

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

IV 35175
L. inw.

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

ИЗДАНИЕ

СТРОИТЕЛЬСТВУ КОММЕРЧЕСКИХЪ ПОРТОВЪ.

МАТЕРИАЛЫ

КОММЕРЧЕСКИХЪ КОММЕРЧЕСКИХЪ ПОРТОВЪ

И
ИСТОРИИ ИХЪ СООРУЖЕНІЯ.

Выпускъ XXVII.

ДЖАРЫЛГАТСКІЙ ЗАЛИВЪ, ЕВПАТОРІЯ,
СЕВАСТОПОЛЬ.

Результаты изысканій, произведенныхъ
въ 1896 году.

Составилъ

В. Ю. Руммель,

инженеръ путей сообщенія.

Съ атласомъ чертежей.

№ 23 287



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.

1899.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317617

xx
262

ИЗДАНИЕ
КОМИССИИ ПО УСТРОЙСТВУ КОММЕРЧЕСКИХЪ ПОРТОВЪ.

МАТЕРІАЛЫ
ДЛЯ ОПИСАНІЯ РУССКИХЪ КОММЕРЧЕСКИХЪ ПОРТОВЪ
И
ИСТОРИИ ИХЪ СООРУЖЕНІЯ.

Выпускъ XXVII.

**ДЖАРЫЛГАТСКІЙ ЗАЛИВЪ, ЕВПАТОРІЯ,
СЕВАСТОПОЛЬ.**

Результаты изысканій, произведенныхъ
въ 1896 году.

Составилъ

В. Ю. Руммель,
инженеръ путей сообщенія.

Съ атласомъ чертежей.

F. No. 23287



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1899.

F. 4
67

XX
262

ВНАХИВ

КОМПАНІЯ ПО УСТРОЙСТВУ КОММЕРЧЕСКИХ ПОРТОВЪ

МАТЕРІАЛЫ



II-353484

ИСТОРИЯ Н.Х. СООБЩЕНИЯ

ВЪЗРАСТЪ ХХVII

Печатаю по распоряженію Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ.

СЕВАСТОПОЛЬ

УЧЕБНО-НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР



~~IV 35145~~



Гипографія Министерства Путей Сообщенія
(Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К^о), Фонтанка, 117.

ВРК-12478/2018

Акц. №.

~~2278/50~~

Настоящій выпускъ издаваемыхъ Комиссіею по устройству коммерческихъ портовъ, матеріаловъ является уже четвертымъ изъ содержащихъ въ себѣ результаты изысканій, произведенныхъ съ 1893 года въ разныхъ мѣстностяхъ Азово-Черноморскаго побережья особою партіею, начальникомъ которой состоялъ инженеръ путей сообщенія *В. Ю. Руммель*, а помощникомъ его до 1896 г. инженеръ путей сообщенія *В. В. Сахаровъ*, а съ 1896 г. инженеръ путей сообщенія *фонъ Гельфрейхъ*. Первый такой выпускъ (XX-й по общему счету изданій Комиссіи) посвященъ былъ описанію *Керчи, Генгическа, Ейска, Темрюка и Анапы*, второй (XXIII-й)—описанію *устьевъ рѣки Днѣстра и Днѣстровскаго лимана*, а третій (XXV-й)—описанію *Килійскаго устья рѣки Дуная*. За настоящимъ выпускомъ, посвященнымъ результатамъ изысканій въ *Джарылгатскомъ заливѣ* (въ связи съ изслѣдованіемъ вопроса о возможности соединенія этого залива судоходнымъ каналомъ съ низовьями рѣки Днѣпра), *въ Евпаторіи и въ Севастополѣ* (для каботажнаго порта) напечатаны будутъ результаты изысканій, произведенныхъ той же партіею въ Сухумѣ, въ Керчи (для глубокаго порта) и въ Анапѣ (для судоходнаго соединенія р. Кубани съ г. Анапою.)

Какъ объяснено было въ предисловіи къ упомянутому XX-му выпуску, изысканія во всѣхъ поименованныхъ мѣстностяхъ производились на основаніи утвержденного бывшимъ Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія, журнала Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ отъ 23-го октября 1892 года, № 243, которымъ положено было приступить къ производству систематическихъ изысканій въ нѣкоторыхъ портовыхъ мѣстностяхъ Азово-Черноморскаго побережья и къ разработкѣ проектовъ каботажныхъ портовъ

въ этихъ мѣстностяхъ. Проекты эти имѣлось въ виду постепенно приводить въ исполненіе, по мѣрѣ того, какъ окончаніе производившихся тогда крупныхъ работъ въ главныхъ нашихъ портахъ дозволить обратить большія суммы на нужды нашихъ второстепенныхъ портовъ *).

Поэтому и въ настоящемъ выпускѣ помѣщены проектныя предположенія, относящіяся до устройства пристани въ Джарыгатскомъ заливѣ, и каботажныхъ портовъ въ Евпаторіи и въ Севастополѣ. Предположенія эти разработаны инженеромъ Руммелемъ и подлежатъ еще разсмотрѣнію Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ.

Завѣдующій изданіемъ трудовъ Комиссіи
инженеръ А. *Миллеръ*.

*) Въ XX выпускѣ помѣщена утвержденная программа.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Стр.
Предисловіе.	
Джарылгатскій заливъ	1—75
Предисловіе.	
I. Общее описаніе	1—23
1. Топографическое описаніе	1—4
2. Джарылгатскій рейдъ; входъ съ моря; знаки, установленные для обозначенія судового хода; проектируемое освѣщеніе входа	4—10
3. Историко-географическія свѣдѣнія	10—13
4. Статистическія свѣдѣнія	13—19
5. Существующія пристани и приспособленія для погрузки хлѣба на суда	19—23
II. Физико-гидрографическое описаніе	23—40
1. Метеорологическія данныя: продолжительность и скорость вѣтровъ, давленіе воздуха, температура, количество осадковъ	23—31
2. Колебанія уровня воды въ заливѣ, опредѣленіе ординарнаго горизонта	31—32
3. Теченія въ заливѣ	32
4. Движеніе наносовъ	32—34
5. Свойства морской воды въ заливѣ	34
6. Сила волненія	34
7. Дно залива и характеръ береговъ, результаты буренія	36—37
8. Замерзаемость залива, продолжительность навигаціи	37—40
III. Обь экономическомъ значеніи и торговой дѣятельности поселка Скадовска и другихъ отправочныхъ пунктовъ, возникшихъ въ Каркинитскомъ заливѣ	40—54
1. Обь экономическомъ состояніи Днѣпровскаго уѣзда и причинахъ, вызвавшихъ возникновеніе поселка Скадовска	40—44
2. Современное состояніе поселка Скадовска	44—47
3. Современное состояніе экспортнаго дѣла въ поселкѣ Скадовскѣ и его недостатки	47—49

4. Итоги торговой дѣятельности поселка Скадовска	49—50
5. Виды на развитіе экспорта въ поселкѣ Скадовскѣ въ будущемъ	50—54
IV. Результаты изысканій судоходнаго канала отъ низовьевъ Днѣпра къ Джарылгатскому заливу	54—57
V. Проектныя соображенія	58—62
Приложеніе I. Смѣта стоимости всѣхъ работъ по устройству пристани въ Джарылгатскомъ заливѣ	63—67
Приложеніе II. Вѣдомость цѣнамъ на рабочихъ и матеріалы, принятымъ при составленіи смѣты по устройству пристани въ Джарылгатскомъ заливѣ	70—75
Евпаторійскій портъ	77—142
I. Общее описаніе	79—84
§ 1. Топографическое описаніе	79
§ 2. Рейдъ	80—81
§ 3. Историко-статистическія свѣдѣнія. Существующія портовые устройства	81—84
II. Физико-гидрографическое описаніе	84—96
§ 4. Метеорологическія данныя. Продолжительность и скорость вѣтровъ	84—92
§ 5. Результаты буренія въ Евпаторійской бухтѣ	93—95
§ 6. Измѣненіе горизонта воды. Ординаръ. Теченіе, заносимость и дѣйствіе волнъ	95—96
III. Движеніе торговли	97—108
§ 7. Внѣшняя и каботажная торговля. Судоходство.	97
§ 8. Итоги торговой дѣятельности. Портовые сборы. Накладные расходы. Экономическое значеніе Евпаторійскаго порта	101
VI. Проектныя соображенія	108
§ 9. Изысканія 1896 года	108
§ 10. Проектныя соображенія. Стоимость работъ	109—114
Приложеніе № 1. Смѣта стоимости всѣхъ работъ по устройству каботажнаго порта въ Евпаторіи. Вариантъ № 1.	115
Приложеніе № 2. Смѣта стоимости всѣхъ сооружений по устройству порта въ Евпаторіи. Вариантъ № 2	125
Приложеніе № 3. Вѣдомость цѣнамъ на рабочихъ и матеріалы, принятымъ при составленіи смѣты по Евпаторійскому порту	135

Севастопольскій портъ	145—184
---------------------------------	---------

Вступленіе.

Глава I. Общее описаніе	146—156
-----------------------------------	---------

1. Общее топографическое описаніе Севастопольской бухты	146
2. Метеорологическіе данныя	149
3. Колебанія уровня воды	154
4. Дѣйствіе волненія въ Севастопольскихъ бухтахъ и грунтъ дна	155

Глава II. Развѣтіе г. Севастополя	157—163
---	---------

5. Торгово-промышленная дѣятельность г. Севастополя	157
6. Существующія портовые устройства и накладные расходы	161

Глава III.	164—173
--------------------	---------

7. Краткій историческій очеркъ разныхъ предположеній о перенесеніи коммерческаго порта изъ Южной бухты	164—173
--	---------

Глава IV. Изысканія 1896 г.	174—211
-------------------------------------	---------

8. Описаніе Карантинной и Артиллерійской бухтъ	174
9. Проектныя соображенія	176
10. Строительные матеріалы	179
11. Недостатки устройства порта въ Артиллерійской бухтѣ	180
12. Заключение	183

Приложеніе № 1. Записка уполномоченнаго города Севастополя М. И. Кази, поданная въ маѣ 1895 г. Господину Министру Внутреннихъ Дѣлъ	185
--	-----

Приложеніе № 2. Записка Севастопольскихъ экспортеровъ, купцовъ, землевладѣльцевъ и представителей промышленности, представленная Г. Министру Финансовъ въ 1895 г.	195
---	-----

Приложеніе № 3. Смѣта стоимости всѣхъ работъ по устройству каботажнаго порта въ г. Севастополѣ	203
--	-----

Приложеніе № 4. Вѣдомость цѣнамъ на рабочихъ и матеріалы, принятымъ при составленіи смѣты по Севастопольскому порту	211
---	-----

Supplement

ОПИСАНИЕ

des Golf von Dscharyl gatsch

ДЖАРЫЛГАТСКАГО ЗАЛИВА.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Въ послѣднее время Министерствомъ Путей Сообщенія обращено было вниманіе на изысканіе способовъ для устраненія тѣхъ затрудненій, которыя представляются для отпускной торговли юга Россіи, благодаря неудовлетворительному состоянію р. Днѣпра и его устья. Между прочимъ, рѣшено было предпринять работы по углубленію одного изъ Днѣпровскихъ гирлъ, именно Рвача, и ассигнованы на это значительныя средства. Но на ряду съ такимъ рѣшеніемъ вопроса представлялось и другое, благодаря существованію въ южной части Днѣпровскаго уѣзда, всего въ 50 верстахъ отъ низовьевъ Днѣпра прекрасной Джарылгатской бухты, по своей глубинѣ доступной для иностранныхъ судовъ и по своей укрытости отъ всѣхъ вѣтровъ вполне удобной для производства погрузки на эти суда.

Такимъ образомъ вопросъ объ устраненіи неудобствъ, представляемыхъ для отпускной торговли всего приднѣпровскаго края неудовлетворительнымъ состояніемъ устья Днѣпра, могъ быть рѣшенъ путемъ соединенія низовьевъ Днѣпра судоходнымъ каналомъ съ Джарылгатскою бухтою.

Въ виду этого Временною Комиссіею по устройству коммерческихъ портовъ поручено было въ началѣ 1896 г. Начальнику изысканій Азово-Черноморскихъ портовъ инженеру В. Ю. Руммелю произвести изысканія въ Джарылгатской бухтѣ совместно съ изысканіями, необходимыми для составленія проекта судоходнаго канала, соединяющаго низовья Днѣпра съ этой бухтой, что и было выполнено въ теченіе времени отъ 15 апрѣля по 15 сентября 1896 г.

Работы по изысканіямъ состояли съ одной стороны въ изслѣдованіи Джарылгатской бухты и части Каркинитскаго залива и съ другой въ изслѣдованіяхъ, необходимыхъ для составленія проекта судоходнаго канала отъ низовьевъ Днѣпра.

Первыя работы состояли изъ:

- 1) промѣра Джарылгатской бухты и части Каркинитскаго залива—всего промѣрено 410 квадратныхъ верстѣ;
- 2) съемки триангуляціонной и мензульной всего побережья Джарылгатской бухты и части побережья Каркинитскаго залива (отъ залива Каркинитскаго до Перекопскаго), на протяженіи всего 65 верстѣ;
- 3) изслѣдованія характера дна и береговъ посредствомъ буренія, изученія режима бухты (силы волненія теченій, движенія наносовъ, мутности и т. п.), метеорологическихъ наблюденій, водомѣрныхъ наблюденій;
- 4) собиранія статистическихъ свѣдѣній о краѣ, прилежающемъ къ Джарылгатской бухтѣ и Каркинитскому заливу.

Вторыя работы состояли изъ:

- 1) нивелировки по оси проектируемаго канала и его варіанта (отъ села Голая Пристань до поселка Скадовска);
- 2) изслѣдованія грунта на протяженіи проектируемаго канала посредствомъ буренія.

Изысканія эти, результаты которыхъ ниже изложены, произведены были при ближайшемъ участіи помощника начальника изысканій инженера фонъ-Гельфрейха, который вмѣстѣ съ симъ и разработалъ имѣвшійся матеріаль при составленіи настоящей записки.

Начальникъ изысканій инженеръ *В. Ю. Руммель.*

Джарылгатскій заливъ.

ГЛАВА I.

Общее описаніе.

§ 1. Топографическое описаніе.

Джарылгатская бухта находится въ южной части Днѣпровскаго уѣзда Таврической губерніи, въ предѣлахъ между $46^{\circ}2'$ и $46^{\circ}7'$ сѣв. широты и между $2^{\circ}15'$ и $2^{\circ}45'$ восточной долготы отъ Пулкова и представляетъ собою водную площадь въ 227 кв. верстъ, длиною въ 35 верстъ (считая по направленію отъ W на O) и шириною отъ 5 до 9 верстъ (по направленію отъ N на S), отдѣленную отъ моря низкой песчаной Джарылгатскою косою, начинающеюся близъ экономіи „Софіевка“ помѣщиковъ Вассаль и тянущеюся въ направленіи отъ WNW на OSO протяженіемъ въ 37 верстъ (по направленію прямо противоположному направленію Тендровской косы). Бухта эта (чертежъ листъ № 1) составляетъ часть обширнаго Каркинитскаго залива, вдавагося къ Перекопскому перешейку между Тендрою и выступающимъ отъ сѣверо-западной части Крыма полуостровомъ Тарханкутомъ. Въ заливѣ этомъ имѣются три убѣжища: Джарылгатская, Агъ-Мечетская и Бакальская бухты *), представляющія по своей глубинѣ и укрывности надежныя мѣста для стоянки судовъ, и три мелководныхъ залива: Каржинскій, Каланчакскій и Перекопскій, не могущихъ служить убѣжищемъ для какихъ-либо судовъ по неимѣнію достаточной глубины.

*) См. Лоцію Чернаго и Азовскаго морей. Изд. 1892 г.

По своему топографическому положенію Джарылгатская бухта имѣеть преимущества надъ Акъ-Мечетской и Бакальской, такъ какъ эти бухты, расположенныя по сѣверо-западному берегу Крымскаго полуострова, открыты сѣвернымъ вѣтрамъ, которые здѣсь имѣють разгонъ, достаточный для того, чтобы производить волненіе, безпокоющее стоящія на якорѣ суда. Кромѣ того, Акъ-Мечетская и Бакальская бухты значительно уступаютъ Джарылгатской по площади (Бакальская около 30 кв. версты и Акъ-Мечетская—около 1 версты), а Акъ-Мечетская имѣеть, сверхъ того, еще подводные рифы. Такимъ образомъ, изъ всѣхъ убѣжищъ для судовъ, представляемыхъ Каркинитскимъ заливомъ, самымъ удобнымъ является Джарылгатская бухта.

Глубина Каркинитскаго залива въ части, годной для судоходства, измѣняется отъ 5 до 3 саж.; грунтъ дна главнымъ образомъ иль съ ракушкой и въ нѣкоторыхъ только мѣстахъ (на отмеляхъ)—чистый, плотно слежавшійся песокъ.

Берега Каркинитскаго залива по большей части низменные и плоскіе; таковъ весь сѣверный берегъ, начиная отъ мѣста отдѣленія Джарылгатской косы отъ материка и кончая западнымъ берегомъ Перекопскаго залива, за исключеніемъ нѣсколькихъ только мѣстъ, гдѣ берегъ имѣеть видъ обрыва, высотой отъ 3-хъ до 5 саж.; такія мѣста встрѣчаются по сѣверному берегу Джарылгатскаго залива, между селомъ Краснымъ и Городецкимъ кордономъ и на полуостровѣ Хорлы.

Берегъ Крымскаго полуострова, ограничивающій Каркинитскій заливъ съ юго-востока, наоборотъ, по большей части возвышенъ и мѣстами скалистъ (Акъ-Мечетская бухта). Что же касается Джарылгатской косы, то она представляетъ совершенно низменную, плоскую (возвышеніе отъ 1,5 до 1 саж. надъ горизонтомъ моря) мѣстность.

Грунтъ побережья Каркинитскаго залива по большей части глина; мѣстами пластичная, пригодная для обжига кирпичей.

Джарылгатская коса представляетъ собою иловатую мѣстность, окаймленную по берегамъ песчаными холмами.

Особенность песковъ, окаймляющихъ сѣверный берегъ косы, состоитъ въ томъ, что тамъ у самаго морскаго берега, вырвыши яму въ $1\frac{1}{2}$ —2 арш., можно получить прекрасную прѣсную воду;

это дождевая вода, которая держится въ песокѣ вслѣдствіе капиллярности; если рыть глубже двухъ аршинъ—вода становится соленоватой отъ примѣси морской воды.

Что касается мѣстности, прилегающей къ Джарылгатскому и Каркинитскому заливамъ, т. е. Днѣпровскаго и Перекопскаго уѣздовъ, то вся эта мѣстность, за исключеніемъ песчаной полосы въ сѣверной части Днѣпровскаго уѣзда и при сивашныхъ солонцеватыхъ земель Перекопскаго уѣзда, носитъ степной характеръ.

По устройству поверхности она представляетъ плоскую равнину; наибольшее возвышеніе поверхности земли надъ горизонтомъ моря здѣсь не превышаетъ 15—16 саж., причемъ измѣненія высоты идутъ постепенно; такъ, напр., если взять направленіе отъ поселка Скадовска до села Голая пристань—направленіе, проходящее приблизительно черезъ середину Днѣпровскаго уѣзда и по которому была сдѣлана нивелировка во время изысканій 1896 г., то здѣсь имѣются слѣдующія отмѣтки: въ $2\frac{1}{4}$ верстахъ отъ берега Джарылгатскаго залива + 0,97 саж., далѣе черезъ 5 верстъ + 5,47; + 9,93; + 14,86; + 15,65; + 12,63; + 11,49; + 8,20; + 4,43, и въ концѣ линіи (Голая пристань) + 0,52.

По другимъ направленіямъ высоты встрѣчаются еще меньшія. Въ Перекопскомъ уѣздѣ мѣстность также совершенно плоская и низменная.

Въ Днѣпровскомъ уѣздѣ, какъ уже сказано, мѣстность сохраняетъ степной характеръ, за исключеніемъ песчаной полосы въ сѣверной его части вдоль Днѣпра, гдѣ она представляетъ либо равнину, слегка изборожденную незначительными волнообразными изволоками, либо холмистую поверхность, причемъ гребни холмовъ, или кучугуры, какъ ихъ здѣсь называютъ, покрыты иногда древесной растительностью *). Между кучугурами расположены многочисленные пады или половины (низкія, влажныя мѣста), на которыхъ разводятся огороды, косится сѣно и сѣютъ хлѣба.

Въ западной половинѣ Днѣпровскаго уѣзда на-ряду съ черноземомъ (который въ подѣ содержитъ гумуса отъ 2 до 4^{0/0}) мы встрѣчаемъ большія площади сыпучихъ песковъ, извѣстныхъ болѣе подѣ именемъ аleshковскихъ песковъ.

*) См. памятную книжку Тавр. Губерніи. Изд. Таврической Губернской Земской Управы. Симферополь, 1889 г.

Пески эти начинаются по Днѣпру отъ м. Каховки и тянутся до самой оконечности Кинбурнской косы.

Что касается внутреннихъ водъ, то въ Днѣпровскомъ уѣздѣ онѣ встрѣчаются въ двухъ видахъ: озеръ и рѣкъ. Озера съ прѣсною водою встрѣчаются въ песчаной полосѣ Днѣпровскаго уѣзда около кучугуръ, въ падахъ и носятъ названіе „сагъ“, проточныхъ водъ въ Днѣпровскомъ уѣздѣ имѣется немного, именно, кромѣ пограничной рѣки Днѣпра съ его притоками Конкой и Чайлой, имѣется двѣ небольшихъ рѣчки: Губская на сѣверѣ и Каланчакъ на югѣ.

Несмотря, однако, на такую бѣдность въ проточныхъ водахъ, Днѣпровскій уѣздъ страдаетъ отъ недостатка воды менѣе, чѣмъ можно было бы ожидать. Дѣло въ томъ, что вся песчаная полоса уѣзда залегаетъ на слоѣ глины, непроницаемой для воды, а отъ этого происходитъ то, что подпочвенная вода находится близко къ поверхности земли.

§ 2. Джарылгатскій рейдъ; входъ съ моря; знаки, установленные для означенія судового хода; проектируемое освѣщеніе входа.

Джарылгатскій заливъ посѣщается парусными каботажными судами и глубокосидящими иностранными судами, приходящими за хлѣбомъ; послѣднія останавливаются на якорѣ противъ поселка Скадовска—единственнаго пункта во всемъ Джарылгатскомъ заливѣ, возникшемъ въ 1894 г., гдѣ имѣются приспособленія для храненія и погрузки хлѣба на суда (черт. л. 2); здѣсь въ разстояніи около двухъ верстъ отъ берега (сѣвернаго) имѣется глубина до 24 футъ и грунтъ, удобный для якорной стоянки—илъ съ ракушкою и морскою травою. Ширина залива въ этомъ мѣстѣ 7 верстъ и наибольшая глубина $26\frac{1}{2}$ футъ. Разстояніе этого пункта якорной стоянки глубокосидящихъ судовъ отъ входа въ Джарылгатскій заливъ, расположеннаго у оконечности Джарылгатской косы, если считать по судовому ходу, равно $18\frac{1}{2}$ верстамъ, причѣмъ глубина измѣняется на этомъ протяженіи отъ 30 до 24 футъ.

Входъ въ Джарылгатскій заливъ расположенъ между оконечностью Джарылгатской косы и сѣвѣрною оконечностью Бакальской

отмели. Бакальская отмель или Бакальская банка есть узкая длинная отмель, выдающаяся по направлению къ сѣверу отъ оконечности Бакальской косы, образующей западный берегъ Бакальской бухты *). Эта отмель заграждаетъ Каркинитскій заливъ съ запада, оставляя два прохода: одинъ съ глубиною въ 18', верстахъ въ семи къ сѣверу отъ оконечности Бакальской косы и другой, главный, шириною въ 7 верстъ и съ глубиною по фарватеру отъ 40 до 26¹/₂ футъ между оконечностью Джарылгатской косы и сѣвернымъ концомъ Бакальской отмели.

Бакальская банка, имѣя глубину отъ 11 до 15 футъ, а мѣстами даже не болѣе 7' и заграждая Каркинитскій заливъ съ запада, значительно ослабляетъ волненіе, развиваемое здѣсь западными и юго-западными вѣтрами.

Благодаря существованію Бакальской банки, а также отмелей внутри Каркинитскаго залива, оказалось возможнымъ производить погрузку хлѣба на заграничныя суда въ двухъ пунктахъ, возникшихъ на-ряду съ поселкомъ Скадовскомъ, на побережьи Каркинитскаго залива, именно: на полуостровѣ Хорлы и близъ деревни Алексѣевка, или Чурюмъ, расположенномъ на сѣверномъ берегу Каркинитскаго залива между Каркинитскимъ и Перекопскимъ заливами. Тогда какъ при отсутствіи этихъ отмелей на всемъ восточномъ и сѣверномъ побережьи Каркинитскаго залива, между Бакальскою и Джарылгатскою бухтами, открытомъ западнымъ и юго-западнымъ вѣтрамъ, не было бы, навѣрное, возможности производить грузовыя операціи при этихъ вѣтрахъ.

Переходя къ Джарылгатскому рейду, можно сказать, что онъ представляется весьма обширнымъ и удобнымъ для якорной стоянки, благодаря укрытости отъ всѣхъ вѣтровъ и характеру дна. (Чертежъ листъ № 2).

Рейдъ Джарылгатскаго залива имѣетъ ровную, правильно измѣняющуюся, глубину, какъ вдоль, такъ и поперегъ залива; противъ поселка Скадовска глубина, по мѣрѣ удаленія отъ сѣвернаго берега, измѣняется слѣдующимъ образомъ: трехъ-футовая горизонталь отстоитъ отъ берега на 100 саж., 6-футовая—на 180 саж., 12-футовая—на 400 саж., 18-футовая—на 625 саж., 24-фут-

*) См. Лоцію Чернаго и Азовскаго морей.

вая—на 1.080 саж.; далѣе на протяженіи 1.500 саж. глубина постепенно возрастаетъ отъ 24 до 26¹/₂ футъ и снова убываетъ въ косѣ до 24 футъ; къ западу отъ меридіана поселка Скадовска 24-футовая глубина продолжается еще на 100 саж. и затѣмъ весьма быстро убываетъ и переходитъ въ 6-футовую отмель, выступающую отъ Джарылгатской косы; эта отмель выдается далеко вглубь залива, такъ что 6-футовые горизонтали сѣвера и юга сближаются до 800 саж. (тогда какъ противъ поселка Скадовска разстояніе между ними составляетъ 6 верстъ). Наибольшая глубина въ проходѣ между отмелями здѣсь не превышаетъ 16 футъ и, по мѣрѣ удаленія къ западу, заливъ дѣлается совершенно мелководнымъ.

Въ глубокой части залива измѣненіе глубинъ идетъ равномерно отъ сѣвернаго берега, чѣмъ отъ косы, гдѣ имѣются выступающія вглубь залива отмели, но онѣ для плаванія судовъ не представляютъ неудобствъ, какъ увидимъ дальше.

Если отбросить всю площадь, гдѣ глубина менѣе 24 ф., то останется еще площадь въ 50 кв. верстъ, гдѣ при укрывности бухты и свойствахъ грунта дна (мягкій илъ) могутъ спокойно стоять на якорѣ суда съ осадкой до 24 футъ, такъ какъ запасъ подъ килемъ можетъ быть самымъ незначительнымъ вслѣдствіе отсутствія волненія и мягкости дна.

Входъ въ Джарылгатскій заливъ съ моря, какъ уже сказано, расположенъ между оконечностью Джарылгатской косы и сѣвернымъ концомъ Бакальской отмели; ширина его 7 верстъ, глубина измѣняется въ поперечномъ направленіи, т. е. отъ оконечности косы къ югу, отъ 40 до 23 футъ, а по фарватеру, который расположенъ близъ берега косы отъ 40 до 26¹/₂ футъ, причемъ наибольшая глубина по фарватеру расположена въ 2-хъ верстахъ къ западу отъ оконечности косы, гдѣ имѣется узкій проходъ съ глубиною до 40 футъ, расположенный по направленію отъ WSW на ONO. Наименьшая глубина по фарватеру 26¹/₂ футъ имѣется у самой оконечности косы.

Къ югу отъ фарватера глубина въ проходѣ измѣняется отъ 26 до 23 футъ и затѣмъ въ 7 верстахъ отъ оконечности косы начинается Бакальская отмель. Такимъ образомъ, судамъ съ осадкою болѣе 22 футъ слѣдуетъ при входѣ въ заливъ придержи-

ваться, по возможности, ближе къ косѣ и, немного не доходя ея конца, брать курсъ на ONO; пройдя косу, не слѣдуетъ сейчасъ же поворачивать на W вдоль залива, а держать нѣкоторое время курсъ на NO и, пройдя такимъ курсомъ версты четыре, поворачивать на WNW вдоль залива; это необходимо дѣлать въ виду того, что отъ конца Джарылгатской косы выступаетъ въ направленіи на NO отмель; подобныя выступающія вглубь залива отмели встрѣчаются еще въ двухъ мѣстахъ сѣвернаго берега косы; однако, для глубоководящихъ судовъ, входящихъ въ заливъ, какъ сказано выше, онѣ не представляютъ опасности, такъ какъ остаются далеко въ сторонѣ.

Когда судно обогнуло первую отмель, то, взявъ курсъ на WNW, оно дойдетъ тѣмъ же курсомъ до самаго мѣста якорной стоянки у поселка Скадовска, не встрѣтивъ нигдѣ глубины меньшей 24 футъ, а держа курсъ нѣсколько болѣе къ W, можетъ дойти до поселка Скадовска однимъ курсомъ, не встрѣчая глубины меньшей 26 футъ.

Суда съ осадкою меньше 22 футъ могутъ входить въ заливъ свободнѣе, именно, при входѣ они могутъ не придерживаться близко конца косы, такъ какъ для нихъ здѣсь имѣется достаточная глубина на ширинѣ въ 7 верстахъ, но, огибая отмель, выступающую отъ конца косы, имъ не слѣдуетъ приближаться къ берегу ближе, чѣмъ на 3 версты.

Сѣверный берегъ Каркинитскаго залива доступенъ для глубоководящихъ судовъ не только въ Джарылгатской бухтѣ, но и противъ полуострова Хорлы, гдѣ въ 3-хъ верстахъ отъ берега имѣется глубина до 21 ф. Это мѣсто также посѣщается иностранными судами, получающими грузъ хлѣба изъ 2-хъ пунктовъ, расположенныхъ одинъ въ трехъ верстахъ, а другой въ 8 верстахъ отъ мѣста стоянки пароходовъ. Здѣсь имѣется водная площадь въ 23 кв. версты съ глубиною отъ 19 до 23 ф. Она окружена со всѣхъ сторонъ отмелями и только въ одномъ мѣстѣ отъ NNW соединяется съ болѣе глубокою частью Каркинитскаго залива — узкимъ и извилистымъ проходомъ съ глубиною въ 18 футъ. Для того, чтобы попасть въ этотъ проходъ, судамъ приходится, войдя въ Каркинитскій заливъ у конца Джарылгатской косы, сейчасъ брать курсъ на OSO и, пройдя этимъ курсомъ 21 версту, поворачивать на NNW.

Для облегченія судамъ входа въ Джарылгатскій заливъ установлены береговые лоцмейстерскіе знаки и плавучія вѣхи.

Береговые знаки установлены на Джарылгатской косѣ, которая, вслѣдствіе своей низменности, плохо усматривается съ моря; чтобы легче было ее усмотрѣть съ моря (что особенно важно для мелкаго каботажа, принужденнаго часто укрываться въ Джарылгатскомъ заливѣ), на ней поставлено два опознательныхъ знака: первый Джарылгатскій знакъ стоитъ на южномъ берегу косы почти на половинѣ ея длины и состоитъ изъ мачты чернаго цвѣта, высотой въ 60 футъ, поддерживаемой 8 подпорами съ горизонтально укрѣпленной бочкой на вершинѣ; второй Джарылгатскій знакъ поставленъ на низменной оконечности косы и имѣетъ такой же наружный видъ и высоту, какъ и первый, съ тою только разницею, что подъ бочкою находится горизонтальный реекъ.

Кромѣ этихъ знаковъ имѣются еще плавучія вѣхи, служащія для огражденія отмелей: Бакальской и двухъ выступающихъ вглубь залива отъ сѣвернаго берега Джарылгатской косы; онѣ установлены на сегментахъ на 18-футовой глубинѣ. Второй Джарылгатскій знакъ и вѣхи — указанія, вполне достаточныя для безопаснаго входа въ заливъ днемъ; [вѣхи являются, пожалуй, даже лишними, такъ какъ, отмели, обтягивающія сѣверный берегъ Джарылгатской косы, которыхъ слѣдуетъ остерегаться судамъ, поворачивающимъ изъ за косы въ заливъ, весьма рѣзко обозначаются цвѣтомъ морской воды, которая на отмеляхъ дѣлается свѣтлою; въ этихъ мѣстахъ глубина быстро уменьшается, изъ 18 футъ и болѣе переходитъ въ 12, а затѣмъ сейчасъ же въ 6 и 3 фута.

Эта рѣзкая разница въ цвѣтѣ морскаго дна на отмеляхъ, обтягивающихъ Джарылгатскую косу съ сѣвера и на глубокой части залива, зависитъ главнымъ образомъ отъ того, что отмель не покрыта водорослями, которыми устлано все дно залива; такимъ образомъ, суда, входящія въ заливъ, легко могутъ избѣгать отмелей, такъ какъ онѣ еще издали бросаются въ глаза, благодаря цвѣту воды на нихъ.

Для освѣщенія входа въ Джарылгатскій заливъ въ ночное время не имѣется никакихъ огней, между тѣмъ какъ установка на оконечности Джарылгатской косы хотя бы шведскаго огня

вызывается крайней необходимостью. Владѣльцу поселка Скадовска и мѣстности, прилегающей къ сѣверному берегу Джарылгатскаго залива, С. Б. Скадовскому по просьбѣ его разрѣшено дирекціей лодіи установить и содержать створные огни, которые будутъ указывать направленіе судовога хода отъ оконечности косы къ мѣсту якорной стоянки противъ поселка Скадовска.

Огни эти предполагается установить на сѣверномъ берегу Джарылгатскаго залива въ 6 верстахъ къ западу отъ поселка Скадовска.

Когда будутъ установлены створные огни и маякъ въ концѣ косы, то входъ въ заливъ судамъ въ ночное время не будетъ представлять затрудненій: отрывши маякъ съ моря и, подойдя къ нему достаточно близко (смотря по осадкѣ судовъ), суда должны брать курсъ на NO, пока не придутъ на линію створныхъ огней и, придя на эту линію, поворачивать на WNW—направленіе линіи будущихъ створныхъ огней. Придерживаясь тогда линіи этихъ огней, вполне безопасно можно дойти до мѣста якорной стоянки у поселка Скадовска.

Въ устройствѣ маяка въ концѣ косы чувствуется большая потребность еще и потому, что Джарылгатскій заливъ служить убѣжищемъ для мелкаго паруснаго каботажа, идущаго изъ Одессы, Николаева и Херсона въ Крымъ, и притомъ такимъ, которымъ чаще всего этотъ каботажа пользуется. Что мелкія парусныя суда предпочитаютъ заходить во время шторма въ Джарылгатскую бухту, а не въ другія, какъ, напр., въ Бакальскую, это объясняется, во-первыхъ, тѣмъ, что попасть въ Джарылгатскую бухту легче, такъ какъ она лежитъ ближе къ курсу парусныхъ судовъ, идущихъ въ Крымъ или обратно и входъ въ нее безопаснѣе, а, во-вторыхъ, ея укрытостью: стоитъ только завернуть за косу, чтобы попасть въ совершенно спокойную воду, гдѣ удобно отстояться на якорѣ. За Джарылгатской косой постоянно укрывается много парусныхъ судовъ во время штормовъ; въ этомъ можно было удостовѣриться не разъ въ теченіе лѣта и осени 1896 г., когда тамъ производились изысканія: это время отличалось особенно частою повторяемостью сильныхъ вѣтровъ и въ эти дни можно было видѣть до 10 и болѣе мелкихъ парусныхъ судовъ, отстаивающихся за косою.

При существованіи маяка или огня на концѣ Джарылгатской косы, суда, застигнутыя штормомъ, могли бы входить въ Джарылгатскій заливъ и въ ночное время, тогда какъ теперь не только входъ въ заливъ, но и самое плаваніе вдоль береговъ Тендровской и Джарылгатской косъ въ ночное время не безопасно, такъ какъ здѣсь разстояніе между сосѣдними маяками Тендровскимъ и Тарханкутскимъ настолько велико (по прямому направленію 125 верстъ и вдоль берега—210 верстъ), что суда, потерявши изъ вида первый, должны идти долгое время, пока откроютъ второй. Такимъ образомъ, отсутствіе маяка на концѣ Джарылгатской косы является пробѣломъ въ этой части побережья Чернаго моря.

Что касается пристаней на полуостровѣ Хорлы и въ Чурюмѣ, то судовой ходъ къ нимъ не обставленъ никакими знаками; пароходы идутъ туда, пользуясь указаніями лопмановъ, причемъ, благодаря узкости и извилистости прохода, здѣсь не разъ бывали случаи посадки пароходовъ на мель, такъ что здѣсь обстановка парохода вѣхами является дѣломъ первой необходимости.

§ 3. Историко-географическія свѣдѣнія.

Мѣстность, прилегающая къ Каркинитскому заливу, составляла въ древности часть Геродотовой „Скиѳіи“, занимавшей большую часть юга Россіи; она носила названіе Гилеи и была населена Скиѳами-номадами (т. е. занимающимися скотоводствомъ—пастухами). Относительно предѣловъ Гилеи археологи не пришли еще къ соглашенію по неясности свѣдѣній, имѣющихся у Геродота, но всѣ они согласны съ тѣмъ, что страна эта расположена была въ низовьяхъ Днѣпра.

Вообще Геродотова Скиѳіа занимала мѣстность, расположенную по обоимъ берегамъ р. Днѣпра, и сѣверную часть Крымскаго полуострова; къ западу отъ Днѣпра до р. Ингула жили Скиѳы—земледѣльцы, къ востоку до р. Донца и частью къ Крыму жили Царскіе Скиѳы и, наконецъ, южная часть Скиѳіи— между низовьемъ Днѣпра и Каркинитскимъ заливомъ,—а также сѣверная часть Крыма до Евпаторіи была населена Скиѳами-номадами.

„Скиѳіа“ Геродота орошалась рѣками Пантикапесъ, Гипаки-

рисъ и Геррось *), относительно мѣстоположенія которыхъ ученые до сихъ поръ не пришли къ опредѣленнымъ заключеніямъ.

Здѣсь умѣстно будетъ привести данныя, касающіяся мѣста рѣки Гипакариса; такъ какъ эти данныя касаются мѣстоположенія древняго города Каркинитиса, или Каркинитиды, лежащаго (по Геродоту) при устьѣ Гипакириса и отъ имени котораго получилъ свое названіе Каркинитскій заливъ.

Ученые отыскиваютъ р. Гипакирисъ на большомъ протяженіи отъ Кинбурнской косы и до внутренности Крымскаго полуострова и даже далѣе до Сиваша и Донца и отсюда выводятъ заключенія о мѣстоположеніи г. Каркинитиса. Профессоръ Ф. Брунъ въ своей книгѣ „Черноморье“ находитъ болѣе правильнымъ начать съ розысканія мѣстоположенія г. Каркинитиса, а уже отсюда вывести заключенія о рѣкѣ Гипакирисѣ, при устьѣ которой этотъ городъ находился и опредѣлить, какимъ изъ нынѣшнихъ рѣкъ онъ соотвѣтствовалъ, а также его притокъ Геррось, и протекавшій отъ него невдалекѣ Пантикапесь. Далѣе онъ говоритъ:

Геродотъ вообще два раза только упоминаетъ о Каркинитисѣ; сказавъ, что Гипакирисъ изливается въ море подъ этимъ городомъ, онъ въ другомъ мѣстѣ говоритъ о немъ слѣдующимъ образомъ: непосредственно отъ Истраса къ югу лежитъ древняя Скиѳія и простирается до города, называемаго Каркинитисомъ; лежащую отсюда по берегу того же моря гористую и вдающуюся въ Понтъ страну населяетъ народъ Тавровъ. Отсюда должно заключить, что городъ Каркинитисъ лежалъ гдѣ-то на западномъ берегу Крыма и поэтому мы вправѣ думать, что онъ совпадалъ не только по имени, но и по мѣстоположенію съ „Каркинитисомъ“ — городомъ, мѣстоположеніе коего, по мнѣнію нѣкоторыхъ писателей, было на морскомъ берегу между Херсономъ и Калось—лиминономъ, на разстояніи 600 стадій отъ перваго и 700 отъ послѣдняго.

Мѣстоположеніе Херсоны всѣмъ извѣстно, а касательно мѣстности, занимаемой Калось-лиминономъ, существуютъ различныя мнѣнія; эту пристань ищутъ на южной сторонѣ Каркинитскаго, или Перекопскаго залива, при Сарыбулатской косѣ и около Перекопа. Иные увѣряютъ, что подъ Калось-лиминономъ („хорошая

*) См. „Черноморье“ Ф. Бруна. Часть II, стр. 4—9. Изд. 1880.

пристань“ по древне-гречески) древніе авторы могли разумѣть одну только Агъ-Мечетскую бухту.

Нельзя не согласиться съ этимъ мнѣніемъ, такъ какъ на южномъ берегу Каркинитскаго залива другаго пристанища для судовъ вовсе нѣтъ, между тѣмъ какъ слѣды прежняго значенія Агъ-Мечетской бухты для моряковъ и рыбаковъ сохранились донынѣ (пирамидки изъ глины, найденыя тамъ). При этомъ Калось-лиминъ, находясь тутъ, вмѣстѣ съ тѣмъ былъ бы отдѣленъ пространствомъ въ 300 стадій отъ пристани Тамираки, въ которой нельзя не узнать Джарылгатскую бухту, начало которой (оконечность Джарылгатской косы) отстоитъ приблизительно на 300 стадій отъ Агъ-Мечетской бухты.

Упомянутый Пталомеемъ и Стефаномъ Византійскимъ городъ Тамираки находился, очевидно, противъ оконечности Джарылгатской косы при устьѣ рѣчки Каланчакъ, гдѣ слѣды этого города сохранились и понынѣ. Оказывается поэтому, что, отстоявшій въ 700 стадіяхъ отъ Калось-лимина городъ Каркнитисъ находился верстахъ въ 25 къ сѣверу отъ Евпаторіи при Донгу-славскомъ озерѣ, на сѣверномъ берегу котораго его и ищутъ. Нужно поэтому допустить, что:

1) Геродотъ по ошибкѣ могъ назвать заливъ рѣкою и что подъ Гипарисомъ онъ разумѣлъ лежащій къ сѣверу отъ Евпаторіи заливъ Перекопскій или Каркинитскій, о которомъ и не упоминаетъ.

2) Если Геродотъ говоритъ, что городъ Истрось, отстоявшій (въ дѣйствительности) отъ южнаго устья Дуная до 500 стадій, находился при устьѣ его, то онъ тѣмъ болѣе имѣлъ право сказать, что Каркнитисъ находился при устьѣ Гипакириса, хотя дѣйствительно городъ этотъ отстоялъ на 300 стадій отъ оконечности Каркинитскаго залива. Что этотъ заливъ дѣйствительно соотвѣтствовалъ Геродотову Гипакирису становится еще болѣе яснымъ, когда припомнишь, что эта мнимая рѣка, изливаясь въ Понтъ подъ городомъ Каркнитисомъ, оставляла вправо Гилею и Ахилесово ристалище, или дромось Ахилесовъ, подъ которымъ, какъ согласны всѣ ученые, Геродотъ могъ разумѣть только Тендровскую косу, оканчивающуюся, по Страбону, мысомъ, названнымъ Священною рощею Ахиллеса, а по другимъ авторамъ рощею Гекаты и просто священнымъ мысомъ.

Что же касается Гилеи, по словамъ Птоломея, лѣсной страны которая представлялась взорамъ путешественниковъ при вѣздѣ съ моря въ Борисѡенесъ (Днѣпръ), то она должна соотвѣтствовать Днѣпровскимъ плавнямъ, которыя и нынѣ богаты растительностью и составляютъ поразительный контрастъ съ совершенно обнаженными степями юга Россіи.

Относительно характера страны, прилегающей къ низовьямъ Днѣпра, кромѣ Геродота и Птоломея и другіе писатели утверждаютъ, что она отличалась богатою растительностью; такъ, напр., Мела, помѣщающій Гилею, согласно съ Геродотомъ, между Борисѡеномъ и Гипакирисомъ, говорить: „*Silvae deinde sunt, quas maximas hae terrae ferunt* *).

Плиніи говоритъ, что Гилея находилась къ востоку отъ Ахиллесава ристалища и изобиловала деревьями; онъ еще присовокупляетъ, что по ея имени близкая къ ней часть моря называлась *Nyctaeum mare* и что ея обитатели назывались *Epoecadloae*.

Что лѣса существовали въ низовьяхъ Днѣпра еще въ недавнее сравнительно время, объ этомъ можно заключить изъ того обстоятельства, что въ нихъ укрывались Запорожцы во время войны съ Турками. Уѣздный городъ Днѣпровскаго уѣзда Алешки получилъ свое названіе, по всей вѣроятности, отъ существовавшихъ тамъ ольховыхъ рощъ. Впослѣдствіи эта растительность была частью вырублена, а частью уничтожена надвигавшимися сыпучими песками, имѣющимися въ сѣверной части Днѣпровскаго уѣзда, на протяженіи отъ Каховки и до самой оконечности Кинбургской косы и отдѣляющими все нижнее теченіе р. Днѣпра отъ остальной площади Днѣпровскаго уѣзда. Для закрѣпленія этихъ сыпучихъ песковъ въ настоящее время принимаются соотвѣтственныя мѣры.

§ 4. Статистическія свѣдѣнія.

Мѣстность, прилегающая къ Каркинитскому заливу, принадлежитъ двумъ уѣздамъ Таврической губерніи, именно вся сѣверная часть—Днѣпровскому, а западная—Перекопскому.

Днѣпровскій уѣздъ занимаетъ площадь въ 13.687,2 кв. вер.,

*) Тамъ находятся лѣса, которые въ этой странѣ очень велики.

или 1.425.795 десятинъ, изъ коихъ 2.369,1 кв. вер. приходится на внутреннія воды, слѣдовательно, земли въ Днѣпровскомъ уѣздѣ всего 11.318,1 кв. вер. или 1.179.006 десятинъ.

Въ этомъ числѣ:

земли удобной для обработки	994.718,4 д.
„ неудобной	188.287,6 „

Въ слѣдующей таблицѣ показано распределение удобной земли Днѣпровскаго уѣзда по владѣльцамъ *).

НАИМЕНОВАНИЕ ВЛАДѢЛЬЦЕВЪ.	Количество земли, въ десятинахъ.	% отъ площади уѣзда.
Государственные крестьяне	324.162,2	32,6
Бывшіе помѣщичьи крестьяне	28.701	2,9
Колонисты нѣмцы	9.516	1,0
Молдоване	1.120	0,1
Общество мѣщанъ мѣст. Геническь	1.030	0,1
Итого	364.529,2	36,7
Казенныя земли, принадлежащія вѣдомству Государственныхъ Имуществъ . .	68.434,7	6,9
Казенныя земли, принадлежащія горному вѣдомству Южной Россіи	5.811,4	0,6
Монастырскія и церковныя	9.182,9	0,9
Итого	83.429,0	8,4

*) По свѣдѣніямъ Днѣпровской Уѣздной Земской Управы за 1893 г.

НАИМЕНОВАНИЕ ВЛАДѢЛЬЦЕВЪ.		Количество земли, въ деся- тинахъ.	% отъ пло- щади уѣзда.
Земли, принадлежащія землевладѣльцамъ.	Русскимъ	261.150,0	26,25
	Грекамъ	2.152,9	0,22
	Французамъ	66.020,9	6,6
	Нѣмцамъ и Менонитамъ	198.132,4	19,9
	Старообрядцамъ	7.401,0	0,74
	Грузинамъ	314,5	0,03
	Католикамъ	1.000,0	0,1
	Армянамъ	1.641,5	0,16
	Карпинамъ	1.897,0	0,2
	Евреямъ	7.050,0	0,7
	Итого	546.760,2	54,9
	Всего удобной земли	994.718,4	100,0
	Земли неудобной	184.287,6	—
	Подъ внутренними водами	246.789,1	—
Всего	1.425.795,1	—	

Въ слѣдующей таблицѣ сгруппированы тѣ же данныя для Перекопскаго уѣзда *).

НАИМЕНОВАНИЕ ВЛАДѢЛЬЦЕВЪ.	Количество земли, въ деся- тинахъ.	% отъ пло- щади уѣзда.
Въ частной собственности (у помѣщиковъ).	425.310	77,8
Въ пользованіи и собственности у крестьян- скихъ обществъ	31.910	5,8
Казенной, удѣла и проч.	89.404	16,4
Итого	546.624	100,0

или 5.247,4 кв. верстѣ.

*) См. Памятную книжку Таврической губ., изд. Таврической Губернской Земской Управы.

Здѣсь исчислена вся площадь уѣзда вмѣстѣ съ площадью внутреннихъ водъ, которыхъ въ Перекопскомъ уѣздѣ имѣется 124,2 кв. версть или 12.937,9 десятинъ, что составляетъ 2,4⁰/₀ отъ площади уѣзда. Кромѣ того, въ итогѣ этой таблицы заключаются какъ удобныя для обработки, такъ и неудобныя земли; неудобной земли въ Перекопскомъ уѣздѣ сравнительно мало, именно 19.678 десятинъ, что составляетъ 3,6 процента отъ площади уѣзда, тогда какъ въ Днѣпровскомъ уѣздѣ—7,7⁰/₀. Количество жителей въ 1896 г. было:

въ Днѣпровскомъ уѣздѣ	169.614	обоего	пола
„ Перекопскомъ „	38.655	„	„

Густота населенія въ 1896 г.:

въ Днѣпровскомъ уѣздѣ	15	человѣкъ	на	1	кв. версть
„ Перекопскомъ „	7,5	„	„	1	„ „

Для сравненія приводимъ данныя, касающіяся количества жителей и густоты населенія въ 1886 г., по даннымъ Таврической Земской Управы въ этомъ году было:

		муж.	жен.	обоего	пола
въ Днѣпровскомъ уѣздѣ:	{ въ городахъ =	4.723	+ 4.426	=	9.149
		„ селлахъ =	75.588	+ 71.581	=
				Всего	156.318
въ Перекопскомъ уѣздѣ:	{ въ городахъ =	3.555	+ 3.323	=	6.878
		„ селлахъ =	13.999	+ 11.411	=
				Всего	32.288

Приростъ народонаселенія за десятилѣтнй періодъ составляетъ:

въ Днѣпровскомъ уѣздѣ . .	13.296	чел. или	8 ¹ / ₂ ⁰ / ₀
„ Перекопскомъ „ . .	6.367	„ „	19,7 ⁰ / ₀

Для лучшей характеристики Днѣпровскаго и Перекопскаго уѣздовъ въ отношеніи заселенности и экономическаго состоянія приведемъ еще нѣкоторыя цифры:

Густота населенія по волостямъ:

на 100 десятинъ земли приходится жителей въ волостяхъ Днѣпровскаго уѣзда:

въ Алешковской	43,0
„ Збурьевской	40,4
„ Больше-Конапской	40,2
„ Казачьи-лагерской	29,5
„ Каирской	28,5
„ Каланчакской	26,4
„ Маячковской	21,5
„ Чолбасской	14,7
„ Князь-Григорьевской	13,6
„ Покровской	13,4
„ Перво-Константиновской	12,4
„ Красной	11,2
„ Ново-Троицкой	9,3
„ Чапльинской	8,7
„ Мариенфельдской	5,7
„ Каховской	5,6
„ Громовской	5,0
„ Бехтерской	2,8
„ Дмитріевской	1,5

Въ Перекопскомъ уѣздѣ на 100 десятинъ (около 1 кв. версты) приходится жителей:

въ Эйгенфельдской волости	10,2
„ Баигончекской „	4,7
„ Григорьевской „	4,6
„ Шмуньской „	2,5

Слѣдовательно, густота населенія измѣняется въ Днѣпровскомъ уѣздѣ въ предѣлахъ отъ 43 до $1\frac{1}{2}$ человѣкъ на 1 кв. версту.

Въ Перекопскомъ уѣздѣ въ предѣлахъ отъ 10 до $2\frac{1}{2}$ человѣкъ на 1 кв. версту.

Общее число поселеній (городовъ, мѣстечекъ, поселковъ, сель, деревень и т. д.):

въ Днѣпровскомъ уѣздѣ	664
„ Перекопскомъ „	438.

Слѣдовательно, 1 поселеніе приходится въ Днѣпровскомъ уѣздѣ на 17 кв. верстъ, въ Перекопскомъ уѣздѣ на 12 кв. верстъ *).

Количество городского населенія.

Въ Днѣпровскомъ уѣздѣ имѣется одинъ только городъ—Алешки (уѣздный); населеніе его въ 1896 г. было 5.322 мужч. и 5.324 женщ., всего 10.646 человѣкъ; въ Перекопскомъ уѣздѣ два города — Перекопъ (уѣздный) и Армянскъ или Армянскій Базаръ; число жителей въ этихъ городахъ въ 1896 г. было 2.453 мужч. и 2.342 женщ., всего 4.725 человѣкъ; слѣдовательно, процентъ городского населенія въ 1896 г. былъ:

въ Днѣпровскомъ уѣздѣ	6,3 ⁰ / ₀
„ Перекопскомъ „	12,4 ⁰ / ₀

Десять лѣтъ тому назадъ (1886 г.) было въ Алешкахъ 9.149 человѣкъ или 5,8⁰/₀, въ Перекопѣ и Армянскомъ Базарѣ 6.878 человѣкъ или 21,3⁰/₀ отъ населенія уѣзда.

Средній урожай хлѣбовъ за послѣднее пятилѣтіе 1891 — 1895 гг. по даннымъ уѣздныхъ земскихъ управъ:

Въ Днѣпровскомъ уѣздѣ:

Названіе сортовъ хлѣба.	Урожай, въ милліонахъ пудовъ.
Ржи	2 ¹ / ₂
Пшеницы	1 ¹ / ₂
Ячменя	3 ¹ / ₂
Овса	1 ¹ / ₂
Итого	9 милл. пуд.

*) Данныя эти относятся къ 1886 г.

