

Лариса ЛЕВЧЕНКО,
професор б. в. з. доктор історичних наук,
Чорноморський національний університет ім. Петра Могили,
Миколаїв, Україна,
e-mail : lorelewch@gmail.com,
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9097-7373>,
Researcher ID: G-9286-2019 (<http://www.researcherid.com/rid/G-9286-2019>)

ВПЛИВ МИКОЛАЇВСЬКОГО МОРСЬКОГО ТОРГОВОГО ПОРТУ НА ЕКОНОМІКУ МИКОЛАЄВА XIX – ПОЧАТКУ XX СТОЛІТТЯ

Частина 2 (початок статті в № 20 «Історичного архіву» 2019 р.)

У 1872 р. міську пристань рознесло бурею. У зв'язку з її поновленням почалося тривале листування з Міністерством шляхів сполучення, головним предметом якого був вибір майбутнього місця для будівництва порту. У 1873 р. за рахунок міста була побудована друга пристань навпроти вулиці Садової. Хоча важливі зміни в комерційній діяльності Миколаївського порту відбулися після відкриття Харківсько-Миколаївської залізниці (1873 р.), Фастівської та Сумської ділянок (1878 р.), але до суттєвих змін у самому порту це не привело. Г. Ге у своєму «Історичному нарисі...» так характеризував Миколаївський порт: «... організація порту була сама нещасна, зовсім сільська. Навантаження всього відбувалося на одній дерев'яній пристані, побудованій ще при Кустові. Коли міське управління побудувало таку ж пристань, то й після цього в навігацію, наприклад, 1878 р. навантаження хліба на судна в Миколаєві представляло щось жахливе в повному розумінні цього слова. Узагалі вся операція отримання в Миколаєві хліба і передавання його на іноземні пароплави коштувала дорожче, ніж доставка його з Миколаєва до Лондона ... ». У такий спосіб порт функціонував до 1888 р.¹

Міністерство шляхів сполучення з метою визначення нового місця для порту в 1874 р. направило до Миколаєва особливу комісію під головуванням інженера К. Бентковського, а в 1875 р. технічні вишукування проводили інженер В. Петрашені представники Харківсько-Миколаївської залізниці. Результатом цих розвідок стало визнання того, що найвигіднішим і найзручнішим місцем для порту є місцевість у Поповій балці, де власне й знаходилися міські пристані. Однак, складений в ті роки проєкт перебудови порту не був реалізований через відсутність фінансування. У 1879 р. Миколаїв відновив клопотання про реконструкцію порту через те, що зростання хлібного експорту попереднього року продемонструвало недостатність і незручність міських пристаней. На порядку денному також перебували потреби поглиблення Очаківського каналу, заощення міських вулиць, надання місту права стягувати півкопійчний збір із кожного пуда зерна, що відправлявся за кордон. У 1881 р. до Миколаєва була відряджена комісія під головуванням інженера шляхів сполучень Д. Гнусіна. Вона склала

¹ Ге Г. Н. Исторический очерк столетнего существования города Николаева при устье Ингула... С. 42.

проект реконструкції порту і прокладання Очаківського каналу. У 1885 р. проект був затверджений Державною Радою Російської імперії і нарешті з'явилися надії на розвиток порту, а відповідно й Миколаєва².

Система управління портом склалася тільки на початку 90-х рр. XIX ст. До цього часу всі справи порту вирішувалися Миколаївським військовим губернатором, Миколаївською міською думою, Миколаївським біржовим комітетом у співпраці з міністерствами фінансів, торгівлі і промисловості, шляхів сполучення, керівництвом Харківсько-Миколаївської залізниці та іншими відомствами.

