасгольмѣ	—
33	2 деревянныхъ зданія конторы лѣсопильнаго завода Бордо на о-вѣ Любексгольмѣ	—

№№ по порядку и по плану.	Наименование или назначение зданий и ихъ типъ.	Площадь зданий въ кв. саж.
34	Тамъ же 4 деревянныхъ и 2 каменныхъ зданія лѣсопильнаго завода Ѳ. Гульбе	—
35	2 деревянныхъ зданія склада строительныхъ матеріаловъ Невермана у вѣзда на желѣзнодорожный мостъ со стороны Стараго города	—
36	На Андреасгольмѣ каменные зданія холодильника «Уніонъ»	—
37	Тамъ же деревянный сарай Русскаго О-ва Пароходства и Торговли	—
38	Тамъ же каменный сарай Сельско-Хозяйственнаго Общества	—
39	На территоріи Экспортной гавани 2 каменные пакгауза фирмы «Гергардъ и Гей»	—
40	Тамъ же каменный сарай цементнаго завода К. Шмидтъ	—
41	На о-вѣ Большомъ Фегезакгольмѣ деревянные зданія поселеній	—
42	На о-вѣ Кундзингольмѣ зданія радиотелеграфной станціи	—
43	На о-вѣ Фогельсгольмѣ (на казенной территоріи) 1 деревянный жилой домъ и 2 дерев. сарая	—
44	На о-вѣ Фердегольмѣ деревянные зданія селенія Магнусгофскихъ крестьянъ	—
45	На о-вѣ Кронсаль отдѣленіе маслобойнаго завода Эльрихъ и К ^о	—
46	На о-вѣ Гульбе-Секле 5 дерев. зданій лѣсопильнаго завода Вальтеръ	—
47	На о-вѣ Большомъ Илькенешѣ деревянное зданіе лѣсопильнаго склада Рабиновича	—
48	Тамъ же дерев. зданіе лѣсопильнаго завода Баллода	—
49	На о-вѣ Большомъ Шустергольмѣ 10 дерев. зданій лѣсного склада Гольдберга	—
50	За стрѣлкой Шустергольмскаго струераздѣльнаго сооруженія деревянный сарай для угля завода А. Домбровскаго	—
51	Въ Старомъ Мюльграбенѣ угольный сарай А. Домбровскаго	—

10,50

№№ по порядку и по плану.	Наименование или назначение зданий и ихъ типъ.	Площадь зданий въ кв. саж.
52	Тамъ же 3 здания лѣсопильнаго завода Авг. Домбровскаго	—
53	Въ Новомъ Мюльграбенѣ деревянное здание лѣсопильнаго завода Бурта, Боультона и Гейвуда	—
54	2 дерев. здания склада лѣсныхъ матеріаловъ Якобсона возлѣ м. Фокенгофъ	—
55	Возлѣ Понтоннаго моста на дамбѣ «АВ» желѣзное здание склада Рижскаго Пароходн. О-ва	—
56	На дамбѣ «АВ» жел. здание склада Русскаго Восточно-Азіатскаго О-ва	—
57	На Клюверсгольмѣ здания судостроительнаго завода «Ланге и Сынъ».	—
58	На берегу Малой Двины деревянныя здания лѣсопильнаго завода Гопфе	—
59	Тамъ же деревянное здание судостроительной верфи А. Егорова	—
60	Тамъ же деревянное здание судостроительной верфи Ж. Эльтермана	—
61	Въ Волерсгофѣ деревянное здание училища	—
62	Въ Нижнемъ Подераа деревянный домъ Минца	—