Въ Черкесскомъ уѣздѣ:

Названіе сортовъ хлѣба.	Урожай, въ милліонахъ пудовъ.
Ржи	—
Пшеницы	4
Ячменя	1 ³ / ₄
Овса	1/4
Итого	6 милл. пуд.

§ 5. Существующія пристани и приспособленія для погрузки хлѣба на суда.

Въ 1894 году на всемъ сѣверномъ побережьи Каркинитскаго залива не существовало никакихъ приспособленій для погрузки хлѣба на суда и Джарылгатскій заливъ посѣщался только мелкими парусными судами, укрывавшимися здѣсь во время штормовъ.

Въ 1894 г. по иниціативѣ землевладѣльца Днѣпровскаго уѣзда С. Б. Скадовскаго, взявшаго на себя осуществленіе всеобщаго въ Днѣпровскомъ уѣздѣ стремленія къ уменьшенію накладныхъ расходовъ при отправкѣ хлѣба за границу, возникъ на сѣверномъ берегу Джарылгатскаго залива въ 9¹/₂ верстахъ къ востоку отъ села Краснаго (втораго Приморскаго) отпускной пунктъ съ приспособленіями для храненія и погрузки хлѣба на суда.

Въ настоящее время этотъ пунктъ — оффиціальныи поселекъ Скадовскъ, а по мѣстному „Городокъ“, занимаетъ площадь въ 306¹/₂ десятинъ, имѣеть 226 домовъ и до 1¹/₂ тысячи жителей, и какъ по внѣшнему виду, такъ и по внутреннему благоустройству, дѣйствительно, заслуживаетъ названія „Городка“.

Приспособленія для храненія и погрузки хлѣба на суда въ поселкѣ Скадовскѣ состоятъ изъ:

- 1) амбаровъ, могущихъ вмѣстить до 400.000 пуд. зерна;
- 2) пристани на козлахъ, длиною въ 215 саж. и шириною въ

2,2 саж., разбираемой на зиму; пристань доведена до 6-футовой глубины;

3) пароваго катера въ 30 лошадиныхъ силъ для буксировки баржъ съ хлѣбомъ отъ пристани къ пароходу, и

4) шести баржъ, грузоподъемной силой отъ 2.000 до 6.000 пудовъ; размѣромъ: длиной отъ 10 до 12 саж. и шириной отъ 12 до 18 футъ и съ осадкою отъ $1\frac{1}{2}$ до 4 футъ порожнемъ и отъ $3\frac{1}{2}$ до 7 футъ съ полнымъ грузомъ.

Погрузка хлѣба на пароходъ производится слѣдующимъ образомъ: въ амбарахъ хлѣбъ посредствомъ деревянныхъ кадокъ, подвѣшенныхъ къ коромыслу вѣсовъ, взвѣшивается и пересыпается въ мѣшки; мѣшки эти пароконными подводами доставляются къ концу пристани, гдѣ ихъ грузятъ въ баржи, которыя катеромъ буксируются къ пароходу; здѣсь мѣшки лебедкою подымаются на палубу и зерно высыпается въ трюмъ; въ теченіе рабочаго дня успѣвають такимъ образомъ погрузить до 30.000 пудовъ.

Заслуживаетъ вниманія приспособленіе, примѣняемое здѣсь при подъемѣ мѣшковъ съ зерномъ на палубу парохода, посредствомъ котораго операція эта производится очень быстро; вмѣсто того, чтобы складывать мѣшки въ кучу одинъ на другой и обвязывать ихъ стропомъ для подъема лебедкой, какъ это обыкновенно практикуется, здѣсь поступаютъ такъ: къ крюку, которымъ обанчивается цѣпь паровой лебедки, прикрѣпляется кисть изъ веревоеъ достаточно крѣпкихъ для того, чтобы выдержать тяжесть одного мѣшка; концы этихъ веревокъ имѣютъ петли, которыя надѣваются на оконечности мѣшковъ въ мѣстѣ перехвата, образуемаго при завязываніи мѣшка бичевою, что дѣлается очень быстро, и затѣмъ всѣ, такимъ образомъ, прицѣпленные мѣшки подымаются лебедкою.

Примѣръ поселка Скадовска вскорѣ нашель подражателей: явились предприниматели, ставшіе искать на сѣверномъ побережьѣ Каргинитскаго залива въ предѣлахъ Днѣпровскаго уѣзда мѣста, гдѣ можно было бы устроить пристань и грузить.

Такое мѣсто найдено было на землѣ крестьянскаго общества колоніи Алексѣевка или Чурюмъ. Но мало было найти мѣсто для пристани, надо было еще отыскать проходъ, которымъ заграничныя суда могли бы подходить къ этой пристани; дѣло въ томъ,



В. Ю. Руммель. Джарылгатский заливъ, Евапаторія, Севастополь.



фотограф А. М. Виласяра

С. П. С. МАШ. 4-91.

де уле мен дашкен галки
Джарылгатский заливъ.
Портъ Новыи Городокъ (Окаловскъ).

де уле мен дашкен галки
портъ новыи городокъ
(окаловскъ)

что въ этой части Каркинитскаго залива, хотя и имѣется глубина до 22 футъ въ разстояніи 5 верстѣ отъ Чурюмскаго берега и 3 верстѣ отъ берега полуострова Хорлы, но мѣсто, гдѣ имѣется такая глубина, представляеть собой такъ бы яму, окруженную со всѣхъ сторонъ отмелями: необходимо было розыскать проходы въ этихъ отмеляхъ, что и удалось послѣ продолжительныхъ поисковъ; проходъ оказался въ размѣрѣ отъ 880, съ глубиной въ 17 — 18 футъ. Все это происходило въ августѣ 1895 года. Зимой этого года начата была постройка магазина на 80.000 пудовъ; магазинъ этотъ изъ-за недостатка пространства послѣ ремонта могъ вмѣстить только 40.000 пуд. Весною 1896 г. построено было два магазина на 80.000 пуд., а затѣмъ въ теченіе лѣта еще одинъ на 100.000 пуд. и первый изъ построенныхъ магазиновъ увеличенъ до вмѣстимости въ 60.000 пуд.; такимъ образомъ, общая вмѣстимость магазиновъ — 240.000 пуд.; построенъ также жилой домъ для завѣдующаго отправкою хлѣба.

Приспособленія для погрузки хлѣба на суда въ Чурюмѣ слѣдующія:

1) пристань на козлахъ такого же типа, какъ и въ Складовскѣ, была первоначально доведена лишь до глубины въ $3\frac{1}{2}$ фута, при длинѣ въ 50 саж., впоследствии же удлинили еще на 100 саж., доведя до глубины въ 6 футъ.

2) двухъ понтоновъ, одного барзаса и 4 баржъ, поднимающихъ въ совокупности до 55.000 пуд.

3) бушпритнаго катера „Черноморъ“ въ 35 лошадиныхъ силъ.

Хлѣбныя операціи въ Чурюмѣ ведутся фирмою Луи Дрейфусъ и К^о.

Въ началѣ декабря 1895 г. было приступлено къ закупкѣ хлѣба; хлѣбъ покупался у сосѣднихъ помѣщиковъ, хуторянъ и крестьянъ Днѣпровскаго и Перекопскаго уѣздовъ, а также привозился каботажемъ съ сѣверо-восточнаго берега Крымскаго полуострова, гдѣ для этой цѣли нанята была пристань въ Сари-Булатѣ (раньше этотъ хлѣбъ направлялся въ Евпаторію); разстояніе этой пристани отъ Чурюма 25 верстѣ моремъ и 70 верстѣ сухимъ путемъ.

Закупка хлѣба производилась съ такою успѣшностью, что первое время, за неимѣніемъ достаточнаго помѣщенія, его ссыпали

В. Ю. Румель. Джармакотоий салгы, Енагорт, Сенатория.



что въ этой части Каркинитскаго залива, хотя и имѣется глубина до 22 футъ въ разстояніи 5 верстъ отъ Чурюмскаго берега и 3 верстъ отъ берега полуострова Хорлы, но мѣсто, гдѣ имѣется такая глубина, представляетъ собою какъ бы яму, окруженную со всѣхъ сторонъ отмелями; необходимо было розыскать проходъ въ этихъ отмеляхъ, что и удалось послѣ продолжительныхъ поисковъ; проходъ оказался въ направленіи отъ SSO, съ глубиной въ 17 — 18 футъ. Все это происходило въ августѣ 1895 года. Зимой этого года начата была постройка магазина на 80.000 пудовъ; магазинъ этотъ наполовину сторѣлъ и послѣ ремонта могъ вмѣстить только 40.000 пуд. Весною 1896 г. построено еще два магазина на 80.000 пуд., а затѣмъ въ теченіе лѣта еще одинъ на 100.000 пуд. и первый изъ построенныхъ магазиновъ увеличенъ до вмѣстимости въ 60.000 пуд.; такимъ образомъ, общая вмѣстимость магазиновъ — 240.000 пуд.; построенъ также жилой домъ для завѣдующаго отправкою хлѣба.

Приспособленія для погрузки хлѣба на суда въ Чурюмѣ слѣдующія:

1) пристань на козлахъ такого же типа, какъ и въ Скадовскѣ, была первоначально доведена лишь до глубины въ $3\frac{1}{2}$ фута, при длинѣ въ 50 саж., въ послѣдствіи ее удлиннили еще на 100 саж., доведя до глубины въ 6 футъ;

2) двухъ понтоновъ, одного баркаса и 4 баржъ, поднимающихъ въ совокупности до 55.000 пуд.;

3) буксирнаго катера „Черноморъ“ въ 35 лошадиныхъ силъ. Хлѣбныя операціи въ Чурюмѣ ведутся фирмою Луи Дрейфусъ и К^о.

Въ началѣ декабря 1895 г. было приступлено къ закупкѣ хлѣба; хлѣбъ покупался у сосѣднихъ помѣщиковъ, хуторянъ и крестьянъ Днѣпровскаго и Перекопскаго уѣздовъ, а также привозился каботажемъ съ сѣверо-восточнаго берега Крымскаго полуострова, гдѣ для этой цѣли нанята была пристань въ Сары-Булатѣ (раньше этотъ хлѣбъ направлялся въ Евпаторію); разстояніе этой пристани отъ Чурюма 25 верстъ моремъ и 70 верстъ сухимъ путемъ.

Закупка хлѣба производилась съ такою поспѣшностью, что первое время, за неимѣніемъ достаточнаго помѣщенія, его ссыпали

прямо на землю, закрывая отъ дожда брезентами. 18 мая при-
быль сюда первый пароходъ; онъ пришелъ прямо изъ Констан-
тинополя безъ лоцмана, руководствуясь англійской картой и ука-
заніями Рабиновича *), выѣхавшаго ему на встрѣчу и взявшагося
провести его проходомъ между отмелями, причемъ онъ восполь-
зовался указаніями партіи, производившей изысканія.

Кромѣ описанныхъ двухъ пристаней имѣется въ настоящее
время на сѣверномъ берегу Каркинитскаго залива еще третья,
принадлежащая землевладѣльцамъ Фальцъ-Фейнъ, устроенная у
берега полуострова Хорлы или Горькій Куть, въ предѣлахъ ихъ
владѣній.

Въ сентябрѣ 1896 г. приступлено было здѣсь къ постройкѣ
амбаровъ, вмѣстимостью въ 400.000 пудовъ, пристани на козлахъ
до глубины 7 футъ, длиною въ 240 саж. съ рельсами системы
Дековила для погрузки зерна въ баржи посредствомъ вагонетокъ,
помѣщенія для служащихъ и постоялаго двора. Сооруженія эти
должны были обойтись въ 50.000 рублей. Благодаря довольно зна-
чительному возвышенію берега надъ горизонтомъ моря (до 6 саж.),
явилась возможность устроить передачу зерна изъ амбаровъ на
баржи посредствомъ опрокидывающихся вагонетокъ, движущихся
по наклоннымъ путямъ отъ собственной тяжести.

По пути отъ амбара къ пристани вагонетка проходитъ че-
резъ платформу вѣсовъ, гдѣ и взвѣшивается автоматически.

При такомъ устройствѣ можно ограничиться самымъ неболь-
шимъ комплектомъ рабочихъ при перегрузкѣ зерна изъ амбаровъ
въ баржи.

Большимъ неудобствомъ на полуостровѣ Хорлы было отсутствіе
прѣсной воды; подпочвенная вода всюду въ окрестностяхъ полу-
острова Хорлы не годна для питья, будучи горько-соленой (отсюда
и названіе Горькій Куть); въ настоящее время это неудобство
устранено; такъ какъ здѣсь найдена артезіанская вода на глу-
бинѣ 40 саж. въ достаточномъ количествѣ. Ее выкачиваютъ на-
сосомъ, такъ какъ она не доходитъ до поверхности земли на 4 саж.

*) Агента экспортной фирмы.

ГЛАВА II.

Физико-гидрографическое описаніе.

§ 1. Метеорологическія данныя: продолжительность и скорость вѣтровъ, давленіе воздуха, температура, количество осадковъ.

Въ Джарылгатскомъ заливѣ во время изысканій 1896 г. велись метеорологическія наблюденія по три раза въ день: въ 7 час. утра, въ 1 часъ пополудни и въ 7 час. вечера, причемъ записывались: направленіе и сила вѣтра, давленіе атмосферы, температура и количество осадковъ; но наблюденія эти обнимаютъ небольшой періодъ времени, именно всего 5 мѣсяцевъ (отъ 15 апрѣля по 15 сентября), и потому не даютъ возможности сдѣлать опредѣленныхъ выводовъ; приходится поэтому обратиться къ ближайшимъ метеорологическимъ станціямъ, именно къ станціямъ при Тендровскомъ и Тарханкутскомъ маякахъ. На первомъ ведутся наблюденія, начиная съ 1893 г., а на второмъ — съ 1887 г.

На основаніи наблюденій, производившихся на этихъ станціяхъ, можно сдѣлать слѣдующіе выводы для части побережья Чернаго моря между Тендровской косою и Тарханкутскимъ полуостровомъ. Среднія скорости вѣтровъ разныхъ направленій весьма мало отличаются другъ отъ друга, такъ что роза среднихъ скоростей близко подходитъ къ правильному многоугольнику (черт. листъ № 2); что касается средней повторяемости вѣтровъ разныхъ направленій, то наиболѣе частыми являются вѣтры отъ NO; число наблюдавшихся NO-хъ вѣтровъ составляетъ 16,5% отъ числа наблюденій, наименѣе частыми бывають вѣтры отъ SO—6,7% отъ числа наблюденій; эти цифры, представляющія средніе выводы изъ наблюденій на обѣихъ станціяхъ, показываютъ также, что разница въ повторяемости вѣтровъ разныхъ направленій не велика.

Кромѣ этихъ данныхъ имѣются еще наблюденія надъ повторяемостью сильныхъ вѣтровъ и бурь разныхъ направленій, которыя производились въ экономіи „Софіевка“ помѣщиковъ Вассаль, расположенной близъ западной оконечности Джарылгатскаго залива въ теченіе 45 лѣтъ (1850—1895 гг.).

Изъ этихъ наблюдений оказывается, что наиболѣе частыми бываютъ бури отъ О и NO (21 и 17,1⁰/о отъ числа наблюдений) и наименѣе частыми бури отъ SO (14⁰/о отъ числа наблюдений); повторяемости бурь всѣхъ остальныхъ направленій мало разнятся между собою (отъ 7,9⁰/о до 13,9⁰/о отъ числа наблюдений). На чертежѣ листъ № 2 вычерчены діаграммы средней продолжительности вѣтровъ въ процентахъ отъ числа наблюдений и средней скорости въ метрахъ по наблюдениямъ, сдѣланнымъ въ Новомъ Городѣ, на Тарханкутскомъ и Тендровскомъ маякахъ и въ экономіи Софіевга, а ниже помѣщены таблицы средней продолжительности и скорости вѣтровъ по наблюдениямъ на Тендровскомъ и Тарханкутскомъ маякахъ, а также по кратковременнымъ наблюдениямъ въ п. Скадовскѣ во время производства изысканій 1896 г.

Т а б л и ц а

средней повторяемости вѣтровъ за періодъ 1893 — 1894 г.

Тендровскій маякъ.

МѢСЯЦЫ.	Число наблюдавшихся вѣтровъ.									Число наблюдений.
	N	NO	O	SO	S	SW	W	NW	Штиль.	
Январь	32	74	34	9	10	6	6	8	7	186
Февраль	24	20	13	16	30	24	14	15	12	168
Мартъ	15	35	15	19	41	11	17	24	8	185
Апрѣль	13	46	23	5	34	15	10	22	11	179
Май	9	18	21	26	47	19	14	15	14	183
Іюнь	11	4	3	16	48	34	28	30	6	180
Іюль	14	17	9	4	32	33	28	30	18	185
Августъ	21	26	9	3	22	30	17	41	17	186
Сентябрь	17	9	14	15	33	26	20	28	18	180
Октябрь	14	33	32	16	31	13	19	20	8	186
Ноябрь	15	51	30	10	25	12	13	12	4	179
Декабрь	29	52	33	11	19	1	10	20	11	186
Сумма наблюденій за два года	214	385	236	150	372	224	196	265	141	2.183
въ % отъ общаго числа наблюдений	9,8	17,6	10,8	6,9	17,0	10,3	9,0	12,1	6,5	100,0

Т а б

средней продолжительности вѣтровъ въ % отъ числа наблюдений и сред

Тарханкут

ГОДЫ.	N		NO		O		SO	
	Повторяе- мость.	Средняя скорость.	Повторяе- мость.	Средняя скорость.	Повторяе- мость.	Средняя скорость.	Повторяе- мость.	Средняя скорость.
1887	125	4,0	105	4,9	120	4,3	109	6,7
1888	124	3,5	149	4,2	112	4,5	88	4,8
1889	125	3,5	131	3,9	144	4,6	77	5,5
1890	128	3,0	191	4,1	101	5,7	43	2,4
1891	99	—	146	—	75	—	41	—
1892	109	—	196	—	92	—	63	—
1893	164	—	207	—	47	—	50	—
1894	175	—	216	—	102	—	93	—
Въ среднемъ за 8 лѣтъ.	129,75	3,50	168,38	4,28	99,13	4,78	70,50	4,85
Средняя повторяемость въ % отъ числа наблюд.	11,8	—	15,4	—	9,1	—	6,5	—

Т а б

средней продолжительности вѣтровъ въ % отъ числа наблюдений и сред

Джарьмат

М Ъ С Я Ц Ы.	N		NNO		NO		ONO		O		OSO		SO	
	Повторяемость.	Средняя скорость.	Повторяемость.	Средняя скорость.	Повторяемость.	Средняя скорость.	Повторяемость.	Средняя скорость.	Повторяемость.	Средняя скорость.	Повторяемость.	Средняя скорость.	Повторяемость.	Средняя скорость.
Май	7	4,7	6	7,0	11	7,0	1	10	5	6,0	5	3,8	—	—
Юнь	5	4,2	1	6,0	3	8,3	—	—	—	—	—	—	—	—
Юль	8	4,3	4	2,2	6	5,5	12	8	4	3,8	3	6,7	5	6,4
Августъ	2	5,5	5	7,6	2	8,0	9	7,7	10	4,7	14	8,0	10	5,3
Въ среднемъ за 4 мѣсяца.	5,5	4,68	4,0	4,98	5,5	7,20	5,5	6,43	4,75	4,30	5,5	4,63	3,75	2,98
Средняя повторяемость въ % отъ числа наблюд.	6,2	—	4,5	—	6,2	—	6,2	—	5,3	—	6,2	—	4,2	—

Л и ц а

нихъ скоростей въ метрахъ за періодъ времени отъ 1887 по 1894 гг.

скій маякъ.

Повторяе- мость.	Средняя скорость.	SW		W		NW		Штиль.	Число наблюдений.
		Повторяе- мость.	Средняя скорость.	Повторяе- мость.	Средняя скорость.	Повторяе- мость.	Средняя скорость.		
60	5,3	63	4,4	93	6,1	143	4,9	277	1,095
34	4,9	59	4,4	111	4,6	145	4,2	269	1,091
64	5,4	68	4,7	70	3,7	125	3,5	285	1,089
89	5,0	68	5,4	81	3,4	110	4,1	275	1,092
89	—	50	—	36	—	90	—	471	1,086
96	—	101	—	66	—	129	—	246	1,098
153	—	126	—	57	—	136	—	155	1,095
94	—	91	—	136	—	88	—	100	1,095
84,88	5,15	78,25	4,73	81,25	4,45	120,75	4,18	259,75	1,092,63
7,8	—	7,2	—	7,4	—	11,1	—	23,8	100,1

Л и ц а

нихъ скоростей въ метрахъ за время отъ 1 мая по 1 сентября 1896 года.

ская бухта.

Повторяемость.	Средняя скорость.	SSW		SW		WSW		W		WNW		NW		NNW		Штиль.		
		Повторяемость.	Средняя скорость.	Повторяемость.	Средняя скорость.	Повторяемость.	Средняя скорость.	Повторяемость.	Средняя скорость.	Повторяемость.	Средняя скорость.	Повторяемость.	Средняя скорость.					
3	4	1	4	4	10,7	11	9,6	8	5	6	6,0	1	6,0	5	4,8	6	7,0	11
—	—	—	—	4	8,7	3	6,7	23	9,4	21	12,4	8	5,8	5	7,2	14	6,0	2
2	5,5	—	—	5	8,4	2	6	15	7,9	13	6,9	1	6,0	1	4,0	—	—	3
4	7,8	1	5	1	4,0	6	6	8	8,1	8	7,4	5	6,6	5	7,0	2	6,0	2
2,25	3,58	0,5	2,25	3,25	7,35	3,25	7,08	13,5	7,60	1,20	8,78	3,75	6,10	4,0	5,75	5,5	4,75	4,5
2,5	—	0,6	—	3,7	—	5,9	—	15,2	—	13,5	—	4,2	—	4,5	—	6,2	—	5,1

Ближайшій отъ Джарылгатскаго залива пунктъ, гдѣ производятся барометрическія наблюденія—это Тарханкутскій маякъ (на Тендровскомъ такихъ наблюденій не производится); ниже (стран. 29) приведена таблица среднихъ показаній барометра на Тарханкутскомъ маякѣ за періодъ 1887—1894 гг.

Средняя годовая высота барометра 761,65; maximum средней мѣсячной высоты бываетъ въ декабрѣ (764,75) и minimum въ іюлѣ (758,4).

Относительно среднихъ температуръ годовой и мѣсячныхъ имѣются наблюденія: на Тарханкутскомъ маякѣ за періодъ 1887—1894 гг., на Тендровскомъ за періодъ 1893—1894 гг. и въ экономіи „Софіевка“ за періодъ 1850—1895 гг. *).

Изъ этихъ наблюденій можно сдѣлать слѣдующіе выводы: средняя годовая температура мѣстности, прилегающей къ Джарылгатскому заливу, $+10,8^{\circ}$ по Цельсію или $8,64^{\circ}$ по Реомюру; среднія температуры времени года слѣдующія:

зимы (отъ 10 декабря по 9 марта)	0,90° Р.
весны (отъ 10 марта по 9 іюня)	+10,87° „
лѣта (отъ 10 іюня по 9 сентября)	+18,13° „
осени (отъ 10 сентября по 9 декабря)	+ 6,46° „

За среднее количество выпадающихъ осадковъ можно принять годовой слой въ 232 мм., а количество дней съ осадками—60 въ годъ. Данныя эти суть среднія изъ наблюдавшихся на Тендровскомъ и Тарханкутскомъ маякахъ за 1893 и 1894 гг.

*) Эти послѣднія наблюденія прилагаются при семъ отдѣльно (см. стран. 30).

Г О Д Ы.	СРЕДНЯЯ ПОКАЗАНИЯ БАРОМЕТРА ЗА МЕСЯЦЫ.												Средняя годовая.
	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	
1887	764,9	768,3	761,4	761,2	760,4	760,2	760,0	759,0	758,7	761,5	761,5	759,2	761,4
1888	763,4	760,8	758,1	758,1	761,4	758,4	757,0	758,3	764,1	761,8	763,6	765,8	760,8
1889	766,9	754,6	759,6	756,8	759,8	757,8	758,0	758,6	760,1	763,7	765,8	769,1	700,9
1890	764,5	767,6	761,8	759,4	758,0	758,1	757,1	759,2	762,5	762,1	761,0	765,2	761,4
1891	763,2	769,3	761,0	758,7	759,5	759,2	757,4	757,5	762,6	763,1	763,7	764,0	761,8
1892	761,5	759,9	761,9	760,4	759,8	759,9	758,4	761,7	763,7	762,7	767,4	761,9	761,0
1893	761,7	761,9	760,9	762,2	761,9	758,7	759,2	760,7	762,3	764,1	763,9	767,3	762,0
1894	770,0	762,6	764,0	763,3	760,9	758,5	760,1	759,1	762,5	764,3	769,0	765,5	763,3
Въ среднемъ за 8 лѣтъ.	764,5	763,1	761,1	759,85	760,1	758,85	758,4	759,5	762,1	762,9	764,5	764,75	761,65

Тарханкутский маяк.

ГО Д Ы.	СРЕДНІЯ М Ъ С Я Ч Н Ы Я Т Е М П Е Р А Т У Р Ы.												Средняя годовая температура.
	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	
1887	+ 1,9	- 0,4	+ 4,4	+ 8,6	+ 15,5	+ 18,5	+ 22,1	+ 22,4	+ 20,8	+ 13,4	+ 9,2	+ 7,9	+ 12,0
1888	- 1,0	- 0,7	+ 5,0	+ 10,2	+ 19,6	+ 19,6	+ 22,2	+ 22,5	+ 18,8	+ 14,8	+ 5,6	+ 0,1	+ 11,0
1889	- 3,3	+ 4,8	+ 3,5	+ 9,7	+ 19,8	+ 19,8	+ 24,0	+ 23,5	+ 16,8	+ 15,5	+ 8,4	+ 0,5	+ 11,4
1890	- 6,2	+ 2,6	+ 5,9	+ 10,4	+ 16,1	+ 18,8	+ 23,4	+ 25,1	+ 18,9	+ 13,9	+ 8,4	+ 2,5	+ 11,3
1891	- 0,4	- 2,9	+ 5,1	+ 8,3	+ 14,7	+ 20,1	+ 22,9	+ 24,0	+ 19,2	+ 12,9	+ 6,2	+ 5,7	+ 11,3
1892	- 0,9	+ 3,3	+ 4,2	+ 9,1	+ 15,6	+ 21,7	+ 22,7	+ 23,6	+ 21,1	+ 15,9	+ 5,6	+ 2,8	+ 12,2
1893	+ 5,5	+ 2,2	+ 3,6	+ 6,0	+ 12,8	+ 18,5	+ 22,8	+ 23,0	+ 17,7	+ 14,6	+ 9,5	+ 2,7	+ 10,6
1894	- 4,2	+ 0,5	+ 4,2	+ 8,5	+ 13,0	+ 18,1	+ 22,8	+ 22,6	+ 16,1	+ 13,5	+ 4,7	+ 1,9	+ 10,2

Тендровский маяк.

ГО Д Ы.	СРЕДНІЯ М Ъ С Я Ч Н Ы Я Т Е М П Е Р А Т У Р Ы.												Средняя годовая температура.
	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	
1893	- 9,5	- 2,9	+ 1,8	+ 5,2	+ 13,1	+ 19,8	+ 22,9	+ 22,9	+ 17,6	+ 13,6	+ 7,3	+ 1,0	+ 9,4
1894	- 6,2	- 1,4	+ 3,1	+ 8,8	+ 14,2	+ 18,8	+ 23,9	+ 23,3	+ 16,1	+ 12,7	+ 3,6	+ 5,0	+ 9,7

§ 2. Колебания уровня воды въ заливѣ. Опредѣленіе ординарнаго горизонта.

Колебания уровня воды въ Каркинитскомъ заливѣ обусловливается двумя причинами: 1) общими измѣненіями горизонта воды въ этой части Чернаго моря и 2) мѣстными вѣтрами. Послѣдняя причина производитъ наибольшія измѣненія горизонта воды въ заливѣ: вѣтры, дующіе въ предѣлахъ отъ N до O, производятъ пониженіе уровня воды въ Каркинитскомъ заливѣ, а вѣтры, дующіе въ предѣлахъ отъ W на S,—повышенія. Наибольшій спадъ воды бываетъ при NO-хъ вѣтрахъ и наибольшій нагонъ—при SW-хъ. Въ зависимости отъ этихъ колебаній уровня воды въ Каркинитскомъ заливѣ происходятъ соотвѣтственныя колебанія и въ Джарылгатской бухтѣ; колебанія эти достигаютъ здѣсь довольно значительной величины; такъ, за періодъ времени отъ 20 апрѣля 1896 г. по 20 апрѣля 1897 г. наименьшее показаніе водомѣрной рейки, установленной у поселка Скадовска, было— $1'8''$, а наибольшее $+ 2'10''$.

Для опредѣленія ординарнаго горизонта, къ которому долженъ былъ быть отнесенъ промѣръ Джарылгатской бухты и Каркинитскаго залива, установлены были водомѣрные рейки въ слѣдующихъ мѣстахъ: 1) у поселка Скадовска близъ моста; 2) у Кутугаевского кордона пограничной стражи.

За ординаръ, къ которому отнесены всѣ морскіе промѣры и нивелировки, принятъ горизонтъ, установившійся въ среднихъ числахъ августа 1896 г. послѣ довольно продолжительной штилевой погоды.

Нули реекъ были связаны нивелировкой съ установленными по близости каменными реперами.

Отмѣтки этихъ реперовъ надъ принятымъ ординаромъ слѣдующія:

1) у поселка Скадовска $+ 1,386$ саж.

2) у Кутугаевского кордона $+ 0,656$ саж.

Наблюденія на водомѣрныхъ постахъ велись ежедневно три раза въ день: въ 7 час. утра, въ 1 часъ дня и въ 7 часовъ вечера.

§ 3. Течения въ заливѣ.

Въ Каркинитскомъ заливѣ и Джарылгатской бухтѣ за время изысканій 1896 г. не обнаружено преобладанія теченія какого-либо опредѣленнаго направленія. Повидимому, теченія здѣсь обусловливаются исключительно только направленіемъ вѣтра, въ чемъ не трудно было убѣдиться, сопоставляя направленія вѣтровъ съ направленіями теченій: въ Джарылгатскомъ заливѣ постоянно чередуются теченія двухъ направленій: отъ О на W и отъ W на О (вдоль залива), а въ Каркинитскомъ—отъ SW на NO и отъ NO на SW.

Теченіе отъ О на W въ Джарылгатскомъ заливѣ и отъ SW на NO въ Каркинитскомъ замѣчается при W и SW вѣтрахъ, а обратныя теченія отъ W на О въ Джарылгатскомъ заливѣ и отъ NO на SW въ Каркинитскомъ—при вѣтрахъ О и NO. Такая зависимость объясняется, какъ это уже было сказано въ предыдущемъ параграфѣ, тѣмъ, что при О и NO вѣтрахъ во всемъ Каркинитскомъ заливѣ происходитъ пониженіе горизонта воды; вода стоняется отъ берега въ море, причемъ обнаруживается теченіе, приблизительно совпадающее съ направленіемъ вѣтра; въ Джарылгатскомъ же заливѣ въ силу пониженія уровня воды Каркинитскаго залива вода устремляется къ выходу, т. е. на востокъ; при W и SW вѣтрахъ происходитъ обратное явленіе; повышеніе уровня воды и теченіе съ моря къ берегу въ Каркинитскомъ заливѣ и теченіе съ востока на западъ въ Джарылгатскомъ заливѣ. Эти теченія существуютъ постоянно, такъ что вода въ заливѣ рѣдко бываетъ безъ движенія, и достигаютъ иногда значительной скорости, въ особенности въ Джарылгатскомъ заливѣ; скорость эта обусловливается быстротой и величиной измѣненій уровня воды въ Каркинитскомъ заливѣ.

Въ теченіе изысканій 1896 г. замѣчались скорости, доходившія до 0,15 въ секунду.

§ 4. Движеніе наносовъ.

Для опредѣленія передвиженія ила по дну были устанавливаемы въ Джарылгатскомъ заливѣ во время изысканій 1896 г. жестяные ящики, съ отверстіемъ въ 0,25 кв. фута на верхней

крышкѣ; ящики эти были устанавливаемы два раза: въ 1-й разъ 5 іюля и во 2-й разъ 1 августа, причѣмъ пробыли на днѣ въ 1-й разъ 15 дней и во 2-й разъ 41 день.

Ящико́въ было два: одинъ былъ опущенъ оба раза на глубинѣ 6 футъ, а другой—на глубинѣ 18 футъ противъ поселка Скадовска.

Результаты получились слѣдующіе: въ 1-й разъ накопившійся въ 1 ящикѣ (на глубинѣ 6 фут.) иль послѣ высушиванія имѣлъ объемъ 10 куб. сант., во 2-мъ ящикѣ (на глубинѣ 18 фут.) не оказалось ничего; во 2-й разъ получилось въ 1-мъ ящикѣ 120 куб. сант. сухаго ила, а во 2-мъ 80 куб. сант.

За время отъ 5 іюля до 20 іюля не было особенно сильныхъ вѣтровъ, тогда какъ за время отъ 1 августа до 10 сентября было 8 случаевъ вѣтровъ, доходившихъ до степени шторма; такимъ образомъ, отсюда видно, что осажденіе ила вдоль берега Джарылгатскаго залива находится въ зависимости отъ вѣтра; при очень сильныхъ вѣтрахъ муть подымается со дна у береговъ и разносится теченіемъ по заливу. Полученныхъ за время изысканій 1896 г. данныхъ недостаточно для опредѣленія степени заносимости залива, но уже а priori можно сказать, что эта заносимость весьма не велика, такъ какъ муть подымается только въ рѣдкихъ случаяхъ (при очень сильныхъ вѣтрахъ) и только близъ береговъ на небольшой глубинѣ. Болѣе опредѣленные данныя можно получить изъ сравненія промѣровъ, сдѣланныхъ въ бухтѣ въ разные времена. По сравненію промѣровъ, относящихся къ 1836, 1893 и 1896 годамъ, изъ которыхъ: 1-е сдѣланы Черноморской гидрографической экспедиціей, 2-е преподавателемъ Херсонскихъ мореходныхъ классовъ, приглашеннымъ Скадовскимъ для изслѣдованія части Джарылгатскаго залива, прилегающей къ поселку Скадовску и, наконецъ, 3-е—партіей по изысканіямъ Азово-Черноморскихъ портовъ, можно заключить, что въ Джарылгатской бухтѣ за время отъ 1836 до 1896 г. не произошло почти никакихъ измѣненій въ глубинахъ (предполагая, что всѣ промѣры отнесены къ одному горизонту), такъ, напр., если взять 18-футтовую горизонталь, то противъ поселка Скадовска она отстояла отъ берега въ 1836 году на 600 саж., въ 1893 году на 610 саж. и въ 1896 году на 650 саж.; та же горизонталь у оконечности Джа-

рылгатской косы, въ томъ мѣстѣ, гдѣ выступаетъ отъ этой оконечности отмель по направленію на NO, отстояла отъ берега: въ 1836 г. на 1.100 саж. и въ 1896 г. на 1.190 саж. Эти цифры только приблизительныя, такъ какъ неизвѣстно, въ какомъ горизонтѣ были отнесены промѣры 1836 и 1893 гг., но тѣмъ не менѣе онѣ показываютъ, что измѣненія глубины въ Джарылгатскомъ заливѣ весьма незначительны.

§ 5. Свойства морской воды въ заливѣ.

Вода въ Джарылгатскомъ заливѣ отличается своею постоянною прозрачностью; только во время очень сильныхъ вѣтровъ она дѣлается мутною и только у береговъ; объясняется это тѣмъ, что въ заливѣ никогда не бываетъ сколько-нибудь значительнаго волненія и что все дно залива покрыто водорослями, препятствующими подниманію мути. Процентное содержаніе соли въ водѣ здѣсь нѣсколько больше, чѣмъ въ морѣ и, кромѣ того, она содержитъ значительное количество іодистыхъ соединеній, что обнаружено было анализомъ, произведеннымъ въ 1896 г. мѣстнымъ врачомъ. Температура воды здѣсь подвержена меньшимъ колебаніямъ, чѣмъ въ морѣ. Всѣ эти свойства морской воды, а также присутствіе на берегу залива цѣлебныхъ грязей даетъ поселку Скадовску основаніе стать въ недалекомъ будущемъ морскимъ курортомъ.

§ 6. Сила волненія.

Во всемъ Каркинитскомъ заливѣ наиболѣе спокойнымъ мѣстомъ является Джарылгатскій заливъ. Здѣсь никогда не развивается большаго волненія, какого бы направленія и силы не былъ вѣтеръ; наибольшая наблюдавшаяся здѣсь высота волны въ теченіе времени изысканій 1896 г., отличавшагося обиліемъ сильныхъ вѣтровъ, не превосходила трехъ футъ. Это объясняется укрытостью залива.

Отъ южныхъ, юго-западныхъ и юго-восточныхъ вѣтровъ онъ вполне защищенъ косою; сѣверный, сѣверо-западный и сѣверо-восточный вѣтры здѣсь береговые, при западныхъ и восточныхъ вѣтрахъ тоже не можетъ развиваться большаго волненія по

слѣдующимъ причинамъ: вся западная часть залива на пространствѣ, занимающемъ болѣе половины всей площади залива (отъ западной его оконечности и немного не доходя меридіана поселка Скадовска), совершенно мелководна, а немного восточнѣе оконечности Джарылгатской косы расположена часть Каркинитскаго залива мелководная вообще и, кромѣ того, изобилующая отмелями, гдѣ глубина не превышаетъ 5 — 6 футь.

Наибольшее волненіе развивается въ Джарылгатскомъ заливѣ при юго-восточныхъ вѣтрахъ, имѣющихъ разгонъ довольно значительный (до 45 верстъ), но волненію этому подвержена только небольшая часть залива, ограниченная съ запада линіей, проведенной черезъ оконечность Джарылгатской косы по направле- нію отъ SO на NW; линія эта пересѣкаетъ сѣверный берегъ залива нѣсколько восточнѣе поселка Скадовска, такъ что часть залива, прилегающая къ нему, является уже защищенною косою отъ юго-восточныхъ вѣтровъ.

Въ силу этихъ естественныхъ условій, въ Джарылгатскомъ заливѣ никогда не бываетъ сильнаго волненія; въ этомъ можно было убѣдиться въ теченіе періода навигаціи 1896 г., отличавшагося бурнымъ состояніемъ погоды; въ заливѣ все это время безпрепятственно производилась погрузка и не было ни разу случая подмочки зерна, буксируемаго къ пароходамъ въ низкихъ открытых баржахъ.

Въ худшихъ условіяхъ въ отношеніи силы волненія находится остальная часть Каркинитскаго залива: она открыта юго-западнымъ вѣтрамъ и только благодаря существованію Бакальской отмели, ограждающей заливъ съ запада и ряду другихъ внутри залива, оказалось возможнымъ производить погрузку въ нѣкоторыхъ (указанныхъ выше) пунктахъ сѣвернаго побережья Каркинитскаго залива.

Здѣсь при юго-западныхъ вѣтрахъ зыбь, имѣющая большой разгонъ, хотя и разбивается отмелями, но и близъ береговъ имѣетъ настолько значительную силу, что задерживаетъ погрузку на пароходы.

§ 7. Дно залива, характеръ береговъ, результаты буренія.

Во время изысканій 1896 г. для изслѣдованія геологическаго строенія береговъ и дна Каркинитскаго залива и Джарылгатской бухты, были сдѣланы въ разныхъ мѣстахъ буровыя скважины; мѣста этихъ скважинъ расположены были на трехъ профиляхъ, нормальныхъ къ берегу, изъ которыхъ два сдѣланы были въ Джарылгатской бухтѣ у поселка Скадовска, а одинъ въ Каркинитскомъ заливѣ—у полуострова Хорлы; кромѣ того, при промѣрѣ произведены по всему заливу изслѣдованія грунта дна посредствомъ добыванія образцовъ этого грунта лотомъ. Эти изслѣдованія дали слѣдующіе результаты.

Дно Каркинитскаго залива покрыто все (за исключеніемъ отмелей) слоемъ ила толщиной отъ $3\frac{1}{2}$ до 23 футь, подъ которымъ залегаетъ плотная желтая и мѣстами синяя глина, составляющая также и грунтъ всего побережья названнаго залива.

Въ Джарылгатскомъ заливѣ грунтъ всего сѣвернаго побережья составляетъ плотная, пластичная, желтая глина, залегающая подъ слоемъ растительной земли толщиной отъ 3-хъ до 4-хъ футь (буров. скв. №№ 1 и 6 черт. листъ № 3); толщина слоя ила, покрывающаго дно залива въ предѣлахъ произведенныхъ изслѣдованій (противъ поселка Скадовска), измѣняется отъ 12 (бур. скв. № 2) до $3\frac{1}{2}$ футь (бур. скв. № 9), причемъ наиболѣе толстый слой ила имѣется у берега и по мѣрѣ удаленія вглубь залива толщина слоя уменьшается. Илъ здѣсь слабый, но вязкій, верхній слой его съ примѣсью песка, ракушки и морскихъ водорослей, которыя произрастаютъ въ большомъ количествѣ по всему дну залива на глубинѣ не менѣе 8 — 10 футь, такъ что ихъ нѣтъ только близъ береговъ и на отмеляхъ. Растутъ онѣ густо и достигаютъ значительной высоты, такъ что въ нѣкоторыхъ болѣе мелководныхъ мѣстахъ, достигаютъ поверхности воды; онѣ представляютъ нѣкоторое неудобство при плаваніи небольшихъ винтовыхъ судовъ вслѣдствіе наматыванія ихъ на винтъ; такъ, во время промѣра въ 1896 г. небольшой винтовой катеръ, буксировавшій лодки, долженъ былъ постоянно дѣлать остановки для очистки винта отъ водорослей, которыя, на-

матывался на него, образовали клубокъ, почти совершенно прекращавшій дѣйствіе винта.

Осенью, къ концу періода произрастанія, водоросли большими массами всплываютъ на поверхность воды и прибываются къ берегамъ залива, гдѣ подвергаются гніенію; въ особенности много ихъ выбрасывается у Джарылгатской косы, гдѣ онѣ образуютъ вдоль берега валъ вышиною до полусажени.

Благодаря массѣ скопляющихся у береговъ водорослей, замѣчено въ Джарылгатскомъ заливѣ наростаніе ихъ, такъ, напр., у поселка Скадовска берегъ имѣетъ видъ обрыва вышиною до $1\frac{1}{2}$ саж., передъ которымъ тянется низменная береговая полоса шириною отъ 10 до 75 саж.; грунтъ этой полосы состоитъ изъ глины, попавшей сюда благодаря размыву береговъ дождевою водою и изъ водорослей, подвергшихся процессу перегоранія и образовавшихъ съ глиною слой растительной земли. Это наростаніе берега продолжается и въ настоящее время; въ теченіе трехъ лѣтъ существованія поселка Скадовска берегъ успѣлъ нарости на нѣсколько сажень по заявленію лицъ, бывшихъ здѣсь при возникновеніи этого поселка и вновь посѣтившихъ его въ прошломъ году.

Описанными здѣсь особенностями съ небольшими измѣненіями отличается вообще весь Каркинитскій заливъ; разница съ Джарылгатскимъ заливомъ только въ толщинѣ слоя ила, которая въ нѣкоторыхъ мѣстахъ Каркинитскаго залива достигаетъ 23 фут. (скв. № 11 противъ полуострова Хорлы) и въ томъ, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ встрѣчается подъ слоємъ ила синяя глина. Грунтъ дна, какъ и въ Джарылгатскомъ заливѣ,—слабый илъ съ примѣсью песка, ракушки и морскихъ водорослей, а на отмеляхъ мелкій, плотно слежавшійся морской песокъ.

§ 8. Замерзаемость залива, ледоходъ, продолжительность навигаціи.

Зимою Джарылгатская бухта замерзаетъ ежегодно въ большей или меньшей степени, въ зависимости отъ характера зимы: средняя температура зимы, выведенная изъ наблюденій, производившихся въ экономіи „Софіевъ“ (близъ западной оконечности

Джарылгатскаго залива) въ теченіе 50 лѣтъ (1845—1895), равна $0,9^{\circ}R$ при колебаніяхъ отъ $+2,11$ до $4,00R$.; въ теченіе этихъ 45 лѣтъ было 26 зимъ съ температурою выше средней и 19 зимъ съ температурою ниже средней; слѣдовательно, зимы здѣсь бываютъ преимущественно умѣренныя.

При очень теплыхъ зимахъ глубокая часть залива бываетъ совершенно свободна отъ льда, и только западная мелководная часть его покрывается слоемъ тонкаго льда или шереха; такой ледъ при оттепели исчезаетъ въ 1—2 сутки безслѣдно.

При болѣе холодныхъ зимахъ случается, что вся западная часть залива замерзаетъ сплошь, а въ болѣе глубокой части ледъ становится только у береговъ, а середина залива остается свободною отъ льда.

При суровыхъ зимахъ заливъ замерзаетъ сплошь какъ въ мелководной, такъ и въ глубокой своей части; толщина льда при этомъ достигаетъ 8 вершковъ въ мелководной части, такъ что можно безопасно переѣзжать заливъ и перевозить тяжести.

Бываетъ иногда, что бухта совершенно освобождается отъ льда во время зимы и затѣмъ снова замерзаетъ; это бываетъ при довольно низкихъ температурахъ и объясняется дѣйствіемъ вѣтровъ, производящихъ быстрыя измѣненія горизонта воды и теченія въ заливѣ; ледъ при этомъ ломается и уносится изъ залива (такъ было въ зиму 1893—1894 г.).

Замерзаніе всегда начинается отъ западной мелководной части и отъ береговъ, а глубокая часть (фарватеръ) замерзаетъ позже, и ледъ тамъ бываетъ наиболѣе тонкій.

Самое раннее вскрытіе залива отъ льда наблюдалось въ концѣ января, а самое позднее въ концѣ марта мѣсяца; въ большинствѣ же случаевъ бухта вскрывается въ концѣ февраля или въ началѣ марта.

Ледоходъ здѣсь часто отличается большою силою, причемъ сила эта обуславливается степенью замерзаемости залива и направленіемъ и силою дующихъ во время вскрытія залива вѣтровъ; если заливъ былъ сплошь покрытъ льдомъ и при вскрытіи дуетъ N или NO вѣтеръ (какъ это чаще всего бываетъ), то являющееся при этихъ вѣтрахъ въ Джарылгатскомъ заливѣ теченіе отъ запада къ востоку быстро увлекаетъ по направленію отъ

NW къ SO массу образовавшагося въ заливѣ льда къ выходу, причѣмъ у береговъ, гдѣ, благодаря мелководью, движенію льда встрѣчается препятствіе, происходятъ нагроможденія льдинъ, достигающія значительной высоты; это явленіе наблюдается главнымъ образомъ у сѣвернаго берега Джарылгатской косы, къ которому, благодаря совокупному дѣйствию теченія, увлекающаго ледъ къ выходу и сѣвернаго или сѣверо-восточнаго вѣтра преимущественно прибываются льдины.

Напоръ льда во время ледохода въ Джарылгатскомъ заливѣ бываетъ такъ великъ, что никакихъ свайныхъ сооружений здѣсь устраивать нельзя; въ этомъ владѣлецъ поселка Скадовска имѣлъ случай лично убѣдиться изъ опыта: для испытанія силы напора льда были забиты 8-вершковыя сваи въ видѣ куста изъ трехъ штукъ и ледоходомъ ихъ срѣзало; опытъ былъ произведенъ съ цѣлью узнать, возможно ли у поселка Скадовска устроить постоянную пристань на сваяхъ. Результаты опыта заставили владѣльца отказаться отъ устройства постоянной пристани и ограничиться пристанью на козлахъ, разбираемою на зиму.

Джарылгатская бухта замерзаетъ обыкновенно въ среднихъ числахъ декабря, а вскрывается, какъ уже сказано было, въ концѣ февраля или началѣ марта и, слѣдовательно, бываетъ открыта для навигаціи въ среднемъ въ теченіе 10 мѣсяцевъ; при этомъ колебанія бываютъ отъ 9 до 11 мѣсяцевъ въ зависимости отъ температуры и продолжительности зимы; такъ, напр., въ 1896—1897 гг. бухта стала 24 декабря, а вскрылась 21 января, а въ 1894—1895 г. бухта стала 18-го декабря, вскрылась 18 марта, такъ что въ 1-мъ случаѣ ледъ держался всего одинъ мѣсяць, а во 2-мъ три мѣсяца.

Остальная часть Каркинитскаго залива въ отношеніи замерзаемости и ледохода находится въ условіяхъ лучшихъ, чѣмъ Джарылгатскій заливъ: замерзаютъ сплошь только мелководныя заливчики, какъ-то: Каржинскій, Каланчакскій и Перекопскій, а на всемъ остальномъ пространствѣ ледъ становится только у береговъ, а середина залива всегда свободна отъ льда; ледоходъ здѣсь далеко не носитъ такого характера, какъ въ Джарылгатскомъ заливѣ, льда бываетъ мало и при отсутствіи теченій, направляющихся вдоль берега, онъ или таетъ на мѣстѣ, или уно-

сится въ море при береговыхъ вѣтрахъ, не встрѣчая препятствій по пути, такъ какъ заливъ открытъ съ юго-запада.

ГЛАВА III.

Экономическое значеніе и торговая дѣятельность вывозныхъ пунктовъ, возникшихъ въ Каркинитскомъ заливѣ.

§ 1. Экономическое состояніе Днѣпровскаго уѣзда и причины, вызвавшія возникновеніе поселка Скадовска.

Днѣпровскій уѣздъ, представляющій собою огромную площадь около 1.425.795 десятинъ, изъ коихъ около 70% удобной къ обработкѣ (большою частью лучшей степной черноземъ) до весьма недавняго времени считался правительствомъ какъ бы предназначеннымъ для занятій овцеводствомъ, причемъ прилагались большія усилія для развитія этой отрасли сельскаго хозяйства; плоды этихъ усилій видны въ оставшихся и по настоящее время значительныхъ стадахъ овецъ: такъ, въ концѣ 80-хъ годовъ, по даннымъ Таврической Губернской Земской Управы, числилось въ Днѣпровскомъ уѣздѣ 950.000 овецъ, но уже въ 80-хъ годахъ замѣчается постепенный упадокъ овцеводства въ Днѣпровскомъ уѣздѣ и переходъ къ земледѣльству, т. е. то же самое явленіе, которое уже сравнительно давно обнаружилось въ болѣе сѣверныхъ частяхъ Новороссійскихъ степей. Причины этого явленія слѣдующія: подъ вліяніемъ усиленнаго заселенія степей явилось увеличеніе ренты на землю, благодаря чему занятіе овцеводствомъ стало невыгоднымъ (въ прежнее время, лѣтъ 50 тому назадъ, земля отдавалась въ аренду подъ пастбище для скота по цѣнѣ всего 6 коп. съ десятины). Кромѣ того, за послѣднее время, благодаря отсутствію спроса на шерсть, произошло паденіе цѣны на нее (съ 12 руб. за пудъ цѣны упала до 8 руб.) и благодаря сильному развитію среди овецъ эпидемій, главнымъ образомъ сибирской язвы, и вызванному ими большому падежу овецъ количество ихъ значительно уменьшилось.

Такимъ образомъ и Днѣпровскій уѣздъ подчинился всеобщему закону, по которому низшая культура—скотоводство переходитъ въ высшую—земледѣліе по мѣрѣ увеличенія заселенности страны и связаннаго съ нею повышенія цѣнности земли.

Переходъ этотъ пошелъ очень быстро: овцеводство стало замѣтно падать, а количество распахиваемыхъ подъ посѣвы хлѣба десятинъ быстро возрастать, и Днѣпровскій уѣздъ является въ настоящее время довольно значительнымъ поставщикомъ хлѣба на экспортномъ рынкѣ.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ сгруппированы данныя, заимствованныя изъ „Вѣдомостей о посѣвѣ и урожаѣ на земляхъ сельскихъ обществъ Днѣпровскаго уѣзда“, помѣщаемыхъ въ постановленіяхъ Днѣпровскаго Земскаго Собранія за 1892—1895 гг. и проверенныя путемъ сравненія со свѣдѣніями, добытыми изъ волостныхъ правленій, — данныя, дающія возможность судить объ увеличеніи количества засѣваемыхъ крестьянами десятинъ въ части Днѣпровскаго уѣзда, составляющей торговый раіонъ, тяготеющей къ Джарылгатскому заливу.

Названіе волостей.	Количество засѣваемыхъ десятинъ.			
	1892	1893	1894	1895
Первоконстантиновская	19.439	22.772	27.091	24.471
Чапынская	13.597	15.697	17.141	15.433
Каланчакская	16.454	16.780	16.712	18.488
Бехтерская	6.632	7.223	6.963	8.527
Красная	7.224	9.938	8.563	9.309
Чалбасская	14.664	14.080	17.883	19.384
Больше-Копанская	10.964	11.099	11.224	11.339
Итого	88.974	92.589	105.577	106.948

Изъ этой таблицы видно, что увеличеніе распахиваемой пло-

щади у крестьянъ составляетъ за періодъ 1892 — 1895 гг. — 17.974 десятины, т. е. 20⁰/₁₀₀ отъ площади распашки въ 1892 г.

Землепашество ведется здѣсь самымъ примитивнымъ, самымъ экстенсивнымъ способомъ: распахивается земля плохо, всюду господствуетъ переложная система — извѣстный участокъ распахивается до тѣхъ поръ, пока даетъ урожай, а затѣмъ забрасывается на нѣсколько лѣтъ.

Система эта обусловливается: 1) громаднымъ количествомъ земли, годной къ обработкѣ, 2) боязнью землевладѣльцевъ всецѣло перейти къ землепашеству, забросивъ окончательно овцеводство.

Боязнь эта до послѣдняго времени находила себѣ объясненіе въ условіяхъ экспорта изъ уѣзда и въ самомъ географическомъ распредѣленіи въ немъ удобныхъ земель: прибрежная, южная его часть и крайній западный его уголъ, за исключеніемъ небольшого участка на землѣ помѣщиковъ Вассаль, представляетъ изъ себя большею частью неплодныя солончаки и вообще мало плодородна, а сѣверная, прилегающая къ Днѣпру, покрыта сыпучими песками. Только средняя, наиболѣе, впрочемъ, значительная часть, и представляетъ изъ себя тотъ едва лишь наполовину тронутый земельный резервъ, которому въ ближайшемъ будущемъ предстоитъ выступить въ роли значительнаго поставщика на экспортномъ рынкѣ. До послѣдняго времени этому въ значительной степени мѣшало то обстоятельство, что единственнымъ выходомъ для хлѣба Днѣпровскаго уѣзда представлялись днѣпровскія пристани, начиная отъ мѣстечка Каховки и до села Голой-Пристани, которыя сами, въ свою очередь, являлись только передаточными пунктами: оттуда хлѣбъ шелъ мелкими каботажными парусными судами до Одессы, гдѣ и грузился уже на иностранныя пароходы.