У 1891 р. було складено проєкт «Положення про адміністративне завідування Миколаївським комерційним портом і про портову поліцію, вироблений комісією, призначеною Миколаївським військовим губернатором, наказом від 5 липня 1891 року № 1853». 10 вересня 1893 р. Миколаїв відвідав Міністр шляхів сполучення А. Кривошеїн, якому Миколаївський біржовий комітет направив чотири прохання: 1) про поглиблення підходів до Миколаївського порту; 2) про скасування $\frac{1}{4}$ збору з товарів, що перевозилися на суднах р. Південний Буг; 3) про встановлення півкопійчного збору з кожного пуда зерна, що відправлялося за кордон; 4) про якнайшвидше створення в Миколаєві портового управління. Портове управління в Миколаївському комерційному порту запроваджено з 1894 р.³

На чолі порту спочатку стояв «капітан над Миколаївським портом», який призначався Міністром внутрішніх справ за поданням Миколаївського військового губернатора і за погодженням із Морським міністерством. На початку XX ст. посада керівника порту стала називатися «начальник порту». Чини Портового управління перебували на дійсній службі у Міністерстві внутрішніх справ і підпорядковувалися військовому губернатору. Розподіл обов'язків, порядок і час служби чинів Портового управління було уточнено в 1903 р. інструкцією, виданою начальником порту. Вона спиралася на «Положення про управління приморськими торговими портами» і на чинні в Миколаївському порту обов'язкові постанови.

«Капітан над портом» мав такі повноваження: 1) спостерігав за дотриманням законів і розпоряджень уряду про торгове мореплавство, суднобудування і річкові промисли; 2) уживав заходів у разі порушення законності в межах своїх повноважень; 3) накладав адміністративні стягнення за порушення законодавства; 4) розбирав незначні суперечки про торгове мореплавство і річкові промисли; 5) спостерігав за порядком у гаванях, на рейді, набережних, молах і всій території порту; 6) у поліцейському відношенні завідував у межах порту залізницями; 7) завідував ремонтом плавучих засобів порту: пароплава-криголама, землечерпальних машин, буксирного пароплава і всіх пристосувань порту; 8) спостерігав за утриманням у справності застережних знаків, навантаженням і розвантаженням пароплавів, у т. ч. легкозаймистих речовин, баласту, складуванням товарів; 9) завідував розстановкою суден у порту; 10) при корабельних аваріях вживав заходів до порятунку людей, суден і вантажу, збереження й повернення майна господарям, винагороди рятувальникам; 11) у разі необхідності надавав розпорядження щодо огляду суден, механізмів, котлів; 12) сприяв роботі митників; 13) боровся з контрабандою та незаконними промислами, приховуванням краденого; 14) оглядав судна каботажного плавання на предмет їх придатності.

Історія не залишила нам архівних документів, достатніх для вивчення біографій і діяльності керівників усіх рівнів Миколаївського міжнародного комерційного порту. Навіть відновлення імен начальників, які керували портом від початку до його реконструкції й до радянської влади, викликає труднощі. Очевидно, що одним із перших керівників порту був інженер шляхів сполучення Д. Гнусін, який прибув до Миколаєва в 1881 р. у якості керівника комісії, що займалася технічними й економічними дослідженнями для облаштування порту і прокладання Очаківського каналу в Дніпро-Бузькому лимані. Саме Гнусін був розробником проекту будівництва Миколаївського комерційного порту. У 1887 р.

² Гнусин Д. Д. Материалы для описания русских портов и истории их сооружения... С. 4–6.

³ ДАМО. Ф. 230. Оп. 1. Спр. 12790. Арк. 1–81; Спр. 13215. Арк. 1–15.