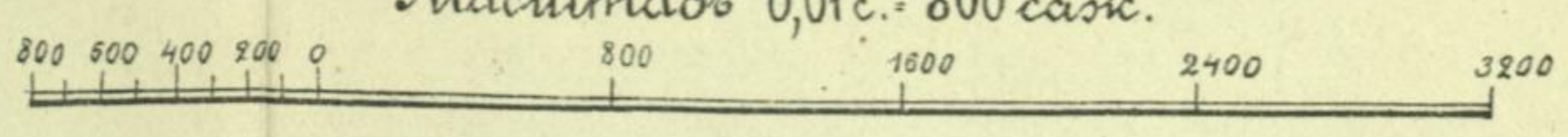
#



Кт 11-4
9/1-3

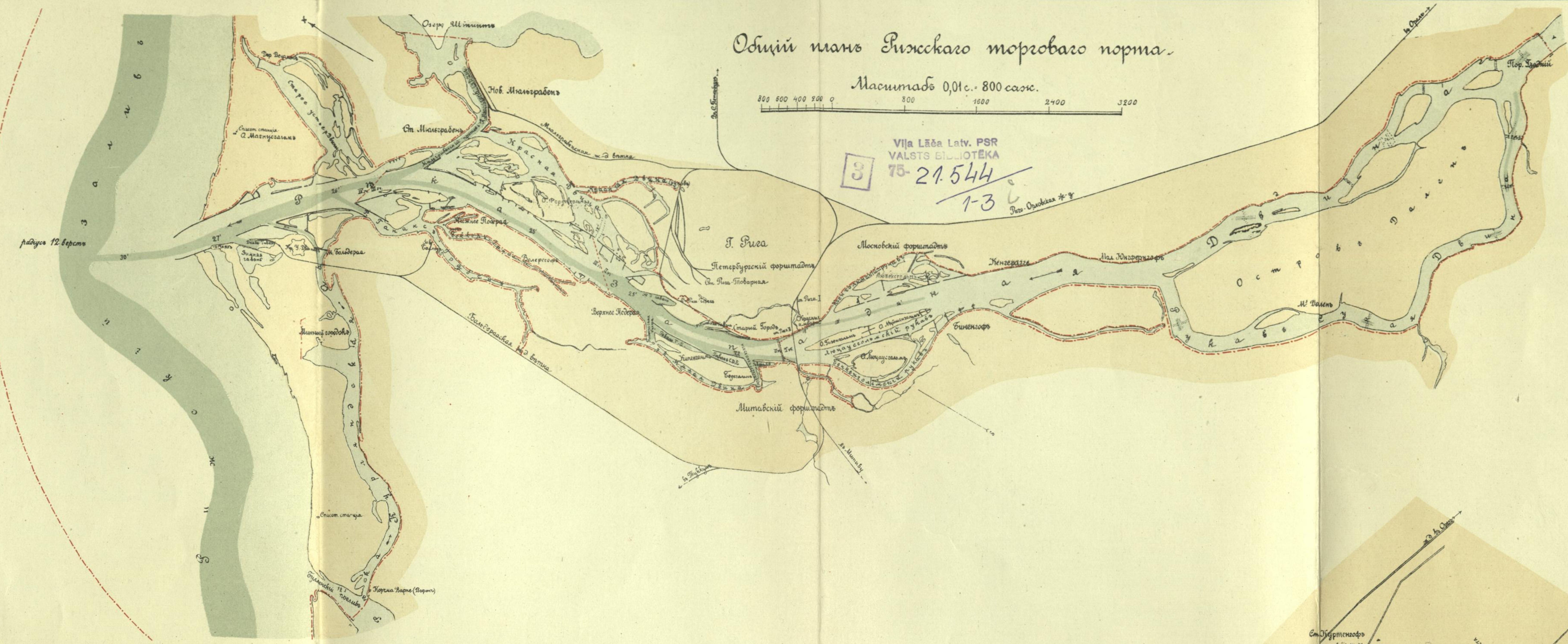
Общий план Рижского торгового порта.

Масштаб 0,01с. = 800 саж.



Vija Lāča Latv. PSR
VALSTS BIBLIOTĒKA
75-21544

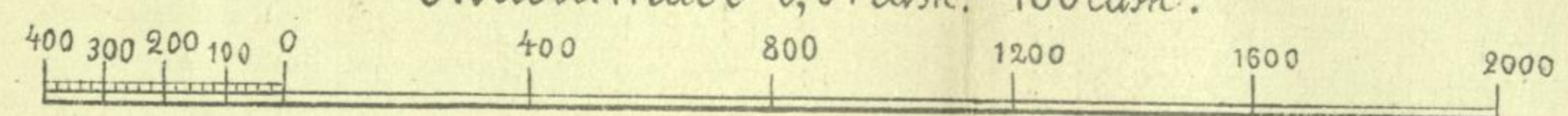
1-3



Планъ
верхней части Рижского торгового порта.

(Лесная гавань).

Масштаб 0,01 саж. = 400 саж.



- Условныя обозначенія.
- Предельная граница портовой территории.
 - Границы территории М. в. Портовой и Рижской.
 - М. в. Портовой.
 - Военного Инженерства.
 - Берега.
 - талого льда.
 - |- Деревянная стрелка.
 - |- Железная стрелка.
 - o-o-o-o- Причалные фланги и тупики.
 - o-o-o-o- Газовые фонари.
 - o-o-o-o- Электрические фонари.
 - o-o-o-o- Столбы маяков.
 - o-o-o-o- Артиллерийские маяки.
 - o-o-o-o- Фидерты.
 - (м-л) Камера выработочного сооружения по плану.
 - 1, 2 Камера зданий по портовой территории.



Л-4
9/3

Планъ нижней части Рижскаго торговаго порта (отъ Нового Мюльграбена до залива).

Vija Lāda Latv. PSR
VALSTS BIBLIOTEKA

75-21.544
3

Условія обозначенія:

- Предельная граница портовой территории.
- Границы территории М-ва Морских и Речныхъ.
- Границы территории М-ва Путей Сообщенія.
- Границы территории Военнаго М-ва.
- Границы территории Импер. Земледельческаго.
- Границы территории Города Риги.
- Границы территории Биржеваго Комитета.
- Границы территории Гласнаго Мира.
- Деревянные строения и набережныя.
- Каменные строения.
- Железные строения и системы.
- Кабержная (столбы).
- Береговое укрѣпленіе въ мѣстахъ прихода судовъ.
- ... Причалныя тумбы и свѣсныя кусты.
- Керосиновые фонари.
- ○ Спиртеанскіе и стѣсныя колодези.
- 8 Створные столбы.
- (107) - (108) Мѣра выработанныхъ сооружений по описанію.
- 1, 11 Мѣра зданій на портовой территории.
- Граница города Риги.