Если принять во вниманіе, что еще до днѣпровскихъ пристаней хлѣбъ долженъ былъ проходить сыпучіе пески, семнадцативерстной полосой покрывающіе лѣвый берегъ Днѣпра и представляющіе большія затрудненія для перевозки по нимъ грузовъ, что перегрузки и прохожденіе хлѣба черезъ руки ряда перекупщиковъ, естественно, ложились на хлѣбъ большимъ нагляднымъ расходомъ, — легко понять, что такія условія экспорта являлись для землевла-

дѣльцевъ серьезной причиной, препятствовавшей увеличенію запашки, и что хлѣбный кризисъ послѣднихъ лѣтъ, такъ тяжело отозвавшійся на благосостояніи всего землевладѣльческаго населенія Россіи, для землевладѣльцевъ Днѣпровскаго уѣзда, несмотря на относительную незначительность запашки, оказался особенно тяжелымъ. Невольно должно было явиться стремленіе уменьшить тѣ накладные расходы, которые столь тяжелымъ бременемъ ложились на цѣнность хлѣба.

Осуществленіе этого всеобщаго въ Днѣпровскомъ уѣздѣ стремленія взялъ на себя землевладѣлецъ Днѣпровскаго уѣзда и теперешній губернский предводитель дворянства С. Б. Скадовскій; у него возникла мысль перевернуть весь существующій порядокъ экспорта, направивъ его къ югу, къ берегамъ омывающаго весь югъ Днѣпровскаго уѣзда Чернаго моря, воспользовавшись для этого имѣющеюся въ предѣлахъ уѣзда прекрасною для судовой стоянки и по глубинѣ доступною для иностранныхъ пароходовъ Джарылгатскою бухтою. При новомъ порядкѣ экспорта представлялась возможность, съ одной стороны, избавить хлѣбъ отъ необходимости проходить сыпучіе пески сѣвера уѣзда и подвергаться перегрузкамъ, а съ другой — погрузкой хлѣба непосредственно на иностранные пароходы войти въ непосредственное сношеніе съ иностранными рынками, минуя тотъ рядъ перекупщиковъ, которые „жили около хлѣба“, и услуги которыхъ очень дорого стоили производителямъ.

Сокративъ такимъ путемъ накладные расходы до возможнаго минимума, представлялось возможнымъ увеличить цѣну, платимую производителямъ за хлѣбъ, и привлечь экспортъ въ проектированному отпускному пункту въ Джарылгатскомъ заливѣ.

Дѣйствительность вполнѣ оправдала расчеты С. Б. Скадовскаго. Въ 1891 г. приобрѣлъ онъ 4.000 десятинъ береговой полосы имѣнія Овсяника-Куликовскаго, Второе Приморское или Красное, и, произведя промѣръ въ прилегающей къ имѣнію части Джарылгатскаго залива на протяженіи отъ села Краснаго до Городецкаго кордона погр. стражи, и выбравъ на основаніи этихъ изысканій мѣсто, гдѣ наиболѣе близко подходитъ къ берегу 6-ти футовая горизонталь, приступилъ къ устройству тамъ деревянной пристани на козлахъ. Весною 1894 г. пристань была установлена

и къ тому же времени были закончены нѣкоторыя необходимыя постройки, а въ 1-хъ числахъ іюля прибылъ сюда первый иностранный пароходъ за хлѣбомъ.

Съ тѣхъ поръ прошло три года, и основанный экспортный пунктъ успѣлъ за это время разростись въ цѣлый городокъ, причемъ экспортъ во 2-ю же навигацію послѣ основанія достигъ цифры около 1¹/₂ милліона пудовъ хлѣба.

Ниже изложены свѣдѣнія, касающіяся современнаго состоянія поселка Скадовска и экспортнаго дѣла, а равно и виды на развитіе этого дѣла въ будущемъ.

§ 2. Современное состояніе поселка Скадовска.

При возникновеніи поселка Скадовска имѣлось въ виду возможное развитіе его въ будущемъ, и поэтому прежде всего была сдѣлана приглашеннымъ сюда землемѣромъ правильная распланировка на участки, съ оставленіемъ между ними мѣстъ для широкихъ улицъ и площадей; вся распланированная площадь занимаетъ 331 десят. 1.980 кв. саж. и распределена слѣдующимъ образомъ:

Подъ участками, сдаваемыми въ аренду .	163	дес.	600	к. с.
„ улицами	76	„	300	„ „
„ площадями	44	„	180	„ „
„ набережной	23	„	—	„ „
„ низкимъ неудобнымъ берегомъ . .	23	„	—	„ „
„ усадьбой Скадовскаго	1	„	1.200	„ „
„ усадьбой Мангуби	—	„	2.100	„ „

Итого 331 дес. 1.980 к. с.

Участковъ, сдаваемыхъ въ аренду, нарѣзано землемѣромъ 653 по 600 кв. саж. каждый.

Въ 1896 г. изъ нихъ было занято частными владѣльцами 243, Скадовскимъ 10 и 4 предназначены были для имѣющаго быть переведеннымъ сюда кордона пограничной стражи, всего, слѣдовательно, занято было 257 участковъ.

Построено было и находилось въ постройкѣ 226 домовъ.
Жителей постоянныхъ и рабочихъ было:

въ ноябрѣ 1895 г.	770	человѣкъ.
„ іюнѣ 1896 г.	1.113	„

пріѣзжихъ на купальный сезонъ было:

въ 1895 г.	15	человѣкъ.
„ 1896 „	90	„

Мѣста сдаются владѣльцемъ въ аренду на 12 лѣтъ съ передоговоромъ еще на 12 и безъ ограниченія права владѣльца на увеличеніе арендной платы; въ настоящее время плата эта — 5 к. съ кв. саж., или 30 р. съ участка въ годъ.

Право устройства торгово-промышленныхъ заведеній обусловливается отдѣльнымъ разрѣшеніемъ владѣльца.

Дома здѣсь строятся по большей части изъ мѣстнаго матеріала „калыба“; это глина, смѣшанная съ соломой и формуемая ручнымъ способомъ въ куски прямоугольной формы, которые сушатся на воздухѣ и затѣмъ идутъ въ дѣло; благодаря хорошимъ пластичнымъ свойствамъ мѣстной глины, матеріаль этотъ вполне пригоденъ для построекъ. Крыши здѣсь на всѣхъ домахъ желѣзныя или черепичныя—по требованію владѣльца; требованіе это вызвано желаніемъ обезпечить себя въ пожарномъ отношеніи и придать въ то же время поселку красивый видъ.

Въ поселкѣ Скадовскѣ имѣютъ мѣстожителство:

- Земскій начальникъ 3-го участка Днѣпровскаго уѣзда.
- Командиръ отдѣла пограничной стражи.
- Полиція, состоящая изъ урядника и 2-хъ городовыхъ.
- Въ прошломъ году приглашенъ сюда врачъ.

Далѣе здѣсь имѣются:

Школа грамотности, содержимая на счетъ владѣльца.	
Аптека	1
Бакалейныхъ лавокъ	6
Мануфактурныхъ „	4
Лѣсной складъ	1

Складъ желѣза, скобянаго и красильнаго товара	1
Торговля готовыми платьями и обувью	1
Булочная и кондитерская	1
Кофейня	1
Портныхъ	2
Сапожниковъ	2
Столяровъ	2
Мясныхъ лавоebъ	2
Казенная винная лавка	1
Корчма	1
Гостинница съ номерами	1
Кузницъ	2
Хлѣбныхъ амбаровъ, общео вмѣстимостью въ 400.000 пуд.	6
Паровая мельница съ амбаромъ для зерна, вмѣ- стимостью въ 100.000 пуд.	1

Ежедневный базаръ съѣстныхъ припасовъ, привозимыхъ изъ сосѣднихъ деревень.

Почтовые сношенія поселка Скадовска происходятъ черезъ ежедневныхъ нарочныхъ, поддерживающихъ сношенія съ ближайшей почтово-телеграфной станціей Скадовскою, отстоящей отъ поселка въ 55 верстахъ, но въ ближайшемъ будущемъ проектируется открыть въ поселкѣ Скадовскѣ почтово-телеграфное отдѣленіе. Въ настоящее время все необходимое для проведенія телеграфа имѣется въ поселкѣ и часть телеграфной линіи уже готова, именно на протяженіи отъ Тендры, съ которой будетъ соединенъ Скадовскъ, до экономіи Черноморье А. И. Фальцъ-Фейна.

Таможенныхъ учрежденій въ поселкѣ Скадовскѣ не имѣется, и поэтому пароходы, приходящіе сюда за хлѣбомъ, для исполненія таможенныхъ формальностей, должны заходить въ Одессу два раза: передъ отправленіемъ въ Джарылгатскій заливъ они въ Одессѣ оставляютъ судовые документы и берутъ съ собою таможеннаго чиновника, и затѣмъ, принявъ въ Джарылгатскомъ заливѣ грузъ, снова возвращаются въ Одессу для полученія документовъ; такимъ образомъ, они должны дѣлать около 400 лишнихъ миль пути и два дня стоянки въ Одессѣ, что отражается до-

вольно значительно на фрахтѣ. Въ виду этихъ неудобствъ владѣлецъ обратился къ начальнику таможеннаго округа съ ходатайствомъ объ устройствѣ въ пос. Скадовскѣ таможенной заставы и получилъ на это согласіе при условіи предоставленія на 5 лѣтъ въ безплатное пользованіе помѣщенія для таможи и пароваго катера для досмотра пароходовъ. Въ настоящее время помѣщеніе для заставы готово и ждутъ только чиновниковъ и досмотрщиковъ.

§ 3. Современное состояніе экспортнаго дѣла въ поселкѣ Скадовскѣ и его недостатки.

Экспортнымъ дѣломъ въ пос. Скадовскѣ завѣдуетъ торговая фирма Нейфельдъ и К^о, приглашенная сюда владѣльцемъ на слѣдующихъ условіяхъ: фирмѣ предоставляется монопольное право погрузки на иностранныя суда съ пользованіемъ приставью, амбарами, паровымъ катеромъ (съ командой, углемъ и смазкой) и баржами; за все это фирма уплачиваетъ владѣльцу $\frac{3}{4}$ коп. съ каждаго пуда погруженнаго въ пос. Скадовскѣ хлѣба; условіе заключено на три года, причемъ, въ случаѣ, если одинъ изъ этихъ годовъ будетъ неурожайный, то срокъ монополіи увеличивается на годъ.

Умѣренность платы, взимаемой владѣльцемъ, обусловливается тѣмъ обстоятельствомъ, что первое время экспортныя конторы не соглашались вести дѣль въ пос. Скадовскѣ, не желая рисковать, такъ что владѣлецъ поневолѣ долженъ былъ принять условія конторы Нейфельда, единственной, рискнувшей распространить свои торговыя операціи на Джарылгатскій заливъ. Въ будущемъ году кончается срокъ монополіи и тогда нужно полагать, что въ виду успѣшныхъ дѣлъ въ пос. Скадовскѣ, не будетъ недостатка въ желающихъ грузить тамъ, и экспортъ, благодаря конкуренціи, значительно возрастаетъ.

Хлѣбъ скупаются агентами экспортной фирмы у помѣщиковъ по договору и у крестьянъ, привозящихъ его въ пос. Скадовскъ и продающихъ его съ базара.

При этомъ нужно замѣтить, что экспортная фирма Нейфельдъ и К^о, пользуясь правомъ монополіи, установила низкія цѣны на

хлѣбъ въ поселкѣ Скадовскѣ и не желаетъ повысить ихъ сравнительно съ цѣнами, существующими на Днѣпровскихъ пристаняхъ, настолько, насколько могла бы, въ силу преимуществъ погрузки на иностранныя суда въ Джарылгатской бухтѣ, въ сравненіи съ доставкою черезъ днѣпровскія пристани въ Одессу.

Такимъ образомъ, хлѣбныя закупки дѣлаются только въ тѣхъ мѣстахъ, откуда некуда возить хлѣбъ, кромѣ поселка Скадовска, благодаря его близости въ сравненіи съ Днѣпромъ. Между тѣмъ, повысивъ цѣны, можно было бы привлечь къ поселку Скадовску хлѣбъ изъ болѣе отдаленныхъ мѣстъ и значительно увеличить экспортъ (а вмѣстѣ съ тѣмъ и заработки мѣстнаго населенія), но экспортная фирма, очевидно, предпочитаетъ ограничиться сравнительно небольшимъ экспортомъ при низкихъ цѣнахъ на хлѣбъ, чѣмъ большимъ при болѣе высокихъ цѣнахъ; иначе говоря, предпочитаетъ пускать въ оборотъ небольшой капиталъ, получая на него большіе проценты, имѣя возможность пустить въ оборотъ большій капиталъ на меньшіе проценты.

Это обстоятельство, а также то, что крестьянамъ приходится нерѣдко ждать довольно долго платы за проданный хлѣбъ, имѣютъ слѣдствіемъ, что экспортъ въ поселкѣ Скадовскѣ далеко не достигаетъ тѣхъ размѣровъ, которыхъ онъ могъ бы достигнуть, благодаря преимуществамъ, представляемымъ непосредственной погрузкой на иностранныя суда, и поэтому послѣ уничтоженія монополіи можно съ увѣренностью ожидать значительнаго увеличенія экспорта.

Въ настоящее время въ пос. Скадовскѣ, благодаря тому, что хлѣбъ изъ рукъ производителя поступаетъ прямо въ магазины экспортной конторы безъ посредства скупщиковъ и разныхъ другихъ посредниковъ, накладные расходы при отправкѣ хлѣба за границу очень не велики, а именно:

1. Доставка на бортъ иностраннаго парохода.	
а) Обмѣръ хлѣба (взвѣшиваніе и ссыпка въ мѣшки)	2 коп. съ четв.
б) Перевозка лошадьми и выгрузка въ баржи	3 " "
в) Выгрузка на пароходъ	2 ¹ / ₂ " "
Итого	7 ¹ / ₂ "

2. Владѣльцу за пользованіе амбарами, пристанью, катеромъ и баржами	7 ¹ / ₂ коп. съ четв.
3. Агенту экспортной конторы (3 ³ / ₄ к.) почта и проч. мелкіе расходы	5 „ съ пуда.
<hr/>	
Всего	20 коп. съ четв.
	или 2 „ съ пуда.

§ 4. Итоги торговой дѣятельности поселка Скадовска.

Начало торговой дѣятельности поселка Скадовска относится къ первымъ числамъ іюля 1894 года, когда сюда прибылъ первый пароходъ за хлѣбомъ; съ тѣхъ поръ въ теченіе навигаціи 1894 г., т. е. отъ начала іюля до конца ноября, въ поселкѣ Скадовскѣ грузилось 5 пароходовъ и 8 парусныхъ судовъ, взявшихъ 651.350 пудовъ зерна и 18.556 пудовъ льна, всего 669.906 пудовъ груза; затѣмъ въ теченіе навигаціи 1895 г., продолжавшейся отъ начала февраля до конца ноября, въ пос. Скадовскѣ грузилось 12 пароходовъ и 3 парусныхъ судна, взявшихъ 1.460.985 пудовъ зерна и 16.260 пудовъ льна, всего 1.477.245 пудовъ груза, и, наконецъ, въ навигацію 1896 г., продолжавшуюся отъ начала апрѣля до конца ноября, въ поселкѣ Скадовскѣ побывало 9 пароходовъ и 2 парусныхъ судна, взявшихъ 1.024.644 пуд. зерна и 16.615 пудовъ льна, всего 1.041.259 пудовъ груза.

Уменьшеніе отпуска въ 1896 г. вызвано отчасти худшимъ, сравнительно съ предыдущими годами, урожаемъ, отчасти характеромъ монопольной дѣятельности экспортной фирмы, грузящей въ пос. Скадовскѣ (низкими цѣнами на хлѣбъ), а кромѣ того еще по той причинѣ, что плата, взимаемая за провозъ хлѣба отъ днѣпровскихъ пристаней въ Одессу, отчасти благодаря конкуренціи поселка Скадовска, отчасти въ виду вліянія новаго лѣснаго тарифа, значительно понизилась (прежде платили до 5 коп., а теперь 1¹/₂ коп.). И благодаря этому конкуренція днѣпровскихъ пристаней, главнымъ образомъ Голой-Пристані, опять усилилась; наконецъ, часть прежняго раіона оттянулъ возникшій въ этомъ году на берегу Каркинитскаго залива новый отправочный пунктъ (на землѣ крестьянскаго общества колоніи Алексѣевка или Чурюмъ).

§ 5. Виды на развитіе экспорта въ поселкѣ Скадовскѣ въ будущемъ.

Приведенныя цифры не даютъ понятія о томъ экспортѣ, на который можетъ рассчитывать поселокъ Скадовскъ въ будущемъ, такъ какъ до настоящаго времени условія экспорта были таковы, что районъ вліянія поселка Скадовска ограничивался лишь ближайшими окрестностями; главнѣйшія причины, тормозившія развитіе экспортнаго дѣла въ поселкѣ Скадовскѣ были слѣдующія: монополичный характеръ торговли, малоизвѣстность новаго экспортнаго пункта и привычка крестьянъ возить хлѣбъ на днѣпровскія пристани и, наконецъ, отсутствіе въ поселкѣ Скадовскѣ таможенныхъ учреждений.

Съ будущаго года устраняются двѣ изъ этихъ причинъ, именно: прекращается монополія и будетъ устроена таможенная застава, и нужно полагать, что экспортъ значительно возрастетъ.

Можно приблизительно оцѣнить экспортъ, на который можетъ рассчитывать поселокъ Скадовскъ въ ближайшемъ будущемъ, на основаніи слѣдующихъ соображеній.

Въ Днѣпровскомъ уѣздѣ имѣется около 1 милліона десятинъ земли, годной къ обработкѣ, причемъ изъ этого количества обрабатывается въ настоящее время всего лишь около 300.000 десятинъ, т. е. 30⁰/₀; эти удобныя къ обработкѣ земли расположены главнымъ образомъ въ центральной части уѣзда и производятъ въ среднемъ до 15 милл. пуд. (при среднемъ урожаѣ въ 50 пуд. съ десятины). До возникновенія отправочныхъ пунктовъ на берегахъ Каркинитскаго и Джарылгатскаго заливовъ хлѣбъ этотъ не имѣлъ удобныхъ выходовъ, вслѣдствіе отдаленности желѣзной дороги и благодаря тому обстоятельству, что Днѣпръ отдѣленъ отъ уѣзда широкой полосой сыпучихъ песковъ (шириною отъ 15—17 верстъ) и почти весь экспортировался черезъ днѣпровскія пристани, за исключеніемъ весьма небольшого количества изъ крайней восточной части уѣзда, которое направлялось къ Курско-Севастопольской жел. дор.

Съ возникновеніемъ на берегу Каркинитскаго залива и Джарылгатской бухты экспортныхъ пунктовъ открываются для хлѣба Днѣпровскаго уѣзда новые удобные выходы, къ которымъ боль-

шая часть его должна направиться въ ближайшемъ будущемъ; для того, чтобы выяснитъ, на какую часть хлѣба Днѣпровскаго уѣзда можетъ разсчитывать поселокъ Скадовскъ въ ближайшемъ будущемъ при правильной постановкѣ экспортнаго дѣла, необходимо сравнить накладные расходы при отправкѣ хлѣба:

1) Въ поселкѣ Скадовскѣ накладные расходы, какъ уже сказано было, въ настоящее время не превышаютъ 2 к. съ пуда.

2) Въ отправочномъ пунктѣ, возникшемъ на полуостровѣ Хорлы, накладные расходы слѣдующіе:

Обвѣсъ хлѣба	$\frac{1}{2}$ коп. съ четверти
доставка къ баржамъ	1 " " "
выгрузка на пароходъ	3 " " "
содержаніе флота	1 " " "

Итого. $5\frac{1}{2}$ коп. съ четверти.

Владѣльцу $7\frac{1}{2}$ " " "

разница во фрахтѣ съ поселкомъ

Скадовскомъ 3 шиллинга съ тонны

или съ четверти. $22\frac{1}{2}$ " " "

Всего $35\frac{1}{2}$ коп. съ четверти

или $3\frac{1}{2}$ " съ пуда.

Здѣсь расходы по доставкѣ хлѣба изъ амбаровъ на баржи меньше, чѣмъ въ поселкѣ Скадовскѣ, благодаря болѣе совершенному способу передачи (посредствомъ вагонетокъ), но, съ другой стороны, здѣсь баржамъ приходится дѣлать отъ пристани къ пароходу болѣе длинные рейсы, и владѣлецъ, взимая за право погрузки ту же сумму, что и въ поселкѣ Скадовскѣ, не принимаетъ на себя содержанія флота, такъ что расходъ на это содержаніе долженъ быть введенъ отдѣльно. Сверхъ того, благодаря неудобствамъ стоянки пароходовъ (при нѣкоторыхъ вѣтрахъ приходится стоять подъ парами) и возможности аварій при подходѣ къ полуострову Хорлы узкимъ проходомъ между отмелями, фрахтъ для полуострова Хорлы назначенъ заграничными фирмами большій, чѣмъ для поселка Скадовска на $22\frac{1}{2}$ коп. съ пуда; сумма

эта должна быть причислена къ накладнымъ расходамъ, такъ какъ дѣло идетъ о сравненіи условій экспорта въ пос. Скадовскѣ и другихъ пунктахъ.

3) Въ отправочномъ пунктѣ близъ деревни Алексѣвка или Чурюмъ накладные расходы тѣ же, что и на полуостровѣ Хорлы.

4) Накладные расходы при отправкѣ черезъ днѣпровскія пристани слѣдующіе:

Доставка на баржи.

Обвѣсъ	2	коп.	
Доставка изъ амбаровъ	8	"	
			<hr/> 10 коп.

Одесскіе расходы.

Фрахты изъ Одессы	15	"
Полукопѣчный сборъ	5	коп.
Страховыя	2 ¹ / ₂	"
Коммисіонныя	5	"
Куртажныя	5	"
Разныя мелкіе расходы	2 ¹ / ₂	"
		<hr/> 20 "
Прибыль скупщиковъ	10	"
Усыпка при перегрузкахъ, пропажа на баржахъ, прибыль агента	2 ¹ / ₂	"
Погрузка на пароходы	2 ¹ / ₂	"

Всего 60 коп.

съ четверти или 6 коп. съ пуда.

Заграничные фрахты для поселка Скадовска и для Одессы разнятся весьма мало. Сравнивая накладные расходы въ пос. Скадовскѣ, на полуостровѣ Хорлы и на днѣпровскихъ пристаняхъ, видимъ, что пос. Скадовскѣ имѣетъ преимущество передъ полуостровомъ Хорлы на 1¹/₂ коп. и передъ днѣпровскими пристанями на 4 коп. съ пуда, а такъ какъ въ Днѣпровскомъ уѣздѣ стоимость гужеваго подвоза составляетъ ¹/₁₀ коп. съ пуда и версты, то преимущества пос. Скадовска надъ полуостровомъ Хорлы

и днѣпровскими пристанями *) могутъ быть выражены такимъ образомъ: къ полуострову Хорлы должны тяготѣть только тѣ пункты, отъ которыхъ полуостровъ Хорлы находится ближе, чѣмъ поселокъ Скадовскъ, не менѣе чѣмъ на 15 верстъ, а къ днѣпровскимъ пристанямъ должны тяготѣть тѣ пункты, отъ которыхъ Днѣпръ находится ближе, чѣмъ поселокъ Скадовскъ, не менѣе, чѣмъ на 40 верстъ.

Это относится только къ одной пристани Каховкѣ, что же касается остальныхъ, то для нихъ преимущество поселка Скадовска выразится разстояніемъ гораздо большимъ, чѣмъ 40 верстъ, если принять во вниманіе, что пристани эти отдѣлены отъ уѣзда полосой сыпучихъ песковъ. Если на основаніи этихъ данныхъ провести границу района тяготѣнія къ поселку Скадовску, то она захватитъ всю западную половину Днѣпровскаго уѣзда приблизительно до меридіана села Большія Маячки. Таковъ районъ тяготѣнія, на который можетъ разсчитывать поселокъ Скадовскъ въ ближайшемъ будущемъ. Въ районѣ этомъ, по даннымъ Днѣпровской Уѣзднои Земской Управы, въ настоящее время засѣвается около 90.000 десятинъ и средній урожай хлѣбовъ 40—50 пуд. съ десятины; слѣдовательно, мѣстность эта производитъ въ среднемъ до $4\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ и въ состояніи экспортировать до 3-хъ милліоновъ пудовъ (если принять, что $\frac{1}{3}$ всего урожая идетъ на обмѣненіе и потребленіе на мѣстѣ). При этомъ необходимо замѣтить, что въ районѣ вліянія поселка Скадовска имѣется около 250.000 десятинъ земли годной къ обработкѣ, такъ что обрабатывается въ настоящее время всего только 36% этой площади, что еще до возникновенія поселка Скадовска стали замѣчать въ Днѣпровскомъ уѣздѣ увеличеніе количества распаханной ежегодно земли, доходящей до 7% отъ площади запашки 1892 г. и что съ устройствомъ порта въ Джарылгатскомъ заливѣ эти увеличенія должны пойти быстро. Такимъ образомъ, въ настоящее время при благоприятныхъ условіяхъ экспортнаго дѣла въ пос. Скадовскѣ можно разсчитывать на вывозъ до 3-хъ мил-

*) Отправочный пунктъ близъ Чурюма, благодаря близости отъ полуострова Хорлы и одинаковости накладныхъ расходовъ, имѣетъ съ полуостровомъ Хорлы общій районъ и потому при разграниченіи районовъ поселка Скадовска и другихъ отправочныхъ пунктовъ о немъ можно не упоминать.

ліоновъ пудовъ, а въ ближайшемъ будущемъ нужно ожидать значительнаго увеличенія экспорта.

Если количество распахиваемой ежегодно земли будетъ возрастать въ будущемъ въ пропорціи не меньшей той, въ которой оно возрастало до послѣдняго времени, то черезъ 15 лѣтъ будетъ распахана въ районѣ тяготѣнія къ пос. Скадовску вся годная къ обработкѣ земля и тогда при среднемъ урожаѣ въ 50 пудовъ съ десятины этотъ районъ будетъ производить $12\frac{1}{2}$ милліоновъ пуд. и будетъ, слѣдовательно, имѣть возможность экспортировать до $8\frac{1}{2}$ милліоновъ.

Въ настоящее время, благодаря значительной разницѣ фрахтовъ, установленныхъ заграничными фирмами для поселка Скадовска и другихъ пунктовъ (на полуостровѣ Хорлы и Чурюма), оказывается, что послѣднимъ гораздо выгоднѣе возить хлѣбъ каботажемъ въ пос. Скадовскъ и тамъ грузить на иностранныя суда, чѣмъ грузить на эти суда на мѣстѣ. Если весь хлѣбъ, тяготящій къ этимъ пунктамъ, пойдетъ въ Скадовскъ, то экспортъ послѣдняго возрастетъ вдвое.

ГЛАВА IV.

Судоходный каналъ отъ низовьевъ р. Днѣпра къ Джарылгатскому заливу.

Одновременно съ изысканіями въ Каркинитскомъ заливѣ были произведены изысканія для составленія проекта судоходнаго канала для соединенія низовьевъ р. Днѣпра съ Джарылгатскимъ заливомъ. Изысканія состояли въ продольной нивелировкѣ мѣстности, составленіи плана отчужденія и производствѣ буренія. Начало канала было избрано у села Голая-Пристань на рукавѣ Конкѣ р. Днѣпра, а конецъ близъ поселка Скадовска.

Изысканія были сдѣланы по двумъ вариантамъ, какъ это показано на общемъ планѣ (чертежъ листь № 4). Первый вариантъ, отъ Голой-Пристани черезъ Кардашинскіе и Голянскіе хутора, представляетъ кратчайшее направленіе канала къ поселку Скадовску.

Длина его составляет 52,25 версты, причем линия пересекает полосу летучих песков (кучугуры) на протяжении 15 верстъ.

На нижеслѣдующей таблицѣ показаны черезъ каждыя 5 верстъ отмѣтки поверхности земли по линіи канала надъ ординаромъ Джарылгатскаго залива.

Разстояніе отъ начала канала въ верстахъ.	Отмѣтка поверхности надъ ординаромъ въ саженьяхъ.	Примѣчаніе.
0	0,52 саж.	У Голой-Прист.
5	4,16 "	
10	7,92 "	
15	11,22 "	
20	12,37 "	
25	15,39 "	
30	15,34 "	Наибольшее возвышеніе достигаетъ на 33 вер. до 16,10 саж.
35	14,61 "	
40	9,68 "	
45	5,23 "	
50	0,73 "	
50,25	0,60 "	У пос. Скадовска.

Полагая придать проектируемому каналу размѣры: ширину по дну 10 саж., глубину ниже ординара 10 футовъ, при полоторныхъ откосахъ и оставляя черезъ каждыя 2 сажени по высотѣ полусаженныя бермы, то по произведенному расчету количество земляныхъ работъ для выемки канала оказывается около $9\frac{1}{2}$ милл. куб. саж., причемъ глубина выемки достигала бы до $17\frac{1}{2}$ сажень. Въ виду такого значительнаго количества земляныхъ работъ была произведена нивелировка по другому варианту отъ Голой-Пристани черезъ Збурьевку и Николаевку (причемъ сдѣлана дополнительная нивелировка на С. Далматовку) къ тому же Скадовску, минуя летучіе пески.

Протяженіе линіи канала по 2 варианту оказалось $61\frac{1}{2}$ верста, т. е. на 6 верстъ длиннѣе противъ перваго варианта, при весьма незначительномъ уменьшеніи земляныхъ работъ.

На нижепомѣщаемой таблицѣ показаны отмѣтки поверхности земли надъ ординаромъ черезъ каждыя 5 верстъ по линіи канала по второму варианту.

Разстояніе отъ начала канала въ верстахъ.	Отмѣтка поверхности надъ ординаромъ въ саженьяхъ.	Примѣчаніе.
0	0,60 саж.	Начало линіи у Скадовска.
5	2,78 "	
10	6,53 "	
15	8,63 "	
20	11,09 "	
25	13,37 "	Наибольшее возвышеніе на 28-й верстѣ 14,14 саж.
30	13,66 "	
35	12,86 "	
40	11,96 "	
45	9,72 "	
50	8,43 "	
55	5,93 "	
60	2,43 "	
$61\frac{1}{2}$	0,05 "	Конецъ канала у Голый-Пристані.

Такимъ образомъ, и при второмъ вариантѣ количество земляныхъ работъ для прорытія канала оказывается громаднымъ и стоимость исполненія проекта превзошла бы 20 милліоновъ рублей, что, конечно, не отвѣчаетъ ожидаемой отъ канала пользы.

Что касается разности горизонтовъ воды низовьевъ р. Днѣпра и ординара Джарылгатскаго залива, то максимальное паденіе канала составляло бы 1,00 саж., считая разницу между горизонтомъ самыхъ высокихъ водъ р. Конки самымъ низкимъ въ Джарылгатскомъ заливѣ. Дѣйствительно, по произведенной нивел

лировкѣ *) оказалось, что уровень высокихъ водъ р. Конки возвышается надъ ординаромъ Джарылгатскаго залива на 0,86 саж., а такъ какъ пониженіе воды въ заливѣ достигаетъ 0,14 саж. ниже ординара, то максимальная возможная разница горизонтовъ составить 1,00 саж. Горизонтъ самыхъ низкихъ водъ р. Конки у Голой-Пристани бываетъ на 0,13 саж. ниже принятаго ординара для Джарылгатскаго залива. Наконецъ, горизонтъ меженихъ водъ р. Конки возвышается на 0,36 саж. надъ ординаромъ залива.

Въ виду незначительнаго паденія, каналъ можно проектировать открытымъ безъ шлюзовъ. По направленію линіи канала, по обоимъ вариантамъ установлены прочные каменные реперы. На чертежѣ листъ № 5 вычерчены сокращенныя продольныя профили (отмѣтки черезъ одну версту) по направленію проектируемаго судоходнаго канала отъ низовьевъ рѣки Днѣпра къ Джарылгатскому заливу въ двухъ вариантахъ: вариантъ № 1 отъ Голой-Пристани на р. Конкѣ къ Скадовску черезъ Кардашинскіе хутора и вариантъ № 2 отъ Скадовска на Николаевку и Збурьевку и къ Голой-Пристани. На этихъ чертежахъ, вычерченныхъ въ горизонтальномъ масштабѣ 100 с. въ 1,00 с., показаны проектное дно канала и расположеніе грунтовъ.

Полагая, вслѣдствіе вышеизложеннаго, осуществленіе проекта канала слишкомъ дорого стоящимъ, нельзя не указать, что гораздо важнѣе для оживленія мѣстности богатаго Днѣпровскаго уѣзда было бы проведеніе линіи желѣзной дороги къ Джарылгатскому заливу. Въ настоящее время производятся, впрочемъ, правительственныя изысканія желѣзнодорожнаго пути отъ Николаева черезъ Днѣпръ у Алешекъ, Каланчакъ, Перекопъ на Джанкой, а также вариантъ по направленію на Ново-Алексѣевку. Дорога эта, имѣя большое стратегическое значеніе, должна связаться отдѣльною вѣтвью отъ Каланчакъ на Скадовскъ.

*) Продольная нивелировка произведена два раза въ два нивелира и общая нивелировка проверена обходомъ въ 119 верстѣ къ начальному реперу въ Голой-Пристани, причемъ оказавшаяся разница въ 0,05 саж. разбита на все протяженіе.

ГЛАВА V.

Проектныя соображенія.

Мысль объ устройствѣ порта въ Джарылгатскомъ заливѣ возникла 10 лѣтъ тому назадъ.

Еще въ 1888 г. составленъ былъ проектъ сооруженія сѣти станціонныхъ узловыхъ и портовыхъ зерноподъемныхъ складовъ (элеваторовъ) въ связи съ постройкою Пензо-Джарылгатской желѣзной дороги и устройствомъ новаго порта въ Джарылгатскомъ заливѣ.

Проектируемая дорога, прорѣзая наиболѣе плодородныя мѣста юга Россіи, могла бы рассчитывать на значительное количество груза, именно по расчету составителя проекта на 90 милл. пудовъ въ годъ, изъ коихъ 62 милліона хлѣба въ зернѣ; по линіи проектировалось устроить рядъ элеваторовъ трехъ типовъ: портового у Джарылгатскаго залива, узловыхъ на станціяхъ Доброе, Херсонъ, Харьковъ, Давидовка, Поворино, Салтыковка и Пенза и до 40 мѣстныхъ на остальныхъ станціяхъ.

Конечный пунктъ этой дороги предполагалось устроить на сѣверномъ берегу Джарылгатскаго залива въ томъ мѣстѣ, гдѣ теперь расположенъ поселокъ Скадовскъ; здѣсь проектировался каменный моль для причала пароходовъ, доведенный до естественной глубины въ 22 фута и портовая территория.

Въ послѣдніе годы требованія жизни вызвали необходимость устройства по частной инициативѣ нѣсколькихъ пристаней въ Джарылгатскомъ заливѣ и правительство обратило вниманіе на эту прекрасную во всѣхъ отношеніяхъ бухту, омывающую плодородный Днѣпровскій уѣздъ. На основаніи произведенныхъ въ 1896 г., по распоряженію Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ, экономическихъ и техническихъ изысканій, составлена настоящая статья и изучены какъ судоходныя условія, такъ и потребности торговли Джарылгатскаго залива.

Изложенныя въ этой главѣ соображенія касаются какъ улучшенія судоходныхъ условій залива, такъ и условій погрузки на иностранныя и каботажныя суда. Главными недостатками Джа-

рылгатскаго залива являются: отсутствіе знаковъ и огней для указанія судоваго хода, замерзаемость и ледоходъ. Первое обстоятельство имѣетъ слѣдствіемъ то, что суда могутъ входить въ заливъ только днемъ и то съ осторожностью, такъ какъ при входѣ имѣются выступающія отъ косы вглубь залива отмели; что же касается ледохода, то, благодаря ему, зимовка судовъ въ заливѣ невозможна и въ настоящее время приходится отводить всѣ суда, служащія для погрузки пароходовъ на зиму въ ближайшій портъ Херсонъ; по той же причинѣ приходится довольствоваться пристанью на козлахъ, которая не удобна для движенія подводъ, и которую ежегодно приходится разбирать и вновь устанавливать.

Такимъ образомъ, для улучшенія судоходныхъ условій Джарылгатскаго залива является желательной установка знаковъ для указанія судоваго хода, обезпечивающихъ судамъ безопасный входъ въ заливъ, какъ днемъ, такъ и ночью, а именно:

1) маяка, или шведскаго огня въ концѣ Джарылгатской косы;

2) створныхъ огней, указывающихъ направленіе судоваго хода отъ входа въ заливъ до мѣста якорной стоянки у поселка Скадовска;

3) плавучихъ вѣхъ, или бакеновъ для указанія входа въ заливъ между концомъ Джарылгатской косы и Бакальской отмелью, а также для огражденія отмелей, выступающихъ отъ Джарылгатской косы вглубь залива.

Устройство маяка или огня въ концѣ Джарылгатской косы является здѣсь дѣломъ первой необходимости по причинамъ, изложеннымъ уже въ 1-й главѣ.

Что касается створныхъ огней, то владѣльцемъ поселка Скадовска приобрѣтено все необходимое для ихъ установки; они будутъ имъ поставлены, когда будетъ устроенъ маякъ на оконечности Джарылгатской косы, такъ какъ безъ него огни эти не могутъ принести пользы судамъ.

Плавучія вѣхи или бакены желательно поставить въ пяти мѣстахъ: двѣ при входѣ въ заливъ между оконечностью Джарылгатской косы и Бакальской отмелью, двѣ другія для огражденія отмели, выступающей отъ оконечности Джарылгатской косы

въ направленіи на NO, и пятую—для огражденія другой отмели, выступающей отъ сѣвернаго берега косы въ 9 верстахъ къ западу отъ ея оконечности (всѣ эти вѣхи показаны на общемъ планѣ значками, чертежъ листъ № 2).

Въ виду благоприятныхъ условий, представляемыхъ Джарылгатскимъ заливомъ для якорной стоянки пароходовъ на рейдѣ, въ оградительныхъ сооруженіяхъ нѣтъ надобности, можно ограничиться лишь слѣдующими мѣрами:

1) устройствомъ взаимно разбираемой деревянной пристани у Скадовска постоянной каменной съ глубиною въ 10 футъ для причала грузовъ баржъ и парусныхъ судовъ,

2) устройствомъ при пристани насыпной портовой территоріи,

3) устройствомъ небольшого внутренняго бассейна для зимовки судовъ и

4) установкой бочки на мертвомъ якорѣ на мѣстѣ обыкновенной якорной стоянки пароходовъ на имѣющейся здѣсь глубинѣ въ $23\frac{1}{2}$ фута.

При этомъ пароходы будутъ попережнему грузиться на рейдѣ, что не представляетъ неудобствъ, а у пристани будутъ грузиться баржи и небольшія парусныя суда, для чего глубина въ 10 футъ достаточна.

Имѣя у пристани глубину въ 10 футъ, можно будетъ завести баржи съ большей грузоподъемной силой 20—30 тысячъ пудовъ и тѣмъ увеличить скорость погрузки.

Пристань должна имѣть длину, достаточную для причала всѣхъ грузовыхъ баржъ и небольшого числа парусныхъ судовъ, могущихъ одновременно грузиться въ поселкѣ Скадовскѣ и, сверхъ того, по возможности ближе подходить своею оконечностью къ естественной 10-футовой глубинѣ во избѣжаніе длиннаго открытаго канала, который будетъ заноситься при существованіи въ Джарылгатскомъ заливѣ теченій вдоль залива и, слѣдовательно, поперекъ канала.

Въ виду этихъ соображеній пристани придана длина въ 200 саж. (проектный планъ, листъ № 3). Ширина пристани принята въ 6 саж. на основаніи слѣдующихъ соображеній: такъ какъ грузка предполагается съ обѣихъ сторонъ пристани, то необходимо имѣть возможность умѣстить по ширинѣ пристани 4 подводы,

двѣ изъ нихъ будутъ разгружаться, а двѣ другія должны въ то же время имѣть возможность разѣхаться въ промежуткахъ между двумя первыми; полагая на каждую подводу по $1\frac{1}{2}$ саж., получимъ для пристани необходимую ширину въ 6 саж.

Пристань проектируется нормально къ берегу съ глаголемъ на оконечности для защиты отъ южныхъ вѣтровъ. Правильнѣе было бы придать видъ буквы Т, но продолжать глаголь къ западу неудобно, такъ какъ при направленіи ледохода съ запада на востокъ происходило бы накопленіе льда у пристани и увеличеніе его напора. Полная длина причальной линіи равна 430 пог. саж., что при проектируемомъ способѣ погрузки въ пос. Скадовскѣ достаточно для отпуса въ теченіе періода навигаціи до 26 милл. пудовъ, считая по 60 тысячъ пуд. съ пог. саж. въ теченіе навигаціи.

Въ виду невозможности употребленія при постройкѣ пристани дерева, вслѣдствіе присутствія въ заливѣ морскаго червя, а также для лучшей устойчивости при ледоходѣ, пристань проектируется каменная изъ бутовыхъ массивовъ съ надводной стѣнкой изъ бутовой кладки и съ засыпкой грунтомъ, добытымъ при землечерпаніи.

При пристани проектируется портовая насыпная территория для устройства амбаровъ и другихъ зданій, а также для рельсовыхъ путей на случай соединенія Скадовска желѣзной дорогой съ общей сѣтью.

Материаломъ для насыпи будетъ служить грунтъ, добытый землечерпаніемъ. Устройство насыпной территоріи представляетъ два удобства: во 1-хъ, то, что не придется отчуждать застроенныхъ мѣстъ и, во 2-хъ, что окажется возможнымъ складывать грунтъ отъ землечерпанія по близости отъ мѣста работъ.

Внутреннему бассейну, предназначенному для зимовки грузовыхъ баржъ и паровыхъ буксирныхъ судовъ, а также парусныхъ судовъ, неуспѣвшихъ уйти изъ залива до замерзанія его, приданы по проекту размѣры: 30 саж. въ ширину и 50 саж. въ длину, при глубинѣ въ 10 футовъ, что даетъ водную площадь въ 1.500 кв. саж., достаточную для зимовки до 15 судовъ при среднихъ размѣрахъ 15 саж. въ длину и $2\frac{1}{2}$ въ ширину.

Стоимость устройства каменной пристани съ ковшемъ для

зимовки и производствомъ землечерпательныхъ работъ исчислена по смѣтѣ въ суммѣ 455.702 руб. 05 коп.

Такой расходъ является относительно весьма большимъ для поселка Скадовска, экспортъ котораго не превышаетъ въ настоящее время $1\frac{1}{2}$ милл. пудовъ, а въ будущемъ, когда вся удобная къ обработкѣ земля Днѣпровскаго уѣзда будетъ распахана, можетъ достигнуть предѣла не большаго $8\frac{1}{2}$ милл. пуд.; но расходъ этотъ можетъ оправдаться въ ближайшемъ будущемъ когда пос. Скадовскъ будетъ соединенъ желѣзнодорожнымъ путемъ съ общео сѣтью желѣз. дорогъ, такъ какъ экспортъ его тогда можетъ достигнуть значительной цифры.

При увеличеніи экспорта, по всей вѣроятности, явится потребность въ предоставленіи судамъ какъ заграничнымъ, такъ и каботажнымъ возможности грузиться у пристани, или хотя бы получать тамъ часть груза; это можетъ быть достигнуто съ затратою около 15.000 р., доведя землечерпаніемъ глубину въ открытомъ каналѣ и у пристани до 18 футъ.

Инженеръ *В. Руммель.*

С М Ъ Т А

стоимости вѣхъ работъ по устройству
пристани въ Джарылгатскомъ заливѣ.

№ сметы и номер расцѣнокъ.	Наименованіе работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
I. Землечерпательныя и земляныя работы.							
1	Углубленіе до 10' у проектируемой пристани полосы шириною въ 150 саж. и длиною въ 310 саж. и внутренняго бассейна площадью въ 30×63 саж. и до 12' двухъ полосъ шириною 2,35 саж. подъ основаніями стѣнокъ изъ массивовъ	34317,68	3	50	120.111	88	
2	Устройство портовой территории изъ грунта, добытаго землечерпаніемъ, всего, куб. саж.	1105,00	—	70	773	50	
Итого по главѣ I		—	—	—	120.885	38	
II. Каменные работы.							
1	Наброска камня херсонскаго известняка подъ основаніе массивовъ и для отсыпей сзади стѣнокъ пристани, всего, куб. саж	1288,95	55	97	72.142	53	
2	Приготовленіе бутовых массивовъ изъ камня херсонскаго известняка и цементнаго раствора 1:2½, всего, куб. саж.	602,45	144	17	86.855	22	
3	Передвиженіе, буксировка и укладка массивовъ, куб. саж.	602,45	20	28	12.218	69	
4	Выравниваніе подъ основаніе массивовъ поверхности каменной наброски, всего, куб. саж	726,4	5	53	4.016	99	
5	Устройство надводной стѣнки изъ бутовой кладки при употребленіи камня известняка херсонскихъ ломовъ, всего, куб. саж	121,375	153	26	18.601	93	

№ сметы и номера рацѣнокъ.	Наименованіе работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
6	Устройство облицовки надводныхъ стѣнокъ пристани изъ гранитнаго камня Варнутскихъ ломокъ, всего, кв. саж.	341,3	24	42	8.334	55	
7	Устройство кордона для пристани изъ гранитнаго камня Варнутскихъ ломокъ всего, пог. саж. $454+30=$. .	484,0	45	57	22.055	88	
8	Замощеніе пристани и внутренняго бассейна гранитнымъ камнемъ Варнутскихъ ломокъ, всего, кв. саж.	1507,77	11	30	17.037	80	
Итого по главѣ II . . .		—	—	—	241.263	59	
III. Металлическія и деревянные работы.							
1	Устройство чугунныхъ причальныхъ тумбъ черезъ каждыя 10 саж. по обѣимъ сторонамъ пристани всего штукъ.	46	120	44	5.540	24	
2	Устройство желѣзныхъ рымовъ черезъ каждыя 10 саж. по обѣимъ сторонамъ пристани всего штукъ.	44	21	71	955	24	
3	Устройство деревянной охранной рамы по обѣимъ сторонамъ пристани всего, пог. саж.	454	17	37	7.885	98	
Итого по главѣ III . . .		—	—	—	15.381	46	
Всего по главамъ I + II + III.		—	—	—	377.530	43	

№ сметы и номера расценок.	Наименование работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
—	IV. На мелкія приспособленія для работъ, согласно § 7 Урочнаго Положенія, 3% отъ исчисленной суммы	—	—	—	11.344	16	
	Итого по главѣ IV. . .	—	—	—	11.344	16	
—	V. Стоимость крупныхъ приспособленій, которыя должны быть заготовлены для работъ,						
1	Травеллеръ съ ручными лебедками и полнымъ устройствомъ для подъема массивовъ вѣсомъ до 13 тоннъ на вагонетки	1	6.000	—	6.000	—	Глава V. Работы предполагается производить пользуясь казеннымъ землечерпательнымъ караваномъ и плавучимъ краномъ и поэтому стоимость этихъ приспособленій въ смету не включена.
2	Вагонетокъ подъемною силою до 13 тоннъ, приспособленныхъ для перевозки массивовъ.	4	600	—	2.400	—	
3	Понтоновъ деревянныхъ, подъемною силою до 6.000 пудовъ для перевозки камня и массивовъ	4	3.000	—	12.000	—	
4	Рельсовыхъ путей для передвиженія массивовъ къ понтонамъ и передвиженія травеллера изъ рельсовъ вѣсомъ неменѣе 20 ² / ₃ фунтовъ на пог. футъ со всѣми скрѣпленіями на продольныхъ брускахъ 12×12 дюймовъ въ поперечномъ сѣченіи пог. саж.	150	20	—	3.000	—	
5	Водолазный аппаратъ со всѣми принадлежностями, т.е. лодкою, насосомъ, скафандромъ и двумя рубашками.	1	2.000	—	2.000	—	
	Итого по главѣ V. . .	—	—	—	25.400	—	
	A всего по главамъ I—V. . .	—	—	—	414.274	59	

№ сметы и номера расцѣновъ.	Наименованіе работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
1	VI. На непредвидѣнные расходы и администрацію работъ по 5% отъ исчисленной суммы, а всего 10% или	—	—	—	41.427	46	
	Итого сія смета исчислена въ суммѣ	—	—	—	455.702	05	

Начальникъ изысканій инженеръ *В. Руммель.*

Помощникъ начальника изысканій инженеръ *Г. Гельфрейхъ.*

В Ъ Д О М О С Т Ъ

цѣнамъ на рабочихъ и матеріалы, приня-
тымъ при составленіи смѣты по устрой-
ству пристани въ Джарылгатскомъ заливѣ.

№№ по порядку.	Наименованіе потребностей.	Справочныя цѣны.					
		За 1895 г.		За 1896 г.		За 1897 г.	
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Рабочія силы.							
1	Чернорабочій	—	70	—	70	—	70
2	Землекопъ	1	—	1	—	1	—
3	Камнетесъ	1	50	1	50	1	50
4	Каменьщикъ	1	50	1	50	1	50
5	Слесарь	1	50	1	50	1	50
6	Кузнецъ	1	50	1	50	1	50
7	Маляръ	2	—	2	—	2	—
8	Молотобоецъ	1	—	1	—	1	—
9	Плотникъ	1	50	1	50	1	50
10	Столяръ	1	60	1	60	1	60
11	Мостовщикъ	1	50	1	50	1	50
12	Плитоломъ	1	50	1	50	1	50
13	Бурильщикъ въ каменномъ грунтѣ	1	50	1	50	1	50
14	Одноконная подвода съ проводникомъ	2	—	2	—	2	25
15	Двуконная " " "	3	—	3	—	3	50
16	Пароволовая " " "	2	50	2	50	2	50
17	Водолазъ (4 часа въ день)	—	—	—	—	—	—
Матеріалы металлическіе.							
1	Чугунъ въ дѣлѣ за 1 пудъ	3	—	3	—	3	—
2	Желѣзные скобы и болты за 1 пудъ	4	—	4	—	4	—
3	Полосовое желѣзо за 1 пудъ	2	40	2	40	2	30
4	Листовое желѣзо за 1 пудъ	3	30	3	30	3	30
5	Свинецъ въ слиткахъ за 1 пудъ	2	80	2	80	2	80
6	Гвозди брусковые за 1 пудъ	4	—	4	—	4	—
7	Гвозди корабельные за 1 пудъ	4	—	4	—	4	—

						П Р И М Ъ Ч А Н І Е.					
						Среднія справочныя цѣны за 3 г.		Цѣны, не указанныя въ справочныхъ вѣдомостяхъ.		Цѣны, принятыя при составленіи расцѣнки.	
Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.				
—	70	—	—	—	70	Цѣна, принятая въ Севастопольскомъ портѣ.					
1	—	—	—	1	—						
1	50	—	—	1	50						
1	50	—	—	1	50						
1	50	—	—	—	—						
1	50	—	—	—	—						
1	50	—	—	—	—						
1	60	—	—	—	—						
1	50	—	—	1	50						
1	50	—	—	—	—						
1	50	—	—	—	—						
2	10	—	—	—	—						
3	15	—	—	—	—						
2	50	—	—	—	—						
—	—	3	—	3	—						
3	—	—	—	3	—						
4	—	—	—	4	—						
2	35	—	—	—	—						
3	30	—	—	—	—						
2	80	—	—	2	80						
4	—	—	—	—	—						
4	—	—	—	—	—						

№№ по порядку.	Наименованіе потребностей.	Справочныя цѣны.						Среднія справочныя цѣны за 3 г.	Цѣны, не указанныя въ справочныхъ вѣдомостяхъ.		Цѣны, принятыя при составленіи расцѣнки.		П Р И М Ъ Ч А Н І Е.
		За 1895 г.		За 1896 г.		За 1897 г.			Руб.	К.	Руб.	К.	
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.						
<i>Доски сосновыя полужистыя.</i>													
9	Длиною 3 саж. толщиной 1 дюймъ	—	75	—	75	—	80	—	75	—	—	—	
10	„ 3 „ „ 1 1/2 „	1	20	1	20	1	20	1	20	—	—	—	
11	„ 3 „ „ 2 „	1	60	1	60	1	60	1	60	—	—	—	
12	„ 3 „ „ 2 1/2 „	1	75	1	80	1	90	1	80	—	—	—	
13	„ 3 „ „ 3 „	1	85	1	90	2	—	1	90	—	—	—	
14	Бруски сосновые длиною 3 саж. толщиной 2 1/2 дюйма.	1	90	2	—	2	10	2	—	—	—	—	
<i>Разные матеріалы.</i>													
1	Канаты смоленые за пудъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Въ продажѣ нѣтъ.
2	Пенька за пудъ	1	60	1	60	1	60	1	60	—	—	—	
3	Пакля за пудъ	3	60	3	60	3	60	3	60	—	—	—	
4	Смола густая за пудъ	—	95	—	95	—	95	—	95	—	—	95	
5	Смола жидкая за пудъ	1	20	1	20	1	20	1	20	—	—	1 20	
6	Уголь деревянный за пудъ	—	80	—	70	—	70	—	75	—	—	—	
7	Уголь каменный маріупольскій за пудъ	—	28	—	29	—	30	—	29	—	—	—	
8	Антрацитъ грушевскій за пудъ	—	28	—	28	—	28	—	28	—	—	28	

ЕВПАТОРІЯ

ЗАПИСКА

О

ЕВПАТОРІЙСКОМЪ ПОРТЪ.

ЕВПАТОРІЯ.

ГЛАВА I.

Общее описаніе.

§ 1. Топографическое описаніе.

Городъ Евпаторія расположенъ на юго-западномъ побережьи Крымскаго полуострова подь $45^{\circ}11',7$ сѣверной широты и $3^{\circ}3'$ восточной долготы отъ Пулеова, при бухтѣ того же названія, ограниченной съ западной стороны Карантиннымъ мысомъ (древнимъ Каркинитскомъ). Городъ расположенъ на пологомъ песчаномъ берегу, нѣсколько возвышающемся по направленію къ Карантинному мысу и къ сѣверу. На сѣверной окраинѣ города отмѣтки поверхности земли доходятъ до 6 саж. надъ уровнемъ моря. Къ восточной оконечности города примыкаетъ большое (до 14 верстъ длиною) соленое озеро Сасыкъ или Гнилое Сивашъ (см. планъ западной части Крымскаго полуострова чертежъ листъ № 6), отдѣленное отъ моря пересыпью, по которой пролегаетъ почтовый трактъ на Симферополь и на которой, близъ города, расположено множество вѣтряныхъ мельницъ.