він перебував на посаді начальника робіт із влаштування Миколаївського порту і суднового шляху в Дніпро-Бузькому лимані. У 1889 р. Гнусін опублікував опис Миколаївського комерційного порту, який досі є найціннішим джерелом з історії порту. Наступним керівником порту став колишній Миколаївський поліцмейстер полковник А. Перелешин. У 1894–1908 рр. уже в чині генерал-лейтенанта у відставці Перелешин був капітаном над Миколаївським комерційним портом і головою Присутствія з портових справ. 4 грудня 1908 р. він пішов у відпустку через хворобу і до виконання обов'язків не повернувся. Його замінив дійсний статський радник М. Лапін, який із 4 грудня 1908 р. став виконувачем обов'язків начальника Миколаївського торгового порту і голови Присутствія з портових справ. Лапін також тимчасово виконував обов'язки начальника Миколаївського торгового порту в 1918 р. – березні 1919 р. Із 1894 (1895) р. по 1905 р. завідувачем спорудами Миколаївського порту був інженер Міністерства торгівлі і промисловості колезький радник Л. Юстус. У 1895 р. Юстус розробив і представив проект подальшого розширення Миколаївського порту, мотивуючи необхідність подовження причальної лінії збільшенням вантажообігу зернових (у 1888 р. експорт зернових досяг 85 млн пуд., у 1893–1894 рр. – 138 млн пуд., до порту прибуло 608 пароплавів далекого і 1910 суден каботажного плавання). 17 квітня 1905 р. Юстус отримав чин дійсного статського радника. Із 1907 р. він увійшов до складу Миколаївського портового присутствія від Міністерства торгівлі і промисловості, яке представляв з перервами аж до початку 1917 р. У 1909–1913 рр. він був завідувачем Миколаївським портом (начальником Миколаївського торгового порту), а також головою Присутствія з портових справ. У 1913–1917 рр. Л. Юстус був начальником робіт Миколаївського порту з Херсоном, Скадовськом та Хорлами (начальником робіт Миколаївського і Херсонського портів). Юстус також відомий у Миколаєві як член Миколаївського відділення Імператорського Російського Технічного Товариства (з 1893 р.) і товариш Голови Імператорського Російського Технічного Товариства (з 1900 р.). У 1913 р. він опублікував опис Миколаївського торгового порту, який, як і праця Гнусіна, містить важливіші відомості з історії порту. У 1913 р. – січні 1918 р. – начальником Миколаївського торгового порту і головою Присутствія з портових справ був дійсний статський радник, колишній інспектор морехідних класів (з 1901 р.) контр-адмірал О. Дриженко.

Управління Миколаївського торгового порту функціонувало у складі помічника, двох портових техніків (інженер-механіка і корабельного інженера), портового діловода, старшого портового наглядача і молодшого портового наглядача. У Портовому управлінні служили вільнонаймані чиновники: бухгалтер (він також виконував функції помічника діловода), лікар, портовий перекладач, фельдшер, 3 переписувачі канцелярії, 2 старшини берегової команди, 4 старших і 14 молодших портових матросів, сторож, посильний, 56 членів команди 2 портових криголамів і 11 осіб команди 2 портових катерів.

Присутствіє з портових справ діяло на підставі «Положення про адміністративне завідування Миколаївським комерційним портом ...». До функцій Присутствія належало: 1) видання обов'язкових для порту постанов щодо порядку та безпеки в порту, правильного користування гаванню, пристанями, складами, портовими машинами і пристосуваннями, елеватором, візництвом і промислами в порту, буксирними, перевізними і вантажно-розвантажувальними засобами, човнярства і попередження повеней; 2) надання дозволів приватним особам на оренду в порту території, складів, розміщення підприємств, ведення річкових промислів і торгівлі; 3) складання правил для користування портовою територією, набережними, гаванню, портовими пристосуваннями, встановлення розміру оплати за користування і оренду; 4) розгляду питань про встановлення місць розвантаження і навантаження вантажів, баласту, легко займистих речовин; 5) надання вищому начальству пропозицій для розвитку покращення діяльності порту; 6) клопотання перед вищим начальством про потреби порту, будівництво необхідних для порту і мореплавства споруд, заснування лоцманських та інших морських товариств; 7) розгляд поданих на адресу губернатора (градоначальника) скарг.

Засідання Присутствія з портових справ проводилися не рідше одного разу на місяць, рішення приймалися простою більшістю голосів. Військовий губернатор (градоначальник) мав право призупинення прийнятих Присутствієм постанов і передачі їх у семиденний строк на розгляд Міністерства внутрішніх справ або інших міністерств із завідування.

Миколаївське присутствіє з портових справ очолював начальник порту. До нього входили представники міністерств торгівлі й промисловості, фінансів, внутрішніх справ, шляхів сполучення, юстиції, Військового міністерства, Морського і державного контролю, Управління Південних залізниць, Миколаївський міський голова, голова Біржового комітету і два представники від купецтва. Крім них, до участі в засіданнях присутствія начальником порту запрошувалися з правом дорадчого голосу фахівці та зацікавлені в постановах Присутствія з портових справ особи.

Для завідування будівельно-технічною діяльністю Миколаївського порту (разом із Херсонським портом, Скадовськом та Хорлами) був створений самостійний орган – Управління робіт порту, що складалося з начальника робіт, виконавця робіт на правах заступника начальника робіт, двох виконавців робіт, двох техніків, діловода, команд плавучих засобів і землечерпального каравану, нижчих виконавчих чинів і службовців канцелярії.

Миколаївський комерційний порт поділявся на два відділи: закордонний і каботажний. Кожним із відділів завідував портовою наглядом. Безпосередній нагляд за тим, що відбувалося в порту здійснювали нижні портові чини: у закордонному відділі – старшина берегової команди, 2 старших і 8 молодших портових матроси; у каботажному відділі – старшина берегової команди, 2 старших і 6 молодших портових матроси. До обов'язків старшин і старших портових матросів належали: обхід порту, перевірка постів (матросів), присутність при прибутті і відправленні пароплавів, збирання різних відомостей, спостереження за розстановкою суден і санітарним станом порту, за виконанням чинних у порту обов'язкових постанов, розпоряджень і наказів начальника порту. Молодші портові матроси несли безперервну постову службу: у закордонному відділі – 3 пости (вдень) і 2 пости (вночі), у каботажному відділі – 2 пости.

Завідування технічною частиною порту здійснювали 2 портові техніки, які, крім технічного нагляду за суднами, відали утриманням і ремонтом механізмів портових плавучих засобів (інженер-механік), утриманням і ремонтом суднової частини портових плавучих засобів і портових будівель.

У закордонному відділі порту на роботах було зайнято в середньому 2000 робітників щороку, у т. ч. до 300 жінок. Робітники розподілялися за професіями таким чином: 1) у хлібних магазинах і на перевантаженні з барж працювали: кладники, подавальники, насипальники, вагарі, віяльники, підбивальники, лопатники; 2) у порту: візники, зноски, мішочниці, пробниці, підбивальниці; 3) вантажники гірничозаводських вантажів. У порту діяли робітничі артілі: 1) перша і друга артілі зноски і кладників; 2) «Артільна Біржа»; 3) перша артіль підбивниць і підбивників. Кожна артіль мала свою адміністрацію і формувала капітал загального користування.

Водні кордони Миколаївського комерційного порту були визначені Комітетом із портових справ згідно з розпорядженням Міністра торгівлі та промисловості 1911 р.: «Кордон Миколаївського торгового порту, починаючись на лівому березі Південного Бугу, біля західного краю ділянки Чорноморського механічного заводу, проходить по урізу води на південь від кордонів казенної портової території каботажної гавані у Поповій балці, захоплюючи на цій дистанції пристані Чорноморського механічного заводу, нафтову і суднобудівних механічних заводів. Потім межа порту охоплює казенну територію каботажної гавані і прямує берегом р. Буг, займаючи простір берега, до кінцевого мису Станіслав. Звідси кордон порту йде по прямій лінії через річку Буг на край мису Аджигол і піднімається за ним на північ правим берегом річки Буг, захоплюючи десятисаженний простір берега, до краю мису біля села Мала Корениха, звідки, перетинаючи прямою лінією

річку Буг, з'єднується знову з початком кордону біля західної ділянки Чорноморського механічного заводу».

Річка Південний Буг у районі Миколаєва взимку покривалася льодом. За спостереженнями у період 1870–1888 рр. раннє замерзання зафіксоване 25 листопада, пізнє – 5 січня, середнє припадало на 10 грудня. Найбільш раннє таяння зареєстровано 11 лютого, пізнє – 31 березня, середнє – 5 березня. Таким чином, навігація в порту тривала в середньому 280–285 днів на рік. Непоодинокими були випадки, коли після замерзання Бузький лиман посеред зими очищався від льоду. Лід на лимані набував твердості тільки після сильних і тривалих морозів і часто був пухким і слабким, а льодохід для Бугу не характерний.