Далѣе, къ юго-востоку, расположено, въ разстояніи 20 верстъ отъ Евпаторіи, Сакское соленое озеро, славящееся своими лѣчебными грязями и большое соленое озеро Кизиль-Яръ.

Къ западу отъ города, въ разстояніи нѣсколькихъ верстъ, расположено Майнакское соленое озеро, гдѣ тоже устроена грязелѣчебница. Вообще окрестности Евпаторіи представляютъ до-

вольно безотрадный видъ солончаковыхъ степей, лишенныхъ всякой растительности, да и въ самомъ городѣ только въ самое послѣднее время городское управленіе стало разводить растительность, которая прививается, благодаря открытію нѣсколькихъ артезіанскихъ колодцевъ.

§ 2. Рейдъ.

Подходя къ городу Евпаторіи съ NW, нужно огибать Евпаторійскій мысъ *) въ 2 миляхъ и взять курсъ къ восточному концу города, гдѣ видно много мельницъ. Приближаясь по этому направленію, показывается сначала Карантинный мысъ со зданіями на немъ, а затѣмъ и самый городъ. Глубина по курсу отъ Евпаторійскаго мыса переходитъ отъ 96 футовъ до 24 футовъ. Противъ Карантиннаго мыса глубина 30 футовъ. Большія суда бросаютъ якорь на OSO отъ мыса и на S отъ мельницъ у восточнаго края города, гдѣ грунтъ—песокъ. Небольшія суда становятся на якорь ближе къ городу, между городскою пристанью и Карантиннымъ мысомъ на 18 и 16-футовой глубинѣ.

Для причала большихъ судовъ установлены Министерствомъ Путей Сообщенія на рейдѣ, въ разстояніи около 400 саж. отъ берега, на глубинѣ 23—25 футовъ, двѣ бочки на мертвыхъ якоряхъ (показаны на общемъ планѣ чертежъ листъ № 6). Однако, онѣ не приносятъ ожидаемой пользы, такъ какъ приходящіе сюда за грузомъ большіе пароходы не пользуются ими. Кромѣ этихъ бочекъ, на 18-футовой глубинѣ, въ разстояніи 200 саж. отъ берега, установлена Русскимъ Обществомъ Пароходства еще одна бочка для его срочныхъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ пароходовъ, которые у нея останавливаются.

Расположеніе морскихъ глубинъ у Евпаторійскаго берега видно изъ нижепомѣщаемой таблицы.

*) На песчаномъ Евпаторійскомъ мысѣ находится желѣзный маякъ съ освѣтительнымъ аппаратомъ 4 разряда. Огонь бѣлый, постоянный, съ красными и бѣлыми проблесками, попеременно черезъ каждую минуту.

ГЛУБИНЫ.	Разстояніе отъ берега, въ сажняхъ:									
	3'	6'	9'	12'	15'	18'	21'	24'	27'	30'
Противъ Карантиннаго мыса	10	20	23	32	60	110	127	155	185	230
Противъ городской пристани	10	26—50	65	78	125	247	312	395	460	550
Противъ нефтяной пристани на восточной окраинѣ города	9	19	75	110	150	190	240	315	430	550

Изъ этой таблицы усматривается, что къ западу бухты, т. е. къ Карантинному мысу, глубины значительно приближаются къ берегу; такъ, напр., глубина 30 футовъ противъ городской пристани находится въ разстояніи 550 саж., а противъ Карантиннаго мыса—въ разстояніи 230 саж.

Что касается освѣщенія подхода къ Евпаторійскому порту, то зажигаются слѣдующіе огни: на Карантинной косѣ поднимается на мачтѣ красный огонь, хорошо видный съ мимо идущихъ судовъ, и у начала городской пристани поднимаются на мачтѣ два бѣлыхъ огня, одинъ надъ другимъ.

Евпаторійскій рейдъ защищенъ отъ вѣтровъ WSW черезъ N до SO. Отъ SO до S также не можетъ быть большого волненія, такъ какъ рейдъ защищенъ берегомъ, тянущимся къ Херсонскому мысу.

Между этими румбами волна распространяется отъ берега съ разстоянія отъ 24 до 60 верстъ (см. планъ западной части Крымскаго полуострова чертежъ листъ № 6).

Самыми опасными для Евпаторіи являются вѣтры SW до S, разводящіе огромное волненіе и прибой.

§ 3. Историко-статистическія свѣдѣнія. Существующія портовые устройства.

Городъ Евпаторія, по сказанію древнихъ лѣтописцевъ, основанъ въ I вѣкѣ до Р. Хр. полководцемъ босфорскаго царя Ми-

тридата-Евпатора Діофантомъ, разрушителемъ крѣпости Херсонеса Таврическаго *).

Крѣпость была названа Евпаторією въ честь сказаннаго царя Евпатора. Въ первой половинѣ XIII вѣка татары разрушили Евпаторію до основанія и стали здѣсь жить въ построенныхъ ими сакляхъ съ однимъ круглымъ глазомъ, откуда и произошло названіе этой крѣпости Гезлевъ (гезъ—глазь, а эвъ—домъ). Оффиціальное названіе Гезлевъ существовало до 1784 года, когда, послѣ присоединенія Крыма къ Россіи, Императрица Екатерина повелѣла возобновить древне-греческое названіе города Евпаторіи.

Въ XIII столѣтіи, во время татарскаго владычества, прибыли въ Крымъ генуэзцы для торговли; они же выучили татаръ ухаживать за виноградною лозою. Въ окрестностяхъ Евпаторіи до сихъ поръ находятъ много генуэзскихъ монетъ.

Съ 1478 года Гезлевъ, подобно Кафѳѣ (Оеодосіи), принадлежалъ турецкому султану, а въ 1783 году присоединенъ окончательно къ Россіи, послѣ походовъ фельдмаршала Миниха въ 1736 г. и князя Долгорукаго-Крымскаго въ 1771 г. Евпаторіи и до сихъ поръ сохранила характеръ чисто татарскаго города. Самою большою и красивою постройкою въ городѣ слѣдуетъ считать мечеть Ханъ-Денамичъ, расположенную на берегу моря. Время постройки ея относится къ 1562 г., согласно надписи на лицевой сторонѣ большаго михраба (углубленіе). Коренное населеніе Евпаторіи крайне смѣшанное: греки, караимы, татары, армяне, евреи и русскіе. Изъ нихъ караимы (Бне-Микра) переселились въ Крымъ послѣ завоеванія Іерусалима крестоносцами. Они говорятъ на татарско-турецкомъ языкѣ, но употребляютъ древне-еврейскія письмена и отправляютъ богослуженіе на еврейскомъ языкѣ. Въ Евпаторіи проживаетъ ихъ высшее духовное лицо—Гахамъ. Караимы—еврейская секта, не признающая талмуда и раввинскихъ преданій, основана Ананъ-Бенъ-Давидомъ (отсюда первоначальное названіе Ананиты). Всѣхъ караимовъ въ Евпаторіи около 3.000.

Въ 1896 году число жителей въ Евпаторіи достигало 18.000, изъ которыхъ:

*) Досуги Крымскаго Судьи, изд. 1803 г. П. Сумарокова—„Справочная книжка о гор. Евпаторіи“ Пьянкова, 1888—1897 г.—„Черноморье“ Брунъ.

В. Ю. Румель. Джарылгагский заливъ, Евпаторія, Севастополь.



ФОТОГРАФ А. И. ВИНЬСОНЪ

С. П. С. МАШ. 8 17

Судан на Евпаторіи
Евпаторійскій портъ.

Видъ Ханской Мечети.

Судан на Евпаторіи

Христіанъ	8.520
Магометанъ	5.080
Караймовъ	3.000
Евреевъ	1.400

Жилыхъ домовъ—1.210, означенныхъ вмѣстѣ съ лавками въ суммѣ 892.000 руб.

Учебныхъ заведеній—32, въ числѣ которыхъ имѣется мужская прогимназія, женская гимназія, уѣздное училище, армяно-григоріанская школа, 5 караймскихъ, 1 казенное татарское и 7 еврейскихъ училищъ.

Что касается фабричной промышленности, то таковой въ Евпаторіи нѣтъ, если не считать паровой мукомольной мельницы Дуваля и К°, обрабатывающей до 1.500 пуд. муки въ день.

Въ горѣхъ находится 34 хлебныхъ магазина, вмѣщающихъ до 5 милліоновъ пудовъ зерна и одинъ частный элеваторъ Бендебри, вмѣщающій до 5.000 пуд. зерна въ сутки.

Городскіе доходы исчисляемы по росписи за 1887 г. въ суммѣ 73.298 рублей.

Что касается существующихъ въ гор. Евпаторіи портовыхъ устройствъ, то они заключаются въ устроенныхъ городомъ и частными лицами одиннадцати деревянныхъ приставкахъ, доведенныхъ до глубины 7—9 футовъ.

Пристани эти, начиная съ восточной части города, слѣдующія: пристань Арабаджи для налива керосина, пристань Валлера, Гореловича, двѣ пристани Дрейфуса, пристань Мартена, корабельная пристань у агентства Русскаго Общества Пароходства, 2 городскихъ пристани, карантинная пристань и, наконецъ, нероссийская пристань за Карантиннымъ мысомъ. Всѣ эти пристани на сваяхъ. Изъ нихъ самая большая — деревянная, корабельная пристань у агентства Русскаго Общества Пароходства, по срединѣ городского побережья.

Эта пристань построена въ 1875 г. и имѣеть длину 67 саж., ширину 3 саж. съ уширеніемъ на оконечности до 7 саж. Въ виду присутствія морскаго червя, быстро разрушающаго деревянныя части сооруженій, всѣ сваи осмолены, затѣмъ обиты картономъ, сахарною бумагою и, наконецъ, цинкомъ. Повидимому, этотъ способъ



С. П. М. 177

В. Ю. Румянцевъ

Библіотека Морского Архива

Собр. 1. 177

Христіанъ	8.520
Магометанъ	5.080
Караимовъ	3.000
Евреевъ	1.400

Жилыхъ домовъ—1.910, оцѣненныхъ вмѣстѣ съ лавками въ суммѣ 892.000 руб.

Учебныхъ заведеній—33, въ числѣ которыхъ имѣется мужская прогимназія, женская гимназія, уѣздное училище, армяно-григоріанская школа, 5 караимскихъ, 1 казенное татарское и 7 еврейскихъ училищъ.

Что касается фабричной промышленности, то таковой въ Евпаторіи нѣтъ, если не считать паровой мукомольной мельницы Дуванана и К⁰, вырабатывающей до 1.500 пуд. муки въ день.

Въ городѣ находится 34 хлѣбныхъ магазина, вмѣщающихъ до 5 милліоновъ пудовъ зерна и одинъ частный элеваторъ Бендебери, очищающій по 5.000 пуд. зерна въ сутки.

Городскіе доходы исчислены по росписи на 1897 г. въ суммѣ 73.298 рублей.

Что касается существующихъ въ гор. Евпаторіи портовыхъ устройствъ, то они заключаются въ устроенныхъ городомъ и частными лицами одиннадцати деревянныхъ пристаняхъ, доведенныхъ до глубины 7—9 футовъ.

Пристани эти, начиная съ восточной части города, слѣдующія: пристань Арабаджи для налива керосина, пристань Валлера, Гореловича, двѣ пристани Дрейфуса, пристань Мартена, корабельная пристань у агентства Русскаго Общества Пароходства, 2 городскихъ пристани, карантинная пристань и, наконецъ, керосинная пристань за Карантиннымъ мысомъ. Всѣ эти пристани на сваяхъ. Изъ нихъ самая большая — деревянная, корабельная пристань у агентства Русскаго Общества Пароходства, по срединѣ городского побережья.

Эта пристань построена въ 1875 г. и имѣетъ длину 67 саж., ширину 3 саж. съ уширеніемъ на оконечности до 7 саж. Въ виду присутствія морскаго червя, быстро разрушающаго деревянныя части сооружений, всѣ сваи осмолены, затѣмъ обиты картономъ, сахарною бумагою и, наконецъ, цинкомъ. Повидимому, этотъ способъ

предохраненія свай отъ морскаго червя удовлетворительный, судя по тому, что сваи сохраняются отъ 15—20 лѣтъ.

Кромѣ поименованныхъ пристаней, по близости къ Евпаторіи, къ юго-востоку отъ нея, расположено еще нѣсколько пристаней, съ которыхъ грузится соль, добываемая на соляныхъ промыслахъ— въ озерахъ Сасыкъ (Сивашъ Гнилое), Сакскомъ и Кизиль-Ярѣ.

Ближайшая къ городу пристань находится въ 8 верстахъ на пересыпѣ у озера Сасыка; у того же озера расположена и слѣдующая пристань. Затѣмъ слѣдуютъ двѣ сакскія пристани, называемыя также Кара-Тепинскою или Раковскою, откуда производится самая большая погрузка соли. Слѣдующая пристань Тузлипская, тоже противъ Сакскаго озера, въ 18 верстахъ отъ города и, наконецъ, пристань Кизиль-Ярская, противъ озера того же названія.

ГЛАВА II.

Физико-гидрографическое описаніе.

§ 4. Метеорологическія данныя. Продолжительность и скорость вѣтровъ.

Метеорологической станціи въ самой Евпаторіи не существуетъ, но наблюденія производятся на Евпаторійскомъ маякѣ, расположенномъ въ 7 верстахъ отъ города. Кромѣ того, съ 1891 г. производятся метеорологическія наблюденія комиссаромъ карантиннаго агентства В. Г. Пьянковымъ. Ниже помѣщены метеорологическія таблицы, составленныя по наблюденіямъ на маякѣ за время съ 1886—1894 г., т. е. за 9 лѣтъ.

Въ таблицѣ № 1 показана продолжительность вѣтровъ разныхъ направленій по годамъ и средняя продолжительность за 9 лѣтъ въ процентахъ отъ числа наблюденій.

В. Ю. Руммель. Джарынгатский завод, Египетград, Севастополь.



1881. 09. 10.

История А. В. Руммеля

Египетградский завод

Египетградский порт.

Видь городских пристаней.

предохраненія свай отъ морскаго червя удовлетворительный, суди по тому, что свай сохраняются отъ 15—20 лѣтъ.

Кромѣ поименованныхъ пристаней, по близости къ Евпаторіи, къ юго-востоку отъ нея, расположено еще нѣсколько пристаней, съ которыхъ грузится соль, добываемая на соляныхъ промыслахъ— въ озерахъ Саскиѣ (Сивашъ Гнилое), Сакскомъ и Кизиль-Ярѣ.

Ближайшая къ городу пристань находится въ 8 верстахъ на пересмыѣ у озера Сасыка; у того же озера расположена и слѣдующая пристань. Затѣмъ слѣдуютъ двѣ сакскія пристани, называемыя также Кара-Тенинскою или Раковскою, откуда производится самая большая погрузка соли. Слѣдующая пристань Тузлинская, тоже противъ Сакскаго озера, въ 18 верстахъ отъ города и, наконецъ, пристань Кизиль-Ярская, противъ озера того же названія.

ГЛАВА II.

Физико-гидрографическое описаніе.

§ 4. Метеорологическія данныя. Продолжительность и скорость вѣтровъ.

Метеорологической станціи въ самой Евпаторіи не существуетъ, но наблюденія производятся на Евпаторійскомъ маякѣ, расположенномъ въ 7 верстахъ отъ города. Кромѣ того, съ 1891 г. производятся метеорологическія наблюденія комиссаромъ карантиннаго агентства В. Г. Пьянковымъ. Ниже помѣщены метеорологическія таблицы, составленныя по наблюденіямъ на маякѣ за время съ 1886—1894 г., т. е. за 9 лѣтъ.

Въ таблицѣ № 1 указана продолжительность вѣтровъ разныхъ направленій по годамъ и средняя продолжительность за 9 лѣтъ въ процентахъ отъ числа наблюденій.

В. Ю. Руммель. Джарылгатский залив, Евпаторія, Севастополь.



фотограв. А. И. Вильбергъ

С. С. Мух. 1-11.

Заливъ на Евпаторія
Евпаторійскій портъ.
Видъ городскихъ пристаней.



Т а б л и ц а № 1.

Продолжительность вѣтровъ разныхъ направлений за время съ 1886—1895 гг. (9 лѣтъ).

ГОДЫ.	Штормы.	N	NNO	NO	ONO	O	OSO	SO	SSO	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	Сумма
																		наблю-деній.
1886	76	19	22	336	83	23	3	16	4	6	21	257	16	24	21	146	16	1.089
1887	92	12	46	292	56	10	25	18	8	5	42	231	39	24	26	127	42	1.095
1888	97	11	42	265	109	15	19	19	8	6	70	189	26	29	35	113	45	1.098
1889	150	26	14	329	59	9	4	18	1	14	20	280	18	23	11	131	13	1.048
1890	120	19	27	269	62	19	1	22	1	18	25	242	15	29	5	112	9	1.095
1891	165	25	16	293	73	46	2	12	0	7	26	249	10	33	13	118	7	1.095
1892	112	29	16	297	44	67	7	21	3	18	30	177	23	51	25	102	5	1.029
1893	150	42	33	251	52	64	5	16	3	22	40	183	20	88	14	97	15	1.095
1894	105	36	11	354	53	50	2	11	0	20	7	276	5	47	8	103	7	1.095
Итого	1.067	219	227	2.786	591	303	68	153	28	116	281	2.014	172	348	158	1.049	159	9.739
Среднее за 9 лѣтъ. . .	119	24	25	310	66	34	7	17	3	13	31	224	19	39	17	117	18	1.083
Въ % отъ средняго числа наблюдений.	11	2,22	2,30	28,60	6,10	3,15	0,65	1,57	0,28	1,20	2,86	20,70	1,76	3,60	1,57	10,80	1,63	100

Изъ разсмотрѣнія этой таблицы видно, что по продолжительности вѣтры располагаются въ слѣдующемъ порядкѣ:

NO	28,6	°/о
SW	20,7	"
NW	10,8	"
ONO	6,1	"
W	3,6	"
O	3,15	"
SSW	2,86	"
NNO	2,30	"
N	2,22	"
WSW	1,76	"
NNW	1,66	"
WNW	1,57	"
SO	1,57	"
S	1,20	"
OSO	0,65	"
SSO	0,28	"
Штилей	11	"
Итого	100	°/о

Распределеніе вѣтровъ по мѣсяцамъ показано въ таблицѣ № 2, изъ которой видно, что въ теченіе апрѣля, мая, іюня и іюля господствуютъ юго-западные вѣтры, а въ остальное время года сѣверо-восточные.

На нижепомѣщенной таблицѣ № 3 показаны среднія и максимальныя скорости вѣтровъ за 9 лѣтъ.

Т а б л и ц а №. 2.

Продолжительность вѣтровъ по мѣсяцамъ въ среднемъ за время съ 1886 по 1894 г.

Название мѣсяцевъ.	Среднее число вѣтровъ разныхъ направлений.													Число штитовъ.	Почасовые вѣтры.			
	N	NNO	NO	ONO	O	OSO	SO	SSO	S	SSW	SW	WSW	W			WNW	NW	NNW
Январь	1,3	2,5	33,3	3,8	3,1	0,4	1,1	0,2	0,9	0,8	11,9	0,8	1,4	1,1	7,3	2,0	7,5	NO
Февраль	1,9	3,3	32,2	7,3	2,2	0,2	0,6	0,3	1,0	1,3	14,0	0,8	1,8	1,0	8,1	1,8	6,8	NO
Мартъ	2,0	2,8	29,5	4,8	2,3	0,9	1,1	0,0	0,1	3,3	24,4	1,0	2,3	0,7	9,7	0,7	7,2	NO
Апрѣль	2,2	1,9	20,0	7,5	3,9	0,8	1,7	0,3	1,3	4,9	20,7	2,3	2,6	1,0	8,5	3,1	7,1	SW—NO
Май	1,00	2,3	14,0	4,2	3,7	1,7	2,1	0,8	0,9	3,3	27,2	3,2	3,8	1,9	8,8	1,0	12,0	SW
Июнь	1,2	2,0	10,8	2,0	1,6	0,7	1,1	0,2	1,4	1,8	27,9	3,2	5,9	2,3	11,3	1,4	9,9	SW
Июль	2,2	1,4	12,4	2,4	1,8	0,2	2,2	0,1	0,9	3,2	20,5	1,8	8,0	3,6	15,6	2,7	13,9	SW
Августъ	2,8	2,0	22,2	6,5	2,9	0,4	2,1	0,2	1,1	1,8	13,3	2,0	4,8	1,9	15,5	1,6	11,8	NO
Сентябрь	2,4	1,4	25,5	6,0	3,7	0,6	2,3	0,1	1,1	2,5	12,5	1,3	3,9	1,4	11,8	0,8	12,4	NO
Октябрь	1,7	3,1	28,5	5,9	2,2	0,9	1,0	0,2	2,1	3,2	17,8	0,7	2,2	1,0	7,0	1,0	11,1	NO
Ноябрь	2,3	0,8	30,9	4,4	4,0	0,4	0,7	0,3	1,7	2,8	15,5	1,6	1,2	0,7	6,8	1,2	7,7	NO
Декабрь	2,3	1,4	37,0	7,3	2,4	0,4	1,0	0,2	0,9	1,9	17,8	0,4	1,0	1,0	6,8	0,6	9,3	NO

Т а б л и ц а № 3.

Среднихъ и максимальныхъ скоростей

вѣтровъ за время съ 1886 по 1894 гг.

Р у м б ы.	N		NN0		NO		ONO		0		OSO		SO		SSO		S		SSW		SW		WSW		W		WNW		NW		NNW	
	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.	Средня скорости.	Максим. скорости.		
1886	2,00	6	2,82	6	4,32	8	3,03	8	2,52	5	3,00	4	2,32	4	2,00	3	2,33	4	3,76	6	3,57	8	2,81	8	3,05	8	3,85	8	2,20	8	3,18	6
1887	3,41	5	3,33	20	3,73	16	3,72	8	5,10	8	2,56	7	2,05	4	3,87	10	2,20	3	5,15	14	3,62	20	3,59	16	4,03	18	3,54	20	3,22	8	3,26	20
1888	3,81	12	4,06	16	4,95	20	8,78	20	10,41	24	9,06	28	26,2	6	2,38	6	6,34	14	6,00	36	4,92	16	6,30	18	9,15	34	7,24	22	4,70	14	4,35	10
1889	3,47	10	6,30	14	6,66	20	12,22	20	4,65	12	8,00	14	4,50	8	2,00	2	4,35	10	8,30	16	6,10	18	5,95	8	4,15	14	8,72	20	4,15	14	6,77	12
1890	6,57	14	9,86	20	5,40	16	10,30	20	5,10	12	2,00	2	3,91	8	6,00	6	3,34	10	7,16	16	4,66	12	6,12	8	4,40	10	6,00	10	4,57	16	4,32	7
1891	3,65	8	5,69	14	6,12	20	7,80	20	6,35	26	3,00	4	4,40	8	0,00	0	3,72	10	6,30	18	3,92	12	4,90	16	5,46	10	3,85	8	2,41	16	3,43	4
1892	3,48	10	8,22	14	6,37	20	8,72	20	7,95	20	4,85	8	3,18	8	7,33	12	3,79	12	7,65	16	6,25	16	4,22	10	5,10	16	5,80	14	5,00	12	4,80	6
1893	3,30	10	6,20	14	6,26	20	10,50	20	6,29	16	4,00	8	3,25	8	5,33	8	3,86	10	7,40	16	5,77	14	5,68	10	5,85	16	6,30	16	4,80	12	6,80	16
1894	2,86	6	5,27	8	6,25	16	9,77	16	6,60	16	8,00	14	4,36	10	0,00	0	4,90	14	5,70	12	5,32	16	8,80	16	5,65	16	7,25	12	5,20	16	5,43	10
Итого	32,55	—	51,75	—	50,06	—	74,84	—	54,97	—	44,47	—	30,59	—	23,91	—	35,33	—	57,42	—	44,13	—	43,37	—	46,84	—	52,55	—	36,25	—	42,34	—
Средне за 9 лѣтъ.	3,61	14	5,73	20	5,55	20	8,30	20	6,10	26	4,92	28	3,34	10	3,21	12	3,92	14	6,35	36	4,90	20	5,35	18	5,20	34	5,84	22	4,02	16	4,70	20

Изъ разсмотрѣнія таблицы № 3 оказывается, что по средней скорости вѣтры распредѣляются въ нижеслѣдующемъ порядкѣ:

ONO	8,3	метровъ	въ	секунду.
SSW	6,35	"	"	"
O	6,10	"	"	"
WNW	5,84	"	"	"
NNO	5,73	"	"	"
NO	5,55	"	"	"
WSW	5,35	"	"	"
W	5,20	"	"	"
OSO	4,92	"	"	"
SW	4,90	"	"	"
NNW	4,70	"	"	"
NW	4,02	"	"	"
S	3,92	"	"	"
N	3,61	"	"	"
SO	3,34	"	"	"
SSO	3,21	"	"	"

Самые сильные вѣтры бываютъ SSW, максимальная скорость которыхъ доходитъ до 36 метровъ въ секунду (1888 г.), затѣмъ W съ максимальной скоростью 34 метровъ, O—съ максимальной скоростью 26 метровъ. Вѣтры S, SSO и SO не достигаютъ никогда скорости большей 10—14 метровъ.

Въ таблицѣ № 4 показано среднее годовое число вѣтровъ, силою больше 15 метровъ, за время съ 1886—1894 г., причемъ въ среднемъ такихъ вѣтровъ бываетъ 29,4 въ годъ, изъ которыхъ на долю NO вѣтра приходится 10,8.

Ниже помѣщена таблица № 5 наблюдений температуры, барометра и количества осадковъ по даннымъ, собраннымъ на Евпаторійскомъ маякѣ въ среднемъ за 1893, 1894 и 1895 гг., а температуры воды въ морѣ по наблюдениямъ г. Пьянкова въ Евпаторіи за тѣ же годы.

Т а б л и ц а № 4.

Количество вѣтровъ силою больше 15 метровъ за время 1886 — 1894 гг.

ГОДЫ.	N	NNO	NO	ONO	0	OSO	SO	SSO	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	Сумма вѣтровъ.
1886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1887	—	1	2	1	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—	—	1	10
1888	—	1	15	21	4	6	—	—	—	4	2	3	5	5	—	—	66
1889	—	1	26	15	—	—	—	—	—	1	2	—	—	1	1	—	47
1890	—	5	2	15	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	25
1891	—	—	20	11	4	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	38
1892	—	—	9	3	17	—	—	—	—	1	—	—	2	—	—	—	32
1893	—	1	18	7	2	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	1	32
1894	—	—	4	4	3	—	—	—	—	—	1	1	1	—	1	—	15
Средня за 9 лѣтъ	—	1	10,8	8,5	3,3	0,7	—	—	—	1	1	0,7	1	0,8	0,5	0,2	29,4

Таблица № 5.

Средних мѣсячныхъ температуры воздуха, высота барометра, атмосферныхъ осадковъ и температуры воды за время съ 1893 — 1895 гг., т. е. за 3 года.

МѢСЯЦЫ.	Температура по Цельсію.			Высоты барометра.			Количество осадковъ.		Средняя температура воды.
	Средня.	Максимальная.	Минимальная.	Средня.	Максимальная.	Минимальная.	Среднее.	Максимальное.	
Январь . . .	— 1,2	+14,0	—21,2	765,4	785,4	747,6	20,9	15,0	+ 2,0
Февраль . . .	+ 1,9	+13,8	—20,8	762,8	773,0	745,4	37,9	21,0	+ 3,2
Мартъ . . .	+ 4,8	+14,6	— 6,4	762,3	779,2	747,2	36,9	30,0	+ 5,0
Апрѣль . . .	+ 8,9	+22,4	— 3,0	765,2	776,6	750,4	15,1	23,2	+ 7,8
Май . . .	+15,0	+28,2	+ 7,2	763,0	772,4	753,8	36,8	21,5	+12,1
Июнь . . .	+20,1	+33,2	+12,6	761,9	770,3	752,0	19,8	24,0	+16,5
Июль . . .	+25,2	+38,6	+15,0	762,2	768,2	755,2	7,2	14,0	+19,1
Августъ . . .	+24,3	+40,2	+13,8	762,9	773,0	753,4	28,6	50,0	+19,9
Сентябрь . . .	+17,8	+30,2	+ 5,8	765,6	776,2	755,0	27,4	17,0	+13,8
Октябрь . . .	+14,9	+27,4	+ 2,0	765,0	774,0	753,9	20,2	11,6	+13,7
Ноябрь . . .	+ 7,4	+17,8	— 7,4	768,3	779,4	757,0	21,9	18,5	+ 8,3
Декабрь . . .	+ 1,2	+13,8	—14,2	766,4	779,0	747,8	29,3	24,0	+ 4,1
Въ среднемъ за 3 года.	+11,7	+40,2	—21,2	764,3	785,4	745,4	25,2	50,0	+10,5

§ 5. Результаты буренія въ Евпаторійской бухтѣ.

Во время изысканій 1896 года для изслѣдованія грунта дна Евпаторійской бухты, было сдѣлано 35 буровыхъ скважинъ, профили которыхъ показаны на чертежѣ (листъ 7).

Относительно большое число скважинъ, которыя пришлось сдѣлать, было вызвано тѣмъ обстоятельствомъ, что въ Евпаторійской бухтѣ, подъ слоемъ ила и песка, залегаетъ на разныхъ глубинахъ скалистый грунтъ, который долженъ былъ быть хорошо обследованъ на случай устройства порта и углубленія бухты. На планѣ расположенія буровыхъ скважинъ (чертежъ листъ № 7) мелкими цифрами, поставленными рядомъ съ кружкомъ, обозначающимъ мѣстоположеніе скважины, показаны глубины, на которыхъ былъ встрѣченъ означенный скалистый грунтъ (известнякъ).

Изъ разсмотрѣнія плана расположенія и поперечныхъ профилей буровыхъ скважинъ (чертежъ листъ № 7) видно, что посрединѣ береговаго протяженія бухты (профиль V) скалистое дно образуетъ складку съ пологимъ наклономъ къ западу и довольно крутымъ къ восточной части бухты. На самой складкѣ глубина залеганія скалистаго грунта (профиль V) оказалась:

- 1) на берегу—на 12 футовъ ниже нулеваго горизонта;
- 2) на морской глубинѣ въ 6 футовъ—на 12 футовъ ниже нуля;
- 3) на морской глубинѣ въ 12 футовъ —на 16 футовъ ниже нуля;
- 4) на морской глубинѣ въ 18 футовъ—на 23 фута ниже нуля.

Противъ Карантиннаго мыса, на протяженіи 100 саж., скалистый грунтъ залегаетъ на глубинѣ 20 фут. (проф. I) ниже нулеваго горизонта моря, въ остальной же части западной половины бухты (проф. II, III, IV) онъ залегаетъ на глубинѣ отъ 23 до 48 фут. ниже нулеваго горизонта. Въ восточной части бухты скалистый грунтъ залегаетъ на глубинѣ отъ 22 до 38 фут. ниже ординара горизонта.

Грунтъ дна бухты составляетъ песокъ съ ракушкой, подъ которымъ залегаетъ иль.

Въ городѣ Евпаторіи съ 1891 г. открыты 3 артезианскихъ колодца съ водою удовлетворительнаго качества для потребностей городского населенія.

По мнѣнію геолога Н. Головинскаго, городъ Евпаторія расположенъ на сѣверо-западномъ крылѣ артезианской мулды (вогнутости) и въ этомъ направленіи (т. е. на сѣверо-западъ) шансы полученія артезианской воды постоянно убавляются.

Ниже помѣщенъ журналъ буренія артезіанскаго колодца близъ таможи, произведеннаго Л. А. Полянкеромъ.

№ образца.	Глубина въ футахъ.	РОДЪ ГРУНТА.	№ образца.	Глубина въ футахъ.	РОДЪ ГРУНТА.
1	0—17	Песокъ.	31	207—216	Песокъ съ глиной.
2	17—25	Глина желтая.	32	216—217	Известнякъ.
3	25—36	Мягкій известнякъ.	33	217—229	Глина, песокъ, известнякъ въ перемежку.
4	36—39	Глина бѣлая.	34	229—230	Песчаникъ.
5	39—50	Бѣлый известнякъ.	35	230—339	Песокъ съ глиной.
6	50—55	Желтоватый извест. ракушечн.	36	239—256	Сѣрая глина.
7	55—82	Камень песчаникъ.	37	256—259	Желтая глина.
8	82—83	Известнякъ.	38	259—260	Известнякъ.
9	83—86	Бѣлая глина.	39	260—268	Бѣлая глина.
10	86—87	Известковый шпатель.	40	268—274	Глина сивая.
11	87—91	Бѣлая глина.	41	274—275	Известнякъ.
12	91—92	Известковый шпатель.	42	275—282	Сѣрый илей съ ракушкою.
13	92—98	Сѣрая глина.	43	282—292	Темный песчан. илей.
14	98—99	Известковый шпатель.	44	292—299	Темно-зеленый сланецъ.
15	99—106	Сѣроватая глина.	45	299—301	Очень твердый камень въ порошокъ.
16	106—108	Известнякъ.	46	301—313	Темно-зеленый сланецъ.
17	108—118	Сѣроватая глина.	47	313—314	Очень твердый камень въ порошокъ.
18	118—125	Ракушечн. песчаникъ.	48	314—322	Темно-зеленый сланецъ ракушк.
19	125—134	Бѣлая глина.	49	322—331	Темный илей съ ракушкой.
20	134—136	Известнякъ.	50	331—341	Сѣрый илей.
21	136—147	Бѣлая глина.	51	341—352	Темный илей.
22	147—148	Известнякъ.	52	352—360	Черный илей.
23	148—156	Бѣлая глина.	53	360—399	Рухлякъ съ блестками.
24	156—158	Известнякъ.	54	399—407	Зеленый рухлякъ.
25	158—170	Желтоватая глина.	55	407—428	Песчаникъ съ ракушк.
26	170—172	Мягкій известнякъ.	56	428—436	Песокъ.
27	172—187	Желтоватая глина.			
28	187—189	Бѣлый известнякъ.			
29	189—205	Известн. съ глиной.			
30	205—207	Известнякъ.			

По измѣренію французскаго инженера К. Я. Де-Лотрекена, произведенному въ 1891 году, артезианская вода во всѣхъ городскихъ колодцахъ оказалась выше уровня моря на 1,49 саж. Послѣ же открытія многихъ другихъ колодцевъ въ окрестностяхъ Евпаторіи, уровень воды въ колодцахъ понизился на 0,25 саж.

§ 6. Колебанія уровня моря. Движеніе наносовъ. Теченія и дѣйствіе волненія.

До приступа къ изысканіямъ 1896 г. въ г. Евпаторіи не производилось никакихъ наблюденій надъ колебаніемъ уровня моря, а потому для опредѣленія ординарнаго горизонта была установлена у пристани Русскаго Общества Пароходства водомѣрная рейка, нуль которой связанъ былъ нивелировкой съ каменнымъ реперомъ № 4, поставленнымъ у пристани. Отмѣтка репера надъ нулемъ рейки 0,62 саж. Къ означенному нулевому горизонту отнесена вся нивелировка и промѣры Евпаторійской бухты. Наблюденія измѣненій уровня воды производились три раза въ день въ теченіе времени съ 22 іюня 1896 г. по 1 мая 1897 г., причемъ за время наблюденій самый высокій уровень моря достигалъ до $1\frac{1}{2}$ фута выше принятаго нулеваго горизонта и уменьшался до $1\frac{1}{4}$ футовъ ниже того же нулеваго горизонта.

Такимъ образомъ, общая амплитуда колебаній морскаго уровня у Евпаторіи достигала $2\frac{3}{4}$ футовъ. Какъ и въ другихъ мѣстахъ Чернаго моря, самое высокое состояніе моря замѣчается съ апрѣля по августъ мѣсяць и самое низкое въ ноябрѣ и декабрѣ.

Средняя высота морскаго уровня, по наблюденіямъ въ Евпаторіи за время съ іюня 1896 г. по май 1897 г., оказалась на $6\frac{1}{2}$ дюймовъ ниже принятаго нулеваго горизонта; но, принимая во вниманіе кратковременность наблюденій, нельзя считать окончательно этотъ горизонтъ среднимъ или ординаромъ, поэтому, впредь до полученія наблюденій за болѣе продолжительное время, всѣ промѣры и нивелировка отнесены къ первоначально принятому нулевому горизонту Евпаторійской водомѣрной рейки.

На чертежѣ (листъ № 7) показана сравнительная карта промѣровъ Евпаторійской бухты, произведенныхъ морскою гидрографическою частью въ 1836 и 1890 годахъ, а также промѣровъ, произведенныхъ во время изысканій 1896 года.

Разсматривая этотъ планъ, видно, что за 60 лѣтъ не про-

изошло почти никакихъ измѣненій въ глубинахъ бухты. Горизонтали 12, 24 и 30-футовыхъ глубинъ съемки 1836 года почти совпадаютъ съ такими же горизонталями съемки 1896 года. Больше отличаются глубины по съемкѣ 1890 г., что объясняется неизвѣстностью, къ какому горизонту воды были отнесены промѣры. Изъ сказаннаго видно, что Евпаторійская бухта вообще не заносится, хотя у береговъ замѣчается передвиженіе песчанаго грунта при сильныхъ восточныхъ вѣтрахъ къ западу.

Въ свою очередь, отъ дѣйствія волненія при юго-западныхъ вѣтрахъ, передвиженіе происходитъ въ обратную сторону. Во время изысканій 1896 года были установлены на днѣ бухты, на глубинахъ 12 и 18 футовъ, порожніе ящики, которые были вынуты черезъ мѣсяць, причемъ на днѣ ящичковъ оказался слой песка съ иломъ толщиною въ два дюйма, что и служитъ доказательствомъ передвиженія грунта по дну.

Что касается теченій въ Евпаторійской бухтѣ, то они были наблюдаемы при вѣтрахъ различныхъ направленій, причемъ направленіе ихъ совпадало болѣе или менѣе съ направленіемъ вѣтра, а скорости доходили до 2-хъ футовъ въ секунду, хотя при сѣверо-восточныхъ и восточныхъ вѣтрахъ наблюдается очень сильное теченіе отъ берега. При описаніи рейда и въ параграфѣ о метеорологическихъ наблюденіяхъ было выяснено, что самое сильное волненіе въ Евпаторійской бухтѣ бываетъ при вѣтрахъ SW, SSW и къ S. Особенно вѣтеръ SW, принадлежащій къ господствующимъ вѣтрамъ и разводящій волну съ дальняго разстоянія, представляется самымъ опаснымъ для Евпаторійскаго рейда, потому что, хотя по средней скорости вѣтеръ SSW бываетъ сильнѣе, но онъ принадлежитъ къ болѣе рѣдкимъ. Вѣтры остальныхъ румбовъ являются для Евпаторійской бухты береговыми, а потому они не производятъ волненія, хотя при сильныхъ восточныхъ вѣтрахъ въ бухтѣ происходитъ иногда сильная толчея, срывающая съ якорей небольшія кабатажныя парусныя суда, стоящія на рейдѣ.

ГЛАВА III.

Движеніе торговли.

§ 7. Внѣшняя и каботажная торговля. Судоходство.

Нижепомѣщенные свѣдѣнія о движеніи грузовъ и судовъ по Евпаторійскому порту заимствованы изъ оффиціальныхъ данныхъ Евпаторійской таможни.

Оборотъ внѣшней торговли.

А) Вывозъ за границу.

Наименованіе товаровъ.	1891	1892	1893	1894	1895
	П у д о в ъ.				
Зерновыхъ продуктовъ.	1.242.458	2.086.140	5.335.622	7.934.334	5.573.926
Семени льнянаго . . .	49.000	17.500	28.800	91.800	209.116
Муки пшеничной . . .	—	—	600	5.080	7.745
Шерсти овечьей . . .	540	520	605	530	600
Соли	16.850	12.400	4.550	1.050	145
Кожъ сырыхъ	9.300	2.865	1.376	900	70
Прочихъ товаровъ . . .	108	23.355	6.850	10	7.320
Итого	1.318.256	2.142.780	5.378.403	8.033.704	5.798.922

Б) Привезено изъ заграницы

Наименованіе товаровъ.	1891	1892	1893	1894	1895
Лѣсныхъ товаровъ . . .	143.800	145.350	216.600	234.000	346.900
Деревянныхъ издѣлій . . .	5.606	1.725	3.862	6.516	8.891
Корзинъ	7	37	8	57	55
Прочихъ товаровъ . . .	2.765	400	6	144	119
Итого	152.178	147.512	220.476	240.717	255.965

Изъ этой таблицы усматривается, что главнымъ предметомъ внѣшней торговли служатъ зерновые продукты. Оборотъ внѣшней торговли достигъ въ 1894 г. солидной цифры $8\frac{1}{4}$ миллионъ пудовъ, увеличиваясь ежегодно въ довольно значительномъ размѣрѣ; по сравненію съ 1891 годомъ и предыдущими годами онъ увеличился въ 6 разъ.

Оборотъ каботажной торговли.

А) Вывезено каботажн.мѣ.

Наименованіе товаровъ.	Въ п у д а х ѣ.					Примѣчаніе.
	1891	1892	1893	1894	1895	
Зерновыхъ продуктовъ	203.889	376.752	39.141	29.601	6.133	Изъ показаннаго количества соли было вывезено на иностранныхъ пароходахъ въ русскіе Балтійскіе порты: Въ 1891 г. 2.095.065 пуд. " 1892 " 2.905.384 " " " 1893 " 2.462.662 " " " 1894 " 3.406.928 " " " 1895 " 3.547.772 " "
Гороха	1.881	68	1.773	3.131	526	
Крупы и пшена	17	204	113	76	29	
Муки разной	1.733	40.385	2.502	99.464	65.812	
Соли	6.547.655	6.507.750	5.840.327	6.255.110	6.379.362	
Рыбы всякой	9.055	5.378	6.563	5.499	10.768	
Лѣса	695	596	631	8.284	30	
Жельза	729	6.990	2.687	1.103	3.620	
Чугунныхъ, желѣзныхъ и стальныхъ товаровъ	6.623	10.109	1.447	3.926	2.508	
Прочихъ товаровъ	219.483	151.194	191.143	238.000	197.129	
Итого	6.991.760	7.099.426	6.086.327	6.643.394	6.665.917	

Б) Привезено каботажемъ.

Наименованіе товаровъ.	1891	1892	1893	1894	1895
	В ъ п у д а х ъ.				
Пшеницы	75	50	25.227	26.450	11.702
Ржи	4.400	—	—	—	1.710
Проса	600	—	550	—	5
Ячменя	759	—	2.670	3.050	2.850
Гороха	43	20	14	25	—
Овса	20.597	300	—	—	21
Кукурузы	19	100	—	10	—
Крупы и пшена	12.519	14.406	8.471	12.201	13.915
Муки пшеничной	55.605	42.574	52.811	33.580	48.572
Муки ржаной	16.030	500	150	—	500
Муки всякой	11.270	18.097	24.261	25.055	19.423
Соли	352	517	355	380	150
Рыбы всякой	11.176	6.172	7.506	8.913	9.961
Лѣса строительнаго . .	219.245	212.603	365.140	368.594	521.565
Дровъ	—	23.200	27.450	18.250	28.800
Цемента	2.908	7.740	11.890	6.760	12.141
Угля каменнаго	78.650	108.096	176.850	206.743	339.000
Желѣза всякаго	8.552	6.349	9.008	13.397	9.249
Керосина	14.894	20.823	31.714	34.075	29.607
Астралина	39	29	39	61	59
Нефтянаго масла очи- щеннаго	—	250	70	1.373	559
Кирпича и черепицы . .	9.145	33.294	17.698	66.423	47.163
Чугунныхъ желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій.	10.320	15.740	24.596	22.534	14.193
Прочихъ товаровъ . . .	300.159	296.412	219.750	459.956	356.527
Итого	777.357	807.272	1.106.220	1.307.820	1.466.672

Такимъ образомъ, грузооборотъ по каботажной торговлѣ достигаетъ до 8 милліоновъ пудовъ въ годъ (1894). Какъ видно изъ таблицы, главнымъ предметомъ каботажной торговли служить крымская соль, вывозимая изъ Евпаторіи и близъ лежащихъ озеръ въ количествѣ до $6\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ.

Что касается движенія судовъ въ Евпаторійскомъ портѣ, то въ нижепомѣщаемой таблицѣ показано число судовъ, какъ иностранныхъ, такъ и каботажныхъ, посѣтившихъ Евпаторійскій портъ въ теченіе 1891—1895 гг.

О т о ш л о с у д о в ь .	1891	1892	1893	1894	1895
Иностранныхъ съ осадкою до 24 футъ.	105	100	126	159	156
Каботажныхъ съ осадкою отъ 6 до 20 ф.	730	622	580	536	546

Въ число каботажныхъ судовъ входятъ также срочные почтовые и пассажирскіе пароходы Русскаго Общества Пароходства, Россійскаго Общества и новаго Азовскаго Пароходства.

§ 8. Итоги торговой дѣятельности. Накладные расходы и портовые сборы. Экономическое значеніе Евпаторійскаго порта.

Итоги торговой дѣятельности.

	1891	1892	1893	1894	1895
I. По вѣнш. торговлѣ:					
Привозъ въ пуд.	152.178	147.512	220.476	240.717	255.965
Вывозъ	1.318.256	2.142.780	5.378.403	8.033.704	5.798.922
II. По каботажному:					
Привозъ въ пуд.	777.357	807.272	1.106.220	1.307.820	1.466.671
Вывозъ	6.991.760	7.099.426	6.086.327	6.643.294	6.665.917
Итого общій грузооборотъ	9.239.551	10.196.990	12.791.426	16.279.535	14.187.476

Разсматривая итоги, мы видимъ, что общій грузооборотъ Евпаторійскаго порта, постепенно увеличиваясь, возросъ съ $9\frac{1}{4}$ милліоновъ пудовъ въ 1891 г. до $16\frac{1}{4}$ милліоновъ въ 1894 г., а такъ въ этомъ числѣ половину общаго количества составляютъ предметы внѣшней торговли *), то Евпаторійскій портъ имѣетъ значеніе не только каботажнаго, но и коммерческаго порта.

Въ настоящее время, при отсутствіи въ Евпаторіи портовыхъ устройствъ и необходимости поэтому перегрузки товаровъ съ баркасовъ и небольшихъ судовъ на иностранныя пароходы, накладные расходы больше, сравнительно съ другими портовыми пунктами.

При постоянной измѣнчивости погоды и отсутствіи защищеннаго порта, погрузка товаровъ на суда идетъ медленно, что вліяетъ также на повышеніе фрахтовъ.

Нерѣдко случается, что по этой же причинѣ товары, идущіе изъ Одессы во время бури, завозятся вмѣсто Евпаторіи въ Севастополь, и черезъ это, конечно, торговля терпитъ убытки.

Накладные расходы, лежащія на отправляемые изъ Евпаторіи грузы, состоятъ изъ расходовъ: по подвозкѣ изъ магазиновъ къ корабельной пристани, переноскѣ мѣшковъ черезъ корабельную пристань къ баркасамъ, нагрузкѣ на баркасы, перевозкѣ на баркасахъ отъ пристани къ пароходу на рейдѣ и погрузкѣ.

Точныхъ цифровыхъ данныхъ о всѣхъ накладныхъ расходахъ нельзя было собрать, въ виду различія въ показаніяхъ въ этомъ отношеніи, но они достигаютъ отъ $3\frac{1}{2}$ — 4 коп. съ пуда. Одни только контрагенты пароходства Русскаго Общества и Азовскаго Пароходства получаютъ отъ этихъ обществъ за привозъ и отвозъ товаровъ и свозъ пассажировъ къ пароходамъ до 12.000 рублей въ годъ.

Въ пользу города Евпаторіи поступаетъ полупроцентный сборъ съ отпускаемыхъ за границу товаровъ, предназначенный на сооруженіе подъѣздныхъ путей и торговыя надобности. Сборъ этотъ утвержденный 27 марта 1884 г., достигъ къ 1896 г. суммы 200.000 руб., изъ которыхъ употреблено въ разное время Город-

*) Кромѣ того, около трехъ милліоновъ пудовъ соли грузится исключительно на большія иностранныя суда для перевозки въ порты Балтійскаго моря.

скою Управою свыше 50.000 руб. на замощеніе улицъ города. Въ среднемъ за трехлѣтіе 1893—1895 гг. поступило сбора по 29.000 руб. въ годъ.

Переходя къ описанію экономическаго значенія Евпаторійскаго порта, приводимъ кратчайшія разстоянія этого города до Москвы и Константинополя, по сравненію съ сосѣдними портовыми пунктами.

Москва — Одесса	1.552	версты.
” — Севастополь	1.441	”
” — Феодосія	1.381	”
” — Евпаторія	1.380	”
” — Николаевъ	1.290	”

Разстоянія же отъ Константинополя:

Константинополь — Феодосія	380	миль
” — Одесса	352	”
” — Евпаторія	319	”
” — Севастополь	298	”

Такимъ образомъ, городъ Евпаторія по близости отъ Москвы занимаетъ первое мѣсто послѣ Николаева, отъ Константинополя же первое мѣсто послѣ Севастополя *).

Такое счастливое географическое положеніе, въ связи съ незамерзающею бухтою, съ плодородною почвою, съ богатыми соляными промыслами и съ европейски извѣстными цѣлебными минеральными грязями, даетъ возможность рассчитывать на дальнѣйшій значительный ростъ Евпаторіи.

Несмотря на отсутствіе портовыхъ устройствъ и рельсоваго соединенія съ остальными частями Имперіи, производительность края постоянно увеличивается. Въ вышеприведенныхъ цифровыхъ данныхъ о движеніи торговли за пятилѣтіе 1891—1895 гг. уже было замѣчено, что по сравненіи 1894 г. съ 1891 г. общій

*) Продолженіе этой статьи заимствовано отчасти изъ доклада Евпаторійской Городской Управы отъ 20 сентября 1895 г. № 2 Городской Думѣ по поводу ходатайства о проведеніи къ Евпаторіи линіи желѣзной дороги.

грузооборотъ порта почти удвоился, по заграничному же вывозу увеличился болѣе чѣмъ въ 6 разъ. Сравнивая же цифры 1895 г. съ 1885 годомъ, разницы становятся еще болѣе значительными. Въмѣстѣ съ быстрымъ ростомъ экспорта, параллельно ему происходило увеличеніе земледѣльческой производительности края. Въ самомъ дѣлѣ, по даннымъ Предсѣдателей Земскихъ Управъ Евпаторійскаго и смежныхъ съ нимъ Перекопскаго и Симферопольскаго уѣздовъ, за 5 лѣтъ съ 1890—1894 г. увеличеніе хлѣбной производительности выражается нижеслѣдующими цифрами.

Количество снятыхъ четвертей разнаго хлѣба.	1890 г.	1894 г.
Въ Евпаторійскомъ уѣздѣ	161.108	698.091
„ Перекопскомъ уѣздѣ	18.849	1.061.410
„ Симферопольскомъ уѣздѣ. (Въ трехъ волостяхъ: Зуйской, Табулдынской и Буманакской)	112.296	279.633

Ростъ хлѣбной производительности оказывается еще болѣе значительнымъ, если разсматривать отдѣльно количество главнаго предмета вывозной торговли—пшеницы, а именно:

Количество снятыхъ четвертей пшеницы.	1890 г.	1894 г.
Въ Евпаторійскомъ уѣздѣ	84.417	428.087
„ Перекопскомъ уѣздѣ	116.450	611.031

Такимъ образомъ, количество снятой пшеницы увеличилось за 5 лѣтъ болѣе, чѣмъ въ 5 разъ.

Если сравнить количество вывозимаго за границу зерна съ хлѣбною производительностью Евпаторійскаго уѣзда, то оказывается, что, напр., въ 1894 г. вывезено изъ Евпаторіи около 8

милліоновъ пудовъ, между тѣмъ какъ собрано въ Евпаторійскомъ уѣздѣ только около 7 милліоновъ пудовъ, изъ которыхъ, за вычетомъ $\frac{1}{3}$ на мѣстное употребленіе и обмѣненіе полей, могло пойти въ продажу только 5 милліоновъ пудовъ. Обстоятельство это доказываетъ, что къ Евпаторіи тяготеютъ не только грузы Евпаторійскаго, но и сосѣднихъ Перекопскаго и Симферопольскаго уѣздовъ.

Въ томъ же 1894 г., помимо вывезенныхъ за границу 8 милліоновъ пудовъ, еще имѣлось въ запасѣ въ городѣ около 5 милліоновъ, хранившихся въ городскихъ амбарахъ. Амбары эти постоянно переполнены и число ихъ изъ года въ годъ постоянно увеличивается. Дѣйствительно, производитель, далеко живущій отъ города, пользуясь благопріятною погодою и боясь распутицы, везетъ свой хлѣбъ въ Евпаторію не вслѣдствіе спроса на него, но въ силу необходимости, такъ какъ зимою доставка хлѣба по плохой дорогѣ обходится почти вдвое дороже.

По этой причинѣ экспортеры, или посредники, должны по необходимости строить амбары, чтобы имѣть возможность хранить хлѣбъ, привезенный изъ другихъ уѣздовъ не къ сроку и не по заказу.

Кромѣ зерновыхъ продуктовъ Евпаторійскій уѣздъ отпускаетъ ежегодно до 60.000 пудовъ овечьей шерсти; овцеводство, однако, въ Таврической губерніи падаетъ, такъ какъ оно становится невыгоднымъ, но пропорціонально увеличивается количество распашекъ.

Наконецъ, третій главный предметъ вывоза — это соль. Изъ таблицъ о движеніи торговли усматривается, что вывозъ соли изъ Евпаторіи достигаетъ $6\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ. Цифра эта можетъ увеличиться еще значительно, такъ какъ въ настоящее время, вслѣдствіе малой заселенности края и недостатка рабочихъ рукъ, промыселъ этотъ недостаточно разработанъ и далеко не исчерпываетъ соляныхъ богатствъ уѣзда.

Наконецъ, Евпаторія представляетъ значеніе прекраснаго курорта, благодаря цѣлебнымъ Сакскимъ и Майнакскимъ грязямъ и прекраснымъ морскимъ купаньямъ, привлекающимъ въ Евпаторію многихъ больныхъ изъ всей Россіи.