Проте, незважаючи на сприятливі природні умови, серйозною природною перешкодою для розвитку порту було мілководдя єдиного можливого підходу до порту з боку Чорного моря через Очаківський бар і Дніпро-Бузький лиман. У період з 1828 р. по 1836 р. морським відомством експлуатаційно підтримувався морський канал через Очаківський бар довжиною в 6 верст, шириною в 25 саж.⁴ і глибиною в 21 ф. (за іншими даними: довжина сягала 3,5 версти, ширина – 25 саж., глибина – 18 ф.). Однак після Кримської війни й тимчасового скасування Чорноморського військового флоту канал був закинтий Морським відомством. З проведенням у 1881 р. технічних і економічних досліджень для реконструкції порту і прокладання Очаківського каналу в Дніпро-Бузькому лимані, у 1885–1887 рр. були виконані роботи з поглиблення підхідного каналу до порту. Проритий канал у довжину сягав 7,2 версти⁵ при ширині 50 саж. і глибині 20 ф. Відновлення каналу здійснювалося з метою припинення практики часткового навантаження суден у Миколаївському порту і їх подальшого дозавантаження в Очаківському порту. Однак глибина каналу виявилася недостатньою, оскільки більшість пароплавів, що приходили в порт, уже тоді мали осадку від 20 ф. до 23 ф. У 1894 р. питання про подальше поглиблення Очаківського каналу було порушено морським відомством, яке зацікавилася Миколаївським портом як місцем будівництва і стоянки броненосців Чорноморського військового флоту. У 1897 р. Міністерством шляхів сполучення був представлений до Державної Ради проект поглиблення підходів до Миколаївського порту до 30 ф. Реконструкцію каналу планувалося здійснити у дві черги: 1-ша черга – поглиблення до 25 ф. при збільшенні довжини каналу до 35 верст і збереженні ширини в 50 саж., і 2-а черга – поглиблення до 30 ф. із відповідним подовженням. Роботи 1-ої черги були проведені в 1898–1902 рр.: канал досяг в довжину 36,25 верст, у ширину – 52 саж. і мав глибину до 25 ф. У липні 1912 р. розпочалися роботи 2-ї черги. До 1915 р. канал досяг глибини в 30 ф. Поглиблення каналу дозволило скоротити фінансові втрати в торгівлі зерновими та іншими товарами: з 1886 р. значно скоротилося дозавантаження суден в Очаківському порту, а з 1902 р. – припинилося зовсім.

Очаківський канал у Дніпро-Бузькому лимані і в р. Південний Буг – звивистий, тому при підходах до Миколаївського порту величезне значення завжди мали маяки і застережливі знаки. Судна, йдучи каналом, спочатку повинні були орієнтуватися на Суворівський маяк, що знаходився на морському березі на захід від м. Очаків, а потім на маяки і застережливі знаки, встановлені по лиману від Очакова до гирла Бугу: Вікторівський, Батарейний і Аджигольський створи, плавучі бакани по Очаківському каналу, Аджигольський плавучий маяк, Сари-Камишскую мигалку, Хабловський, Кисляківський і Свято-Троїцько-Ажарський створи. Просуваючись далі р. Південний Буг до Миколаївського порту судна орієнтувалися на Верхньо-Волоський і Нижньо-Волоський маяки, Сіверсів створ, Костянтинівський маяк, маяковий портовий вогонь начолі каботажного молу, два маякових портових вогні на напівзапруді набережної закордонного відділу порту. Усі маяки і застережливі знаки перебували у віданні Дирекції маяків і лоцій Чорного і Азовського морів. Установлений на чолі каботажного молу портовий маяк за допомогою поміщених у ліхтар двох електричних розжарювальних ламп подавав постійний червоний вогонь.

⁴ Саж. (сажень) – одиниця вимірювання відстані, 2,1336 м.

⁵ Верста – одиниця вимірювання відстані, 1066,781 м.

Іншим шляхом до Миколаївського порту з середньої течії р. Південний Буг прямували виключно буксирні судна з малою осадкою (баржі, берлини), які доставляли до порту хлібні вантажі з пристаней Вознесенського району для перевантаження на судна далекого плавання.

Закордонний відділ порту складався з портової території, гранітної набережної і прилеглої рейду. Каботажний – з дугоподібного молу, що йшов від берега на схід, від гавані між молотом і берегом і від невеликої за розмірами портової території. Загальна протяжність берегової лінії порту станом на 1913 р. сягала 1495 пог. саж., у т. ч. у закордонному відділі – 690, у каботажному – 805 пог. саж. Повна довжина причальної лінії загального користування у 1913 р. дорівнювала 1542 пог. саж.

Гранітну набережну закордонного відділу збудовано в 1888–1890 рр. за кошти казни, її влаштуванням обладнання оцінювалося в 1 878 839 руб. Набережна в довжину досягала 550 саж. і спиралася на палі, а її стінки були захищені похилими відбійними палями, з'єднаними попарно між собою. У західній частині набережної похилі палі вздовж 150 саж. стінки були замінені відбійними дерев'яними рамами з попарних вертикальних стійок, притиснутих до стінки подвійними привальними брусами. Через щодесять сажнів у стінку набережної були вмуровані рими, а в інтервалах між римами на набережній встановлені чавунні причальні тумби, вмонтовані в масиви з кам'яної кладки. Глибина води біля набережної була 25 ф., висота кордонного каменю стінки над ординарним горизонтом води дорівнювала 1 саж. У 1916 р. були проведені роботи із розширення набережної закордонного відділу на 1 саж. і поглибленню до 30 ф. Гранітна набережна перебувала в загальному користуванні.

Для причалу суден малого плавання в каботажному відділі був споруджений каботажний мов з причальною лінією загального користування довжиною 476 саж. при глибині води з зовнішньої сторони молу в 22 ф. і з внутрішньої від 14 ф. до 18 ф.; ширина молу простягалася від 31,5 до 40 саж. в головній частині. Стінки молу були збудовані із залізобетонних ряжів, встановлених на дерев'яних пальових підставах. Лицьова сторона ряжевої стінки була захищена від поштовхів і ударів дерев'яною охоронною рамою. Уздовж усього причалу на відстані 1,80 саж. від зовнішнього краю стінки і через 10 саж. одна від одної стояли 33 гранітні й 11 чавунні причальні тумби, вмонтовані в кам'яні масиви з бутового вапняного каменю. В інтервалах між ними в стінку молу були вбудовані рими. Висота верхньої межі кордонного каменю під ординаром дорівнювала 0,85 саж. Мол каботажної гавані побудовано на кошти казни в 1891 – 1893 рр., його вартість складала 1 059 896 руб.

У 1902 р. на кошти казни в західній частині порту було влаштовано зимівну пристань завдовжки 60 саж. і шириною 3 саж. для стоянки суден землечерпального каравану Управління робіт порту.

У західному кінці гранітної набережної вздовж укусу охоронної стінки Санкт-Петербурзьке міжнародне товариство навантажувальних засобів і складських приміщень (Фріша) влаштувало дерев'яну першу пристань переважного користування завдовжки 33 саж. і глибиною води перед стінкою 22 ф. За нею розташовувалася понтонна друга пристань переважного користування цього ж товариства (паралельно укусу західного крила охоронної стінки гранітної набережної) завдовжки 56 саж. при глибині води перед понтонами 25 ф. За східним кінцем гранітної набережної знаходилася влаштована з напівзапруді і обладнана рейковими шляхами і транспортерами для навантаження руди на судна закордонного плавання дерев'яна третя пристань Санкт-Петербурзького міжнародного товариства навантажувальних засобів і складських приміщень переважного користування. Її довжина сягала 50 саж. при глибині води перед пристанню 25 ф. У 1913 р. товариство завершило спорудження на лівому березі р. Південний Буг залізобетонної набережної довжиною 275 саж. і глибиною біля пристані 25-29 ф. Ця набережна була розташована частково на території, що належала товариству, а частково на землі, орендованій у казни. Північним кінцем набережна примикала до міської набережної. 14 листопада 1913 р. нова набережна була передана у відання Портового управління і надана в загальне користування.

На суміжній із закордонним відділом порту ділянці, що належала місту, на початку ХХ ст. будувалася на кошти Миколаєва постійна міська набережна довжиною 275 саж. для причалу суден далекого плавання. Набережна складалася з двох ліній з одним переломом посередині. Закінчення її будівництва планувалося в 1913 р. Проте цього року було виявлено пошкодження майже 20 саж. західної частини набережної. Внаслідок відхилень від проекту була допущена помилка і сталася осада кордону набережної на глибину від 4 до 8 вершків⁶ через зміну первісного напрямку паль і їх відхилення в бік води. Міське громадське управління було змушене в 1916 р. виділити кошти на реконструкцію міської набережної, первісна вартість якої оцінювалася в 500 тис. руб.