Все вышеизложенное позволяетъ придти къ заключенію, что въ настоящее время назрѣлъ, повидимому, вопросъ объ устройствѣ въ г. Евпаторіи коммерческаго порта съ непремѣннымъ соединеніемъ его линіею желѣзной дороги съ одною изъ станцій

курско-севастопольской дороги. Вопросъ объ этомъ неоднократно служилъ предметомъ заботъ Евпаторійской Городской Управы, и, наконецъ, въ 1893 г. Высочайше было утверждено французское акціонерное Общество Евпаторійской желѣзной дороги и порта, но Общество это по разнымъ причинамъ не привело въ исполненіе означенной постройки, оставляя такимъ образомъ вопросъ объ этомъ открытымъ.

Евпаторійская Городская Управа, ходатайствуя въ 1895 году передъ правительственными сферами о проведеніи къ Евпаторіи желѣзной дороги, въ своемъ докладѣ отъ 20 сентября 1895 г. говоритъ въ подлинномъ текстѣ слѣдующее:

„Разсматривая значеніе отсутствія удобныхъ поѣздныхъ путей сообщенія, мы видимъ, что таковое тяжело отзывается какъ на производителяхъ-земледѣльцахъ, такъ на солепромышленникахъ и на больныхъ, принужденныхъ въ лѣтній зной ѣхать экипажемъ 60 верстъ по пыльной неудобной дорогѣ за огромную плату—12—15 руб. въ конецъ.

„Что касается хлѣбопроизводителей, то они терпятъ прямыя убытки. Въ самомъ дѣлѣ, такъ какъ въ портѣ при покупкѣ хлѣба торговцами или конторами въ данное время цѣна на хлѣбъ опредѣленнаго рода и качества одна и та же, какъ для производителя, близко къ порту живущаго, такъ и для того, который привезъ свой продуктъ за 50—60 и даже 100 верстъ, то очевидно, что изъ затратившихъ при производствѣ одинаковую сумму, послѣдніе терпятъ значительныя убытки тѣмъ, что платили за доставку за 60 верстъ по $\frac{1}{6}$ коп. съ пуда и версты, а между тѣмъ получили за товаръ ту же цѣну, какъ и тѣ, которые платили только за 10 верстъ.

„Проведеніе желѣзной дороги, облегчивъ доставку хлѣба къ порту, уравниваетъ до нѣкоторой степени шансы какъ тѣхъ, такъ и другихъ, а потери далеко живущихъ производителей сводятся къ самой незначительной цифрѣ. Съ другой стороны, запаздавшій съ доставкой, отдаленный отъ порта, производитель часто долженъ переждать съ доставкой зерна дождливыя осень и зиму. Хлѣбъ его, теряя отъ времени на вѣсѣ, падаетъ въ цѣнѣ и только поздною весною хозяинъ привозитъ въ портъ утеравшій на вѣсѣ хлѣбъ свой и терпитъ при этомъ убытки еще и потому, что капиталъ его въ теченіе 4—5 мѣсяцевъ лежитъ произво-

дительно въ амбарахъ. Неудобство это, очевидно, устраняется само собою только съ проведеніемъ желѣзной дороги.

„Другое, не менѣе важное обстоятельство касается уже всѣхъ безъ исключенія поставщиковъ хлѣба торговыхъ заграничныхъ фирмъ. Извѣстно, что цѣна на рынкахъ заграничныхъ опять-таки въ данный моментъ существуетъ одна и та же для опредѣленнаго по роду и по качеству хлѣба, несмотря на то, каковы были расходы фирмы по доставкѣ хлѣба пароходомъ изъ болѣе или менѣе отдаленныхъ мѣстъ въ заграничный портъ. Евпаторійскій портъ грузить хлѣбъ на иностранные пароходы, которые почти исключительно приходятъ порожними, такъ какъ, при отсутствіи подъѣзднаго пути, пришедшій съ пароходомъ изъ заграницы товаръ не можетъ пойти въ глубь Россіи; такимъ образомъ, непосредственно хлѣбныя конторы и косвенно производители платятъ за проѣздъ иностраннаго парохода изъ заграничнаго порта въ Евпаторію, а между тѣмъ, приди онъ съ грузомъ, за этотъ проѣздъ, а теперь провозъ,—платилъ бы отправитель иностраннаго товара, и такимъ образомъ евпаторійскому экспортеру пришлось бы въ такомъ случаѣ гораздо меньшій нести расходъ по доставкѣ хлѣба за границу, такъ какъ въ данномъ случаѣ онъ будетъ платить лишь за одинъ конецъ, а не за два, какъ это дѣлается въ настоящее время; такъ какъ Евпаторія, сравнительно съ другими южными портами, занимаетъ первое мѣсто послѣ Николаева по близости къ торгово-промышленному центру Россіи, къ Москвѣ, и лежитъ къ Константинополю ближе всѣхъ этихъ портовъ, исключая Севастополя, то можно смѣло надѣяться, что съ проведеніемъ желѣзной дороги большинство иностранныхъ пароходовъ не будетъ приходить въ Евпаторію порожними, какъ теперь, но нагруженными товарами, для доставки таковыхъ, по образцу Одессы, въ Москву, или, вообще, на Московскій трактъ.

„Экономія эта, сдѣланная по доставкѣ зерна пароходомъ за границу, всецѣло останется, очевидно, у мѣстнаго производителя.

„Проведеніе желѣзной дороги, вызвавъ усиленный экспортъ, заставитъ ввести болѣе раціональное интенсивное хозяйство, увеличитъ тѣмъ наплывъ рабочихъ, заселить край и подниметъ значеніе солянаго промысла Евпаторійскаго уѣзда.

„Наконецъ, желѣзная дорога, съ одной стороны, уменьшивъ

неудобства передвиженія больныхъ, ѣдущихъ въ Евпаторію и ея окрестности на излѣченіе, съ другой стороны, удешевивъ проѣздъ,—увеличить пріѣздъ ихъ, а тѣмъ самымъ обогатитъ городъ и его окрестные курортные пункты.

„Вопросъ о направленіи подъѣзднаго пути отъ Евпаторіи къ Лозово-Севастопольской желѣзной дорогѣ,—вопросъ чрезвычайно большой важности, требующій долгихъ изысканій и серьезной разработки, какъ стоящій внѣ компетенціи Управы,—долженъ быть всецѣло предоставленъ на усмотрѣніе Правительства, которому, впрочемъ, легко воспользоваться произведенными уже и утвержденными Государственнымъ Совѣтомъ въ 1893 г. изысканіями по проведенію желѣзной дороги отъ Евпаторіи до Біюкъ-Онлара.

„Край этотъ, производительная сила котораго такъ быстро растетъ, котораго неисчерпываемыя богатства до сихъ поръ лежатъ нетронутыми, съ необозримыми пустынными степями, до сихъ поръ незаселенными,—край этотъ, вся будущность котораго лишь впереди, въ теченіе 4—5 осеннихъ и зимнихъ мѣсяцевъ отрѣзанъ отъ прочаго міра непроѣзжими дорогами, и только желѣзнодорожный путь, соединяющій гор. Евпаторію съ лозово-севастопольскою желѣзною дорогою, можетъ край нашъ заселить, а культурное развитіе его довести до зенита. Такова задача будущей желѣзной дороги, до того же отсутствіе ея, какъ показано выше, тяжело отзывается на производителяхъ-земледѣльцахъ, солепромышленникахъ и больныхъ, пользующихся какъ грязями, такъ и морскими купаньями. Желаніе устранить эти препятствія къ прогрессу страны и удовлетворить насущную потребность жителей ея—заставляетъ представителей общества ходатайствовать о проведеніи желѣзной дороги“.

ГЛАВА IV.

Проектныя соображенія.

§ 9. Изысканія 1896 года.

Въ виду отсутствія техническихъ данныхъ по Евпаторійскому порту, по распоряженію Комиссіи по устройству коммерческихъ

портовъ, въ 1896 году были произведены въ Евпаторіи изысканія, имѣвшія цѣлью собраніе всѣхъ необходимыхъ данныхъ для составленія проекта устройства каботажнаго порта.

Означенныя изысканія состояли въ:

1) проведеніи вдоль побережья Евпаторійской бухты магистральной линіи, съ точнымъ измѣреніемъ основнаго базиса для съемки.

2) Продольной нивелировкѣ магистральной линіи.

3) Установкѣ пяти каменныхъ реперовъ, для закрѣпленія съемки и нивелировки.

4) Тригонометрической и мензульной съемкѣ бухты и города (чертежъ листъ № 6).

5) Установкѣ водомѣрныхъ наблюдений и опредѣленіи горизонта ординара.

6) Производствѣ подробныхъ промѣровъ самой бухты съ отношеніемъ ихъ къ принятому для Евпаторіи нулевому горизонту.

7) Производствѣ въ разныхъ частяхъ бухты буренія для опредѣленія свойствъ грунта дна (чертежъ листъ № 7).

8) Производствѣ наблюдений надъ теченіями и заносимостью бухты.

9) Собраніи метеорологическихъ данныхъ.

10) Собраніи статистическихъ и экономическихъ данныхъ, а также данныхъ о движеніи торговли.

Результаты, добытыя изысканіями, изложены въ настоящей статьѣ и приложенныхъ къ ней чертежахъ. На ихъ основаніи разработаны также проектныя предположенія для устройства въ г. Евпаторіи каботажнаго порта, въ двухъ вариантахъ.

§ 10. Проектныя соображенія. Стоимость работъ.

Какъ было уже выше указано, Евпаторійская бухта открыта дѣйствию морскихъ вѣтровъ отъ WSW до S, которые производятъ громадное волненіе и прибой. Отъ S до SO распространение волны небольшое, остальные же вѣтры являются береговыми. Изъ нихъ NO и ONO очень сильныя и производятъ сильное теченіе отъ берега.

По варианту № 1, обозначенному на планѣ (черт. листъ № 6) карминомъ, предполагается устроить защитный моль длиною 200 саж. отъ оконечности Карантиннаго мыса по направленію на востокъ до глубины 26 футовъ.

Этотъ молъ защититъ отъ волненія при морскихъ вѣтрахъ всю западную половину Евпаторійской бухты. Подъ защитою означеннаго мола предполагается устроить набережныя, какъ это видно изъ плана. Сѣверную набережную приходится отодвинуть отъ берега по той причинѣ, что ближе къ берегу на глубинѣ 15 футовъ ниже ординара залегаетъ скалистый грунтъ (бур. свѣ. № 22), что представило бы значительное затрудненіе для углубленія землечерпаніемъ до проектной глубины въ 20 футовъ.

Сзади набережныхъ предполагается устроить насыпную портовую территорию, шириною въ 50 саж., изъ грунта, добытаго землечерпаніемъ.

У восточной части набережной сдѣланъ выступъ въ видѣ широкаго мола, длиною 50 саж. и шириною въ 20 саж. Выступъ этотъ, представляя собою защиту отъ теченій при восточныхъ вѣтрахъ, можетъ вмѣстѣ съ симъ служить самую удобною пристанью для срочныхъ пароходовъ.

Для грузооборота Евпаторійскаго порта, достигающаго въ настоящее время около 17 милліоновъ пудовъ требуется не менѣе 300 саж. причальной линіи набережныхъ, считая годовую работу 1 пог. саж. набережной около 60.000 пудовъ. Проектируемое протяженіе линіи набережныхъ составляетъ 310 пог. саж., но, какъ видно изъ плана (вариантъ № 1), линія эта можетъ быть впослѣдствіи при развитіи порта увеличена до 830 пог. саж., какъ это показано на планѣ пунктирными линіями (карминомъ).

Всю водную площадь между моломъ и набережными предполагается углубить землечерпаніемъ до 20 футовъ ниже нулеваго горизонта; на той же глубинѣ проектируется заложить и набережныя, принимая во вниманіе, что, согласно преподанной инструкціи, требуется въ Евпаторіи устроить каботажный портъ. Ниже будутъ высказаны по этому поводу особыя соображенія.

Что касается типовъ проектируемыхъ сооружений, то, вслѣдствіе присутствія морскаго червя, приходится проектировать исключительно каменные сооружения.

Профили проектируемыхъ устройствъ показаны на чертежѣ (листь № 8). Защитный молъ основанъ на наброскѣ изъ камня, прикрытой кладкою изъ бутовыхъ массивовъ, расположеніе которыхъ показано на продольной профили мола. Набережная устраивается по тому же типу.

Укрѣпленіе восточной выступающей части со стороны моря сдѣлано тоже изъ бутовыхъ массивовъ на каменной наброскѣ. Земляной же откосъ, обращенный къ берегу укрѣпленъ каменною отсыпью, въ надводной части вымощенъ крупнымъ камнемъ.

Вслѣдствіе отсутствія въ окрестностяхъ г. Евпаторіи хорошаго строительнаго камня для кладки массивовъ и стѣнокъ, предполагается употребить камень гранитный изъ Первушинскихъ ломовъ на Медвѣдь-горѣ (Аюдагъ), близъ Гурзуфа*).

Приведеніемъ въ исполненіе проекта по варианту № 1 будутъ удовлетворены нужды Евпаторійскаго порта, какъ по протяженію причальной линіи хорошо защищенныхъ набережныхъ, такъ и въ отношеніи разгрузочныхъ площадей и водной площади впереди набережныхъ.

Стоимость всѣхъ работъ исчислена по смѣтѣ (приложеніе № 1) въ суммѣ 1.107.670 рублей.

Хотя проектъ по варианту № 1 представляетъ преимущества въ отношеніи относительной дешевизны исполненія, вслѣдствіе незначительнаго протяженія защитнаго мола, а также въ отношеніи возможнаго значительнаго развитія въ будущемъ линіи набережныхъ и удобства входа, но недостатокъ его кроется въ томъ, что въ случаѣ проведенія къ Евпаторіи линіи желѣзной дороги, таковая должна будетъ проходить приблизительно по направленію существующаго нынѣ почтоваго тракта на Симферополь, мимо Сакскаго озера и вдоль пересыпи между озеромъ Сасысокъ и моремъ. Такимъ образомъ, подходъ желѣзной дороги къ городу будетъ съ восточной его стороны, и для сообщенія съ портомъ по варианту № 1 придется вести линію кругомъ города, или же вдоль морскаго побережья всего города, параллельно недавно разведенному городскому бульвару, отчего могли бы пострадать интересы города, какъ курорта, гдѣ стекаются многочисленныя больныя для пользованія прекрасными морскими купаньями.

На основаніи вышеизложеннаго, на случай подхода линіи желѣзной дороги съ восточной стороны города, составленъ второй вариантъ проекта устройства порта на восточной окраинѣ города.

*) Собранные въ окрестностяхъ Евпаторіи образцы камней представляютъ мягкіе известняки. Одинъ только сортъ—желѣзнякъ, довольно твердый дикарный камень, можетъ быть употребленъ для наброски подъ основанія.

Расположеніе проектируемыхъ по этому варианту сооружений показано на планѣ (чертежъ листъ № 6) зеленою краскою.

Мѣсто устройства набережныхъ и широкаго мола избрано на восточной окраинѣ города, собственно уже за городской чертою. Придвигать болѣе къ западу представляется неудобнымъ, такъ какъ въ этомъ направленіи скалистый грунтъ бухты обнаруживается на глубинѣ 16 футовъ ниже нулеваго горизонта (бур. скв. № 15). Широкому молу, направленному нормально къ берегу, отъ сѣвера на югъ предполагается придать длину 200 саж., обдѣлавъ его въ видѣ набережной на томъ же протяженіи. Перпендикулярно къ широкому молу, вдоль морскаго берега, по горизонтали глубиною 7 футовъ, предполагается развить линію набережныхъ на протяженіи 110 пог. саж.

Пространство между линіею набережныхъ и берегомъ предполагается засыпать грунтомъ отъ землечерпанія для образованія портовой площади по ширинѣ 50 саж. Такимъ образомъ получится 310 пог. саж. причальной линіи, какъ и въ вариантѣ № 1. Дальнѣйшее развитіе набережныхъ возможно, какъ это показано на планѣ пунктирными линіями, устройствомъ еще одного внутренняго широкаго мола съ набережными протяженіемъ 400 саж. и продолженіемъ береговой линіи набережныхъ еще на 80 саж. къ западу*), такъ что представляется возможнымъ увеличить проектируемую длину причальной линіи 310 саж. еще на 480 саж.

Площадь впереди набережныхъ предполагается углубить землечерпаніемъ до 20 футовой глубины, какъ это показано на планѣ.

Для прикрытія набережныхъ и широкаго мола отъ дѣйствія морскаго волненія и вѣтровъ проектируется показанный на планѣ волноломъ, длиною 480 саж., устроенный совершенно по тому же типу, какъ молъ въ первомъ вариантѣ проекта.

Расположеніе и длина волнолома опредѣлены на основаніи слѣдующихъ соображеній:

Западная оконечность волнолома должна прикрывать набережныя отъ дѣйствія господствующихъ юго-западныхъ вѣтровъ, а потому если отъ оконечности Карантиннаго мыса провести

*) Дальнѣйшее развитіе набережныхъ къ западу неудобно, какъ это было выше сказано, по причинѣ скалистаго грунта дна.

линію по направленію румба SW, то она опредѣлитъ западную оконечность волнолома.

Въ предлагаемомъ проектѣ западная оконечность волнолома удлинена для запаса еще на 25 саж.

Положеніе восточной оконечности волнолома опредѣляется условіемъ, что онъ долженъ защищать отъ морскихъ вѣтровъ широкій молъ.

Въ проектѣ восточная оконечность, для болѣе безопаснаго входа, удлинена къ востоку еще на 25 саженъ.

Наконецъ, разстояніе оконечности широкаго мола до волнолома (ширина входа) принято въ 200 саж. и такимъ образомъ опредѣляется положеніе и длина волнолома.

Длина проектируемаго такимъ образомъ волнолома составляетъ 480 саж. Стоимость исполненія проекта по варианту № 2 исчислена по смѣтѣ (прилож. № 2) въ суммѣ 2.070.567 руб.

Хотя стоимость проекта по послѣднему варианту превышаетъ стоимость перваго, но въ случаѣ проведенія къ Евпаторіи желѣзной дороги онъ имѣетъ существенное преимущество по своему положенію и по величинѣ хорошо укрытой водной площади. Расположеніе набережныхъ тоже болѣе удобно въ отношеніи полной защищенности ихъ не только отъ морскихъ вѣтровъ, но и отъ дѣйствія береговаго восточнаго и сѣверо-восточнаго вѣтровъ.

При обоихъ предположеніяхъ имѣлась въ виду глубина въ 20 футовъ, достаточная для каботажнаго порта, такъ какъ въ настоящее время осадка нашихъ каботажныхъ судовъ, плавающихъ по Черному морю, не превосходитъ 19 футовъ. Нельзя не имѣть въ виду, что эта осадка можетъ впослѣдствіи увеличиться при общемъ стремленіи къ увеличенію размѣровъ судовъ, а кромѣ того является общее соображеніе, насколько правильно подраздѣленіе нашихъ портовъ на каботажные и коммерческіе.

Устраивая вновь какой-либо портъ, нельзя предрѣшать вопроса, что этотъ портъ будетъ посѣщаться исключительно только каботажными судами—напротивъ того, при характерѣ нашей хлѣбной отпускной торговли, всѣ наши Черноморскіе порты должны быть приспособлены для посѣщенія ихъ глубоко-сидящими судами. Обстоятельство это въ особенности имѣетъ значеніе для Евпаторіи, гдѣ болѣе половины всего грузооборота порта составляютъ зерновые продукты, служащіе предметомъ внѣшней торговли, а

кроме того и главный предмет каботажнаго вывоза—соль погружается тоже на глубокосидящие иностранные пароходы для слѣдованія ихъ въ русскіе порты Балтійскаго моря.

На основаніи сказанныхъ соображеній казалось бы крайне полезнымъ устройство въ Евпаторіи коммерческаго порта съ глубиною у набережныхъ не менѣе 24 футовъ, для чего потребовалось бы только при вариантѣ № 2 незначительное увеличеніе количества землечерпательныхъ работъ и прибавленіе въ набережныхъ еще одного курса массивовъ, что въ общемъ составило бы увеличеніе смѣтной суммы не болѣе, чѣмъ на 200.000 рублей.

Инженеръ *В. Руммель.*

Г. Одесса 1897 г.

С М Ъ Т А

СТОИМОСТИ ВСѢХЪ РАБОТЪ ПО УСТРОЙСТВУ
КАБОТАЖНАГО ПОРТА ВЪ ЕВПАТОРІИ.

Вариантъ № 1.

№ сметы и номера расценок.	Наименование работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
	ГЛАВА I.						ГЛАВА I.
	Землечерпательныя работы.						§ 1. Землечерпательнымъ караваномъ предполагается воспользоваться однимъ изъ существующихъ казенныхъ.
1	Углубленіе посредствомъ землечерпанія дна до 20 ф., считая отъ ординара моря на водной площади въ 50.550 кв. саж., куб. саж.	39340,60	3	—	118.021	80	Грунтомъ, добытымъ землечерпаніемъ, предполагается образовать засыпную портовую территорию. Поэтому стоимость засыпки не включена въ смету, такъ какъ засыпка эта пойдетъ за счетъ землечерпанія.
	ГЛАВА II.						
	Устройство 340 пог. саж. каменныхъ набережныхъ въ Евпаторіи.						
1	Наброска дикарнаго камня подъ основаніе и застѣнку набережныхъ всего куб. саж.	2606,78	29	64	77.264	96	
2	Выравниваніе поверхности каменной наброски для укладки массивовъ, съ подсыпкою слоя мелкаго камня толщиной въ 0,10 саж. и производствомъ работъ водолазами, всего выравниванія, кв. саж.	990,76	3	91 ^{1/2}	3.877	83 ^{1/2}	
3	Приготовленіе бутовыхъ массивовъ изъ гранитаго камня Первущинскихъ ломовъ правильными рядами, съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ и разщепкою, съ околкою камней для облицовки и выборомъ для послѣдней болѣе крупныхъ камней, на цементномъ растворѣ изъ 2 ^{1/2} частей песка на 1 часть портландскаго цемента, всего массивовъ куб. саж. . .	1014,83	152	43	154.690	53 ^{1/2}	

SS сметы и нуже- ра расценок.	Наименованіе работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
4	Подъемъ массивовъ по- средствомъ ручнаго тра- веллера, передвиженіе на вагонеткахъ къ понтонамъ за среднее разстояніе 40 с., погрузка на понтоны, букси- ровка парходомъ къ мѣ- сту укладки, съ укладкою массивовъ паровымъ пла- вучимъ краномъ при помо- щи водолазовъ, со стои- мостью содержанія и ре- монта приспособленій, все- го массивовъ куб. саж.	1014,83	10 61 ³ / ₄	10.774	95	§ 5. Площадь по- перечнаго сѣченія надводной стѣнки набережн. безъ кор- дона $\left(\frac{0,62 + 0,66}{2} + \right.$ $\left. + \frac{0,76 + 0,81}{2} \right) \times$ $\times 0,425 = 0,606$ кв. саж. § 5. Вся длина набережной 340 с., поэтому весь объемъ стѣнки $0,606 \times 340 = 206,04$.	
5	Устройство надводной кладки стѣнъ набережной изъ гранитнаго камня, пра- вильными рядами съ под- боромъ, приправкою, вы- равниваніемъ рядовъ, съ облицовкою изъ болѣе крупныхъ камней на це- ментномъ растворѣ изъ од- ной части портландскаго цемента на 3 ¹ / ₂ части песка, всего надводной кладки куб. саж.	206,04	147 43	30.376	48	§ 6. Вся площадь лицевой грани $1,057 \times 340 = 359$.	
6	Грубая обтеска лицевой грани стѣнки набережной, всего куб. саж.	359,38	1 96 ¹ / ₅	707	26		
7	Устройство поверхъ стѣн- ки набережной гранитнаго кордона изъ лещадокъ раз- мѣромъ по длинѣ и ширинѣ 0,50 саж. толщиной 0,20 с. съ полустистою обтескою постелей, заусенковъ и ли- цевой грани, съ кладкою ихъ на цементномъ раство- рѣ изъ одной части цемента на 2 ¹ / ₂ части песка пог. саж.	340	102 14 ¹ / ₂	34.729	30		
8	Устройство чугунныхъ причальныхъ тумбъ, рас- полагая ихъ въ разстояніи 10 саж, другъ отъ друга съ установкою ихъ на					§ 8. Числотумбъ опредѣлится отъ раздѣленія $310 : 10 = 31$.	

№ сметы и пункта расценокъ.	Наименованіе работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
	мѣстѣ съ закладкою въ каменную кладку, всего тумбъ штукъ	31	157	19 ³ / ₄	4.873	12 ¹ / ₄	
9	Устройство желѣзныхъ причальныхъ рымовъ, располагая ихъ въ разстояніи 10 саж. другъ отъ друга, всего рымовъ штукъ	31	27	85 ³ / ₄	863	58 ¹ / ₄	
10	Устройство желѣзныхъ стремянокъ въ разстояніи 50 саж. другъ отъ друга, всего стремянокъ штукъ.	6	34	49 ³ / ₄	206	98 ¹ / ₂	
11	Устройство впереди набережной охранной рамы пог. саж.	310	13	01	4.033	10	
	Итого по главѣ II стоимость устройства 340 пог. саж. набережныхъ	—	—	—	322.398	11	
	1 пог. саж. будетъ стоить $\frac{322.398}{340} =$	—	—	948	83	—	
	ГЛАВА III.						
	Устройство 90 пог. саж. укрѣпленія выступающей части набережной со стороны моря.						
1	Наброска дикарнаго камня подъ основаніе и за стѣнку массивовъ укрѣпленія выступающей части набережной, въ куб. с.	584,10	29	64	17.312	72	
2	Выравниваніе поверхности каменной наброски для укладки массивовъ, съ подсыпкою слоя мелкаго камня толщиной въ 0,10 саж. и производство работъ водолазами, всего выравниванія кв. саж.	236,61	3	91 ² / ₃	926	09	§ 2. Площадь выравниванія = $2,629 \times 90 = 236,61$.

№ сметы и нумера расценокъ.	Наименованіе работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
3	Приготовленіе бутовыхъ массивовъ изъ гранитнаго камня Первущинскихъ ломовъ правильными рядами, съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ, и разщепкою, съ окошкою каменной для облицовки и выборомъ для послѣдней болѣе крупныхъ камней, на цементномъ растворѣ 2½ частей песка на 1 часть порландскаго цемента, всего массивовъ куб. саж.	156,06	152	43	23.788	22½	
4	Подъемъ массивовъ посредствомъ ручнаго травеллера, передвиженіе на вагонеткахъ къ понтонамъ за среднее разстояніе 40 с. Погрузка на понтоны, буксировка пароходомъ къ мѣсту укладки, съ укладкою массивовъ паровымъ плавучимъ краномъ при помощи водолазовъ, со стоимостью содержанія и ремонта приспособленій всего массивовъ куб. саж.	156,06	10	61¾	1.657	21½	
5	Обдѣлка откоса (1 : 1½) крупнымъ дикарнымъ камнемъ толщиной не менѣе 12 дюймовъ съ разщепкою безъ подсыпки песка, кв. саж.	171	4	72¾	808	40¼	<p>Длина откоса</p> $l = \sqrt{\frac{2}{1,057} + \frac{2}{1,585}} = 1,90.$ <p>Слѣдовательно, на 1 п. саж. будетъ 1,90 кв. саж. мостовой, а на 90 п. саж. 190×90=171 кв. с.</p>
Итого по главѣ III устройство 90 пог. саж. укрѣпленія со стороны моря .		—	—	—	44.492	65	
Стоимость устройства 1 пог.саж. $\frac{44492,65}{90} = \dots$		—	—	—	494	36¼	

№ сметы и нумера расценок.	Наименование работ.	Количество.	Стоимость.				Примечания.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
ГЛАВА IV.							
Устройство 200 пог. саж. защитнаго мола въ г. Евпаторіи.							
1	Наброска дикарнаго камня подь основаніе мола, всего, наброски	1485,28	29	64	44.023	70	
2	Выравниваніе поверхности каменной наброски для укладки массивовъ съ подсыпкой слоя мелкаго камня въ 0,10 саж. и производствомъ работъ водолазами выравниванія кв. саж.	1324,88	3	91 ² / ₅	5.185	58	
3	Приготовленіе бутовыхъ массивовъ изъ гранитнаго камня Первущинскихъ ломовъ правильными рядами съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ и разцебенкою, съ околкою каменной для облицовки и выборомъ для послѣдней болѣе крупныхъ камней на цементномъ растворѣ изъ 2 ¹ / ₂ частей песка на 1 часть портландскаго цемента, всего, куб. саж.	1852,90	152	43	282.437	54 ³ / ₄	
4	Подъемъ массивовъ посредствомъ ручнаго травеллера, передвиженіе на вагонеткахъ къ понтонамъ за среднее разстояніе 40 с., погрузка на понтоны, буксировка пароходомъ къ мѣсту укладки, съ укладкою массивовъ паровымъ плавучимъ краномъ при помощи водолазовъ, стоимостью содержанія и ремонта приспособленій всего массивовъ куб. саж.	1852,90	10	61	19.673	16 ³ / ₄	

№ сметы и номера расценок.	Наименование работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
5	Устройство надводной кладки стѣнъ мола и парапета изъ гранитнаго камня правильными рядами съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ рядовъ, съ облицовкою изъ болѣе крупныхъ камней на цементномъ растворѣ изъ 1 ч. порландскаго цемента на $3\frac{1}{2}$ части песка, всего, надводной кладки куб. саж.	588,61	147	43	86.778	77 $\frac{1}{4}$	
6	Обтеска на грубо, лицевыхъ стѣнъ и парапета надводной части мола, кв. саж.	544,20	1	96 $\frac{4}{5}$	1 070	98 $\frac{1}{2}$	§. 6. Площадь лицевой поверхности $2,628 \times 200 + \frac{\pi S(R+r)}{2} = 525,6 + 157 \times 520 \times 2,28 = 524,6 + 18,60 = 544,20$.
	Итого по главѣ IV устройство 200 пог. саж. защитнаго мола.	—	—	—	439.169	75	
	Стоимость 1 пог. саж. мола $\frac{43.9169,75}{200} =$	—	—	—	2,195	84 $\frac{3}{4}$	
ГЛАВА V.							
Мостовыя работы.							
1	Устройство мостовыхъ вдоль набережныхъ и на подъѣздномъ пути къ порту шириною въ 5 саж., а также сплошное замощеніе широкаго мола изъ гранитнаго камня не менѣе 4 вершковъ толщиною, съ тщательнымъ мощеніемъ плоскою стороною кверху, съ разщебенкою, утрамбовкой, повѣркой по лекалу и подсыпкой песка, всего кв. саж.	2650	7	05 $\frac{1}{3}$	18.690	45	Площадь мостовыхъ работъ опредѣлится $(100 + 160 + 20) \times 5 + 50 \times 20 + 50 \times 5$ подъѣзднаго пути) = 2.650 кв. саж.
	Итого по главѣ V мостовыя работы	—	—	—	18.690	45	

SS сметы и нумера расценок.	Наименование работ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
ГЛАВА VI.							
Стоимость приспособлений, которыя должны быть заготовлены для работъ.							
1	Паровой плавучій кранъ подъемн. силой до 40 тоннъ.	1	—	—	—	—	
2	Буксирный пароходъ въ 100 индикаторныхъ силъ.	1	30.000	—	30.000	—	
3	Травеллеръ ручной съ двумя лебедками подъемной силой до 30 тоннъ	1	10.000	—	10.000	—	
4	Вагонетокъ желѣзныхъ подъемной силой до 30 тоннъ, приспособленныхъ для перевозки массивовъ.	4	800	—	3.200	—	
5	Понтоновъ деревянныхъ подъемной силой до 6.000 пудовъ для перевозки камня и массивовъ	4	3.000	—	12.000	—	
6	Рельсовыхъ путей для передвиженія массивовъ къ понтонамъ и передвиженіе травеллера, изъ рельсъ вѣсомъ не менѣе 24 фунтовъ на погонный футъ со всѣми скрѣпленіями на короткихъ поперечныхъ брусьяхъ размѣрами 10×12 дюймовъ пог. саж.	200	25	—	5.000	—	
7	Два водолазныхъ аппарата со всѣми принадлежностями, т. е. лодкой, насосомъ, скафандромъ и двумя рубашками	2	2.000	—	4.000	—	
Итого по всѣмъ главамъ I—IV		—	—	—	64.200 1006.962	76	

№ сметы и нумера расцѣновъ.	Наименованіе работъ.	Количество.	Стоймость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
	5% съ исчисленной суммы на непредвидѣнные расходы	—	—	—	50.348	64	
	5% на администраціи работъ	—	—	—	50.348	64	
	Итого вся стоймость устройства порта въ г. Евпаторіи согласно настоящей сметы	—	—	—	1107.670	04	

Подписаль: Начальникъ изысканій инженеръ *В. Руммель.*

С М Ъ Т А

стоимости веѣхъ сооруженій по устройству порта въ Евпаторіи.

Вариантъ № 2.

№ сметы и номера расценок.	Наименование работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
	ГЛАВА I.						
	Землечерпательныя работы.						
1	Углубленіе посредствомъ землечерпанія до 20 футъ, считая отъ ординара моря водной площади куб. саж.	36627,26	3	—	109,881	78	§ 1. Землечерпательнымъ караваномъ предполагается воспользоваться однимъ изъ существующихъ казенныхъ. Грунтомъ отъ землечерпанія предполагается образовывать насыпную портовую территорию, а потому стоимость засыпки включена въ смету.
	ГЛАВА II.						
	Устройство 343 пог. саж. каменн. набережныхъ.						
1	Наброска дикарнаго камня подъ основаніе и за стѣнку набережныхъ, всего куб. саж.	2629,78	28	26 ¹ / ₂	74.330	73	
2	Выравниваніе поверхности каменной наброски для укладки массивовъ, съ подсыпкою слоя мелкаго камня толщиной въ 0,10 с. и производство работъ водолазами, всего выравниванія, кв. саж.	9995	3	91 ¹ / ₂	3.912	04	Площадь поперечнаго сѣченія надводной стѣнки набережной безъ кордона $\left(\frac{0,62 + 0,66}{2} + \frac{0,76 + 0,81}{2} \right) \times 0,425 = 0,606$ кв. саж.
3	Приготовленіе бутовыхъ массивовъ изъ гранитнаго камня Первущинскихъ ломовъ правильными рядами съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ и расцебенкою, съ околкою камней для облицовки и выборомъ для послѣдней болѣе крупныхъ камней на цементномъ растворѣ изъ 2 ¹ / ₂ частей песка на 1 часть порландскаго цемента, всего кв. саж.	1008,42	152	43	153.713	46	А на длину 343 пог. саж. набережн. объемъ стѣнки будетъ $343 \times 0,606 = 207,86$ куб. саж. Площадь лицевой грани набережныхъ $1,057 \times 343 = 362,55$ кв. саж.

№ сметы и номера расценок.	Наименование работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
4	Подъемъ массивовъ посредствомъ ручнаго травеллера, передвиженіе на вагонеткахъ къ понтонамъ за среднее разстояніе 40 с. Погрузка на понтоны, буксировка пароходомъ къ мѣсту укладки, съ укладкою массивовъ паровымъ плавучимъ краномъ при помощи водолазовъ со стоимостью содержанія и ремонта приспособленій всего массивовъ куб. саж.	1004,42	7	94	8.006	85	
5	Устройство надводной кладки стѣнъ набережной изъ гранитнаго камня правильными рядами, съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ рядовъ съ облицовкою изъ болѣе крупныхъ камней на цементномъ растворѣ изъ одной части Портландскаго цемента на $3\frac{1}{2}$ части песка, всего куб. саж.	207,86	147	43	30.644	80	
6	Грубая обтеска лицевой грани стѣнки набережной всего кв. саж.	362,55	1	96 $\frac{1}{2}$	713	49	
7	Устройство поверхъ стѣнки набережной гранитнаго кордона изъ лещадокъ размѣромъ по длинѣ и ширинѣ 0,50 саж. и толщиною 0,20 саж. съ полустою обтескою постелей, заусенковъ и лицевой грани; съ укладкою ихъ на цементномъ растворѣ изъ 1 части цемента на $2\frac{1}{2}$ части песка пог. саж.	343	102	14 $\frac{1}{2}$	35.035	73	
8	Устройство чугунныхъ причальныхъ тумбъ, располагая ихъ въ разстояніи 10 саж. другъ отъ друга,						

№ сметы и нумера расценокъ.	Наименованіе работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
	съ установкою ихъ на мѣстѣ и закладкою въ каменную кладку всего тумбъ штукъ	31	157	19 ³ / ₄	4.873	12	
9	Устройство желѣзныхъ причальныхъ рымовъ, располагая ихъ въ разстояніи 10 саж. другъ отъ друга, всего рымовъ штукъ	31	27	85 ³ / ₄	863	58	
10	Устройство желѣзныхъ стремянокъ въ разстояніи 50 саж. другъ отъ друга, всего стремянокъ штукъ	6	34	49 ³ / ₄	206	98	
11	Устройство впереди набережной охранной рамы пог. саж.	310	13	01	4.033	10	
	Итого по главѣ II стоимость 343 пог. саж. набережной	—	—	—	316.333	88	
	А стоимость пог. 1 саж. будетъ $\frac{316.333 \text{ р. } 88 \text{ к.}}{343}$	—	—	—	922	25 ¹ / ₂	
	ГЛАВА III.						
	Устройство морскаго укрѣпленія широкаго мола на протяженіи 240 п. саж.						
1	Наброска дикарнаго камня подъ основаніе и за стѣнку массивовъ морскаго укрѣпленія широкаго мола, всего, куб. саж.	1238,88	28	26 ¹ / ₂	35.016	94	
2	Выравниваніе поверхности каменной наброски, для укладки массивовъ съ подсыпкою слоя мелкаго камня толщиной въ 0,10 саж. и производствомъ работы водолазами, всего, кв. саж.	594,80	3	91 ² / ₅	2.328	05	

№ сметы и пункта расценок.	Наименование работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
3	Приготовление бутовыхъ массивовъ изъ гранитнаго камня Первущинскихъ ломовъ правильными рядами, съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ и расщепенкою съ околкой камней для облицовки и выборомъ для послѣдней болѣе крупныхъ камней на цементномъ растворѣ изъ 2 ¹ / ₂ частей песка и 1 часть Портландскаго цемента, всего массивовъ, куб. саж.	374,60	152	43	57.100	28	
4	Подъемъ массивовъ посредствомъ ручнаго травеллера, передвиженіе на вагонеткахъ къ понтонамъ за среднее разстояніе 40 с., погрузка на понтоны, буксировка пароходомъ къ мѣсту укладки массивовъ паровымъ плавучимъ краномъ при помощи водолазовъ со стоимостью содержанія и ремонта приспособленій, всего массивовъ, куб. саж.	374,60	7	94	2.974	32	
5	Обдѣлка надводнаго откоса (1 : 1 ¹ / ₂) крупнымъ дикарнымъ камнемъ толщиною не менѣе 12 дюймовъ съ расщепенкою безъ подсыпки песка, кв. саж.	456	4	72 ³ / ₄	2.155	74	<p>Длина надводнаго откоса</p> $\sqrt{\frac{2}{1,057+1,585}} = 1,90$ <p>что на протяженіи 240 п. с. составитъ 240 × 1,90 = 456 кв. с.</p>
Итого по главѣ III устройство 240 пог. саж. морскаго укрѣпленія		—	—	—	99.575	33	
А на 1 пог. саж. укрѣпленія $\frac{99.575 \text{ р. } 33 \text{ к.}}{240} =$		—	—	—	414	90	

№ сметы и номера расценок.	Наименование работ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
ГЛАВА IV.							
	Устройство 480 п. саж. волнолома.						
1	Наброска дикарного камня подъ основаніе мола, всего наброски	4206,88	28	26 ^{1/2}	118.907	46	
2	Выравниваніе поверхности каменной наброски для укладки массивовъ съ подсыпкой слоя мелкаго камня въ 0,10 саж. и производствомъ работъ водолазами выравниванія, кв. саж.	3553,19	3	91 ^{2/5}	13.907	18	
3	Приготовленіе бутовыхъ массивовъ изъ гранитнаго камня Первущинскихъ ломовъ, правильными рядами съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ и разщепкою съ околкою камней для облицовки и выборомъ для послѣдней болѣе крупныхъ камней на цементномъ растворѣ изъ 2 ^{1/2} частей песка на 1 часть порландскаго цемента всего, куб. саж.	5648,27	152	43	860.965	80	
4	Подъемъ массивовъ посредствомъ ручнаго травеллера, передвиженіе на вагонеткахъ къ понтонамъ за среднее разстояніе 40 с., погрузка на понтоны, буксировка пароходомъ къ мѣсту укладки съ укладкою массивовъ паровымъ плавучимъ краномъ при помощи водолазовъ, со стоимостью содержанія и ремонта приспособленій, всего массивовъ, куб. саж.	5648,27	7	94	44.847	26	

№ сметы и нумера расценок.	Наименование работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
5	Устройство надводной кладки стѣнъ волнолома и парапета изъ гранитнаго камня правильными рядами съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ рядовъ, съ облицовкою изъ болѣе крупныхъ камней на цементномъ растворѣ изъ одной части портландскаго цемента на 3 ¹ / ₂ части песка, всего, надводной кладки кв. саж.	1401,16	147	43	206.573	02	
6	Обтеска на грубо лицевыхъ стѣнъ и парапета надводной части мола кв. саж.	1279,41	1	96 ⁴ / ₅	2.517	88	Поверхность обтески лицевыхъ стѣнъ составляетъ: (1,71+0,91) 446 + +(2×12,21+2,86) 0,91 + (2×13,91 + + 2,86) 0,91 + + (12,21 + 13,92) 0,8 + $\frac{2 \times 3,14}{2} \times$ $\times 5,20 \times 2,28 =$ = 1279,41 кв. саж.
	Итого по главѣ IV стоимость устройства 480 пог. саж. волнолома	—	—	—	1247.718	60	
	А на 1 пог. саж. волнолома $\frac{1.247.718 \text{ р. } 60 \text{ к.}}{480} =$	—	—	—	2.599	41	
ГЛАВА V.							
Мостовыя работы.							
1	Устройство мостовыхъ вдоль набережныхъ и на подъѣздномъ пути къ порту шириною въ 5 саж., а также сплошное замощеніе выступающей части набережной изъ гран. камня размѣромъ не менѣе 4-хъ вершковъ толщиной, съ тщательнымъ мошениемъ плоскою стороною кверху, съ разщепенкой, утрамбовкой, повѣркой по лелкалу и подсыпкой песка, всего, кв. саж.	4200	7	05 ¹ / ₃	29.626	—	Площадь замощенія (110×5+200× × 17,00 + 50 × × 5) = 4.200 кв. с.
	Итого по главѣ V мостовыя работы	—	—	—	29.626	—	

№ сметы и нумера расценок.	Наименование работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
ГЛАВА VI.							
Стоимость приспособленій, которыя должны быть заготовлены для работъ.							
1	Паровой плавучій кранъ подъемною силою до 40 тоннъ	1	—	—	—	—	Предполагается воспользоваться однимъ изъ имѣющихся казенныхъ.
2	Буксирный пароходъ въ 100 индикаторныхъ силъ.	1	30.000	—	30.000	—	
3	Травеллеръ ручной съ двумя лебедками съ подъемною силою до 30 тоннъ.	2	10.000	—	20.000	—	
4	Вагонетокъ желѣзныхъ подъемной силой до 30 тоннъ, приспособлонныхъ для перевозки массивовъ	4	800	—	3.200	—	
5	Понтоновъ деревянныхъ подъемною силою до 6.000 пудовъ для перевозки камня и массивовъ	4	3.000	—	12.000	—	
6	Рельсовыхъ путей для передвиженія массивовъ къ понтонамъ и передвиженіе травеллера изъ рельсъ вѣсомъ не менѣе 22 фунтовъ на погонный футъ со всѣми скрѣпленіями на короткихъ поперечныхъ брусьяхъ размѣрами 10×12 дюймовъ пог. саж.	400	25	—	10.000	—	
7	Два водолазныхъ аппарата со всѣми принадлежностями, т. е. лодкой, насосомъ, скафандромъ и двумя рубашками	2	2.000	—	4.000	—	
Итого по главѣ VI		—	—	—	79.200	—	
Всего по главамъ I—VI		—	—	—	1882.334	16	

88 сметы и нуже- ра расцѣновъ.	Наименованіе работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
	На непредвидѣнные рас- ходы 5% исчисленной сум- мы	—	—	—	94.116	71	
	На администрацію работъ 5% съ исчисленной суммы.	—	—	—	94.116	71	
	Итого сія сметы исчисле- на въ суммѣ	—	—	—	2070.567	58	

Подписаль: Начальникъ изысканій инженеръ *В. Руммель.*

В Ъ Д О М О С Т Ъ

цѣнамъ на рабочихъ и матеріалы, приня-
тымъ при составленіи смѣты по Севасто-
польскому порту.

№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ПОТРЕБНОСТЕЙ.	Справочныя цѣны.					
		За 1894 г.		За 1895 г.		За 1896 г.	
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
	Рабочія силы.						
1	Чернорабочій	1	—	1	—	—	80
2	Камнетесець	1	35	1	30	1	35
3	Каменьщикъ	1	30	1	30	1	30
4	Слесарь	1	50	1	50	2	—
5	Кузнецъ	1	40	1	50	1	50
6	Маляръ	1	40	1	40	1	40
7	Молотобоець	—	90	1	—	—	90
8	Плотникъ	1	50	1	50	1	50
9	Столяръ	1	50	1	50	1	50
10	Мостовщикъ	1	70	1	70	1	70
11	Плитоломъ	—	—	—	—	—	—
12	Бурильщикъ	1	40	1	40	1	40
13	Одноконная подвода съ проводникомъ	2	25	2	25	2	—
14	Двухконная	4	50	4	50	4	—
15	Пароволовая	—	—	—	—	—	—
16	Водолазъ (4 часа въ день)	—	—	—	—	—	—
	Матеріалы металлическіе.						
1	Чугунъ въ дѣлѣ за 1 пудъ	—	—	—	—	—	—
2	Желѣзные скобы и болты за 1 пудъ	6	—	6	—	6	—
3	Полосовое желѣзо за 1 пудъ бельгійское	2	40	2	40	2	40
4	Листовое желѣзо за 1 пудъ бельгійское	3	30	3	30	3	30
5	Свинець въ слиткахъ за 1 пудъ	3	—	3	—	3	—
6	Гвозди брусковые за 1 пудъ	6	—	6	—	6	—
7	Гвозди корабельные за 1 пудъ	4	—	4	—	3	20

Среднія справочныя цѣны за 3 г.						Цѣны, не указанныя въ справочныхъ вѣдомостяхъ.		Цѣны, принятыя при составленіи разцѣнки.		П Р И М Ъ Ч А Н І Е.		
Руб.		К.		Руб.		К.		Руб.			К.	
—	93 ¹ / ₃	—	—	—	—	1	—	—	—			
1	33 ¹ / ₃	—	—	—	—	1	30	—	—			
1	30	—	—	—	—	1	30	—	—			
1	66 ² / ₃	—	—	—	—	1	70	—	—			
1	46 ² / ₃	—	—	—	—	1	50	—	—			
1	40	—	—	—	—	1	40	—	—			
—	93 ¹ / ₃	—	—	—	—	1	—	—	—			
1	50	—	—	—	—	1	50	—	—			
1	50	—	—	—	—	1	50	—	—			
1	70	—	—	—	—	1	70	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
1	40	—	—	—	—	1	40	—	—			
2	16 ² / ₃	—	—	—	—	2	—	—	—			
4	33 ¹ / ₃	—	—	—	—	4	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
—	—	—	—	3	—	3	—	—	—			
—	—	—	—	2	80	2	80	—	—			
6	—	—	—	—	—	4	—	—	—			
2	40	—	—	—	—	2	40	—	—			
3	30	—	—	—	—	3	30	—	—			
3	—	—	—	—	—	3	—	—	—			
6	—	—	—	—	—	6	—	—	—			
3	73 ¹ / ₃	—	—	—	—	3	20	—	—			

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ПОТРЕБНОСТЕЙ.	Справочныя цѣны.					
		За 1894 г.		За 1895 г.		За 1896 г.	
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
12	Длиною 3 саж. толщиной 2 ¹ / ₂ дюйма	2	20	2	—	—	—
13	„ 3 „ „ 3 „	2	95	2	—	—	—
14	Брусковъ сосновыхъ длиною 3 саж. толщиной 2 ¹ / ₂ д.	—	80	—	80	—	70
Разные матеріалы.							
1	Канаты смоленые за пудъ	8	—	8	80	7	—
2	Пенька за пудъ	6	—	4	80	4	80
3	Пакля за пудъ	2	80	2	80	2	80
4	Смолы густой за пудъ	1	50	1	50	1	60
5	Смолы жидкой за пудъ	1	60	1	60	1	60
6	Угля деревяннаго за пудъ	—	50	—	50	—	50
7	Угля каменнаго Мариупольскаго за пудъ	—	25	—	25	—	25

П Р И М Ъ Ч А Н І Е.							
Среднія справочныя цѣны за 3 г.	Цѣны, не указанныя въ справочныхъ вѣдомостяхъ.		Цѣны, принятыя при составленіи разницѣнки.				
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
2	10	—	—	2	10		
2	47 ¹ / ₂	—	—	2	47 ¹ / ₂		
—	76 ² / ₃	—	—	—	70		
7	93 ¹ / ₃	—	—	7	50		
5	20	—	—	5	20		
2	80	—	—	2	80		
1	53 ¹ / ₃	—	—	1	60		
1	66 ² / ₃	—	—	1	60		
—	50	—	—	—	50		
—	25	—	—	—	25		

Устройство наботанного порта
въ г. Севастополѣ.

СЕВАСТОПОЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Устройство каботажнаго порта въ г. Севастополѣ.

Вступленіе.

Высочайше утвержденнымъ 13 іюля 1895 года журналомъ особаго Совѣщанія изъ Министровъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Морскаго, Финансовъ и Путей Сообщенія, состоявшагося 1-го іюля 1895 г. по вопросу о постепенности и порядкѣ закрытія Севастопольскаго порта для торговли, между прочимъ, постановлено:

1) окончательную передачу какъ Южной бухты, такъ и всего Севастопольскаго рейда въ исключительное пользованіе морскаго вѣдомства назначить на 1 сентября 1899 г., оставивъ открытымъ и послѣ этого срока, собственно для нуждъ мѣстнаго торговаго судоходства, западную часть Севастопольской бухты, ограниченную линіею отъ мыса, на коемъ была батарея № 4, до мыса Павловскаго и отъ сего послѣдняго до мѣста, гдѣ находилось старое Адмиралтейство на западномъ берегу Южной бухты.

2) Предоставить Министру Путей Сообщенія къ тому же сроку: а) принять мѣры къ оборудованію Феодосійскаго порта всѣми необходимыми сооруженіями, для доведенія отпускной способности означеннаго порта до полного соответствія выяснившимся потребностямъ торговаго движенія, и б) для удовлетворенія потребностей мѣстной торговли города Севастополя избрать Артиллерійскую или Карантинную бухту, по соглашенію съ подлежащими вѣдомствами, и произвести въ избранной бухтѣ всѣ, нужныя для каботажнаго, порта приспособленія.

Для исполненія означеннаго постановленія, Комиссія по устройству коммерческихъ портовъ возложила на Начальника изысканій въ азово-черноморскихъ портахъ, инженера Руммеля, производство въ теченіе 1896 г. техническихъ изысканій въ Артиллерійской и Карантинной бухтахъ и составленіе проекта каботажнаго порта въ одной изъ этихъ бухтъ.

Одновременно, по распоряженію Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, были произведены желѣзнодорожныя изысканія для соединенія рельсовымъ путемъ вышеозначенныхъ бухтъ съ Севастопольскою станціею.

Въ виду того, что вопросъ о перенесеніи коммерческаго и каботажнаго порта изъ Южной бухты возникъ еще въ 1882 г. и подвергался весьма многимъ обсужденіямъ въ правительственныхъ учрежденіяхъ, причемъ были составлены разныя проектныя соображенія, и принимая во вниманіе всю серьезность этого вопроса для г. Севастополя, въ настоящей запискѣ, кромѣ проектныхъ данныхъ для устройства каботажнаго порта въ Артиллерійской и Карантинной бухтахъ, представленъ то же краткій историческій очеркъ прежнихъ предположеній, равно какъ и современное торговое значеніе Севастопольскаго порта, пополненное статистическими данными по матеріаламъ, разработаннымъ Севастопольскимъ Городскимъ Управленіемъ.

ГЛАВА I.

Общее описаніе.

§ 1. Общее топографическое описаніе Севастопольской бухты.

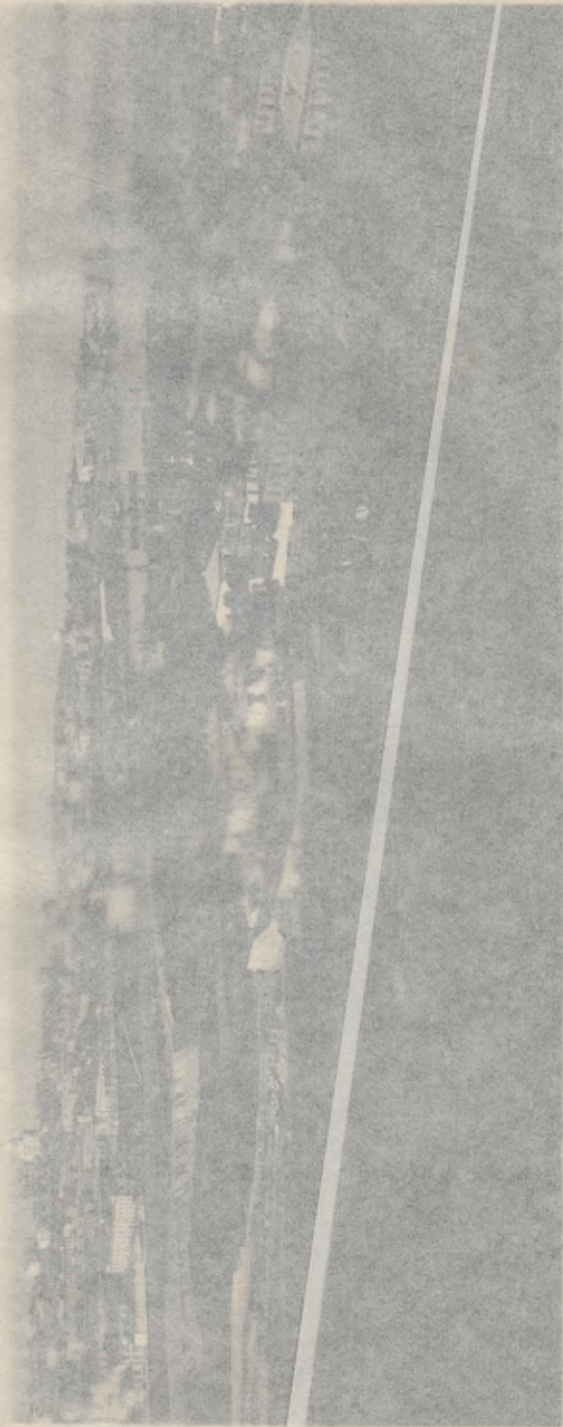
Въ $2\frac{1}{2}$ миляхъ южнѣе устья р. Бельбека *) находится входъ въ Севастопольскую бухту, расположенную между меридіанами $30^{\circ}30'45''$ и $33^{\circ}35'10''$ восточной долготы, считая отъ Гринвича (чертежъ листъ № 9).