Із зовнішнього боку каботажного молу в західній частині порту була споруджена тимчасова дерев'яна пристань Карпаса й Когана для причалу пароплавів, що завантажувалися залізною рудою. Довжина пристані становила 41 саж., ширина – 6,5 саж., глибина води перед пристанню – 25 ф.⁷

Між пристанню Карпаса й Когана і берегом із зовнішнього боку каботажного молу була ще одна дерев'яна пристань для причалу пароплавів Добровільного флоту. Довжина цієї пристані досягала 40 саж., ширина – 2 саж. Між куцями паль і пристанню були встановлені 2 баржі, палуби яких слугували передавальними майданчиками між пристанню і пароплавами⁸.

Район адміністративного нагляду і діяльності Портового управління обмежувався прибережною смугою в межах відчуженої під влаштування порту території на південній стороні Миколаєва в місцевості під назвою «Попова Балка». Загальна площа, що перебувала у віданні Портового управління, становила 55 118,87 кв. саж., у т. ч. у закордонному відділі – 30 019,87 кв. саж. і в каботажному відділі – 25 099 кв. саж. У район порту також входила прилегла до Попової балки необладнана територія, розташована на південному сході від балки лівим берегом Бугу й до хутора Широка Балка. Ця ділянка була передана Портовому управлінню військово-інженерним відомством, її площа становила 51 дес. 170 кв. саж. З усієї цієї території 3707,12 кв. саж. знаходилося під різними будівлями Управління робіт порту, 924, 39 кв. саж. – під спорудами Портового управління. Крім цього, Міністерство фінансів використовувало ділянку площею 2525 кв. саж. для потреб Портової митниці. У користуванні Міністерства шляхів сполучення, а саме Управління Південних залізниць, перебувала площа 658 028 кв. саж.

За винятком прилеглої безпосередньо до причальної лінії смужки землі близько 10 саж. шириною, ділянок під дорогами та загального користування, решта території віддавалася в довгострокову і короткострокову оренду з оплатою до 5 руб. у рік за квадратний сажень. У закордонному відділі ділянки портової території були передані під склади і перевантажувальні пристосування для вивезення за кордон залізної і марганцевої руди, рейок, лісу та інших вантажів; у каботажному відділі – під склади пароплавних підприємств, кам'яного вугілля, солі і т. ін. Частково територія каботажного відділу використовувалася Управлінням портових робіт для ремонту барж і берлин.

Для зберігання, очищення й навантаження зернових на пароплави в закордонному відділі порту біля західного краю гранітної набережної був збудований елеватор місткістю 1 500 000 пуд., який здійснював подачу хлібних вантажів одночасно на три пароплави. Елеватор мав два великих корпуси, машинне й розташоване поза портовою територією котельне відділення. Кожен корпус елеватора мав два сектори: дерев'яний закормний і цегляну десятиповерхову

⁶ Вершок – міра довжини, 4,4 см.

⁷ ф. (фунт) – одиниця виміру маси, 0,45 кг.

⁸ ДАМО. Ф. 255. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 1–30; Спр. 7. Арк. 1–42; Спр. 29. Арк. 1–5; Спр. 42. Арк. 1–19; Спр. 47. Арк. 1–296; Спр. 57. Арк. 1–11; Спр. 86. Арк. 1–45; Спр. 92. Арк. 1–299; Спр. 107. Арк. 1–5; Спр. 201. Арк. 1–7; Спр. 204. Арк. 1–44; Спр. 205. Арк. 1–9; Спр. 217. Арк. 1–5; Спр. 218. Арк. 1–62; Спр. 228. Арк. 1–29; Спр. 230. Арк. 1–26; Спр. 231. Арк. 1–21; Спр. 297. Арк. 1–18; Контракт по работам устройства пристани в г. Николаеве. СПб. : Типография братьев Пантелеевых, 1886. 45 с.; Контракт на работы по устройству Каботажной гавани в Николаевском порте и углублению мелей в Днепро-Бугском и Бугском лиманах. 14 февраля 1891 г. СПб. : Типография и Литография В. А. Тиханова, 1891. 59 с.; Правила пользования участками территории Николаевского торгового порта. Николаев, 1910. 41 с.; Отчет начальника Николаевского коммерческого порта за 1914 год. Николаев, 1915. 68 с.