Длина бухты отъ входа, между Константиновскою батареею и противоположнымъ ей мысомъ бывшей Александровской батареи, до верховья, у устья р. Черной, составляетъ 4 морскихъ мили, среднюю ширину ея, не принимая въ расчетъ углубленій, образуемыхъ различными мысами, можно опредѣлить около 400 саж. Глубина во входѣ 10 саж., потомъ по наибольшей части рейда 9 саж., уменьшаясь близъ верховья до 8,76 саж. и, наконецъ, въ разстояніи 450 саж. отъ устья р. Черной до 4 саж. Грунтъ— повсемѣстно иль.

Входъ въ Севастопольскую бухту указывается створными

*) Лодія Чернаго и Азовскаго морей, изд. 1892 г.

В. Ю. Румкель, Джарылгазский заводъ, Емъаторія, Севастополя.



ВЕРСТЫ 4. 5. ВЕРСТЫ

Видъ на Южную бухту съ Мамхова Кургана.

Севастопольскій портъ.
Видъ на Южную бухту съ Мамхова Кургана.

С. П. М. 1877

Одновременно, по распоряженію Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, были произведены желѣзнодорожныя изысканія для соединенія рельсовымъ путемъ вышеозначенныхъ бухтъ съ Севастопольскою станціею.

Въ виду того, что вопросъ о перенесеніи коммерческаго и каботажнаго порта изъ Южной бухты возникъ еще въ 1882 г. и подвергался весьма многимъ обсужденіямъ въ правительственныхъ учрежденіяхъ, причѣмъ были составлены разныя проекты соображенія, и принимая во вниманіе всю серьезность этого вопроса для г. Севастополя, въ настоящей запискѣ, кромѣ проектныхъ данныхъ для устройства каботажнаго порта въ Артиллерійской и Карантинной бухтахъ, изложены также краткій историческій очеркъ прежняго промышленнаго, рыбнаго и современное торговаго значенія Севастопольскаго порта, пополненное статистическими данными и изрѣченіями, разработаннымъ Севастопольскимъ Городскимъ Управленіемъ.

ГЛАВА I.

Общее описаніе.

1. Общее топографическое описаніе Севастопольской бухты.

Въ $3\frac{1}{2}$ миляхъ южнѣе устья р. Бельбюка *) находится входъ въ Севастопольскую бухту, расположенную между меридіанами $30^{\circ}30'45''$ и $30^{\circ}32'30''$ восточной долготы, считая отъ Гринвича (чертежъ листъ 8).

Длина бухты отъ мола, между Константиновскою батареею и противоположной ей мысой бывшей Александровской батареи, до верховья, у устья р. Черной, составляетъ 4 морскихъ мили, среднюю ширину ея, не принимая въ расчетъ углубленій, образуемыхъ различными мысами, можно опредѣлить около 400 саж. Глубина во входѣ 10 саж., потомъ по наибольшей части рейда 9 саж., уменьшается къ верховья до 8,76 саж. и, наконецъ, въ разстояніи 450 саж. отъ устья р. Черной до 4 саж. Грунтъ— повсемѣстно илъ.

Входъ въ Севастопольскую бухту указывается створными

*) Лоція Чернаго и Азовскаго морей, изд. 1892 г.

В. Ю. Руммель. Джарыгатагский заливъ, Евпаторія, Севастополь.



ФОТОГРАФИИ А. И. ВИЛЬБОРГЪ

С. С. С. М. М. М. 3-21.

Алтанъ отъ Севастополя

Севастопольскій портъ.

Видъ на Южную бухту съ Малахова Кургана.



Инкерманскими маяками. Направление створной линии SO — NW 85°20'.

Мѣловые утесы Инкермана примыкаютъ къ морю въ глубинѣ Севастопольской бухты, и потомъ, постепенно понижаясь, продолжаютъ по обоимъ берегамъ ея до мыса Константиновскаго и Херсонскаго.

Отъ обоихъ береговъ бухты выдаются мысы, образующіе большія или меньшія углубленія.

Заливы въ сѣверномъ берегѣ бухты весьма незначительны, но вдающіеся въ южный — обширны.

На сѣверномъ берегу бухты расположены въ слѣдующемъ порядкѣ, считая отъ Инкермана къ Константиновскому мысу:

1) *Сухарная бухта*, въ которой помѣщаются пороховые склады.

2) *Бухта Голландія*, возлѣ которой помѣщается дача Главнаго Командира Черноморскаго флота.

3) *Панаіотова бухта* и затѣмъ, приближаясь къ Константиновскому мысу, бухты: Сухая, Михайловская и Константиновская.

На южномъ берегу Севастопольской бухты, въ разстояніи 2 верстѣ отъ устья р. Черной, вдается въ берегъ *Киленбаночная* бухта, въ которой во времена паруснаго флота вилевались суда самаго большого размѣра. На 900 саж. западнѣе Киленбаночной бухты расположена между Павловскимъ и Николаевскимъ мысомъ историческая *Южная* бухта (черт. листъ № 11), съ восточнымъ рукавомъ своимъ, который называется *Корабельною* бухтою.

Глубина въ этихъ бухтахъ отъ 9 до 4 сажень и такъ значительна у самаго берега, что самыя большія суда могутъ стоять ошвартовавшись почти вплотъ къ нему.

Длина Южной бухты больше 2 верстѣ (1.110 саж.); средняя ея ширина 175 саж. уменьшается въ верховьи до 100 саж. Въ Южной бухтѣ сосредоточена вся торговая дѣятельность г. Севастополя и одновременно она служитъ военною гаванью.

Тотчасъ за Николаевскимъ мысомъ, на которомъ разведенъ приморскій бульваръ, находится пристань Севастопольскаго Яхт-Клуба, затѣмъ городскія купальни и пристань съ широкою каменною лѣстницею, служащая для приставанія гребныхъ судовъ и называемая Екатеринбургскою или Графскою.

На этой пристани ночью зажигаются два красных огня въ уличныхъ фонаряхъ, которые вмѣстѣ съ вертящимся огнемъ на Павловскомъ мыскѣ служатъ руководствомъ для входа въ Южную бухту. Южнѣ Графской пристани находится деревянная пристань на сваяхъ Русскаго Общества Пароходства, далѣе за этою пристанью расположены минные стапеля и различные склады военнаго флота (адмиралтейство). Южнѣ адмиралтейства находится таможенная пристань.

Далѣе, до самой вершины бухты, городской берегъ занятъ коммерческими пристанями, Царскою пристанью и пристанью Россійскаго Общества Пароходства. Вдоль всего этого берега расположены хлѣбные амбары. Въ вершинѣ бухты расположена желѣзнодорожная станція.

У восточнаго берега Южной бухты, начиная отъ вершины ея, находятся угольные склады Морскаго вѣдомства, стоятъ невооруженныя суда, плавучій гидравлическій докъ и проч. Затѣмъ на этомъ берегу находится ремонтная мастерская для военныхъ судовъ, и спланированная оконечность мыса, раздѣляющаго Корабельную отъ Южной бухты, занята верфью и механическимъ заводомъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, гдѣ имѣется Мортонъ эллингъ, способный поднимать суда до 1.100 тоннъ. Небольшая Корабельная бухта, по восточному берегу ея, обстроена каменными зданіями казармъ, магазиновъ и артиллерійской мастерской и имѣетъ гранитную набережную. На вершинѣ Корабельной бухты находится Алексѣевскій сухой докъ Морскаго вѣдомства.

На западъ отъ Южной бухты у самага города расположена небольшая Артиллерійская бухта, гдѣ останавливаются мелкія парусныя суда съ лѣсомъ и овощами. Глубина въ ней отъ 48 до 12 футовъ. Къ восточному и южному берегу примыкаетъ застроенная часть города и базаръ, западный же берегъ ея занятъ артиллерійскими казармами.

Къ Артиллерійской бухтѣ примыкаетъ къ западу небольшая Александровская бухта, совсѣмъ открытая для вѣтровъ.

Артиллерійская бухта — послѣдняя собственно въ Севастопольской бухтѣ, но по продолженію южнаго берега Севастопольской бухты къ мысу Херсонесу расположены еще такъ называемыя

В. Ю. Руммель. Джарылгазский заводъ, Евпаторія, Севастополь.



КОЛЛЕКЦИЯ А. И. ВЕРБОВСКОГО

С. С. В. М. М. 1910

Литъ на Севастополь
Севастопольскій портъ,
Южна бухта — Таможня.
Willy Lutz - Jalta

На этой пристани ночью зажигаются два красных огня въ уличныхъ фонаряхъ, которые вмѣстѣ съ вертящимся огнемъ на Навловскомъ мысѣ служатъ руководствомъ для входа въ Южную бухту. Южнѣ Графской пристани находится деревянная пристань на сваяхъ Русскаго Общества Пароходства, далѣе за этою пристанью расположены минные станцы и различныя склады военнаго флота (адмиралтейство). Южнѣ адмиралтейства находится таможенная пристань.

Далѣе, до самой вершины бухты, городской берегъ занятъ коммерческими пристанями, Царскою пристанью и пристанью Россійскаго Общества Пароходства. Вдоль всего этого берега расположены хлѣбныя амбары. Въ вершинѣ бухты расположена желѣзнодорожная станція.

У восточнаго берега Южной бухты, начиная отъ вершины ея, находятся устье казеннаго Морскаго вѣдомства, стоятъ невооруженныя суда, плавающей гидравлической докъ и проч. Затѣмъ на этомъ берегу находится ремесленная мастерская для военныхъ судовъ, и спланированная казенная мыса, раздѣляющая Корабельную отъ Южной бухты, занятая верфью и механическимъ заводомъ Русскаго Общества Пароходства в Туркочаи, гдѣ имѣется Мортоновъ эллингъ, способный поднимать суда до 1.100 тоннъ. Небольшая Корабельная бухта, по восточному берегу ея, обстроена каменными зданиями казармъ, магазиновъ и артиллерійской мастерской и имѣетъ гранитную набережную. На вершинѣ Корабельной бухты находится Алексѣевскій сухой докъ Морскаго вѣдомства.

На западъ отъ Южной бухты у самаго города расположена небольшая Артиллерійская бухта, гдѣ останавливаются мелкія парусныя суда съ лѣсомъ и овощами. Глубина въ ней отъ 48 до 12 футовъ. Къ восточному и южному берегу примыкаетъ застроенная часть города и базаръ, западный же берегъ ея занятъ артиллерійскими казармами.

Къ Артиллерійской бухтѣ примыкаетъ къ западу небольшая Александровская бухта, совсѣмъ открытая для вѣтровъ.

Артиллерійская бухта — послѣдняя собственно въ Севастопольской бухтѣ, но по продолженію южнаго берега Севастопольской бухты къ мысу Херсонесу расположены еще такъ называемыя

В. Ю. Руммель, Джарылгатский заливъ, Евнагорія, Севастополь.



ФОТОГРАФИЯ А. К. ВИЛЬБОРГЪ

С. П. В. М. Ш. 1877.

View from Sevastopol
Севастопольскій портъ.
Южная бухта — Таможня.
View from High - Ground

внѣшнія бухты, изъ которыхъ ближайшая Карантинная, въ разстояніи около 2 верстѣ отъ города, считая по прямой линіи. Карантинная бухта углубляется въ берегъ двумя колѣнами: внѣшнее идетъ къ югу, а внутреннее къ SO. Въ настоящее время бухта эта предназначена исключительно военно-крѣпостнымъ цѣлямъ.

За Карантинною бухтою слѣдуетъ Херсонская, по глубинѣ и грунту вовсе негодная для стоянки.

Далѣе — бухта Стрѣлецкая, представляющая весьма удобную гавань по грунту и глубинѣ *).

За Стрѣлецкою бухтою слѣдуютъ дальнія бухты: Песчаная, Камышевая и Казачья или Двойная бухты, которыя по своей отдаленности отъ города и неудобству стоянки не могутъ служить для портовыхъ цѣлей.

§ 2. Метеорологическія данныя.

Ниже помѣщены метеорологическія данныя для Севастополя, по наблюденіямъ мѣстной метеорологической станціи за восемь лѣтъ, съ 1887 по 1894 г. включительно.

Въ таблицѣ № 1 показано число наблюденій вѣтровъ разныхъ направленій, а въ таблицѣ № 2 ихъ среднія скорости. Въ таблицахъ № 3 и № 4 помѣщены средняя температура по мѣсяцамъ и высота барометра.

*) Ниже будутъ подробно описаны Артиллерійская, Карантинная и Стрѣлецкая бухты на основаніи произведенныхъ въ нихъ изысканій.

Таблица №. 1.

повторяемости вѣтровъ разныхъ направлений въ % отъ числа наблюдений за время 1887—1894 гг.

Г о д а.	Число наблюдавшихся вѣтровъ направления.									Полное число наблюдений въ году.
	N	NO	O	SO	S	SW	W	NW	Штглей.	
1887	69	150	37	44	134	85	92	100	380	1.090
1888	78	134	37	43	98	87	107	125	382	1.091
1889	88	120	47	75	111	85	67	130	256	969
1890	72	159	183	115	153	107	115	140	50	1.095
1891	75	198	126	110	141	100	67	164	114	1.095
1892	72	166	97	81	107	92	82	141	260	1.098
1893	102	153	112	89	136	88	101	126	188	1.095
1894	104	141	96	64	97	75	115	188	315	1.095
Итого. . .	662	1.221	735	621	977	719	746	1.014	1.945	8.640
Въ % отъ полнаго числа наблюдений за 8 лѣтъ . . .	7,66	14,13	8,51	7,19	11,34	8,32	8,63	11,74	22,51	100,00

Таблица №. 2.

среднихъ скоростей вѣтровъ за время 1887—1890 гг. въ метрахъ въ секунду.

Направ- ленія.	Среднія скорости за годъ.				Среднія скорости за 4 года.
	1887	1888	1889	1890	
N	3,8	2,6	4,0	2,4	3,2
NO	4,2	3,3	3,1	2,6	3,3
O	2,5	1,8	2,3	1,4	2,0
SO	3,3	3,7	3,3	1,8	3,0
S	4,2	4,2	4,2	2,4	3,8
SW	3,3	3,8	5,3	2,6	3,8
W	4,1	3,5	5,5	2,8	4,0
NW	3,3	2,8	4,1	2,4	3,2

Т а б л и ц а № 3.

Г о д а.	СРЕДНІЯ ТЕМПЕРАТУРЫ ЗА ГОДЪ ПО ЦЕЛЪЗІУСУ.												Среднія годовыя температуры.
	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	
1887 . . .	+ 2,5	0,0	+ 5,9	+ 9,8	+ 18,8	+ 20,3	+ 24,0	+ 23,6	+ 21,8	+ 14,9	+ 9,3	+ 8,3	+ 13,3
1888 . . .	- 6,4	+ 2,6	+ 8,2	+ 12,2	+ 15,8	+ 20,4	+ 23,5	+ 22,9	+ 18,5	+ 14,7	+ 4,7	+ 1,4	+ 12,2
1889 . . .	-	+ 5,7	+ 6,1	+ 11,7	+ 15,9	+ 20,3	+ 25,2	+ 23,4	+ 17,1	+ 14,8	+ 8,5	+ 1,2	+ -
1890 . . .	+ 0,3	+ 0,6	+ 7,1	+ 11,4	+ 17,1	+ 19,7	+ 24,3	+ 25,1	+ 18,7	+ 13,6	+ 9,8	+ 1,3	+ 12,4
1891 . . .	+ 1,6	- 1,2	+ 7,1	+ 9,7	+ 15,1	+ 21,5	+ 23,9	+ 24,1	+ 18,1	+ 13,2	+ 7,2	+ 5,6	+ 12,1
1892 . . .	+ 2,2	+ 4,8	+ 5,8	+ 9,5	+ 15,7	+ 21,9	+ 23,1	+ 23,8	+ 20,9	+ 16,2	+ 6,1	+ 4,1	+ 12,8
1893 . . .	- 0,7	+ 2,7	+ 4,3	+ 6,6	+ 13,7	+ 19,3	+ 23,1	+ 22,9	+ 17,8	+ 14,3	+ 10,8	+ 4,5	+ 11,6
1894 . . .	- 1,2	+ 1,3	+ 5,4	+ 9,2	+ 14,4	+ 19,5	+ 23,6	+ 23,0	+ 16,5	+ 14,4	+ 6,3	+ 3,1	+ 11,3
Среднія за 8 лѣтъ .	+ 0,6	+ 2,1	+ 6,2	+ 10,0	+ 15,8	+ 20,4	+ 23,9	+ 23,6	+ 18,7	+ 14,6	+ 7,8	+ 3,7	+ 12,1

Т а б л и ц а № 4.

Г о д а.	СРЕДНЯЯ ВЫСОТА БАРОМЕТРА ПО МѢСЯЦАМЪ.												Средняя годовая высота барометра.
	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	
1887	761,0	764,9	757,7	757,2	756,7	756,3	755,8	754,6	754,4	757,6	757,4	755,5	757,4
1888	759,1	756,1	754,1	752,6	757,5	755,1	753,7	754,8	760,5	758,6	760,5	761,9	757,0
1889	—	752,0	756,4	754,1	756,3	752,9	752,7	753,5	755,2	—	—	—	—
1890	764,5	763,0	761,4	759,1	758,1	758,1	756,2	757,9	761,7	762,1	760,4	763,5	760,9
1891	762,1	767,6	760,7	758,0	758,4	758,3	755,6	758,1	761,3	761,5	762,9	762,9	760,6
1892	759,2	757,9	759,4	758,3	757,9	757,5	756,0	758,8	761,3	760,7	765,0	760,0	759,3
1893	758,3	760,3	759,0	760,4	759,1	757,0	756,9	758,2	759,7	761,7	761,1	763,9	759,6
1894	766,1	760,3	760,5	760,0	757,9	756,3	758,0	756,9	760,4	761,0	765,7	762,2	760,4
Среднее за 8 лѣтъ.	761,5	760,8	758,7	757,5	757,7	756,4	755,6	756,6	759,3	760,5	761,9	761,4	759,3

Изъ разсмотрѣнія таблицъ № 1 и № 2 усматривается, что господствующимъ вѣтромъ въ Севастополь является NO, причемъ по средней продолжительности вѣтры распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

NO—14,13 ⁰ / ₀
NW—11,74 „
S—11,31 „
W—8,63 „
O—8,51 „
SW—8,32 „
N—7,66 „
SO—7,19 „
Штилей—22,51 „
100 ⁰ / ₀

По средней скорости вѣтры распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

W—4	метра	въ	1	секунду.
SW—3,8	„	„	„	„
S—3,8	„	„	„	„
NO—3,3	„	„	„	„
NW—3,2	„	„	„	„
N—3,2	„	„	„	„
SO—3,0	„	„	„	„
O—2,0	„	„	„	„

Что касается направленія господствующихъ вѣтровъ по мѣсяцамъ, то по наблюденіямъ за 8 лѣтъ оказывается, что въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ іюня, іюля и августа дуютъ преимущественно NW вѣтры, позднею осенью въ октябрѣ и ноябрѣ господствующими вѣтрами являются южные, а зимою и весною—сѣверо-восточные.

Изъ разсмотрѣнія таблицъ № 3 и № 4 видно, что средняя годовая температура для Севастополя $+12,1^{\circ}$ Ц., при чемъ средняя температура зимнихъ мѣсяцевъ: декабря, января и февраля составляетъ $+1,7^{\circ}$ Ц.

Средняя годовая высота барометра 759,3 мм., при чемъ низ-

коё состояніе барометра бываетъ въ лѣтніе мѣсяцы, а самое высокое въ ноябрѣ.

Среднее годовое количество осадковъ составляетъ въ Севастополѣ 349,1 миллиметровъ, причемъ максимальная высота одновременно выпавшаго слоя осадковъ достигаетъ, по наблюденіямъ за послѣднія 9 лѣтъ, до 56,2 милл. (1888 г.).

Самые большіе осадки выпадаютъ въ теченіе осеннихъ мѣсяцевъ: сентября, октября и ноября, а самые сухіе мѣсяцы іюнь, іюль и августъ.

§ 3. Колебанія уровня воды.

Въ Севастополѣ ведутся постоянныя наблюденія надъ колебаніями уровня воды, для чего Морскимъ вѣдомствомъ установлена рейка. По наблюденіямъ за послѣднія 6 лѣтъ, средній ординарный горизонтъ моря отвѣчаетъ показанію рейки 1 футъ 1 дюймъ, причемъ нуль рейки находится наверху и отсчеты дѣлаются на ней сверху внизъ.

Къ сказанному ординарному горизонту отнесены всѣ промѣры и нивелировки, произведенные въ 1896 г. въ Артиллерійской и Карантинной бухтахъ. Средній годовой горизонтъ въ 1895 году былъ на 4 дюйма ниже принятаго ординара, а въ 1896 г.—тоже на 4 дюйма ниже ординара, причемъ амплитуда колебаній уровня, по наблюденіямъ за 6 лѣтъ, составляетъ всего 21 дюймъ, а именно уровень поднимается до 1 фута выше ординара и опускается до 9 дюймовъ ниже ординара.

Во время изысканій 1896 г. установлены каменные репера въ Артиллерійской и Карантинной бухтахъ, которые связаны нивелировкой съ нулемъ Севастопольской рейки, а именно отмѣтка репера въ вершинѣ Артиллерійской бухты близъ Артиллерійской мастерской составляетъ 4,34 саж. выше ординара (или 4,19 саж. выше нуля рейки), а отмѣтка репера въ Карантинной бухтѣ на Карантинномъ мыску 0,707 саж. выше ординара (или 0,55 саж. выше нуля Севастопольской рейки).

§ 4. Дѣйствиѣ волненія въ Севастопольскихъ бухтахъ и грунтъ дна.

Главная Севастопольская бухта открыта только для вѣтровъ между NW и WSW, которые иногда дуютъ съ большою силою и разводять довольно значительное волненіе, уменьшаемое, впрочемъ, рифами у входа.

Грунтъ Севастопольской бухты — иль съ пескомъ, а потому даже при сильныхъ вѣтрахъ, съ судами, имѣвшими надежные якоря и канаты, не случалось несчастій. Во время сильныхъ западныхъ вѣтровъ сообщеніе на лодкахъ и катерахъ между противоположными берегами бухты прекращается, что представляетъ иногда большія неудобства для военныхъ судовъ, стоящихъ въ главной бухтѣ.

Артиллерійская бухта открыта отъ WNW до NW, сѣверо-западный вѣтеръ разводитъ въ ней большое и неправильное волненіе. Разгонъ волны идетъ въ этомъ направленіи на 100 верстъ отъ Тарханкутскаго мыса.

Въ Артиллерійской бухтѣ не только берега, но и грунтъ дна скалистый, покрытый довольно тонкимъ слоемъ ила и песку. По произведенному буренію въ разныхъ частяхъ бухты, на мелкихъ глубинахъ до 18 фут. найденъ скалистый грунтъ—известнякъ (Инкерманскій камень) и только на большихъ глубинахъ этотъ грунтъ покрытъ слоемъ ила около 3—4 фут. Илистый грунтъ встрѣченъ тоже въ вершинѣ Артиллерійской бухты, которая въ южной своей части, какъ оказывается, искусственно засыпана городскимъ мусоромъ, такъ что базарная площадь и торговые ряды находятся на насыпной площади.

Карантинная бухта открыта для вѣтровъ, дующихъ отъ WNW до NNO, такъ что сравнительно съ Артиллерійскою бухтою она доступна еще и для волненія при вѣтрахъ съ N, дующихъ въ разстояніи около 60 верстъ (отъ Евпаторіи), хотя, впрочемъ, вѣтры этого направленія принадлежатъ къ рѣдкимъ и слабымъ.

Грунтъ дна Карантинной бухты по произведенному буренію и развѣдкамъ песчано-илистый по срединѣ бухты; близъ береговъ

же обнажается вездѣ скалистый грунтъ, известнякъ, составляющій общее строеніе берега. На планѣ (листъ № 12) надписаны роды встрѣченныхъ грунтовъ и показаны разрѣзы буровыхъ скважинъ.

Стрѣлецкая бухта *) съ трехъ сторонъ хорошо защищена отъ дѣйствія морскихъ вѣтровъ; она открыта только съ сѣвера для вѣтровъ NNW, N и NNO, которые только и могутъ разводитъ волненіе въ самой бухтѣ. Изъ вѣтровъ же остальной части сѣверныхъ румбовъ NW можетъ производить волненіе только при входѣ въ бухту изъ открытаго моря, такъ же, какъ и NO, который, впрочемъ, по незначительному пробѣгу (около 8 верстъ) волнъ по этому направленію, не можетъ имѣть никакого значенія. Вѣтры, производящіе волненіе въ бухтѣ, составляютъ въ общей сложности лишь 11,13% отъ всей суммы вѣтровъ.

Большинство сильныхъ морскихъ буръ у Севастопольскихъ береговъ идетъ отъ западныхъ румбовъ, но по словамъ старожиловъ-моряковъ, входъ въ Стрѣлецкую бухту даже и во время такихъ буръ совершенно безопасенъ, стоянка же на якоряхъ въ это время или во время сѣверныхъ вѣтровъ, даже при настоящемъ состояніи бухты, безъ искусственныхъ защитъ, считается вполне возможной и удобной.

Грунтъ дна Стрѣлецкой бухты оказался песчано-илистымъ съ примѣсью ракушки и перегноя растений въ концѣ бухты и большой примѣсью песку при входѣ.

Около же самыхъ береговъ по дну встрѣчаются песокъ и камни разной крупности, какъ результатъ разрушенія береговъ. Буровыя скважины показали присутствіе скалы на незначительной глубинѣ подъ наноснымъ слоемъ (около 1 саж.).

*) Изъ пояснительной записки объ устройствѣ порта въ Стрѣлецкой бухтѣ инженера Рего.

Г Л А В А II.

Развитіе г. Севастополя.

§ 5. Торгово-промышленная дѣятельность г. Севастополя.

Только со времени постройки Лозово-Севастопольской ж. д. т. е. съ 1875 г., г. Севастополь началъ оправляться послѣ кампаніи 1854 г., но въ началѣ развитію новаго Севастополя пришлось пережить не мало препятствій: выждать заселенія края, ознакомленія жителей съ новыми путями, а въ самомъ началѣ перенести почти два года войны и тяжелые денежные кризисы. Эти обстоятельства настолько задерживали развитіе города, что начало его возрожденія слѣдуетъ считать только съ 1879 г. Съ этого времени Севастополь, благодаря своимъ прекраснымъ естественнымъ свойствамъ, развивался съ такою быстротою, которой никто не ожидалъ.

Ниже помѣщена таблица № 1*), наглядно показывающая ростъ г. Севастополя за время съ 1875 по 1894 г. включительно.

Изъ рассмотрѣнія помѣщенной таблицы усматривается, что съ 1875 г. населеніе Севастополя увеличилось въ 2 раза, городскіе доходы увеличились больше чѣмъ въ 10 разъ, а обороты банковъ съ суммы около 3-хъ милліоновъ въ 1875 г. увеличились въ 1894 г. до суммы 173 милліона рублей.

Перейдемъ теперь къ рассмотрѣнію итоговъ портовой дѣятельности Севастополя по внѣшней и внутренней, каботажной торговлѣ, которая представлена въ цифровыхъ данныхъ въ таблицѣ № 2.

*) Изъ доклада Комиссіи, избранной Севастопольскою Думою для рассмотрѣнія положенія городского хозяйства въ зависимости отъ упраздненія коммерческаго порта. Севастополь, 1895 г.

Т а б л и ц а № 1.

развитія города Севастополя и его фабрично-промышленной дѣятельности.

Статистическія свѣдѣнія.	1875	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Населеніе города (съ войскомъ)	18.000	36.400	35.400	35.400	41.500	41.000	45.500
Городскіе доходы	46.000	309.500	375.500	362.700	403.700	495.500	—
Число учебныхъ заведеній	9	23	24	24	25	25	25
Число фабрикъ и заводовъ	10	33	33	39	48	42	—
Годовой ихъ оборотъ въ рубляхъ	760.000	4.068.000	3.362.000	3.515.000	2.297.000	2.864.000	—
Обороты банковъ: Государственнаго, Городскаго и Взаимнаго кредита	2 810.000	88.837.000	74.564.000	77.545.000	69.850.000	87.155.000	91.004.000
Московскій международный банкъ	—	—	—	—	32.686.000	69.930.000	82.420.000

Т а б л и ц а № 2.
Движения торговли, судоходства и портовых сборов.

Судовъ, товаровъ, сборовъ.	1875	1889	1890	1891	1892	1893	1894
А) Отшко судовъ портовыхъ и порусскихъ.							
1) Заграничныхъ	32	342	324	225	182	268	376
3) Каботажныхъ	519	856	910	891	837	1.028	841
Б) Обороты морса.							
а) по заграничной торговлѣ:							
Колличество грузовъ въ пудахъ.	1.284.000	31.489.000	14.545.000	13.740.000	9.646.000	21.650.000	31.910.000
Цѣнность груза въ рубляхъ.	1.360.000	27.395.000	13.050.000	14.302.000	10.400.000	18.150.000	23.245.000
б) по каботажной торговлѣ:							
Колличество грузовъ въ пудахъ.	1.731.000	5.945.000	5.710.000	5.417.000	5.980.000	7.110.000	7.080.000
Цѣнность грузовъ въ рубляхъ.	6.263.000	17.314.000	17.334.000	20.335.000	21.287.000	17.860.000	20.106.000
Общій грузооборотъ пудовъ.	3.050.000	37.434.000	20.255.000	19.157.000	15.626.000	28.790.000	38.960.000
В) Сборы.							
1) Таможенныхъ пошлинъ	61.500	1.434.000	314.000	238.000	593.000	251.000	116.500
2) Подукопеченнаго сбора	—	135.300	77.800	65.000	45.500	106.400	1.625.000
3) Якорнаго сбора	—	11.500	8.400	7.500	6.100	11.400	17.300

Приведенная таблица наглядно показывает торговое движение г. Севастополя, общей портовой грузооборотъ котораго достигъ въ 1894 году внушительной цифры около 39 миллионъ пудовъ.

Что касается собственно каботажной торговли, то по свѣдѣніямъ, официально сообщеннымъ Севастопольскою Городскою Управою, оказывается, что въ регистрацію каботажнаго грузооборота (въ 1894 г.—7 миллионъ рублей) не попадаетъ свыше 30% по передвиженію мѣстныхъ грузовъ на судахъ и пароходахъ, а также овощей и фруктовъ, приходящихъ въ количествѣ до 500.000 пудовъ, исключая вина и табаку, количество которыхъ нельзя опредѣлить. Принимая во вниманіе вышесказанное, грузооборотъ по каботажу составилъ бы $7 \times 1,30 + 0,5 = 9$ — миллионъ пудовъ, исключая вина и табаку.

Цифру эту можно провѣрить отчасти по среднему годовому грузообороту работающихъ въ Севастополѣ паромныхъ обществъ, а именно:

Грузооборотъ въ Севастополѣ.

Русскаго Общества Парох. и Торг	4 мил. пуд.
Россійскаго Общества	2 " "
Азовскаго Общества	2 " "
Добровольнаго Флота	свѣдѣній нѣтъ
<hr/>	
Итого	8 мил. пуд.

Если прибавить сюда парусныя суда, перевозочныя средства по бухтамъ, ялики и проч., то количество каботажнаго грузооборота несомнѣнно превыситъ цифру 10 миллионъ.

Размѣры каботажныхъ пароходовъ, посѣщающихъ Севастополь, доходятъ:

Русскаго Общества Парох. и Торг. до 340 фут. длины.
Добровольнаго Флота до 475 фут. длины.
Россійскаго Общества до 280 фут. длины.
Азовскаго пароходства до 280 фут. длины.

§ 6. Существующія портовые устройства и накладные расходы.

При топографическомъ описаніи Южной бухты были описаны отчасти и существующія въ ней портовые устройства. Въ дополненіе приводимъ точныя цифры.

Протяженіе береговой полосы Севастопольскаго коммерческаго порта, въ отведенныхъ предѣлахъ, составляетъ 1.000 пог. саж., изъ которыхъ на западномъ берегу Южной бухты 780 пог. саж. и на восточномъ 220 пог. саж., кромѣ уступленныхъ подъ таможенныя зданія и пристани. На этомъ протяженіи устроены временныя пристани, деревянныя, на сваяхъ, обшитыхъ цинкомъ противъ дѣйствія морского червя. Длина всѣхъ пристаней около 496 пог. саж., но и въ промежуткахъ между ними береговая полоса эксплуатируется для торговли.

Изъ 496,5 пог. саж. пристаней:

Русское Общество Парох. и Торг. занимаетъ	85	пог. саж.
Таможня	50,5	„ „
Добровольный Флотъ	6	„ „
Россійское Общество Пароходства	21	„ „
Для привозныхъ товаровъ	130	„ „
Для хлѣба	164	„ „
Царская пристань	40	„ „
Итого		496,5 пог. саж.

Кромѣ того парусныя, каботажныя и рыбацкія суда помѣщаются въ Артиллерійской бухтѣ и въ разныхъ другихъ.

Коммерческія пристани находятся въ непосредственномъ вѣдѣніи Городской Управы, и для надзора за ними имѣется особый смотритель пристаней.

Городскимъ Управленіемъ изданы обязательныя постановленія о порядкѣ содержанія и пользованія ими *).

Площадь портовой территоріи въ Южной бухтѣ составляетъ въ общемъ 32.000 квадр. саж. изъ которыхъ:

На западномъ берегу	20.000	кв. саж.
На восточномъ "	4.000	" "
Для пассажирскихъ пароходовъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли	1.000	" "
На Пересыпи въ концѣ Южной бухты	7.000	" "

Итого 32.000 кв. саж.

По берегамъ Южной бухты расположены каменные трехэтажные магазины, принадлежащіе почти исключительно городу и вмѣщающіе свыше 1 милліона пудовъ зерновыхъ продуктовъ. Къ ма-

*) Вотъ нѣкоторые параграфы этихъ постановленій:

§ 3. За пользованіе пристанями, т. е. за причаль къ нимъ для передаточной нагрузки и выгрузки товаровъ взимается въ пользу города:

а) съ паровыхъ судовъ внутренняго плаванія 15 руб. и съ заграничныхъ 50 руб., причемъ городская шлюпка обязана оказать содѣйствіе по опшвартованію судна, подачею концовъ на берегъ.

в) Съ парусныхъ судовъ взимается плата по вмѣстимости судна, а именно:

Съ судна вмѣстимостью	до 100 ластовъ	5 руб.
" " "	отъ 100 " 200 "	8 "
" " "	отъ 200 ластовъ и выше	10 "

Пароходы и суда по окончаніи операціи нагрузки и выгрузки товаровъ, тотчасъ отваливаютъ отъ пристаней.

§ 4. Шкиперъ каждаго судна, за причаль къ пристанямъ въ районѣ Коммерческаго порта и Южной бухты, долженъ уплатить городскому смотрителю назначенную въ § 3-мъ плату и получить отъ него квитанцію. До взноса смотрителю установленной платы, не дозволяется приступать къ нагрузкѣ или выгрузкѣ.

§ 8. Въ предупрежденіе могущаго случиться несчастія отъ пожара строго воспрещается на берегахъ портовой территоріи разводитъ огни для варки пищи или для осмолки судовъ.

§ 9. Строго воспрещается выбрасывать въ бухтѣ съ судовъ балластъ, или какой либо, хотя бы незначительный, соръ или мусоръ.

§ 10. Балластъ съ судовъ вывозится въ указанное мѣсто въ открытомъ морѣ. Для этой надобности имѣется пароходъ и опредѣленная плата за вывозъ его по 50 к. съ тонны.

газинамъ подведены рельсовые пути. Наибольшее число хлѣбныхъ магазиновъ расположено весьма близко къ берегу, что значительно облегчаетъ и удешевляетъ нагрузку и выгрузку. Удобное расположение магазиновъ составляетъ выдающуюся особенность Севастопольскаго порта, въ смыслѣ дешевой и весьма быстрой нагрузки.

Въ концѣ бухты на Пересыпи имѣются три каменныхъ хлѣбныхъ магазина, но такъ какъ они удалены отъ пристани примѣрно до 250 саж., то не смотря на то, что они соединены рельсовымъ путемъ съ береговою территоріею, отправители неохотно занимаютъ ихъ подъ зерно, предпочитая хлѣбъ складывать въ бунты, поближе къ берегу, и устраивать даже свои временные магазины.

Что касается накладныхъ расходовъ, лежащихъ на 1 пудъ зерна, отправляемаго изъ Севастополя, то таковыя въ дѣйствительности меньше, чѣмъ во всѣхъ другихъ портахъ Чернаго моря.

По подробнымъ и точнымъ расчетамъ особой комиссіи, избранной Севастопольскою Думою въ 1890 г., накладные расходы на 1 пудъ хлѣба при проходѣ чрезъ Севастопольскій портъ слагаются изъ слѣдующихъ суммъ:

1) Подача вагоновъ къ пристани	0,20	коп.
2) Выгрузка изъ нихъ.	0,38	„
3) Сборы въ амбары, мѣшки и перевѣшивание . . .	0,50	„
4) Приемъ и разравниваніе	0,20	„
5) Погрузка на суда изъ амбаровъ.	0,80	„
6) Обшивка трюма рогожами	0,27	„
7) Мѣшки	1,00	„
8) Провѣтриваніе и просушка	0,40	„

Всего на 1 пудъ зерна 3,75 коп.

Въ запискѣ Севастопольскихъ экспортеровъ и представителей промышленности, поданной ими Г. Министру Финансовъ въ 1895 г. *), накладные расходы по погрузкѣ 1 пуда зерна въ

*) См. Приложение № 2.

Севастопольскомъ портѣ исчислены всего въ 7 коп. съ четверти или 0,7 коп. съ пуда, приче́мъ приведено сравненіе, что въ Θεодосіи погрузка 1 пуда будетъ обходиться не менѣе 3 коп. съ пуда и что такимъ образомъ отправка 1 четверти хлѣба въ Θεодосіи обходится на 23 коп. дороже противъ Севастополя.

Г Л А В А III.

§ 7. Краткій историческій очеркъ разныхъ предположеній о перенесеніи коммерческаго порта изъ Южной бухты.

По Высочайше утверждённому 7 февраля 1872 г. протоколу совѣщанія Министровъ, въ числѣ мѣръ объ устройствѣ города было опредѣлено, между прочимъ, образованіе изъ г. Севастополя особаго градоначальства и присвоеніе Севастопольскому порту значенія коммерческаго, съ обезпеченіемъ ему всѣхъ необходимыхъ удобствъ для привлеченія торговаго судоходнаго движенія, при одновременномъ сохраненіи значенія его и въ военномъ отношеніи. Затѣмъ вопросъ о предоставленіи южной Севастопольской бухты въ соотвѣтственное пользованіе военныхъ и коммерческихъ судовъ былъ окончательно разрѣшенъ Высочайше утвержденными 13 августа 1873 г. и 1 апрѣля 1874 г. постановленіями особаго совѣщанія Министровъ.

Имѣя же въ виду, что всякія опасенія въ возможности измѣненій утвержденныхъ предположеній по устройству коммерческаго порта въ Севастополь будутъ имѣть неблагопріятное вліяніе на быстрое возрожденіе Севастополя и устройство его порта, упомянутое выше рѣшеніе 29 марта 1875 г. было Высочайше повелѣно считать окончательнымъ, о чемъ, для устраненія въ этомъ отношеніи всякихъ недоразумѣній, опубликовано было во всеобщее свѣдѣніе.

Рѣшеніе вопроса въ указанномъ смыслѣ, по мнѣнію особаго комитета, удовлетворяетъ настоящимъ насущнымъ потребностямъ Севастополя, какъ коммерческаго порта, а равно и нуждамъ флота на многіе годы впередъ.

Морское Министерство въ отзывѣ Управляющему дѣлами Ко-

В. Ю. Г. Юрков. Севастопольская бухта, Крым.



1911. МАЯ. 1-12

ИСТОРИЯ А. С. ВАСИЛЬЕВ

Вид на Севастополь
Севастопольский порт.

Южная бухта.

Вид на бухту

Севастопольскомъ портѣ исчисленъ всего въ 7 коп. съ четверти или 0,7 коп. съ пуда, причѣмъ приведено сравненіе, что въ Теодосіи погрузка 1 пуда будетъ обходиться не менѣе 3 коп. съ пуда и что такимъ образомъ отправка 1 четверти хлѣба въ Теодосію обходится на 23 коп. дороже противъ Севастополя.

ГЛАВА III.

§ 7. Краткій историческій очеркъ разныхъ предположеній о перенесеніи коммерческаго порта изъ Южной бухты.

По Высочайше утвержденному 7 февраля 1872 г. протоколу совѣщанія Министровъ, въ числѣ мѣръ объ устройствѣ города было опредѣлено, между прочимъ, образованіе изъ г. Севастополя особаго гражданскаго и присвоеніе Севастопольскому порту значения възвѣрческаго, съ обезпеченіемъ ему всѣхъ необходимыхъ удобствъ для привлеченія торговаго судоходнаго движенія, при одновременномъ сохраненіи значенія его и въ военномъ отношеніи. Затѣмъ вопросъ о предоставленіи вѣковой Севастопольской бухты въ соответственное пользованіе военныхъ и коммерческихъ судовъ былъ окончательно разрѣшенъ Высочайше утвержденными 13 августа 1873 г. и 1 апрѣля 1874 г. постановленіями особаго совѣщанія Министровъ.

Никѣ же въ виду, что всякія опасенія въ возможности измѣненій утверждаемыя предположеній по устройству коммерческаго порта въ Севастополѣ будутъ имѣть неблагоприятное вліяніе на быстрое возрожденіе Севастополя и устройство его порта, упомянутое выше рѣшеніе 23 марта 1875 г. было Высочайше повелѣно считать окончательнымъ, о чемъ, для устраненія въ этомъ отношеніи всякихъ недоразумѣній, опубликовано было во всеобщее свѣдѣніе.

Рѣшеніе вопроса въ указанномъ смыслѣ, по мнѣнію особаго комитета, удовлетворяетъ настоящимъ насущнымъ потребностямъ Севастополя, какъ коммерческаго порта, а равно и нуждамъ флота на многіе годы впередъ.

Морское Министерство въ отзывѣ Управляющему дѣлами Ко-

В. Ю. Руммель. Джарылгатский залив, Египеторія, Севастополь.



ФОТОГРАФИЯ А. И. ВІЛЬБОРГА

С. П. С. 1914. 2-37.

Залив св. Анастасіа

Севастопольскій портъ.

Южная бухта.



митета Министровъ (отъ 30 ноября 1883 г. за № 7158) высказало, что хотя съ развитіемъ Черноморскаго флота и было бы удобнѣе всю Южную бухту выдѣлить исключительно для надобностей флота, но за произведенными уже значительными затратами на устройство въ ней коммерческаго порта, оно не усматриваетъ затрудненій и въ совмѣстномъ пользованіи этою бухтою военными и коммерческими судами.

Между тѣмъ, въ 1884 г., въ виду возникшаго вопроса о необходимости точнаго обозначенія границъ береговой полосы Севастопольскаго порта для коммерческой дѣятельности, въ Комитетѣ Министровъ былъ подвергнутъ вновь обсужденію вопросъ о совмѣстномъ существованіи въ Севастополѣ военнаго и коммерческаго портовъ, при чемъ бывшій управляющій Морскимъ Министерствомъ Генераль-Адъютантъ Шестаковъ, дѣлая указанія на Высочайшую волю относительно возсозданія на Черномъ морѣ военнаго флота, высказался противъ совмѣстнаго существованія двухъ портовъ. Комитетъ Министровъ не счелъ возможнымъ войти въ ближайшее обсужденіе сего вопроса, въ виду существеннаго измѣненія Высочайше утвержденнаго въ 1875 г. рѣшенія и потому положеніе Комитета Министровъ было Высочайше рассмотрѣно 26 октября 1884 г., а 10 ноября 1884 г. Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ, Великій Князь Алексѣй Александровичъ, въ письмѣ Министру Внутреннихъ Дѣлъ, изволилъ сообщить о послѣдовавшемъ Высочайшемъ повелѣніи объ образованіи подъ его предсѣдательствомъ, особой комиссіи для рассмотрѣнія вопроса о томъ, возможно ли, съ возстановленіемъ военно-морскаго значенія Россіи на Черномъ морѣ, соединить въ прежнемъ Севастопольскомъ портѣ надобности торговли съ требованіями военнаго флота.

Изъ журнала этой комиссіи, отъ 20 января 1885 г., Высочайше утвержденнаго 9 февраля 1885 г., видно, что вопросъ о Севастопольскомъ портѣ вызвалъ въ комиссіи, между прочимъ, разнородныя соображенія, въ результатѣ коихъ, не смотря на возраженіе, сдѣланное Генераль-Адмираломъ: „что перенесеніе торговаго порта въ Феодосію нанесетъ Севастополю слишкомъ тяжелый ударъ, а это не могло входить въ виды Государа Императора, и предполагалось отдать флоту то, что ему пужно, но

въ то же время помочь городу въ его дальнѣйшемъ развитіи“, — комиссія пришла, между прочимъ, къ слѣдующему заключенію:

1) Имѣя въ виду совершающееся по Высочайшей волѣ возстановленіе Черноморскаго флота въ прежнемъ его значеніи и возникающую изъ того необходимую потребность въ портовыхъ устройствахъ, соотвѣтствующихъ современному состоянію военноморскаго дѣла, — возвратить Южную Севастопольскую бухту съ береговымъ при ней пространствомъ въ исключительное вѣдѣніе Морскаго вѣдомства, съ тѣмъ, чтобы это совершилось въ ближайшей, по возможности, срокъ.

2) Перенести существующій нынѣ въ Южной бухтѣ коммерческій портъ въ одну изъ Севастопольскихъ бухтъ. Избраніе мѣстности для коммерческаго порта въ иныхъ пунктахъ, кромѣ ближайшихъ къ Севастополю бухтъ, не допускать, развѣ выкажется совершенная къ этому невозможность или потребуются чрезмѣрные расходы. При этомъ имѣть постоянно въ виду многлѣтнія усилія и затраты, сдѣланныя правительствомъ для развитія торговаго значенія Севастополя и память того участія, которое принималъ въ этомъ въ Бозѣ почившій Императоръ Александръ II. Вслѣдствіе заявленія бывшаго въ то время севастопольскаго городского головы, особое вниманіе обратить на Килень-бухту.

3) Дальнѣйшія дѣйствія по 1 и 2 пункту поставить въ зависимость отъ изысканій Министерства Путей Сообщенія и заключеній специальной мѣстной комиссіи, которую учредить по Морскому вѣдомству подъ предсѣдательствомъ главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ, съ участіемъ лицъ по назначенію Министровъ: внутреннихъ дѣлъ, путей сообщенія, военнаго и финансовъ.

Для перенесенія коммерческаго порта были намѣчены три мѣста, а именно:

1) южный берегъ большаго рейда, отъ балки Апполоновой до Георгіевской съ устройствомъ товарной станціи въ Инкерманской долинѣ;

2) сѣверный берегъ той же бухты отъ батареи № 4 до восточной окраины бухты Голландія;

и 3) Стрѣлецкая бухта.

В. Ю. Руммель. Джарылгатский завод, Бишатория, Севастополь.



1914. № 10. 110

Дарьян
Севастопольский порт.
Килебачонная сухта.
Дарьян. 1914

1914. № 10. 110

въ то же время помочь городу въ его дальнѣйшемъ развитіи", — коммиссія пришла, между прочимъ, къ слѣдующему заключенію:

1) Имѣя въ виду совершающееся по Высочайшей волѣ возстановленіе Черноморскаго флота въ прежнемъ его значеніи и возникающую изъ того необходимую потребность въ портовыхъ устройствахъ, соответствующихъ современному состоянію военноморскаго дѣла, — возратить Южную Севастопольскую бухту съ береговинами при ней пространствомъ въ исключительное вѣдѣніе Морскаго вѣдомства, съ тѣмъ, чтобы это совершилось въ ближайшій, по возможности, срокъ.

2) Перенести существующій нынѣ въ Южной бухтѣ коммерческій портъ въ одну изъ Севастопольскихъ бухтъ. Избраніе мѣстности для коммерческаго порта въ иныхъ пунктахъ, кромѣ ближайшихъ къ Севастополю бухтъ, не допускать, развѣ выкажется исключеніемъ въ этому невозможность или потребуются чрезмѣрные расходы. При этомъ имѣть постоянно въ виду многотрудныя усилія и затраты, сдѣланныя правительствомъ для развитія торговаго значенія Севастополя и память того участія, которое принималъ въ этомъ въ годъ повелѣній Императоръ Александръ II. Вслѣдствіе заявленія бывшаго въ то время Севастопольскаго городского головы, особымъ указомъ обратитъ на Килень-бухту.

3) Дальнѣйшія дѣйствія по 1 и 2 пункту поставить въ зависимость отъ изысканій Министерства Путей Сообщенія и заключеній специальной мѣстной коммиссіи, которую учредить по Морскому вѣдомству подъ предсѣдательствомъ главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ, съ участіемъ лицъ по назначенію Министерства внутреннихъ дѣлъ, путей сообщенія, военнаго и финансовъ.

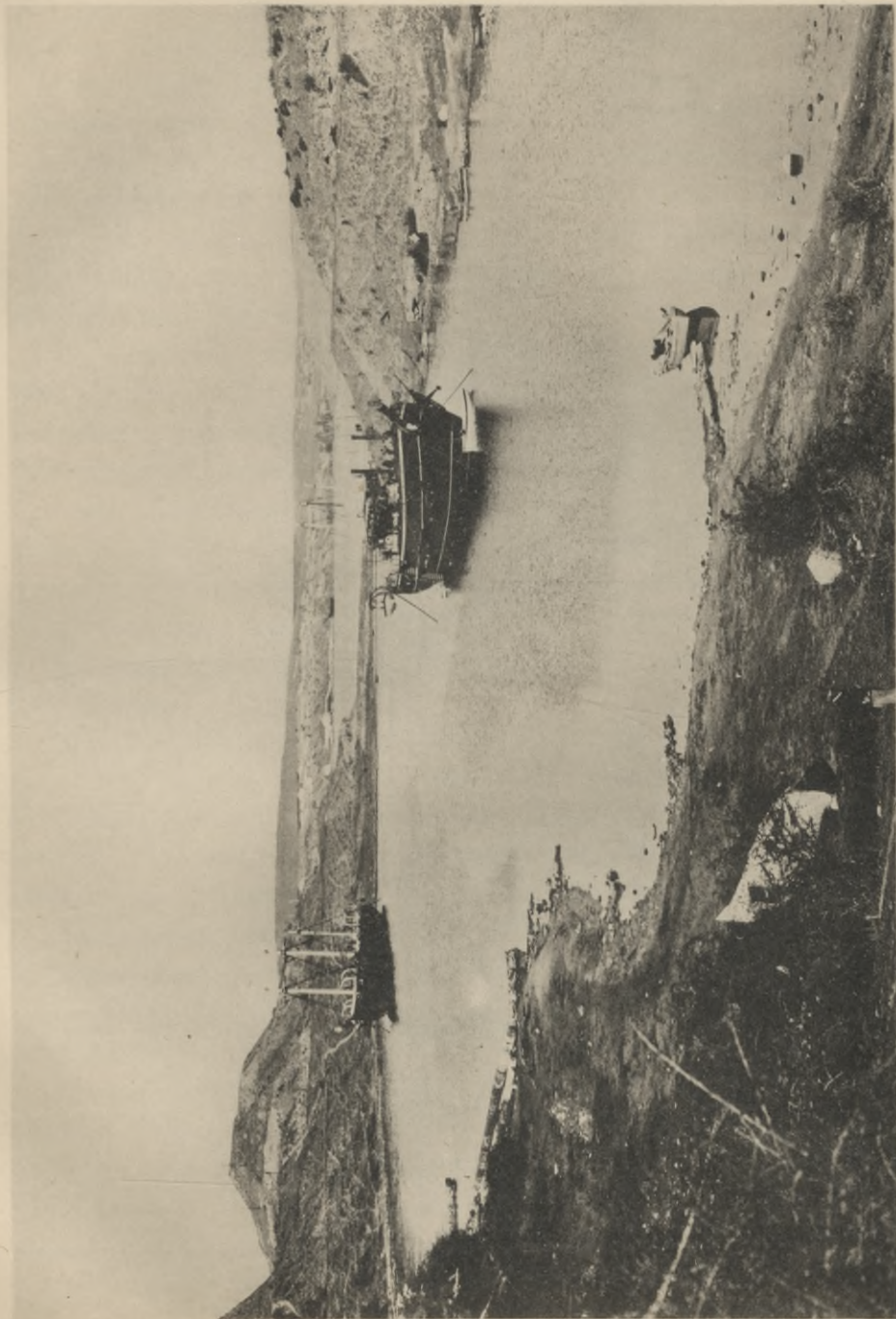
Для перенесенія коммерческаго порта были намѣчены три мѣста, а именно:

1) южный берегъ большаго рейда, отъ балки Апполоновой до Георгіевской съ устройствомъ товарной станціи въ Инкерманской долинѣ;

2) сѣверный берегъ той же бухты отъ батарей № 4 до восточной окраины бухты Голландіи;

и 3) Стрѣлецкая бухта.

В. Ю. Руммель. Джарылгатский залив, Евпатория, Севастополь.



фотоглия А. И. Вильяргъ

С. 6. МВ. 4. 10.

Залив у Севастополя
Севастопольскій портъ.
Килленбаночная бухта.
Полубаночная бухта



Для окончательнаго рѣшенія вопроса о выборѣ мѣста для перенесенія коммерческаго порта было признано необходимымъ предварительно произвести въ названныхъ мѣстностяхъ какъ портовые, такъ и желѣзнодорожныя изысканія.

Впослѣдствіи, вслѣдствіе заявленія тайнаго совѣтника Бунге о невозможности подхода желѣзной дороги къ Стрѣлцѣй бухтѣ и о неудобствѣ устройства тамъ порта, было признано возможнымъ ограничиться только изысканіями въ мѣстности у Киленъ-балки и на сѣверномъ берегу большаго рейда; послѣднее въ томъ случаѣ, если раньше будетъ выяснена возможность подхода туда желѣзной дороги.

Во исполненіе такого постановленія, указанныя изысканія были произведены въ октябрѣ 1886 г. инженерами Боернеромъ и Урсати и результаты ихъ, въ двухъ проектахъ, были переданы Министерствомъ Путей Сообщенія на разсмотрѣніе мѣстной Комиссіи подъ предсѣдательствомъ Главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ. Первый изъ этихъ двухъ проектовъ былъ составленъ въ предположеніи перенесенія порта на сѣверный берегъ Севастопольскаго большаго рейда въ бухту Голландія, а второй въ предположеніи перенесенія порта на южный берегъ, западнѣе Киленъ-балки.

Мѣстная Комиссія въ засѣданіи 29 октября 1896 г. разсмотрѣла эти проекты и, какъ видно изъ протокола засѣданія, большинство ея членовъ высказалось противъ обоихъ проектовъ, причѣмъ съ одной стороны указывалось на недостаточную изолированность коммерческаго порта отъ военнаго и на взаимное стѣсненіе обоихъ портовъ при устройствѣ коммерческаго порта у Киленъ-балки, а съ другой стороны на удаленность сѣвернаго берега большаго рейда отъ города и кромѣ того на возможную заразность при перенесеніи коммерческаго порта въ сосѣдство лихорадочной Инкерманской долины. При рѣшеніи вновь возникшаго вопроса о выборѣ новаго мѣста въ замѣнъ ранѣе указанныхъ, мнѣнія членовъ Комиссіи раздѣлились; однако, большинствомъ голосовъ было рѣшено остановиться на мѣстности, лежащей на южномъ берегу большаго рейда, но коммерческій портъ съ цѣлью большаго отдѣленія его отъ военнаго устроить не на западной, а на восточной сторонѣ Киленъ-балки. Вслѣдствіе этого поста-

новлено было просить Господина Министра Путей Сообщенія сдѣлать надлежащее распоряженіе о составленіи проекта устройства и размѣщенія порта и желѣзнодорожныхъ сооружений въ этой послѣдней мѣстности. Кромѣ того Комиссія просила о составленіи втораго варианта проекта порта на западной сторонѣ Килень-бухты, но при расположеніи станціи въ Килень-балкѣ, при чемъ можно было обойтись безъ устройства желѣзнодорожнаго моста черезъ Килень-бухту.

Эти проекты были составлены вновь въ Министерствѣ Путей Сообщенія въ концѣ 1886 года и началѣ 1887 г. и 6 іюня 1887 г. препровождены съ прежнимъ проектомъ порта на западной сторонѣ Килень-бухты предсѣдателю мѣстной Комиссіи Вице Адмиралу Пещурову.

Стоимость устройства порта по этимъ тремъ проектамъ выразилась въ нижеслѣдующихъ цифрахъ:

1) При расположеніи порта на западной сторонѣ Килень-бухты, при переходѣ бухты желѣзнодорожнымъ мостомъ, портовые работы	2.300.000 р.
желѣзнодорожныя устройства	975.000 р.

И т о г о 3.275.000 р.

2) При расположеніи порта на западной сторонѣ и устройствѣ товарной станціи въ Килень-балкѣ портовые работы	2.200.000 р.
желѣзнодорожныя устройства	900.000 р.

И т о г о 3.100.000 р.

3) При расположеніи порта на восточной сторонѣ Килень-бухты портовые работы	1.900.000 р.
желѣзнодорожныя устройства	620.000 р.

И т о г о 2.520.000 р.

4) При расположении порта по северную сторону	
у бухты Голландія портовых работы	2.500.000 р.
железнодорожные пути	900.000 р.

Итого 3.400.000 р.

Эскизы этихъ проектовъ показаны на чертежѣ листъ № 10.

Изъ сравненія цифръ оказывается, что устройство порта на восточной сторонѣ Килень-бухты дешевле на 755.000 рублей въ сравненіи съ первымъ проектомъ и на 580.000 р. въ сравненіи со вторымъ; но нельзя упустить изъ вниманія того, что во 1-хъ, при устройствѣ порта восточнѣе Килень-бухты, ширина портовой территоріи была бы вдвое меньше, чѣмъ при расположеніи порта на западной сторонѣ и во 2-хъ коммерческій портъ былъ бы устроенъ въ нездоровой лихорадочной мѣстности или, по крайней мѣрѣ, въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ заразной Инкерманской долиной Черной рѣчки, вслѣдствіе чего могли бы потребоваться дополнительные расходы на ея оздоровленіе.

Въ своемъ заключеніи объ этихъ проектахъ Министерство Путей Сообщенія указало на эти недостатки послѣдняго варианта и возбудило вопросъ о перенесеніи порта въ Стрѣлецкую бухту— въ мѣсто, указанное комиссіею подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексѣя Александровича, одновременно съ прочими удобными для того мѣстами. Въ Стрѣleckой бухтѣ не было произведено изысканій; изъ рекогносцировокъ же инженера Урсати, по направленію къ Стрѣleckой бухтѣ, въ бытность его въ Севастополь, оказалось, что подходъ къ ней желѣзной дороги не только возможенъ, но и обошелся бы по приблизительному расчету только на 300.000 руб. дороже, чѣмъ стоимость подхода желѣзной дороги на западную сторону Килень-бухты. По этому вопросу 13 ноября 1887 г. состоялось засѣданіе мѣстной комиссіи подъ предсѣдательствомъ вице-адмирала Пещурова, въ которомъ всѣ члены комиссіи единогласно высказались въ пользу устройства порта въ Стрѣleckой бухтѣ, находя, что она по своему положенію и простору представляется весьма удобнымъ мѣстомъ для коммерческаго порта, что устройство въ ней порта потребуетъ небольшихъ затратъ,

чѣмъ устройство его у Килень-бухты, въ особенности, если присоединить къ послѣднимъ и расходы по оздоровленію Ингерманской долины, и что, наконецъ, полная изолированность коммерческаго отъ военнаго порта разъ навсегда устранить взаимное ихъ стѣсненіе и дать возможность независимому развитію того и другого въ будущемъ.

На основаніи изложеннаго, комиссія постановила избрать для будущаго коммерческаго порта въ Севастополѣ Стрѣлецкую бухту и отнестись къ Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о составленіи новаго проекта устройства въ Стрѣлецкой бухтѣ.

Это ходатайство, по порученію Господина Министра Путей Сообщенія, было разсмотрѣно въ Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ и журнальнымъ постановленіемъ 12 марта 1888 г., утвержденнымъ Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія, рѣшено сдѣлать необходимыя портовые изысканія и составить проектъ.

Къ портовымъ изысканіямъ въ Стрѣлецкой бухтѣ было приступлено въ концѣ іюля мѣсяца 1888 г. и вскорѣ послѣ того, по порученію Департамента желѣзныхъ дорогъ, приступлено и къ желѣзнодорожнымъ изысканіямъ подходнаго пути къ бухтѣ. Изысканія окончены въ концѣ 1888 г. и послужили для составленія проектовъ порта въ Стрѣлецкой бухтѣ и подхода къ ней желѣзной дороги.

На чертежѣ листъ № 10 показанъ эскизъ проекта устройства коммерческаго порта въ Стрѣлецкой бухтѣ, составленный инженеромъ Рего на основаніи произведенныхъ имъ изысканій. Стоимость проекта портовыхъ устройствъ исчислена имъ въ суммѣ $2\frac{1}{2}$ милліона, а съ устройствомъ желѣзнодорожнаго подъѣзднаго пути— $4\frac{1}{2}$ милліона рублей, причемъ проектированъ былъ мольдиною 76,5 пог. саж. и 550 пог. саж. каменныхъ набережныхъ съ портовою территоріею въ 25.500 кв. саж. и устройствомъ кромѣ желѣзнодорожнаго пути шоссейной дороги въ городъ протяженіемъ 6 верстъ.

Кромѣ этихъ официальныхъ проектовъ, вслѣдствіе разныхъ взглядовъ на выборъ той или другой бухты для перенесенія коммерческаго порта, явилось еще нѣсколько серьезныхъ проектовъ по тому же вопросу, а именно:

1) Проектъ генераль-лейтенанта Берха о перенесеніи коммерческаго порта изъ южной бухты вглубь Сѣверной бухты, у Инкермана. По произведеннымъ, распоряженіемъ Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, изысканіямъ инженера Щенетова и составленной имъ смѣтѣ, стоимость устройства такого порта, со включеніемъ отвода рѣки Черной и поднятія всей затопленной мѣстности, была исчислена:

А) для грузооборота въ 30 милліоновъ пудовъ:

а) при глубинѣ 23 ¹ / ₂ фута	2.100.000 руб.
б) " " 29 ¹ / ₂ "	2.650.000 "

Б) для грузооборота на 60 милліоновъ пудовъ:

а) при глубинѣ 23 ¹ / ₂ фута	3.500.000 руб.
б) " " 29 ¹ / ₂ "	4.500.000 "

Повидимому, проектъ этотъ исчисленъ былъ слишкомъ дешево и проектируемымъ сооруженіямъ предполагалось придать временный характеръ.

2) Съ другой стороны, въ виду необходимости главной бухты у Инкермана, какъ находящейся внѣ выстрѣловъ непріятели, для военно-морскихъ надобностей, заслуживаетъ больше вниманія проектъ полковника Л. Г. Конкевича *).

Основанія этого проекта показаны на чертежѣ (листъ № 10). Авторъ приводитъ много доказательствъ, основанныхъ на военно-морской практикѣ, въ пользу оставленія для коммерческаго порта Южной бухты, вовсе не подходящей для устройства въ ней военнаго порта, арсеналовъ и складовъ, которые всецѣло находились бы подъ выстрѣлами непріятели.

Военный же портъ со всеми устройствами долженъ быть, по его мнѣнію, устроенъ въ глубинѣ Инкерманской долины, для чего онъ проектируетъ устройство бассейна длиною 400 саж. и шириною 200 саж., причемъ, для соединенія его съ бухтою, пона-

*) Записка Л. Г. Конкевича „Коммерческій портъ въ Севастополь“. Севастополь. 1889 г.

добится вырыть каналъ длиною 700 саж. и шириною 100 саж., при общей глубинѣ 28 футъ.

Стоимость устройства такого порта, по приблизительному исчисленію автора, составитъ, вмѣстѣ съ желѣзнодорожными путями, около $4\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей, а съ устройствомъ стапелей, всѣхъ мастерскихъ и доковъ—около 10 милліоновъ, что, по выраженію автора, представляетъ собою стоимость одного броненосца и дастъ Россіи военный портъ, прекрасно защищенный, оборудованный и могущій помѣстить весь флотъ и Черноморскій и Балтійскій, взятые вмѣстѣ.

3) Наконецъ, слѣдуетъ указать еще на проектъ, составленный въ 1889 г. при управленіи отдѣльнаго инженера строителя Севастопольскаго порта генераль-маіора Чикалева. Основанія проекта показаны на чертежѣ (листъ № 10). Проектъ состоялъ въ устройствѣ коммерческаго порта въ Артиллерійской и сосѣдней съ нею небольшой Александровской бухтѣ съ огражденіемъ Севастопольскаго рейда молами.

Согласно означенному проекту, предполагалось устроить:

1) Два защитныхъ мола, общеою длиною 400 саж., стоимостью	3.500.000 р.
2) Набережныхъ 677 пог. саж., стоимостью	1.354.000 „
3) Портовой территоріи 40.000 кв. с., стоимостью	360.000 „
4) Гидравлическія нагрузочныя приспособленія	200.000 „
5) Хлѣбныя магазины	500.000 „
6) Отчужденіе частнаго имущества	200.000 „
7) Водопроводъ и мелкіе расходы	86.000 „

Итого по порту 6.200.000 р.

Кромѣ этого устройство желѣзнодорожнаго пути, съ тоннелемъ въ 460 саж. длины, исчислялось въ 1 милліонъ.

Ни одинъ изъ проектовъ не былъ приведенъ въ исполненіе за рѣшеніемъ перенести коммерческую дѣятельность Севастополя въ коммерческой портъ, устроенный въ Феодосіи. Засимъ по ходатайствамъ Севастопольскаго городского управленія объ отсрочкѣ, въ ви-

дахъ поддержанія благосостоянія города, закрытія коммерческаго въ немъ порта, дѣятельность названнаго порта отсрочена Высочайшими повелѣніями сначала до 1 января, а затѣмъ до 1 сентября 1896 г.; съ приближеніемъ срока закрытія коммерческаго порта, возобновились ходатайства о дальнѣйшей отсрочкѣ, причѣмъ Таврическое Земство, представители торговли и промышленности и городское управленіе г. Севастополя мотивировали свои просьбы тѣмъ обстоятельствомъ, что устроенный въ г. Феодосіи портъ еще недостаточно оборудованъ и что съ переходомъ Южной бухты въ вѣдѣніе Морскаго Министерства Севастополь останется совсѣмъ безъ порта для каботажной торговли. Независимо сего повторены были ходатайства объ оставленіи коммерческаго порта въ Севастополь съ перенесеніемъ его въ Стрѣлецкую бухту *).

Въ результатѣ этихъ ходатайствъ, на основаніи особаго со-вѣщанія Министровъ 1 іюня 1895 г., состоялось Высочайшее повелѣніе объ оставленіи коммерческаго порта въ Южной бухтѣ Севастопольскаго порта по 1 сентября 1899 г., къ каковому сроку Южная бухта перейдетъ для надобностей военнаго флота, а для внутренней торговли Севастополя должна быть приспособлена одна ближайшихъ бухтъ: Артиллерійская или Карантинная, по соглашенію съ подлежащими вѣдомствами.

Во исполненіе сего постановленія лѣтомъ 1896 г. произведены были техническія изысканія въ вышеозначенныхъ бухтахъ, одновременно съ изысканіями желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ къ нимъ путей и составлены проектныя предположенія для устройства каботажнаго порта въ Артиллерійской бухтѣ.

*) Къ настоящей запискѣ прилагаются: 1) Записка уполномоченнаго Севастопольской Городской Думы М. И. Кази, поданная г. Министру Внутреннихъ Дѣлъ въ 1895 г.; 2) Записка представителей торговли и промышленности, поданная въ 1895 г. Г. Министру Финансовъ.

ГЛАВА IV.

Изысканія 1896 г.

§ 8. Описаніе Карантинной и Артиллерійской бухтъ.

Портовые изысканія состояли въ детальной съемкѣ очертанія бухтъ и ихъ побережья, въ поперечной нивелировкѣ горизонталями рельефа береговъ, подробныхъ промѣрахъ самыхъ бухтъ, съ развѣдкою грунта дна, собраніемъ метеорологическихъ и статистическихъ свѣдѣній, а также свѣдѣній о строительныхъ матеріалахъ и т. п. Результаты изысканій изложены въ настоящей запискѣ, къ которой прилагаются подробные планы бухтъ и составленный на основаніи произведенныхъ изысканій проектъ каботажнаго порта въ Артиллерійской бухтѣ.

Карантинная бухта, подробный планъ которой изображенъ на чертежѣ (листъ № 12), а также на чертежѣ (листъ № 11), врѣзывается въ берегъ тремя колѣнами, при чемъ сѣверное колѣно отъ входа изъ главной бухты идетъ по направленію съ сѣвера на югъ, среднее колѣно на юго-востокъ и наконецъ южное колѣно поворачивается опять съ сѣвера на югъ.

Ширина входа въ бухту между западнымъ и восточнымъ мыскомъ составляетъ около 260 пог. саж., затѣмъ къ концу сѣвернаго колѣна, у Карантиннаго мыса, она уменьшается до 100 саж. Въ среднемъ колѣнѣ ширина отъ берега до берега 75 саж. и наконецъ южная оконечность бухты имѣетъ ширину отъ 40 до 50 саж. Вся длина бухты, считая по меридіану, составляетъ 575 саж., изъ которыхъ сѣверное колѣно тянется на 250 саж., среднее на 150 саж. и мелководное южное 175 саж.

Глубина у входа 60 футовъ, затѣмъ на протяженіи 235 саж. вглубь бухты идетъ глубина до 50 футъ. Подходя къ Карантинному мысу, глубина постепенно уменьшается до 24 футовъ и наконецъ южная оконечность бухты совсѣмъ мелководная—

В. Ю. Румель. Дварыгтасей асвеса. Кэпаторис, Севастополь.



КЭПТОРИС, СЕВАСТОПОЛЬ

С. С. С. С. С.

Sevastopol
Севастопольский порт.

Карантинная бухта—северная часть.

Quarantine bay, north part

ГЛАВА IV.

Изысканія 1896 г.

§ 8. Описаніе Карантинной и Артиллерійской бухтъ.

Портовые изысканія состояли въ детальной съемкѣ очертанія бухтъ и ихъ побережья, въ поперечной нивелировкѣ горизонталями рельефа береговъ, подробныхъ промѣрахъ самыхъ бухтъ, съ развѣдкой грунта дна, собраніемъ метеорологическихъ и статистическихъ свѣдѣній, а также свѣдѣній о строительныхъ матеріалахъ и т. п. Результатомъ изысканій изложены въ настоящей запискѣ, къ которой прилагаются подробные планы бухтъ и составленный на основаніи произведенныхъ изысканій проектъ каботажнаго порта въ Артиллерійской бухтѣ.

Карантинная бухта, подробный планъ которой изображенъ на чертежѣ (листъ № 12), а также на эскизѣ (листъ № 11), врѣзывается въ берегъ тремя колѣнами, при чемъ сѣверное колѣно отъ входа изъ главной бухты идетъ по направленію съ сѣвера на югъ, среднее колѣно на юго-востокъ и наконецъ южное колѣно поворачивается опять съ сѣвера на югъ.

Ширина входа въ бухту между западнымъ и восточнымъ мыскомъ составляетъ около 260 пог. саж., затѣмъ къ концу сѣвернаго колѣна, у Карантиннаго мыса, она уменьшается до 100 саж. Въ среднемъ колѣнѣ ширина отъ берега до берега 75 саж. и наконецъ южная оконечность бухты имѣетъ ширину отъ 40 до 50 саж. Вся длина бухты, считая по меридіану, составляетъ 575 саж., изъ которыхъ сѣверное колѣно тянется на 250 саж., среднее на 150 саж. и мелководное южное 175 саж.

Глубина у входа 60 футовъ, затѣмъ на протяженіи 235 саж. вглубь бухты идетъ глубина до 50 футъ. Подходи къ Карантинному мысу, глубина постепенно уменьшается до 24 футовъ и наконецъ южная оконечность бухты совсѣмъ мелководная—

В. Ю. Руммель. Джарылгагский залив, Егнагорія, Севастополь.



фотографія А. И. Вильбергъ

С. С. Е. М. Ш. 1917

Lage von Sevastopol
Севастопольскій портъ.

Карантинная бухта—сѣверная часть.

Quarantänebucht, nördliche Theil

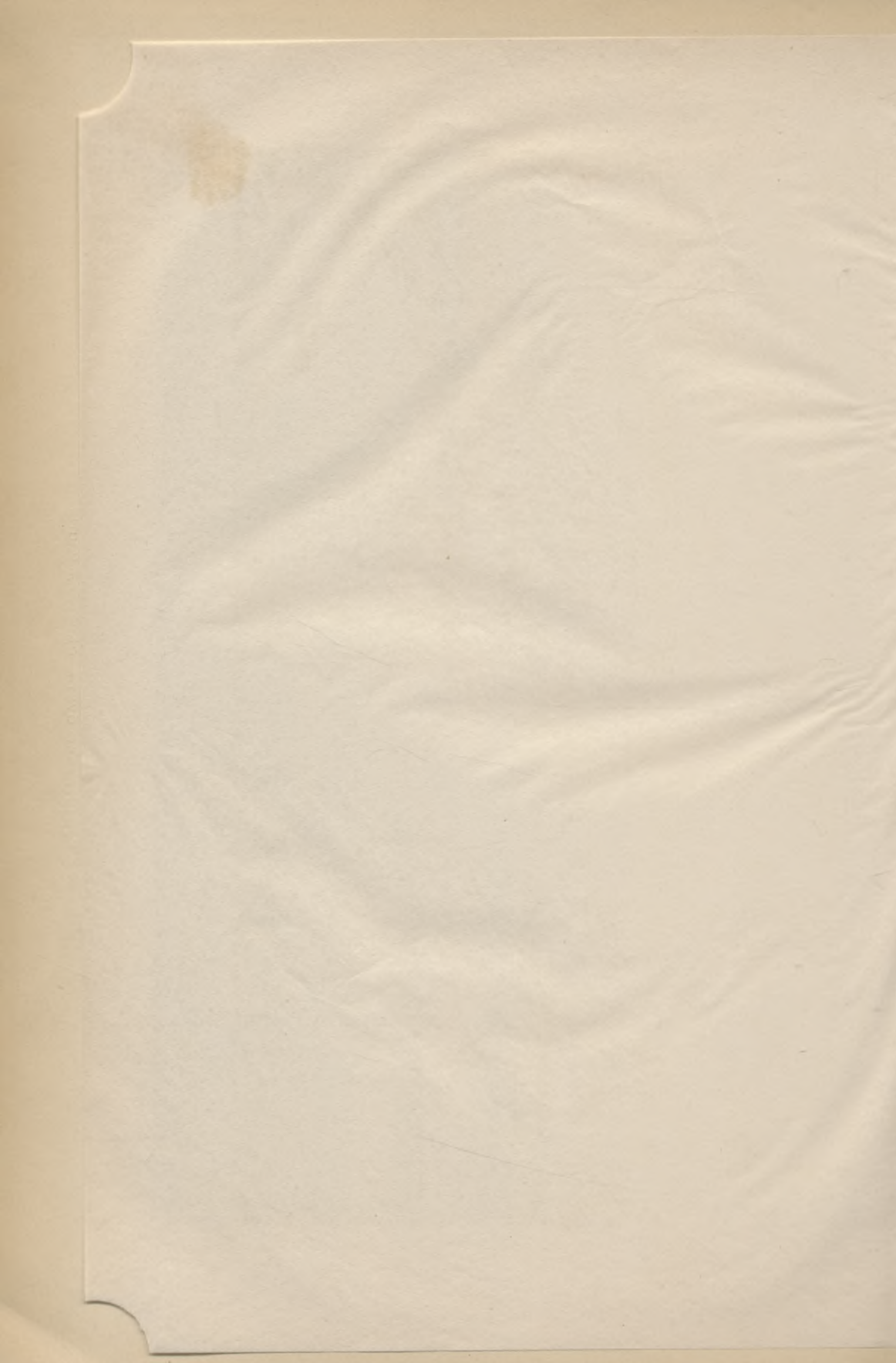
Б. Ю. Гуммель. Дармыльбургский завод, Елизаветинская фабрика, Севастополь.



С. С. С. С. С.

St. Petersburg
Севастопольский порт.
Артиллерийская бухта — восточная сторона.
St. Petersburg - 1876

ИЗДАНИЕ А. К. БИРАСОВ



В. Ю. Руммель, Джарыпагский залив, Евпатория, Севастополь.



ФОТОГРАФ А. И. ВЛАДИСЛАВЪ

С. П. Б. МАШ. 1877.

Sevastopol
Севастопольский портъ.
Артиллерійская бухта — восточная сторона.
Die Artillerie-Bucht — östliche Seite



ФОТОГРАФИЯ А. К. БЕЛОВАЯ

Севастопольский порт

Севастопольский порт.
Выход в Артиллерийскую бухту.

Выход в Артиллерийскую бухту

С. С. МАКОВ

В. Ю. Руммель. Джарылгатский залив, Евпаторія, Севастополь.



фотограф А. И. Вильбергъ

с. ст. М. М. Б. ст.

Заливъ у Севастополя

Севастопольскій портъ.

Входъ въ Артиллерійскую бухту.

Видъ изъ Севастополя



глубина въ ней отъ 2 до 13 футовъ. Грунтъ два бухты обозначенъ на планѣ.

Дно бухты покрыто иломъ съ примѣсю песку, но кромѣ каменныхъ рифовъ при входѣ у западнаго и восточнаго мыса, а также рифа внутри бухты у Карантиннаго мыска, скалистое дно тянется до 30 футовой глубины вдоль восточнаго берега бухты, на протяженіе около 200 саж.

Бухта окружена крутыми, скалистыми берегами, высота которыхъ, какъ видно изъ плана, доходитъ до 6—9 саж. выше горизонта моря.

Берега бухты, исключая складовъ и зданій военно-крѣпостнаго вѣдомства, показанныхъ на планѣ, не застроены, равно какъ и прилегающая къ бухтѣ вся мѣстность.

Такъ какъ бухта открыта для вѣтровъ отъ NW до NNO, то, въ случаѣ устройства въ ней порта, она должна быть защищена соотвѣтственнымъ расположеніемъ моловъ при входѣ, причемъ можно бы было развить линію набережныхъ вдоль восточнаго берега на протяженіи около 350 пог. саж. считая отъ входа. На западномъ берегу расположены развалины древняго Херсонеса и Монастырь, а дальнѣйшая часть бухты слишкомъ узка.

Артиллерійская бухта (чертежъ листъ № 13 и № 14) находится у самаго города.

Восточный ея берегъ прилегаетъ вплоть къ самымъ оживленнымъ улицамъ, а именно: отъ входа расположенъ городской приморскій бульваръ, Яхтъ-Клубъ, Корниловская площадь, спасательная станція, купальни, Приморская улица, затѣмъ въ глубинѣ бухты расположены городскіе торговые ряды и базаръ. Западный берегъ бухты занятъ артиллерійскими складами и казармами.

Ширина бухты при входѣ, считая отъ батарейнаго мыса, по параллели, составляетъ 160 с. въ серединѣ бухты, противъ Корниловской площади, она уменьшается до 85 саж. и суживается постепенно до 65 саж. между артиллерійскою пристанью и городской пристанью для рыбаковъ.

Общая длина бухты по оси, считая отъ Батарейнаго мыска— 195 саж.

Грунты дна показаны на планѣ, равно какъ и горизонтали рельефа береговъ. Какъ видно изъ сказаннаго, бухта эта весьма

незначительныхъ размѣровъ и представляетъ потому много неудобствъ для устройства на ней каботажнаго порта, какъ по невозможности развитія достаточнаго протяженія линіи набережныхъ, такъ и по недостаточности водной площади и портовыхъ площадей.

§ 9. Проектныя соображенія.

По выяснившимся обстоятельствамъ *), въ Карантинной бухтѣ, по причинамъ военно-стратегическаго характера, никоимъ образомъ не можетъ быть устроенъ каботажный портъ. Это же относится также и къ западному берегу Артиллерійской бухты. Такимъ образомъ остается только одинъ восточный берегъ Артиллерійской бухты, гдѣ представляется возможность развивать линію набережныхъ для каботажнаго порта.

На чертежѣ (листъ № 13) показано расположеніе проектируемыхъ набережныхъ и мола, а на чертежѣ (листъ № 14) профили этихъ сооружений.

Артиллерійская бухта, какъ объ этомъ было выше сказано, открыта для дѣйствія вѣтровъ WNW и NW, производящихъ въ ней сильное неправильное волненіе, а потому проектированъ защитный молъ отъ батарейнаго мыса по направленію SW—NO 38°, длиною 150 саж., каковая длина будетъ совершенно достаточною для полнаго огражденія бухты въ предѣлахъ проектируемыхъ набережныхъ.

Молъ проходить по большимъ глубинамъ; средняя глубина 5,5 саж. увеличивается на головѣ мола до 7,25 саж.

Молъ предполагается устроить изъ каменной наброски до глубины 13 футовъ; выше—изъ бутовыхъ массивовъ, въ три хода. Надводная кладка возводится до высоты 1,14 саж. выше ординара. Парапетная стѣнка до высоты 1,94 саж.; внѣшній откосъ мола отъ глубины 13 до 21 футовъ предполагается одѣть крупнымъ камнемъ, вѣсомъ не менѣе 40 пудовъ каждый. Ширина мола по верху безъ парапета 1,40 саж.

*) Отношеніе Г. Севастопольскаго Градоначальника Начальнику изысканій отъ 9 сентября 1896 г. № 110.

На протяженіи послѣднихъ 9 пог. саж. по головѣ мола ширина по верху увеличена до 2,4 саж. и высота надводной стѣнки до 1,7 саж. надъ ординаромъ.

По направленію мола тянется отъ Батарейнаго мыска каменистый рифъ, представляющій для мола надежное основаніе.

Въ виду того, что весь восточный берегъ застроенъ, а съ другой стороны углубленіе землечерпаніемъ весьма затруднительно по причинѣ каменистаго грунта дна, то для образованія портовой площади является необходимымъ выдвинуть линію набережныхъ отъ берега до глубины 20 фут., суживая такимъ образомъ существующую ширину бухты на 35 саж.

Изъ показаннаго на планѣ расположенія набережныхъ видно, что общее протяженіе причальной линіи набережной составляетъ 276 пог. саж., а вмѣстѣ съ поворотами на концахъ 288,5 пог. с., причемъ на протяженіи 288 пог. саж. глубина у набережной будетъ 20 фут. и на протяженіи 48 пог. саж. южной части набережной глубина отъ 8 до 12 фут.

Площадь вновь образуемой портовой территоріи составляетъ около 7.600 кв. саж., или около $27\frac{1}{2}$ кв. саж. на 1 пог. саж. набережной.

Водная площадь, въ предѣлахъ 18 футовой глубины, впереди восточной набережной составитъ около 15.500 кв. саж. и впереди южной набережной, въ предѣлахъ глубины отъ 12 до 18 фут., около 1.200 кв. саж., такъ что на 1 пог. саж. набережной приходится $\frac{16.700}{276} = 60$ кв. саж. водной площади.

Проектная профиль набережной показана на чертежѣ (листъ № 14). Набережную предполагается устроить изъ бутовыхъ массивовъ на каменной наброскѣ. Высота набережной 1,15 саж. надъ ординаромъ.

Портовую площадь предполагается засыпать суглинистымъ грунтомъ изъ городскихъ земель, причемъ непосредственно за стѣнкою набережной, на 3-хъ саж. полосѣ, насыпь будетъ состоять изъ песчанаго грунта.

Что касается распредѣленія причальной линіи набережныхъ, то изъ общаго ея протяженія 276 пог. саж. для срочнаго пароходства можно бы назначить первыя отъ входа 50 пог. саж. на выступающей оконечности набережной, слѣдующія же затѣмъ

178 пог. саж. для грузовыхъ пароходовъ и большихъ парусныхъ судовъ и, наконецъ, послѣднія 48 пог. саж. на южной сторонѣ бухты, — для малыхъ парусныхъ судовъ и лодокъ, приходящихъ съ овощами и лѣсными матеріалами.

Съ внутренней стороны сѣверной выступающей оконечности набережной могутъ приставать рыбачьи шлюпки и баркасы.

Стоимость описанныхъ портовыхъ устройствъ въ Артиллерійской бухтѣ исчислена, согласно разцѣнкамъ и смѣтѣ, въ слѣдующихъ суммахъ:

1) Стоимость устройства 150 пог. саж. защитнаго мола	546.296 р.
(что на 1 пог. саж. мола составитъ 3.640 р.)	
2) Стоимость устройства 288,5 пог. саж. набережной съ оборудованіемъ тумбами, рымами, стрелянками и охранною рамою	299.787 „
(на 1 пог. саж. набережной 1.039 р.)	
3) Замощеніе вдоль набережной улицы, шириною 5 саж.	9.310 „
4) Насыпь портовой площади	203.081 „
5) Стоимость заготовленія приспособленій для работъ	97.400 „
<hr/>	
Итого	1.155.874 р.

На непредвидѣнные расходы и на администрацію прибавляется 10⁰/₀, такъ что общій итогъ составитъ сумму 1.271.462 р.

Что касается подъезднаго желѣзнодорожнаго пути къ Артиллерійской бухтѣ, то производителемъ желѣзнодорожныхъ изысканій инженеромъ Савельевымъ было изслѣдовано нѣсколько вариантовъ, причемъ, по его заявленію, стоимость такого пути, вслѣдствіе весьма дорого стоящаго отчужденія, сноса каменныхъ зданій и искусственныхъ сооружений, достигнетъ, вѣроятно, до 1 милліона рублей, такъ что, въ общемъ, устройство весьма небольшого каботажнаго порта въ Артиллерійской бухтѣ, съ подведеніемъ къ нему желѣзнодорожнаго пути обойдется около 2 милліоновъ рублей.

§ 10. Строительные материалы.

Для производства работъ въ Севастополѣ главными матеріалами будутъ служить камень и песокъ. По собраннымъ и провереннымъ на мѣстѣ свѣдѣніямъ, оказалось, что камень разрабатывается въ слѣдующихъ каменоломняхъ:

а) Клеопинскія ломки находятся въ Графской балкѣ, въ концѣ сѣверной бухты, въ $1\frac{1}{2}$ верстахъ отъ р. Черной по линіи желѣзной дороги. Камень известнякъ раковистаго строенія. Ломка 1 куб. саж. этого камня, съ попенною платою, обходится 7 рублей, а съ доставкою до Черной рѣки на подводахъ и затѣмъ водою до Артиллерійской бухты составить 24 рубля. Камень этотъ не пригоденъ для портовыхъ сооружений.

б) Имѣются еще ломки у Камарной балки; известковый камень болѣе плотный, но ломка его въ большихъ количествахъ едва-ли возможна, такъ какъ у подошвы балки расположены пироксилиновые пороховые погреба.

в) Курцовскія ломки находятся по Севастопольской ж. д. въ 20 верстахъ отъ Симферополя. Камень твердый, родъ порфира. Ломка его обходится въ 8 — 10 рублей, но доставка его гужемъ за 20 верстъ къ желѣзной дорогѣ, затѣмъ перевозка по желѣзной дорогѣ къ Севастополю и отъ станціи къ мѣсту работъ обходится весьма дорого, такъ что камень этотъ поставляется для мостовыхъ г. Севастополя по 80 руб. за 1 куб. саж. изъ неправильныхъ призмъ, а кубиковый до 200 руб.

г) Варнутскія ломки находятся у деревни Варнутки, по Ялтинскому шоссе, не доѣзжая Байдарскихъ воротъ, въ 30 верстахъ отъ Севастополя.

Камень твердый теоритъ. Крѣпость его при обдѣлкѣ одинакова съ Курцовскимъ. Слои его параллельны, почему ломка большихъ штукъ правильнаго вида удобная. Въ настоящее время этотъ камень тоже употребляется для мостовыхъ Севастополя и Евпаторіи, и хотя городъ платитъ поставщикамъ ту же цѣну, какъ и за Курцовскій, т. е. по 80 руб. за 1 куб. саж. изъ неправильныхъ призмъ, но при ломкѣ камня разнаго вида

сплошь, цѣна его значительно уменьшится. По собраннымъ свѣдѣніямъ, ломка этого камня съ попенными можетъ обойтись 13 р., а съ доставкой къ Севастопольской бухтѣ 50 руб.

Изъ этого камня предполагается устроить надводную кладку стѣнъ и гранитный кардонъ для набережныхъ.

д) Первушинскія ломки находятся у Медвѣдь - горы, на южномъ берегу Крыма. Камень-гранитъ. По собраннымъ на мѣстѣ свѣдѣніямъ, стоимость его съ доставкой морскимъ путемъ къ мѣсту работъ опредѣляется въ 45 руб. за 1 куб. саж. Камень этотъ представляетъ превосходный матеріалъ для наброски подь основаніе мола и набережной, а также для выдѣлки массивовъ.

е) Кромѣ того, въ Севастополѣ для постройки сухого дока употреблялся гранитный камень изъ Александровска на Днѣстрѣ. Это очень крѣпкій камень, весьма удобенъ для выдѣлки какого угодно вида и размѣра призмъ, такъ какъ не имѣетъ неправильныхъ прослойковъ, но цѣна его высокая — около 80 руб. за 1 куб. саж.

Что касается строительнаго песку для растворовъ, то таковой имѣется въ изобиліи въ устьѣ р. Бельбекъ, откуда онъ привозится моремъ на лодкахъ въ Севастополь. Песокъ чистый крупный кварцевый. Цѣна его въ городѣ 13 руб. за 1 куб. саж.

§ 11. Недостатки устройства порта въ Артиллерійской бухтѣ.

Представляя проектъ устройства каботажнаго порта въ Артиллерійской бухтѣ, считаю необходимымъ указать и на существенныя неудобства, сопряженныя съ его устройствомъ въ этой бухтѣ, а именно:

1) Годовой грузооборотъ внутренней каботажной торговли Севастополя достигаетъ 10 милл. пудовъ, которые должны перегружаться на его набережныхъ. Въ настоящее время, кромѣ Русскаго Общества Пароходства и Торговли и Добровольнаго Флота, дѣйствуютъ въ Севастополѣ еще три срочныхъ пароходства: Россійское Общество, Азовское пароходство и пассажирское пароходство Гартмана.

Если для всякаго изъ этихъ трехъ послѣднихъ пароходствъ

удѣлить по 30 саж. причальной линіи, то останется всего 186 пог. саж. набережной для грузовыхъ пароходовъ, паруснаго флота и яликовъ. Такое протяженіе набережныхъ представляется недостаточнымъ. Какъ портовые площади, такъ и водная территория бухты слишкомъ недостаточны.

2) При проектируемомъ устройствѣ порта въ Артиллерійской бухтѣ нельзя будетъ увеличить протяженіе набережныхъ въ случаѣ будущаго развитія торговой дѣятельности Севастополя.

3) Устройство защитнаго мола, уменьшая обмѣнъ воды въ бухтѣ, весьма вредно отзовется на качествахъ морскихъ купаленъ въ Севастополѣ и на санитарномъ состояніи самаго города.

По сдѣланному съ Севастопольскимъ Городскимъ Управленіемъ сношенію, для выясненія вопроса о предпочтительности, въ интересахъ города, выбора той или другой бухты, для устройства каботажнаго порта и о тѣхъ условіяхъ, которымъ означенный портъ долженъ удовлетворять, чтобы соотвѣтствовать мѣстнымъ городскимъ и торговымъ потребностямъ, Севастопольскимъ Городскимъ Управленіемъ данъ былъ отвѣтъ, приводимый ниже въ подлинномъ текстѣ *):

„По вопросу объ устройствѣ въ г. Севастополѣ каботажнаго порта и предпочтительности выбора для этого Карантинной или Артиллерійской бухты, Городская Управа, собравъ возможные свѣдѣнія, могущія служить для положительнаго выясненія пригодности одной изъ упомянутыхъ бухтъ при устройствѣ тамъ каботажнаго порта, затруднилась самостоятельно высказать свое заключеніе и потому настоящій вопросъ внесла на обсужденіе Городской Думы, въ засѣданіе 30 сентября сего года.

Городская Дума, руководствуясь представленными Управою данными и всесторонне обсудивъ вопросъ, пришла къ единогласному выводу, что она также не можетъ высказаться въ пользу предпочтительности Артиллерійской или Карантинной бухты для каботажнаго порта, такъ какъ и та и другая бухты не могутъ удовлетворять самымъ насущнымъ потребностямъ каботажнаго порта по нижеслѣдующимъ основаніямъ: площадь у Артиллерійской

*) Отношеніе Севастопольской Городской Управы на имя Начальника изысканій инженера Руммеля отъ 23 октября 1896 года за № 4513.

бухты, на которой расположенъ рынокъ съ его капитальными городскими постройками, а также постройками частныхъ лицъ, составляетъ жизненный центръ города и служитъ главною статьею городскихъ доходовъ, такъ что если потребуется отчужденіе этой площади для портовыхъ сооружений и желѣзной дороги, то отчужденіе имущества, какъ городскихъ, такъ и частныхъ, сооруженныхъ на этой площади, повлечетъ за собою громадныя затраты, а также придется снести самую лучшую часть города и лишить его единственной имѣющейся у Севастополя привозной рыночной площади. Если предположить устройство порта отъ Артиллерійской бухты къ западу, выдвинувъ молъ противъ Константиновской батареи, то и это, въ свою очередь, кромѣ большихъ затратъ, будетъ губительнымъ для Севастополя и разрушить возможность устройства въ немъ курорта, такъ какъ всякія ограды и подвижныя сооружения къ линіи Константиновской батареи, при входѣ на рейдъ, лишатъ бухту того обмѣна морской воды, который существуетъ нынѣ, благодаря открытому входу и который поддерживаетъ въ постоянной чистотѣ отдаленныя бухты. Въ этомъ случаѣ необходимо принять также во вниманіе и большое количество отбросовъ отъ судовъ, броненосцевъ, казармъ, госпиталей и города, всецѣло остающихся въ бухтахъ безъ обмѣна свѣжею морскою водою, вслѣдствіе чего измѣнятся и самыя гигиеническія условія Севастополя къ худшему, отразившись дурно на качествахъ курорта и морскихъ купаній.

Имѣя далѣе въ виду прогрессивное съ каждымъ годомъ, развитіе судоходства и несомнѣнное увеличеніе такового въ Севастополѣ, а также большіе размѣры судовъ и десятки миллионныхъ прибывающихъ грузовъ, Артиллерійская бухта по своимъ малымъ размѣрамъ, не можетъ удовлетворять потребностямъ каботажнаго порта, тогда какъ каботажный портъ долженъ будетъ вмѣстить паровой и яличный перевозки, разныя пароходства, парусниковъ и другія суда, которыя теперь имѣютъ возможность ютиться во всѣхъ многочисленныхъ бухтахъ, а тогда должны быть приурочены къ одному мѣсту, которое протяженіемъ не можетъ быть менѣе полторы версты, тѣмъ болѣе, что здѣсь, съ замерзаніемъ Азовскаго и Одесскаго портовъ и лимановъ, одновременно бываетъ болѣе 30 судовъ. Что же касается пригодности Каранти-

ной бухты, то Городская дума также находить, что узкость и извилистость этой бухты, крутые ея берега, отсутствие береговой территории, мелководность и полная недоступность для входа всѣхъ судовъ и особенно парусныхъ, при господствующих сѣверныхъ вѣтрахъ и невозможность повернуться въ этой бухтѣ, дѣлаютъ Карантинную бухту совершенно неподходящей для города, какъ каботажный портъ“.

§ 12. Заключение.

Изъ вышеизложеннаго усматривается, что устройство каботажнаго порта въ Артиллерійской бухтѣ не удовлетворяетъ городскихъ потребностей и торговыхъ интересовъ города Севастополя. Поэтому для удовлетворенія насущныхъ нуждъ внутренней торговли города казалось бы правильнымъ осуществить прежнія предположенія устройствомъ порта въ Стрѣлцкой бухтѣ *), представляющей, несомнѣнно, всѣ удобства и возможность значительнаго развитія въ будущемъ линіи набережныхъ. Что касается нѣсколько большей стоимости сооруженія порта въ означенной бухтѣ, то представлялось бы возможнымъ, по свойству грунта дна, удешевить нѣсколько типы сооруженій устройствомъ деревянныхъ пристаней, на подобіе пристаней въ Южной бухтѣ.

А разъ будетъ рѣшено устроить каботажный портъ въ Стрѣлцкой бухтѣ, то, вѣроятно, и не представится особенныхъ препятствій къ оставленію въ ней и коммерческаго порта, способствуя увеличенію благосостоянія города Севастополя и всего прилегающаго района и принимая во вниманіе послѣдовавшее, въ отвѣтъ на ходатайство города въ 1895 г., заключеніе Его Сіятельства Господина Министра Путей Сообщенія, что: „одновременное существованіе рядомъ торговыхъ портовъ—Севастопольскаго и

*) Не представлялось ли бы, однако, болѣе цѣлесообразнымъ оставить по-прежнему коммерческую дѣятельность порта въ Южной бухтѣ, а сумму, нужную для устройства каботажнаго порта употребить на устройство военно-морскаго порта въ глубинѣ сѣверной бухты у Инкермана, согласно проектнымъ соображеніямъ Конкевича.

Одессійскаго могло бы только предоставить торговлѣ больше удобствъ, чѣмъ можетъ дать одинъ портъ“.

Управляющій же Морскимъ Министерствомъ Генераль-Адъютантъ Чихачевъ въ отвѣтномъ отзывѣ выразилъ, что: „можетъ лишь повторить высказанное уже Морскимъ Министерствомъ мнѣніе о томъ, что оно не встрѣчаетъ препятствій къ устройству коммерческаго порта въ одной изъ вѣшнихъ Севастопольскихъ бухтъ и предпочтительно въ Стрѣлцкой“.

Инженеръ Руммель.

Г. Одесса, 8 Апрѣля 1897 г.

Записка уполномоченнаго города Севастополя М. И. Кази, поданная въ маѣ 1895 г. Господину Министру Внутреннихъ Дѣлъ.

1-го сентября сего 1895 года наступаетъ срокъ прекращенія торговой дѣятельности Севастопольскаго порта, съ передачей всей Южной бухты въ вѣдѣніе Морскаго вѣдомства.

Осуществленіе этого мѣропріятія является, по его послѣдствіямъ, настолько тяжкимъ для населенія Севастополя и прилегающихъ къ нему большихъ раіоновъ, что Городское Общественное Управленіе считаетъ себя обязаннымъ еще одинъ разъ обратить благосклонное вниманіе высшаго Правительства на серьезныя послѣдствія отъ преждевременнаго закрытія коммерческаго порта въ Севастополь и въ связи съ этимъ, на историческое развитіе всего вопроса о портѣ. Послѣднее обстоятельство имѣетъ, для правильнаго разрѣшенія этого дѣла въ интересахъ города, особое значеніе, именно въ настоящее время, когда, въ виду предстоящаго 1-го сентября сего года прекращенія коммерческой дѣятельности въ Южной бухтѣ Севастополя, представляется наиболее важнымъ выяснить и установить, что удовлетвореніе ходатайства города Севастополя, по существу этого жизненнаго для него вопроса, вовсе не находится въ противорѣчій съ состоявшимися уже по сему предмету Правительственными предначертаніями. Такъ девятнадцатилѣтняя торговопромышленная жизнь города Севастополя, приуроченная къ портовой дѣятельности и закрѣпленная тремя Высочайшими повелѣніями, шла впередъ быстрыми шагами, развилась до значительныхъ размѣровъ и, утвердившись, повидимому, на прочныхъ устояхъ, обусловила собою естественное расширеніе и заселеніе города, съ удовлетворитель-

нымъ отправленіемъ всѣхъ функцій разносторонней городской жизни. Между тѣмъ, столь быстрое и все таки мало ожидаемое закрытіе порта, опрокидывающее всѣ расчеты и основанія городского хозяйства, приуроченнаго именно къ портовой коммерческой жизни, вызываетъ слѣдующіе тяжкіе результаты: начнется выселеніе массою торговопромышленнаго класса; обезцѣнится недвижимая собственность, значительно разросшаяся при благопріятныхъ условіяхъ; чрезмѣрно уменьшится доходность городскихъ статей—рынковъ, боенъ, купаленъ и друг. учреждений, на которыя истрачены всѣ городскія сбереженія; ухудшится и сдѣлается невозможнымъ содержаніе мостовыхъ водопроводовъ, освѣщенія; отразится на постановкѣ санитарнаго и больничнаго дѣла, на участіи города въ развитіи народнаго образованія, на удовлетвореніи обязательныхъ расходовъ по содержанію воинскихъ и административныхъ учреждений, на выполненіи земскихъ повинностей и вообще приведетъ городъ Севастополь къ полнѣйшему разоренію.

Независимо отъ перечисленныхъ потерь города, закрытіемъ порта серьезно затронуты интересы торговли и промышленности, представители коихъ въ прошеніи на имя Господина Министра Финансовъ перечисляютъ многочисленныя потери, въ томъ числѣ они указываютъ на общее пониженіе экспорта въ 25 милліоновъ пудовъ въ годъ, при закрытіи Севастопольскаго порта, и на связанное съ этимъ значительное пониженіе цѣнъ на хлѣбъ. Кромѣ указанныхъ сословій, необходимость порта въ Севастополѣ признана представителями Государственнаго банка и другихъ учреждений, причемъ даже Таврическое Губернское Земское Собраніе, которое 10 лѣтъ назадъ скептически относилось къ Севастопольскому порту, въ послѣдней своей очередной сессіи, въ интересахъ сельскаго хозяйства, пришло къ единогласному постановленію о необходимости возбужденія ходатайства предъ Правительствомъ объ оставленіи коммерческаго порта въ Севастополѣ на будущее время; ходатайство это 4 марта сего года за № 1085 Таврическимъ Губернаторомъ представлено Господину Министру Путей Сообщенія.

Изъ исторической справки о Севастопольскомъ коммерческомъ портѣ усматривается, что вопросъ объ этомъ портѣ былъ разра-

ботанъ въ началѣ семидесятыхъ годовъ Особымъ Совѣщаніемъ подъ предѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала. Предположенія Особого Совѣщанія о желательности устройства коммерческаго порта въ Севастополѣ и о возможности совмѣщенія такового съ военнымъ флотомъ удостоились Высочайшаго утвержденія 13 августа 1873 г. и 1 апрѣля 1874 г.; одновременно съ симъ городъ Севастополь, при помощи правительственныхъ ссудъ, приступилъ къ возведенію необходимыхъ портовыхъ сооруженій. Въ 1874 г., въ виду возникшихъ предположеній о временности сооружаемаго коммерческаго порта въ Севастополѣ и для опредѣленія полной устойчивости коммерческой дѣятельности, явилась необходимость въ подтвержденіи того обстоятельства, что Севастопольскій коммерческій портъ имѣетъ постоянный характеръ.

По Высочайшему повелѣнію послѣдовавшему 29 марта 1875 г. (Правит. Вѣстн. № 86—1875 г.) признаны были окончательными утвержденныя Его Императорскимъ Величествомъ 13 августа 1873 г. и 1 апрѣля 1874 г. постановленія о приданіи коммерческому порту постоянного характера и Высочайше одобрены заключенія Комитета, между прочимъ, и о границахъ территорій коммерческаго и военного портовъ.

Постоянный характеръ коммерческаго порта въ Севастополѣ не возбуждалъ сомнѣнія до 1884 г., равно не возникало и предположеній о возможности стѣсненія развивавшагося военного флота, развитіе коего было предусмтрѣно Высочайшими повелѣніями. Въ томъ же 1884 г. Ихъ Императорскія Величества, по поводу доклада бывшаго С.-Петербургскаго Градоначальника Ф. Ф. Трепова о преуспѣяніи Севастополя, изволили выразить Высочайшую радость.

На сколько городское владѣніе портовою территоріею было спокойнымъ, видно изъ ихъ переписки о портовыхъ границахъ. Департаментъ Общихъ дѣлъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, 29 октября 1883 г. № 21.998 сообщилъ Хозяйственному Департаменту о послѣдовавшей на всеподданнѣйшемъ отчетѣ Севастопольскаго Градоначальника—о необходимости точнаго обозначенія границъ береговой полосы Севастопольскаго порта, предназначеннаго для коммерческой дѣятельности, Высочайшей резолю-

ці „справедливо“, почему Комитетъ Г.г. Министровъ постановилъ сообщить объ этомъ Г.г. Министрамъ Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія, Финансовъ и Управляющему Морскимъ Министерствомъ. На это по поводу ходатайства города о продолженіи рельсовыхъ путей чрезъ мѣстность стараго Адмиралтейства до пристани срочныхъ пароходовъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ Генераль-Адъютантъ Шестаковъ, 1 декабря 1883 г. № 7.159, писалъ, между прочимъ, Господину Министру Внутреннихъ Дѣлъ графу Толстому, что не можетъ согласиться на удовлетвореніе этого ходатайства города. А по предмету Высочайшей отмѣтки на всеподданнѣйшемъ отчетѣ Градоначальника за 1882 г. онъ объяснилъ, что „за послѣдовавшимъ по всеподданнѣйшему докладу Особаго Комитета 20 марта 1875 г. *) Высочайшимъ повелѣніемъ: „считать окончательно рѣшеннымъ вопросъ о предоставленіи „Южной бухты совмѣстному пользованію военныхъ и коммерческихъ судовъ—казалось бы въ настоящее время не можетъ возникнуть никакого сомнѣнія въ дальнѣйшемъ назначеніи этой „бухты, въ опредѣленныхъ уже границахъ для потребностей „коммерціи на западномъ берегу 780 саж. и на восточномъ 220 „пог. саж.: кромѣ уступленнаго подъ таможенныя зданія и пристани, хотя съ предстоящимъ развитіемъ Черноморскаго флота „и было бы удобнѣе выдѣлить всю Южную бухту для надобностей „флота, но въ виду состоявшагося уже по вышеприведенному „Высочайшему повелѣнію окончательнаго разграниченія ея между „военнымъ и коммерческимъ портами и сдѣланныхъ затѣмъ „весьма значительныхъ затратъ на устройство этого послѣдняго „порта, Морское Министерство не встрѣчаетъ особыхъ затрудненій къ совмѣстному съ коммерціей пользованію Южной „бухтой“.

Такимъ образомъ вышеупомянутымъ отвѣтомъ вполне признана возможность совмѣстнаго существованія военнаго и коммерческаго портовъ. Затѣмъ Временнымъ Одесскимъ Генераль-

*) Особый Комитетъ состоялъ подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адмирала, изъ Г.г. Министровъ: Военнаго, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія, Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, Генераль-Адъютанта Тотлебена и Генераль-Адъютанта Грейга.

Губернаторомъ генераломъ фонъ-Роопъ, при отношеніи отъ 16 іюня 1884 г. № 1.198, была препровождена Господину Министру Внутреннихъ Дѣлъ копія сообщенія его, отъ 14 іюня 1884 г. № 1.177 на имя Господина Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, съ поясненіемъ необходимости отвести мѣстность стараго Адмиралтейства для нуждъ торговли, при чемъ г. Генераль-Губернаторъ полагалъ, что нужды военнаго флота вполнѣ и лучше могутъ быть удовлетворены въ другихъ частяхъ Севастопольскихъ бухтъ (для минной части Карантинную бухту).

Между тѣмъ 30 октября 1884 г. № 2.174 Господину Министру Внутреннихъ Дѣлъ была сообщена выписка журнала Комитета Гг. Министровъ 16 и 30 октября 1884 г., въ коемъ излагалось сообщеніе Господина Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, что, по измѣнившимся обстоятельствамъ въ связи съ Высочайшею волею о возрожденіи Черноморскаго флота и закладки Генераль-Адмираломъ недавно трехъ броненосцевъ въ Севастополѣ, предположенія 1873—1875 гг. должны существенно измѣниться, почему онъ не можетъ остаться при прежде высказанномъ мнѣніи, а настоятельно ходатайствуетъ о пересмотрѣ всего дѣла въ особой Комиссіи—въ направленіи представленія Южной бухты одному военному флоту, указывая, что развитіе коммерческой дѣятельности Севастопольскаго порта не оправдало ожиданій; произведенныя же затраты на хлѣбныя магазины въ порту и дороги къ порту, какъ сдѣланныя на ссуды изъ казны не должны служить препятствіемъ, такъ какъ съ переводомъ въ Севастополь до двухъ тысячъ человекъ морскихъ командъ, потребуетъ расходовать до 2-хъ милліоновъ рублей на казармы, въ которыя могли бы быть обращены хлѣбныя магазины. Комитетъ Гг. Министровъ, признавая несомнѣнную Государственную важность предназначеннаго направленія сего дѣла, постановилъ: не образуя Комиссіи, довести о семъ до Высочайшаго свѣдѣнія.

10 марта 1884 г. Его Императорское Высочество Великій Князь Алексѣй Александровичъ письмомъ на имя графа Д. А. Толстаго изволилъ сообщить о Высочайшемъ повелѣніи образовать, подъ Его, Генераль-Адмирала, предсѣдательствомъ, Комиссію для рассмотрѣнія вопроса: „возможно-ли теперь, когда возстановленіе

военно-морскаго значенія нашего на Черномъ морѣ уже осуществляется, соединить въ прежнемъ Севастопольскомъ портѣ надобности торговли съ требованіями военнаго флота“.

Изъ журнала особой Комиссіи, подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адмирала, отъ 20 января 1885 г., Высочайше утвержденнаго 9 февраля 1885 г. видно, что вопросъ о Севастопольскомъ портѣ вызвалъ слѣдующія соображенія:

Его Высочество Генераль-Адмираль на вопросъ Господина Министра Финансовъ тайнаго совѣтника Бунге изволилъ заявить, что флоту нужна только Южная бухта, но никакихъ притязаній на сѣверную сторону, чѣмъ онъ прежде не пользовался, флотъ не предъявить.

Господинъ Управляющій Морскимъ Министерствомъ, развивая мнѣніе Его Императорскаго Высочества, сказалъ, что внѣ Южной бухты флоту понадобятся только мѣста для складовъ пороха и взрывчатыхъ веществъ и что „Морское вѣдомство никогда не будетъ нуждаться въ мѣстахъ внѣ Южной бухты“.

„Флотъ, которому въ ней станетъ тѣсно, не затруднится найти себѣ болѣе удобное мѣсто“.

По поводу же предположенія Господина Министра Финансовъ о перенесеніи торговли въ Θεодосію, въ видахъ полного разграниченія интересовъ торговли и военнаго флота, Генераль-Адъютантъ Шестаковъ заявилъ, что „благосостояніе населеннаго пункта не можетъ расти при удовлетвореніи только однихъ военныхъ нуждъ, но насколько морское вѣдомство убѣждено въ несовмѣстности флота и торговли въ Южной бухтѣ, на столько же оно увѣрено, что въ Севастополѣ имъ обоемъ будетъ мѣсто ко взаимной выгодѣ“.

На предположеніе Г. Предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи дѣйств. статс. сов. Абазы, что было бы осторожнѣе все таки произвести изысканія въ Θεодосіи, Генераль-Адмираль изволилъ возразить „что перенесеніе торговаго порта въ Θεодосію нанесетъ Севастополю слишкомъ тяжелый ударъ, а это не могло входить въ виды Государя Императора и предполагалось отдать флоту то, что ему нужно, но въ то же время помочь городу въ его дальнѣйшемъ развитіи“.

Въ общемъ, Комиссія, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества, пришла къ нижеслѣдующему заключенію:

- 1) возвратить Южную бухту Морскому вѣдомству и
- 2) перенести коммерческій портъ изъ Южной въ одну изъ Севастопольскихъ бухтъ.

Избраніе мѣстности для коммерческаго порта въ иныхъ пунктахъ, кромѣ ближайшихъ къ Севастополю бухтъ, не допускать, развѣ выкажется совершенная къ тому невозможность или потребуются чрезмѣрные расходы.

Въ зависимости отъ сихъ постановленій 20 ноября 1888 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ оставленіи коммерческаго порта въ Южной бухтѣ Севастополя по 1 января 1893 г., съ тѣмъ, чтобы съ этого времени Южная бухта подлежала передачѣ Морскому вѣдомству, съ переводомъ коммерческаго порта въ другое мѣсто.

Вслѣдствіе сего 15 сентября 1889 г. за № 3969, Севастопольскій Градоначальникъ, съ своей стороны, представилъ въ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, по ходатайству города, соображенія о желательности сохранить за Севастополемъ значеніе коммерческаго порта.

Но при дальнѣйшей разработкѣ вопроса о портѣ, были устранены предположенія объ избраніи для коммерческаго порта той или другой изъ Севастопольскихъ бухтъ, хотя допускалась полная возможность устройства торговаго порта въ одной изъ внѣшнихъ бухтъ вблизи Севастополя, при чемъ предпочтеніе отдавалось Стрѣлцкой бухтѣ. Бывшій въ то время Управляющій Морскимъ Министерствомъ Генераль-Адъютантъ Шестаковъ, въ письмѣ на имя Генераль-Адъютанта Посѣта, 8 іюня 1887 г. № 293, указалъ на Стрѣлцкую бухту, какъ на наиболѣе удобное мѣсто для коммерческаго порта, и ненужность для Морскаго вѣдомства этой бухты и согласіе его на устройство въ ней коммерческаго порта. Генераль-Адъютантъ Шестаковъ подтвердилъ это и въ письмѣ 18 ноября 1887 г. № 431.

Мѣстная Комиссія, образованная въ исполненіе Высочайше утвержденнаго 9 февраля 1885 г. заключенія особаго совѣщанія, также признала Стрѣлцкую бухту вполне отвѣчающею условіямъ, необходимымъ для коммерческаго порта и протоколомъ

13 ноября 1887 г. постановила избрать для будущаго коммерческаго порта въ Севастополѣ Стрѣлецкую бухту. Затѣмъ при обсужденіи уже въ Комитетѣ Гг. Министровъ, по Высочайшему повелѣнію, вопроса о выборѣ мѣста для Севастопольскаго коммерческаго порта, въ составѣ прежнихъ Гг. Министровъ произошло разногласіе по вопросу, долженъ ли быть устроенъ такой портъ въ Стрѣлцкой бухтѣ или въ Феодосіи и Высочайшею резолюціею 11 мая 1890 г. на журналѣ Комитета Министровъ, повелѣно привести въ исполненіе мнѣніе, которымъ полагалось устроить портъ въ г. Феодосіи.

По ходатайству г. Севастополя въ 20 день іюля 1892 г. послѣдовало Высочайшее соизволеніе на отсрочку коммерческой дѣятельности въ Южной бухтѣ Севастополя до 1895 г., а по новому ходатайству города отъ 22 марта 1895 г. состоялось Высочайшее повелѣніе въ 1 день августа 1894 г. объ отсрочкѣ передачи Южной бухты въ вѣдѣніе Морскаго вѣдомства на 1 сентября сего 1895 г.

Наконецъ, въ настоящее время вопросъ о Севастопольскомъ Коммерческомъ портѣ принялъ слѣдующее направленіе.

По упомянутому выше ходатайству Таврическаго Губернскаго Земскаго Собранія, представленному Г. Министру Путей Сообщенія 4 марта 1895 г. № 1.085, объ оставленіи въ Севастополѣ коммерческаго порта и на будущее время въ видахъ экономическихъ интересовъ края и земледѣлія Его Сіятельство Господинъ Министръ Путей Сообщенія, испрашивая по сему предмету заключенія Гг. Министра Финансовъ и Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, съ своей стороны, признаетъ „что одновременное существованіе рядомъ торговыхъ портовъ — Севастопольскаго и Феодосійскаго — могло бы только предоставить торговлѣ больше удобствъ, чѣмъ можетъ дать одинъ портъ“.

На это Господинъ Управляющій Морскимъ Министерствомъ 25 апрѣля сего 1895 г. за № 277, между прочимъ, отвѣтилъ, что „если же, въ виду огромной цифры хлѣбнаго экспорта изъ Севастополя Ваше Сіятельство признаетъ одновременное существованіе рядомъ двухъ торговыхъ портовъ въ Севастополѣ и Феодосіи желательнымъ въ интересахъ торговли, то я, съ своей стороны, могу лишь повторить высказанное уже Морскимъ Ми-

нистерствомъ мнѣніе о томъ, что оно не встрѣчаетъ препятствія къ устройству торговаго порта въ одной изъ внѣшнихъ Севастопольскихъ бухтъ и предпочтительно въ Стрѣлцкой“.

Приведенныя въ настоящемъ ходатайствѣ историческія справки по вопросу о Севастопольскомъ коммерческомъ портѣ, взгляды и заключенія высшихъ Правительственныхъ учреждений и лицъ Городскаго Управленія, Земства и торгово-промышленнаго сословія, основаны на документахъ и извлечены изъ соотвѣтственныхъ дѣлъ.

Высказанныя генераль-адъютантомъ Шестаковымъ соображенія, что „благосостояніе населеннаго пункта не можетъ расти при удовлетвореніи только однѣхъ военныхъ нуждъ“, вполне подтверждаются развитіемъ города въ зависимости отъ его коммерческой дѣятельности, какъ приморскаго порта, по сравненію начала портовой дѣятельности 1875 г. съ таковою же въ 1894 г., а именно черезъ 19 лѣтъ:

Дѣятельность Севастопольскаго порта.

	1875 г.	1894 г.
Количество судовъ	Заграничныхъ 32	376
	Каботажныхъ 519	841
Обороты порта по торговлѣ	Заграничной 1.284.000 п.	31.910.000 п.
	Каботажной 1.731.000 п.	7.080.000 п.
Населеніе	18.000 душъ	45.500 душъ
Городскіе доходы	46.000 руб.	522.858 р.

съ полукопѣчнымъ и якорнымъ сборами.

Эти краткія извлеченія изъ имѣющихся въ распоряженіи Севастопольскаго Городскаго Управленія подробныхъ статистическихъ данныхъ по всѣмъ отраслямъ городской жизни, которая, быстро развиваясь, за послѣднія 19 лѣтъ достигла весьма значительныхъ размѣровъ и оживленія, могутъ дать представленіе о тѣхъ губительныхъ послѣдствіяхъ, какія будутъ имѣть не только для жизни Севастополя, но и всего тяготящаго къ нему края, внезапное приостановленіе его торгово-промышленныхъ оборотовъ, съ прекращеніемъ съ 1 сентября сего года коммерческой дѣятельности его порта; этими соображеніями и вызваны хода-

тайства города, земства и представителей торговли и промышленности.

Основываясь на этомъ, а также:

1) что Господинъ Министръ Путей Сообщенія призналъ, съ своей стороны, „что одновременное существованіе рядомъ двухъ торговыхъ портовъ, Севастопольскаго и Феодосійскаго—могло бы только предоставить торговлѣ больше удобствъ, чѣмъ можетъ дать одинъ портъ“;

2) что Господинъ Управляющій Морскимъ Министерствомъ, въ интересахъ торговли, не встрѣчаетъ препятствія къ устройству торговаго порта въ одной изъ вѣшнихъ Севастопольскихъ бухтъ и предпочтительно въ Стрѣлецкой;

3) увѣреніе въ сочувствіи и поддержаніи торгово-промышленной жизни города Севастополя со стороны Господина Министра Финансовъ;

4) въ виду неизбежныхъ, а въ будущемъ даже и непредотвратимыхъ тяжкихъ послѣдствій при внезапномъ пріостановленіи дѣятельности Севастопольскаго порта 1-го сентября сего года;

5) принимая во вниманіе, что суммы, которыя необходимы на расходы по экспроприаціи городскихъ имуществъ и по возмѣщенію потерь города, при незначительномъ къ нимъ добавленіи со стороны Правительства, будутъ вполне достаточны на устройство порта въ Севастополѣ.

Севастопольское Городское Общественное Управленіе почтительнѣйше ходатайствуетъ предъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ:

1) объ устройствѣ Коммерческаго порта въ Стрѣлецкой или иной бухтѣ по выбору Правительства,

и 2) о разрѣшеніи пользоваться Южной бухтой для коммерческой дѣятельности, впредь до устройства Коммерческаго порта въ какой-либо иной изъ Севастопольскихъ бухтъ.

При семъ для свѣдѣнія Вашего Высокопревосходительства прилагаются копіи: ходатайства представителей торговли и промышленности и Городскаго Управленія, представленныя Господину Министру Финансовъ. Мая 16 дня 1895 г. *).

*) См. Приложение 2-е.

Записка Севастопольскихъ экспортеровъ, купцовъ,
землевладѣльцевъ и представителей промышленности,
представленная Г. Министру Финансовъ въ
1895 г.

Послѣ нѣсколькихъ отсрочекъ въ существованіи Севастопольскаго порта, перваго сентября сего года опредѣлено закрыть этотъ портъ и перевести изъ него всю отпускную коммерческую дѣятельность въ городъ Феодосію.

Переводу этому должны предшествовать два неизбѣжныхъ условія:

1) полная готовность Феодосіи къ воспринятію всецѣло торгово-промышленной дѣятельности упраздняемаго Севастопольскаго порта, и

2) выполненіе Высочайшаго предначертанія объ устройствѣ въ одной изъ Севастопольскихъ бухтъ каботажнаго порта.

Но эти оба условія не выполнены. Феодосійскій портъ далеко не приготовленъ и, судя по незначительной настоящей величинѣ этого порта, вновь сооруженнаго, мы, отправители, полагаемъ, что и по окончаніи оборудованія его, онъ не въ состояніи будетъ замѣнить отпускной Севастопольскій портъ.

Къ устройству каботажнаго порта въ Севастополѣ не только не приступлено, но даже, въ ряду его многочисленныхъ бухтъ не опредѣлена береговая мѣстность, гдѣ таковой долженъ быть устроенъ. Между тѣмъ, остается лишь нѣсколько мѣсяцевъ для существованія Севастопольскаго порта. Такое положеніе дѣла мы признаемъ тяжелымъ и угрожающимъ разореніемъ не одному городу Севастополю, въ которомъ мы ведемъ торговлю, но также угрожающимъ и многоразличнымъ интересамъ: земледѣлія и

землевладѣнія прилегающихъ районовъ торговли, промышленности и всѣмъ прочимъ сложнымъ функціямъ жизни, сложившейся, вполне установившейся и прочно связанной съ 20-лѣтней дѣятельностью Севастопольскаго коммерческаго порта.

Закрытие такого порта, конечно, не можетъ произойти безъ потрясеній хозяйствъ, торговли, промышленности края и должно, несомнѣнно, отразиться даже на виѣшней торговлѣ юга Россіи, въ особенности, если Севастопольскій коммерческій портъ упразднить такъ скоро, т. е. къ назначенному сроку его существованія, только до 1 сентября сего года. Протекшее время, съ момента послѣдовавшаго рѣшенія о предстоящемъ закрытіи Севастопольскаго коммерческаго порта, дало намъ не мало осязательныхъ данныхъ къ уясненію серьезности предстоящаго положенія, причемъ циркулирующіе и повторяющіеся неоднократно доводы о тяжелыхъ послѣдствіяхъ, вытекающихъ съ закрытіемъ порта, находятъ все большій и большій сочувственный отголосокъ къ городу Севастополю.

Такъ, кромѣ Севастопольскаго Городскаго Общественнаго Управленія, ближе другихъ имѣющаго возможность фактически прослѣдить начавшееся уже осуществленіе печальныхъ предсказаній Комиссіи, избранной Севастопольской Городской Думой въ 1890 году для разсмотрѣнія положенія городского хозяйства въ зависимости отъ упраздненія порта, всѣ другія учрежденія, близко стоящія къ дѣятельности Севастопольскаго порта, какъ Управленіе желѣзной дороги, Таможня и мѣстное отдѣленіе Государственнаго банка, также располагаютъ не малыми данными, уясняющими не только серьезное значеніе Севастопольскаго коммерческаго порта, но и большинство неизбѣжныхъ тяжелыхъ послѣдствій для края, когда наступитъ закрытіе, т. е. упраздненіе Севастопольскаго коммерческаго порта.

Кромѣ сказанныхъ учрежденій, вслѣдствіе возбужденнаго высшимъ Правительствомъ вопроса объ изысканіи мѣръ къ облегченію сельско-хозяйственнаго кризиса, выразившагося главнымъ образомъ въ необыкновенно низкихъ цѣнахъ на хлѣбъ, и Таврическое Губернское Земское Собраніе, смотрѣвшее раньше оптимистически на закрытіе порта въ Севастополь, нынѣ, въ послѣдней очередной сессіи, единогласно признало чрезвычайно важнымъ,

чтобы, въ интересахъ сельскаго производителя и для удержанія цѣнъ на хлѣбъ, коммерческій портъ остался въ городѣ Севастополь, въ какомъ смыслѣ земствомъ 22 февраля сего года возбуждено предъ Правительствомъ соотвѣтственное ходатайство. Такимъ образомъ, сознаніе необходимости существованія коммерческаго порта въ Севастополь сдѣлалось всеобщимъ, а такъ какъ по этому вопросу у Правительства имѣются обильные матеріалы, то мы, нижеподписавшіеся, осмѣливаемся остановить благосклонное вниманіе Вашего Высокопревосходительства лишь на слѣдующихъ дополнительныхъ данныхъ:

1) Бера ближайшій 1894 г. за показатель движенія экспорта въ южныхъ портахъ, на означенные порты приходится:

	въ пудахъ
Севастополь	31.675.210
Оеодосія	8.762.165
Евпаторія	8.366.900

В с е г о 48.804.275

2) Изъ перечисленныхъ портовъ, по Оеодосіи накладные расходы по погрузкѣ, вліяющіе, несомнѣнно, на цѣнность хлѣба, обойдутся не менѣе 30 копѣекъ отъ четверти, то-есть на 23 копѣйки дороже, нежели въ Севастополь, гдѣ погрузка стоитъ не свыше 7 копѣекъ.

3) Оеодосійскій портъ въ оконченномъ видѣ, приспособленный на 1.200.000 пудовъ зернохранилищъ, при наивысшемъ напряженіи своей дѣятельности, принимая одновременно не болѣе десяти пароходовъ и держа остальные пароходы на открытомъ рейдѣ, что увеличиваетъ фрахтъ и отражается на хлѣбныхъ цѣнахъ, можетъ сдѣлать менѣе двѣнадцати оборотовъ въ годъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ хлѣба, т. е. въ количествѣ 14.400.000 пудовъ. Если допустить, при новыхъ затратахъ Правительства, усиленную складку и погрузку зерна на открытыхъ платформахъ, въ количествѣ до 2 милліоновъ пудовъ, то общій экспортъ Оеодосіи дастъ 16.400.000 пудовъ; болѣе же сего количества, по нашимъ практическимъ соображеніямъ, Оеодосія воспринять

не можетъ. Кромѣ того, если въ Θεодосіи по вѣшной торговлѣ будетъ грузиться 10 пароходовъ, то для каботажна не будетъ совершенно мѣста.

4) Естественныя преимущества Севастополя очевидны и давно всѣми признаны: обладая, въ силу природныхъ условій, превосходными, никогда незамерзающими бухтами, Севастополь, безъ всякихъ затратъ со стороны Правительства, при ничтожныхъ накладныхъ расходахъ, производить непрерывныя операціи по нагрузкѣ и выгрузкѣ зерна въ теченіе круглаго года, причѣмъ имѣющіяся приспособленія — желѣзнодорожныя, городскія и частныхъ лицъ дѣлають въ настоящее время возможнымъ экспортъ и въ 50 милліоновъ пудовъ, не считая количества грузовъ по внутренней торговлѣ. При одновременной погрузкѣ отъ 30 до 35 пароходовъ, Севастопольскій портъ могъ бы оправдать отпускъ и удвоеннаго количества грузовъ.

Такими свойствами, съ возможностью развитія экспорта и больше 50.000.000 пудовъ, при ничтожныхъ расходахъ на портовые приспособленія, обладаютъ и другія бухты Севастополя, кромѣ Южной, предназначенной для военнаго флота.

5) При закрытіи коммерческаго порта въ Севастополь общій экспортъ съ законченной Θεодосіей выразится цифрами:

	въ пудахъ
Θеодосія	16.400.000
Евпаторія	8.336.900

В с е г о 24.736.900

Исключивъ это количество изъ наличнаго экспорта истекшаго 1894 г., получится остатокъ въ 24.037.375 пуд. безъ возможности вывоза. Но этотъ остатокъ, съ окончаніемъ Пензо-Харьковской желѣзной дороги и при благодѣтельныхъ заботахъ Вашего Высокопревосходительства по сооруженію и увеличенію питательныхъ боковыхъ желѣзныхъ путей, — можетъ возрасти до гораздо большихъ размѣровъ. Но, останавливаясь на остаткѣ даже въ 25.000.000 пудовъ, и такое очевидное уменьшеніе сбыта, вслѣдствіе закрытія въ данное время Севастопольскаго порта,

породить непремѣнно бѣдственныя послѣдствія: а) моментально понизить цѣнность хлѣба во всемъ южномъ районѣ; въ этомъ случаѣ не удержать нормальныхъ цѣнъ даже разрѣшенныя Вашимъ Высокопревосходительствомъ благодѣтельныя ссуды производителямъ подѣ хлѣбъ, каковыхъ ссудъ лишь отдѣленіемъ мѣстнаго Государственнаго банка съ 1 сентября 1893 г. по 1 января 1895 г. выдано 5.100.000 рублей; б) произойдетъ ненормальное насильственное движеніе части хлѣба на отдаленный сѣверъ и въ другіе порты, а часть его останется на складахъ у производителей безъ возможности всякаго сбыта въ самый удобнѣйшій портъ; в) пропорціонально удешевленію цѣнъ на хлѣбъ и уменьшенію сбыта, сократится площадь посѣвовъ, что окажетъ удручающее вліяніе на благосостояніе крупныхъ землевладѣльцевъ и особенно крестьянъ, уменьшить цѣнность земель, отразившись и на платежныхъ средствахъ населенія; г) свыше тысячи портовыхъ рабочихъ, извлекающихъ болѣе 200.000 рублей отъ движенія сокращаемыхъ на 25 милліоновъ пудовъ грузовъ, останутся безъ всякой работы; этотъ заработокъ, оставаясь въ Севастополѣ, отразится непосредственно на мѣстной торговлѣ, промышленности и ремеслахъ. Если къ сему добавить потери города отъ перевода въ Харьковъ Управленія желѣзной дороги и другихъ учреждений, связанныхъ съ судьбами порта, то, несомнѣнно, наше полное разореніе становится очевиднымъ; не избѣгнуть разоренія и владѣльцы задолженныхъ до крайности недвижимыхъ имуществъ въ Севастополѣ, стоимость и доходность коихъ теперь уже понизилась на 20⁰/о.

6) Вѣтъ казенной желѣзной дороги отъ станціи Джанкой до Севастополя будетъ умерщвленной, а общая доходность дороги понизится пропорціонально сокращенію движенія грузовъ.

7) Значительная и лучшая часть Крыма съ городами Симферополемъ, Бахчисараемъ, долинами Байдарской, рѣкъ Черной, Бельбека, Качи и Альмы, находясь близко и тяготя къ Севастополю, съ закрытіемъ въ ней порта, не въ состояніи будутъ пользоваться благами близкаго къ нимъ моря въ такой степени, какъ теперь, такъ какъ всѣ свои произведенія, въ особенности для мѣстностей южной части Крыма, придется направлять отъ моря, въ большинствѣ видимаго простымъ глазомъ, кружнымъ

путемъ на Джанкой и Теодосію, т. е. отъ моря къ тому же морю, но только съ другой, противоположной, болѣе отдаленной, сѣверо-восточной стороны.

Такое исключительное положеніе еще больше усугубится, если будущій каботажный портъ въ Севастополѣ не будетъ соединенъ рельсовымъ путемъ съ существующей желѣзной дорогой къ упраздняемому порту.

8) При закрытіи Севастопольскаго порта, во время замерзанія всѣхъ Черноморскихъ и Азовскихъ портовъ, каковыя случаи неоднократно повторялись, торговыя сношенія съ заграницей юга Россіи и Крымскаго полуострова черезъ посредство Теодосіи, уменьшившись количествомъ, еще рискуютъ быть непостоянными, прерывчатыми, стѣсненными, —временами и даже совсѣмъ закрытыми.

Наклонность Теодосійской бухты къ замерзаніямъ еще до постройки въ ней порта—всѣмъ намъ извѣстна, и чтобы судить безошибочно, насколько такое вѣроятное замерзаніе приготовленнаго уже затишья будетъ затруднительно для торговли, — нужно время.

Но такъ какъ Теодосійскій портъ по незначительной своей величинѣ и безъ замерзанія не въ состояніи справиться съ экспортомъ по цифрамъ даже 1894 г., то несомнѣнно, что замерзаніе ухудшитъ его отпускную способность и какъ разъ въ такое время, когда Крымскіе порты должны особенно сильно работать. Смѣемъ думать, что закрытіемъ Севастопольскаго порта съ вытекающими послѣдствіями непременно воспользуются иностранные конкуренты и въ соотвѣтствующей мѣрѣ постараются вытѣснить русскихъ хлѣбныхъ производителей съ заграничныхъ рынковъ, что, при земледѣльческомъ характерѣ Россіи, имѣетъ общегосударственное значеніе. Кромѣ того, въ случаѣ временнаго повышенія цѣнъ на хлѣбъ на иностранныхъ рынкахъ, мы не можемъ улучшить момента этимъ воспользоваться въ интересахъ сельскаго хозяйства и отечественной промышленности. Это повышеніе цѣнъ, вслѣдствіе замерзанія портовъ, происходитъ изъ года въ годъ отъ ноября по февраль.

При такихъ условіяхъ, если теперь же закрыть нашъ прекрасный портъ, служащій убѣжищемъ зимой для всѣхъ судовъ

и уничтоживъ портовые сооружеія, не убѣдившись ранѣе въ томъ, что Теодосія на самомъ дѣлѣ въ состояніи будетъ отвѣчать всѣмъ потребностямъ торговли, то кромѣ неисчислимыхъ бѣдствій и потерь для насъ, Севастополь, щедро надѣленный природою, съ обширными и превосходными бухтами, исключенъ будетъ придти на помощь краю во всѣхъ случаяхъ несомнѣнной пользы и потребности въ немъ, когда будутъ закрыты другіе порты.

Далеко не исчерпавъ доводовъ, касающихся внѣшней торговли, мы вынуждены заявить, что и внутренняя торговля, сдѣлавшая въ 1894 году обороты въ Севастопольскомъ портѣ на 20.106.000 руб., также не можетъ быть, безъ пагубныхъ послѣдствій, закрыта, впредь до полного устройства въ Севастополѣ каботажнаго порта.

На основаніи всего вышеизложеннаго, мы почтительнѣйше ходатайствуемъ предъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ о возбужденіи вопроса объ оставленіи въ Севастополѣ коммерческаго порта, хотя на такое количество лѣтъ, какое потребно для выясненія дѣятельности Теодосійскаго порта, съ доказательствомъ возможности замѣны Севастопольскаго порта и, по крайней мѣрѣ, впредь до полного устройства въ Севастополѣ каботажнаго порта, соединивъ его рельсовымъ путемъ съ желѣзной дорогой.

Въ противномъ случаѣ мы будемъ совершенно обездолены и разорены.

С М Ъ Т А

стоимости всѣхъ работъ по устройству
каботажнаго порта въ г. Севастополѣ.

№ сметы и нумера расценок.	Наименование работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
	ГЛАВА I.						
	Земляныя работы.						
1	Засыпка полосы въ 3 с. шириною сзади стѣнки набережной песчанымъ грунтомъ, съ планировкой, всего, куб. саж.	3553,35	14	50	51.523	57	
2	Засыпка портовой территории вдоль набережной суглинистымъ грунтомъ изъ городскихъ земель, съ планированіемъ и утрамбовкою верхняго слоя всего, согласно прилагаемому исчисленію № 1 Г, куб. саж.	13144,60	11	53	151.557	24	
	Итого по главѣ I . . .	—	—	—	203.080	81	
	ГЛАВА II.						
	Устройство 288,5 погонныхъ саженой каменныхъ набережныхъ въ Артиллерійской бухтѣ.						
1	Наброска гранитнаго камня подъ основаніе набережной, всего куб. саж. . .	1089,27	54	80	59.692	—	
2	Отсыпь изъ гранитнаго камня сзади стѣнки набережной, всего куб. саж. . .	908,177	54	80	49.768	10	
3	Выравниваніе поверхности каменной наброски для укладки массивовъ, съ подсыпкою слоя мелкаго кам-						3) Предполагается для укладки массивовъ выравнять поверхность наброс-

№ сметы и номера расценок.	Наименование работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
4	<p>ня толщиной въ 0,10 саж. и производствомъ работы водолазами всего, согласно исчисленію въ примѣчаніи, выравниванія кв. саж.</p> <p>Приготовленіе бутовыхъ массивовъ изъ гранитнаго камня Теорита Варнутскихъ ломовъ правильными рядами, съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ и расщепенкою, съ околкою камней для облицовки и выборомъ для послѣдней болѣе крупныхъ камней на цементномъ растворѣ изъ 2¹/₂ частей песка на 1 часть порландскаго цемента, всего массивовъ, куб. с.</p>	840,5	6	30	5.295	15	ки на протяженіи 238,5 пог. саж. глубокой набережной по ширинѣ 3 саж. и на протяженіи 50 саж. болѣе мелкой наброски по ширинѣ 2,5 саж. или 238,5×3+50×2,5=840,5 кв. с.
5	<p>Подъемъ массивовъ посредствомъ ручнаго гравеллера, передвиженіе на вагонеткахъ къ понтонамъ за среднее разстояніе 40 саж., погрузка на понтоны, буксировка пароходомъ къ мѣсту укладки, съ укладкою массивовъ посредствомъ пароваго плавучаго крана при помощи водолазовъ, со стоимостью содержанія приспособленій и ихъ ремонтомъ, всего массивовъ куб. саж.</p>	774,499	144	66 ¹ / ₄	112.040	96	
6	<p>Устройство надводной кладки стѣнъ набережной изъ гранитнаго камня, правильными рядами, съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ рядовъ, съ облицовкою изъ болѣе крупныхъ камней на цементномъ растворѣ изъ 1 части порландскаго цемента на 3¹/₂ части песка, всего, надводной кладки куб. саж.</p>	166,75	138	58	23.108	21	

№ сметы и нумера расценокъ.	Наименованіе работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
7	Грубая обтеска лицевой грани стѣнки набережной, считая на 1 пог. саж. набережной одну кв. саж. обтески, а на 288,5 пог. саж. всего обтески кв. саж. . .	288,5	2	12	611	62	
8	Устройство поверхъ стѣнки набережной гранитнаго кордона изъ лещадокъ размѣромъ по длинѣ и ширинѣ 0,50 саж. толщиной 0,20 саж. съ полустіею обтескою постелей, заусенковъ и лицевой грани, съ кладкою ихъ на цементномъ растворѣ изъ одной части цемента на 2½ части песка—пог. саж.	288,5	108	20	13.215	70	
9	Устройство чугунныхъ причальныхъ тумбъ, располагая ихъ въ разстояніи 10 саж. другъ отъ друга, съ установкою ихъ на мѣсто и задѣлкою въ каменную кладку, всего тумбъ штукъ	30	152	39½	4.571	85	
10	Устройство желѣзныхъ причальныхъ рымовъ, располагая ихъ въ разстояніи 10 саж. другъ отъ друга, всего рымовъ штукъ	30	27	53½	826	05	
11	Устройство желѣзныхъ стремянокъ, располагая ихъ въ разстояніи 50 саж. другъ отъ друга, всего стремянокъ штукъ	6	34	18¾	205	12	
12	Устройство впереди набережной деревянной охранный рамы, пог. саж.	288,5	11	80¾	3.406	46	
Итого по главѣ II стоимость устройства 288,5 пог. саж. набережной		—	—	—	299.787	37	Стоимость 1 пог. саж. набережной опредѣлится въ <u>299.787,37</u> = 288,5 = 1.039 р. 12 к.

SS сметы и нуже- ра расценокъ.	Наименованіе работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
	ГЛАВА III. Мостовыя работы.						ГЛАВА III. Предполагается замостить вдоль набережной на протяженіи 226 пог. саж. полосу шириною въ 5 саж., а на выступающей оконечности на протяженіи 50 пог. саж. шириною въ 8 саж. и на томъ же протяженіи надводный откосъ по ширинѣ 1,20 саж. Кромѣ того, для выѣзда въ городъ предполагается отъ южной части набережной вымостить дорогу въ 33 саж. длиною по ширинѣ 5 саж. Такимъ образомъ, площадь замощенія будетъ: $226 \times 5 + 50 \times 1,2 + 33 \times 5 = 1.755$.
1	Мостовой вдоль набережной изъ гранитнаго камня размѣромъ не менѣе 4 вершковъ толщиною, съ тщательнымъ мощеніемъ плоскою стороною кверху, съ расщепенкою, утрамбовкою, повѣркою по лекалу и подсыпкою песка всего, согласно исчисленію въ примѣчаніи, мощенія кв. саж. . . .	175,5	5	30 ¹ / ₂	9.310	27	
	Итого по главѣ III мостовыя работы	—	—	—	9.310	27	
	ГЛАВА IV. Устройство 150 пог. саж. защитнаго каменнаго мола у входа въ Артиллерійскую бухту.						
1	Сдѣланіе подь основаніе мола каменной наброски изъ камня гранитныхъ породъ, въсомъ каждый не менѣе одного пуда, съ допущеніемъ 10% болѣе мелкаго для заполнения промежутковъ, согласно исчисленію № 2—А, всего наброски камня куб. саж. .	6394,14	54	80	350.398	87	Предполагается на первыхъ 35,5 с. мола выравнить площадь въ 4 саж. ширины или 142 кв. с. На протяженіи слѣдующихъ 105,5 саж. мола площадь въ 5 саж. шириною на—527,5 кв. саж. На протяженіи 9 пог. саж. головы площадь въ 7 саж. шириною на 63 кв. саж.
2	Выравниваніе поверхности наброски камня для укладки массивовъ, съ подсыпкою слоя мелкаго камня при производствѣ работы водолазами, всего, согласно исчисленію въ примѣчаніяхъ, выравниванія кв. с.	732,5	6	30 ¹ / ₂	4.618	41	Итого выравниванія 732,5 кв. саж.

№ сметы и номера расценокъ.	Наименованіе работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
3	Одежда вѣшнихъ откосовъ мола до глубины 21 футъ крупными булыгами, вѣсомъ каждая до 40 пудовъ съ производствомъ работы при помощи водолазовъ, всего, наброски крупнаго камня куб. саж. .	272,37	66	50 ¹ / ₄	18.113	29	
4	Приготовленіе бутовыхъ массивовъ изъ гранитнаго камня правильными рядами, съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ и расщебенкою, съ околкою камней для облицовки и выборомъ для послѣдней болѣе крупныхъ камней, на цементномъ растворѣ изъ 2 ¹ / ₂ частей песка и 1 части цемента, всего массивовъ, куб. саж.	797,74	144	66 ¹ / ₄	115.403	06	
5	Подъемъ массивовъ посредствомъ ручнаго травеллера, передвиженіе ихъ на вагонеткахъ къ понтонамъ за среднее разстояніе до 40 саж., погрузка на понтоны, буксировка парходомъ къ мѣсту укладки, укладка массивовъ посредствомъ пароваго плавучаго крана при помощи водолазовъ, со стоимостью содержанія приспособленій и ихъ ремонтомъ, массивовъ куб. саж.	797,74	11	68	9.317	60	
6	Устройство надводной кладки стѣнъ мола и парапета изъ гранитнаго камня правильными рядами, съ подборомъ, приправкою, выравниваніемъ рядовъ, съ облицовкою изъ болѣе крупныхъ камней, на цементномъ растворѣ изъ 3 ¹ / ₂ час-						

№ сметы и нумера расценок.	Наименование работъ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
	тей песка и 1 части цемента, всего надводной кладки стѣнъ, согласно исчисленію № 2—Г куб. саж.	343,6	138	58	47.616	09	
7	Обтеска нагрубо лицевыхъ граней надводныхъ стѣнъ и парапета, всего, согласно исчисленіямъ въ примѣчаніи, кв. саж. . .	391,04	2	12	829	—	§ 7. а) На протяженіи 141 саж. мола высота стѣнки и парапета со стороны моря составляетъ $0,86+0,80=1,66$ саж. и со стороны гавани 0,86 саж. или на 1 пог. саж. мола обтеска наружныхъ стѣнъ $1,66+0,86=2,52$ кв. саж., а на 141 пог. саж. мола будетъ обтески 2,52 кв. саж. $\times 141 = 355,32$ кв. саж.
	Итого по главѣ IV стоимость устройства 150 пог. саж. защитнаго мола . .	—	—	—	546.296	32	б) На протяженіи 6,35 пог. саж. головы мола высота стѣнъ со стороны моря 1,22 саж. и со стороны гавани 1,42 саж. Такимъ образомъ площадь обтески будетъ $6,35 (2,22+1,42)=2,11$ кв. с.
	ГЛАВА V.						
	Стоимость приспособленій, которыя должны быть заготовлены для работъ.						
1	Паровой плавучій кранъ подъемною силою до 20 тоннъ	1	40.000	—	40.000	—	в) На закругленной части мола головы высота стѣнъ съ парапетомъ составляетъ 2,22 саж. на протяженіи $\frac{2 \text{ мв}}{2} 3,14 \times 1,81 = 5,68$ саж.
2	Буксирный пароходъ въ 100 индикаторныхъ силъ.	1	30.000	—	30.000	—	Площадь обтески будетъ $5,68 \times 2,22 = 12,61$ кв. саж.
3	Травеллеръ съ ручными лебедками и подъемъ устройствомъ для подъема массивовъ до 20 тоннъ на вагонетки	1	6.000	—	6.000	—	Итого обтески 391,04 кв. саж.
4	Вагонетокъ подъемною силою до 20 тоннъ, приспособленныхъ для перевозки массивовъ	4	600	—	2.400	—	
5	Понтоновъ деревянныхъ, подъемною силою до 6.000 пудовъ, для перевозки камня и массивовъ	4	3.000	—	12.000	—	

№ сметы и номера расценок.	Наименование работ.	Количество.	Стоимость.				Примѣчанія.
			По цѣнѣ за единицу.		На сумму.		
			Руб.	К.	Руб.	К.	
6	Рельсовыхъ путей для передвиженія массивовъ къ понтонамъ и передвиженіе травеллера, изъ рельсовъ вѣсомъ не менѣе 20 ² / ₃ фунтовъ въ погонный футъ, со всѣми скрѣпленіями, на продольныхъ брусьяхъ размѣрами въ поперечинѣ 12×12 дюймовъ, пог. саж.	200	20	—	4.000	—	
7	Два ручныхъ деревянныхъ крана силою до 2-хъ тоннъ, устанавливаемыхъ на берегу и на понтонахъ для укладки крупныхъ булыгъ на понтоны и изъ послѣднихъ въ море . . .	2	500	—	1.000	—	
8	Водолазный аппаратъ со всѣми принадлежностями, т. е. лодкою, насосомъ, скафандромъ и 2-мя рубашками	1	2.000	—	2.000	—	
Итого по главѣ V стоимость приобрѣтенія приспособленій		—	—	—	97.400	—	
А всего по главамъ съ I—V		—	—	—	1155.874	77	
9	Прибавляя на непредвидѣнные расходы 5% съ исчисленной суммы	—	—	—	57.793	74	
10	На администрацію 5% съ исчисленной суммы	—	—	—	57.793	74	
Итого сія смета составлена въ суммѣ		—	—	—	1271.462	25	

Подписалъ: Начальникъ изысканій инженеръ В. Руммель.

В Ъ Д О М О С Т Ъ

цѣнамъ на рабочихъ и матеріалы, приня-
тымъ при составленіи смѣты по Севасто-
польскому порту.

№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ПОТРЕБНОСТЕЙ.	Справочныя цѣны.					
		За 1894 г.		За 1895 г.		За 1896 г.	
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Рабочія силы.							
1	Чернорабочій	—	80	—	80	—	80
2	Каменотесець	1	40	1	40	1	40
3	Каменьщикъ	1	30	1	30	1	30
4	Слесарь	1	70	1	70	1	70
5	Кузнецъ	1	60	1	60	1	60
6	Маляръ	1	40	1	40	1	40
7	Молотобоець	—	90	—	90	—	90
8	Плотникъ	1	30	1	30	1	30
9	Столяръ	1	50	1	50	1	50
10	Мостовщикъ	1	30	1	30	1	30
11	Плитоломъ	1	—	1	—	1	—
12	Бурильщикъ въ каменномъ грунтѣ	1	20	1	20	1	20
13	Одноконная подвода съ проводникомъ	2	50	2	50	2	50
14	Двухконная „ „ „	4	—	4	—	4	—
15	Пароволовая „ „ „	—	—	—	—	—	—
16	Водолазъ (4 часа въ день)	—	—	—	—	—	—
Матеріалы металлическіе.							
1	Чугунъ въ дѣлѣ за 1 пудъ	плита съ колосниками.		2	40	2	40
		котлы		2	80	2	80
2	Желѣзные скобы и болты за 1 пудъ	4	—	4	—	4	—
3	Полосовое желѣзо за 1 пудъ	2	30	2	30	2	30
4	Листовое желѣзо за 1 пудъ	3	40	3	40	3	40
5	Свинець въ слиткахъ за 1 пудъ	3	20	3	20	3	20

Среднія справочныя цѣны за 3 г.		Цѣны, не указанныя въ справочныхъ вѣдомостяхъ.		Цѣны, принятыя при составленіи расцѣнки.	
Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
—	80	—	—	—	80
1	40	—	—	1	40
1	30	—	—	1	30
1	70	—	—	1	70
1	60	—	—	1	60
1	40	—	—	1	40
—	90	—	—	—	90
1	30	—	—	1	30
1	50	—	—	1	50
1	30	—	—	1	30
1	—	—	—	1	—
1	20	—	—	1	20
2	50	—	—	2	50
4	—	—	—	4	—
—	—	—	—	—	—
—	—	3	—	3	—
2	40	—	—	2	40
2	80	—	—	2	80
4	—	—	—	4	—
2	30	—	—	2	30
3	40	—	—	3	40
3	20	—	—	3	20

П Р И М Ъ Ч А Н І Е.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ПОТРЕБНОСТЕЙ.	Справочныя цѣны.					
		За 1894 г.		За 1895 г.		За 1896 г.	
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
6	Гвозди брусковые за 1 пудъ	—	—	—	—	—	—
7	Гвозди корабельные за 1 пудъ	4	—	4	—	4	—
Каменные материалы.							
1	Камень гранитной породы теорить изъ Варнутскихъ ломокъ съ доставкой на мѣсто работъ за 1 к. саж.	—	—	—	—	—	—
2	Камень гранитный Первушинскихъ ломокъ у Медвѣдь-горы съ доставкой на мѣсто работъ за 1 к. с.	—	—	—	—	—	—
3	Камень дикарный твердый мѣстный.	18	—	18	—	18	—
4	Булыги вѣсомъ отъ 20—40 пудовъ за 1 куб. саж.	—	—	—	—	—	—
5	Плита бутовая дикарная куб. саж.	18	—	18	—	18	—
6	Щебень дикарный 1 куб. саж. крупный	22	—	22	—	22	—
7	„ „ 1 „ „ средний						
8	„ „ 1 „ „ мелкій						
9	Портландскій цементъ Новороссійск. завода за 1 пудъ.	—	65	—	65	—	65
10	Песокъ морской 1 куб. саж. съ доставкой къ работѣ.	18	—	18	—	18	—
11	Песокъ строительный крупный овражный куб. саж.	22	—	22	—	22	—
Лѣсные материалы.							
<i>Бревна сосновыя.</i>							
1	Длиною 3 саж. толщиною 3 вершка	1	50	1	50	1	50
2	„ 3 „ „ 4 „	2	70	2	70	2	70
3	„ 3 „ „ 5 „	4	50	4	50	4	50
<i>Доски сосновыя чистыя.</i>							
4	Длиною 3 саж. толщиною 1 дюймъ	95 к о п.					
5	„ 3 „ „ 1½ „						

Среднія справочныя цѣны за 3 г.	Цѣны, не указани въ справочныхъ вѣдомостяхъ.	Цѣны, принятыя при составленіи расцѣпки.	П Р И М Ѣ Ч А Н І Е.					
			Среднія справочныя цѣны за 3 г.		Цѣны, не указани въ справочныхъ вѣдомостяхъ.		Цѣны, принятыя при составленіи расцѣпки.	
			Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
—	—	4	—	4	—	—	—	
4	—	—	—	4	—	—	—	
Каменные материалы.								
<p>Для кладки массивовъ, надводной кладки стѣнъ набережной и мола, равно какъ и кордона набережной предполагается употребить камень Теорить, изъ Варнутскихъ ломокъ, въ 30 верстахъ отъ г. Севастополя, близъ Байдарскихъ воротъ. Камень этотъ употребляется въ настоящее время для устройства мостовыхъ въ г. Евпаторіи и въ г. Севастополѣ.</p> <p>Слои его параллельны, почему ломка правильнаго вида камней очень удобна. Изъ него же легко можно получать большіе штучные камни. Цѣна его принята въ 50 р. за 1 к. с. съ доставкой на мѣсто работы сухимъ путемъ, на основаніи точнѣшнихъ на мѣстѣ свѣдѣній.</p> <p>Для накидной кладки мола, равно какъ и для заброски подъ основаніе набережной, предполагается доставлять гранитный камень морскимъ путемъ, изъ Первушинскихъ ломокъ, находящихся на Медвѣдь-горѣ (Айюдагъ). Цѣна этого камня, съ доставкой его на мѣсто работъ, по собраннымъ на мѣстѣ свѣдѣніямъ, составитъ 45 руб. за 1 куб. саж.</p> <p>Въ окрестностяхъ г. Севастополя имѣется въ изобиліи легкій известковый раковистый камень, а именно изъ Клеопинскихъ ломокъ въ Графской балкѣ, но для морскихъ сооружений онъ не можетъ быть употребленъ.</p> <p>Песокъ въ г. Севастополѣ на всякія постройки доставляется исключительно морскимъ путемъ, на лодкахъ съ устья рѣчки Бельбекъ, и продается по 13 руб. за 1 куб. с. Песокъ этотъ крупный, кварцевый, представляетъ очень хорошій матеріалъ для цементныхъ растворовъ.</p>								
Лѣсные материалы.								
1	50	—	—	1	50	—	—	
2	70	—	—	2	70	—	—	
4	50	—	—	4	50	—	—	
а д ю й м ѣ.								

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ПОТРЕБНОСТЕЙ.	Справочныя цѣны.						Среднія справочныя цѣны за 3 г.	Цѣны, не указанны въ справочныхъ вѣдомостяхъ.	Цѣны, принятыя при составленіи расцѣнки.	П Р И М Ъ Ч А Н І Е .		
		За 1894 г.		За 1895 г.		За 1896 г.							
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.					Руб.	К.
6	Длиною 3 саж. толщиной 2 дюйма												
7	" 3 " " 2 ¹ / ₂ "			95						з а д ю й м ъ .			
8	" 3 " " 3 "												
<i>Доски сосновыя полустыя.</i>													
9	Длиною 3 саж. толщиной 1 дюймъ												
10	" 3 " " 1 ¹ / ₂ "												
11	" 3 " " 2 "			85						з а д ю й м ъ .			
12	" 3 " " 2 ¹ / ₂ "												
13	" 3 " " 3 "												
14	Брусковъ сосновыхъ длиною 3 саж. толщиной 2 ¹ / ₂ д.	—	40	—	40	—	40	—	40	—	40		
Разные матеріалы.													
1	Канаты смоленые за 1 пудъ	6	50	6	50	6	50	6	50	—	—	6	50
2	Пеньки 1 пудъ	4	—	4	—	4	—	4	—	—	—	4	—
3	Пакли 1 пудъ	3	—	3	—	3	—	3	—	—	—	3	—
4	Смолы густой 1 пудъ	1	40	1	40	1	40	1	40	—	—	1	40
5	Смолы жидкой 1 пудъ	1	80	1	80	1	80	1	80	—	—	1	80
6	Угля деревяннаго 1 пудъ	—	50	—	50	—	50	—	50	—	—	—	50
7	" каменнаго Мариупольскаго 1 пудъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Антрацитъ Грушевскій 1 пудъ	—	24	—	23	—	23	—	23 ¹ / ₂	—	—	—	23

Подписалъ: Начальникъ изысканій

инженеръ В. Руммель.



СПИСОКЪ ИЗДАНІЙ

КОМИССИИ ПО УСТРОЙСТВУ КОММЕРЧЕСКИХЪ ПОРТОВЪ.

I. Матеріалы для описанія русскихъ портовъ и исторіи ихъ сооружеія.

		Продажи. цѣна.	
		Р.	К.
Вып.	I. Очаковскій каналъ. Сост. инж. Д. Д. Гнусинъ. 1886 г.	распроданъ.	
Вып.	II. Рижскій портъ. Составилъ инж. А. Б. Нагель. 1886 г.	„	
Вып.	III. Перновскій портъ. Сост. инж. В. П. Назаровъ. 1887 г.	„	
Вып.	IV. Либавскій портъ. Сост. инж. В. Е. Тимоновъ. 1887 г.	„	
Вып.	V. Мариупольскій портъ. Сост. инж. М. Л. Лисовскій. 1888 г.	1 р. 50 к.	
Вып.	VI. Килійскій рукавъ Дуная. Составилъ инж. М. А. Лешинъ. 1888 г.	распроданъ.	
Вып.	VII. Устья большой Невы. Сост. инж. Н. В. Пель. 1888 г.	1 р. — к.	
Вып.	VIII. Керчь-Еникальскій каналъ. Сост. инж. К. П. Ельскій.	50 „	
Вып.	IX. Николаевскій портъ. Сост. инж. Д. Д. Гнусинъ. 1889 г.	распроданъ.	
Вып.	X. Виндавскій портъ. Составилъ инж. Г. И. Боле. 1889 г.	1 р. — к.	
Вып.	XI. Углеопрокидыватели Мариупольскаго порта. Составилъ инж. Н. И. Вознесенскій. 1890 г.	1 „ 50 „	
Вып.	XII. Ревельскій портъ. Сост. инж. В. Ю. Руммель. 1892 г.	2 „ — „	
Вып.	XIII. Потійскій портъ. Сост. инж. В. В. Сахаровъ. 1894 г.	2 „ — „	
Вып.	XIV. Устья Волги. 1895 г.	2 „ 75 „	
Вып.	XV. Взрывныя работы въ Анапскомъ рейдѣ. Составилъ инж. В. И. Чарномскій. 1894 г.	1 „ — „	
Вып.	XVI. О землечерпательныхъ работахъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, въ связи съ вопросомъ о постановкѣ землечерпательнаго дѣла въ Россіи. Составилъ инж. Н. И. Вознесенскій. 1894 г.	1 „ 50 „	
Вып.	XVII. Одесскій портъ. Сост. инж. П. С. Чеховичъ. 1895 г.	2 „ — „	
Вып.	XVIII. Батумскій портъ. Условія вывоза продуктовъ русской нефти черезъ Батумскій портъ въ сопоставленіи съ условіями транспортированія и вывоза нефтяныхъ продуктовъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. Составилъ инж. А. В. Флоринъ. 1895 г.	1 „ 50 „	
Вып.	XIX. Мариупольскій портъ. Постройка и оборудованіе, съ отдѣльнымъ атласомъ чертежей. Составилъ инж. М. Л. Лисовскій. 1896 г.	4 „ — „	
Вып.	XX. Керчь, Геническъ, Ейскъ, Темрюкъ, Анапа. Составилъ инж. В. Ю. Руммель. 1896 г.	9 „ — „	
Вып.	XXI. Новѣйшіе типы молотовъ изъ массивовъ и каменной наброски. Состав. инж. Н. И. Вознесенскій. 1896 г.	1 „ — „	
Вып.	XXII. Либавскій портъ. Описаніе рабочихъ приспособленій и приемовъ производства работъ, примѣненныхъ		

	при постройкѣ Южнаго мола и волноломовъ въ 1890—93 гг. Съ отдѣльнымъ атласомъ чертежей Составилъ инж. Б. Н. Кандиба. 1897 г.	11 р. — к.
Вып. XXIII.	Устье рѣки Днѣстра и Днѣстровскій лимамъ. Результаты изысканій, произведенныхъ въ 1895—96 гг. Составилъ инженеръ В. Ю. Руммель. 1897 г.	3 „ — „
Вып. XXIV.	Ревельскій портъ. Современное состояніе порта и предположенія о его переустройствѣ. Составилъ инженеръ Л. Янышевъ 1897 г.	2 „ 50 „
Вып. XXV.	Килійское устье рѣки Дуная. Результаты изысканій, произведенныхъ въ 1894—95 гг. Съ отдѣльнымъ атласомъ чертежей. Составилъ инженеръ В. Ю. Руммель. 1898 г.	8 „ 50 „
Вып. XXVI.	Либавскій портъ. Очеркъ порта въ торговомъ и судоходномъ отношеніяхъ сравнительно съ другими русскими портами. Составилъ инженеръ Д. Д. Гнущинъ. 1898 г.	1 „ 25 „

II. Атласъ русскихъ коммерческихъ портовъ.

Вып.	I. С.-Петербургскій морской каналъ и порты: Виндавскій, Архангельскій, Бердянскій, Рижскій, Ялтинскій, Перновскій, Либавскій и Батумскій. 1892 г.	5 „ — „
Вып.	II. Новороссійскій, Мариупольскій, Николаевскій, Ревельскій, Таганрогскій, Петровскій, Потійскій и Одесскій порты. 1893 г. Составили инженеры В. Е. Тимоновъ и А. Б. Миллеръ.	5 „ — „

Кромѣ того, Комиссіею изданы:

1. Электрическое освѣщеніе Одесскаго порта въ связи съ вопросомъ объ усиленіи отпускнуи способности русскихъ коммерческихъ портовъ. Составилъ инж. Г. К. Мерчингъ. 1891 г. 50 „
2. Габариты судовъ военнаго флота и коммерческихъ, совершающихъ рейсы между русскими портами. 1889 г. 50 „
3. Водяныя сообщенія и внутренніе торговые порты Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки. Составилъ А. И. Вознесенскій. 1898 г. 3 „ — „

Всѣ означенныя изданія Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ имѣются въ продажѣ въ книжномъ магазинѣ К. Л. Риккера въ С.-Петербургѣ, Невскій проспектъ, № 14.

5-2001





Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353484

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317617