вежу. Корпуси закормів були покриті пласким, а вежі – хвилястим залізом. Їх обладнали підземними норіями, вагами, очисниками, стрічковими передачами, візками та іншими пристосуваннями. У кожному корпусі було по 5 поздовжніх і по 7 поперечних пасів, які приводилися в рух електричними моторами по 15 сил кожен. Попід стіною набережної перед корпусами елеватора на залізних гратчастих стовпах була влаштована конвеєрна галерея довжиною 135 саж. із 4 поздовжніми пасами і 16 випускними трубами. Усередині машинного відділення елеватора було встановлено три парових двигуни з горизонтальними машинами по 130 сил; кожен двигун мав динамо-машину в 100 кВ потужності при 240 В напруги і 600 оборотах на хвилину. Цими машинами обслуговувалися всі встановлені в елеваторі моторні двигуни. Продуктивність елеватора за годину досягала 15000 пуд. при прийманні зерна і 22000 пуд. при вивантаженні. Елеватор належав Миколаївському комерційному агентству Управління південних залізниць.

Протягом літньої навігації при навантаженні зерна з барж і берлин на пароплави працювали 6–7 плавучих елеваторів Південноросійського товариства плавучих елеваторів, правління якого знаходилося в Миколаєві. Продуктивність кожного плавучого одинарного елеватора досягала 3600 пуд. на годину, подвійного – 7500 пуд. на годину.

Для вивантаження експортованої за кордон залізної руди в закордонному відділі порту Товариством «Дейчер-Кайзер» були встановлені механічні пристосування, які склалися з: 1) двох напівпортальних катучих кранів системи Блейхерт підйомною силою в 10 т кожен і стрічкового транспортера, який ніс вантажі від складу до люка пароплава; 2) транспортерів системи Блейхер, що представляли собою залізний міст прольотом у 36,5 м між засадами, який міг рухатися паралельно причальній лінії уздовж набережної і складу по рейках, встановлених на спеціальному залізобетонному фундаменті. Для завантаження пароплавів, що стояли вздовж другої причальної лінії, верхня частина транспортера висувалася на роликах до середини трюму того пароплава, який стояв на другій лінії причалу. Усі механізми кранів і транспортера приводилися в рух електромоторами. Для отримання електричної енергії Товариство «Дейчер-Кайзер» побудувало на портовій території власну електростанцію, обладнану компаунд-локомотивом із перегрітою парою потужністю 320 сил і двома динамо-машинами потужністю 160 кВ кожна. Продуктивність механічних пристроїв Товариства «Дейчер-Кайзер» досягала 250 т на годину (15500 пуд.).

Для навантаження експортованої за кордон залізної та марганцевої руди в закордонному відділі порту на орендованих Санкт-Петербурзьким міжнародним товариством навантажувальних засобів і складських приміщень ділянках землі були встановлені механічні пристосування, що склалися з: 1) 4 баштових транспортерів системи Темперлей із паровими двигунами (продуктивність кожного – близько 3000 пуд. на годину), 2) 5 пересувних кранів, 3) 16 малих транспортерів системи Темперлей на козлах і для підвішування до щогл (продуктивність кожного крана і малого транспортера – сягала близько 1800 пуд. на годину). Санкт-Петербурзькому міжнародному товариству також належали: плавучий кран вантажопідйомністю 25 т, 4 берегових катучих крани силою 1,5–3,5 т кожен, 3 з яких були самоходами.

Для навантаження експортованої за кордон залізної руди на пристані Карпаса і Когана в каботажному відділі порту були встановлені чотири транспортери системи Темперлей, які працювали завдяки силі пароплавних лебідок і мали продуктивність близько 6000 пуд. на годину. Навантаження і вивантаження каботажних пароплавів здійснювалося кранами і стрілами, які встановлювалися безпосередньо на пароплавах. Прибирання вантажів до магазинів (стара назва складів) і назад здійснювалося вручну. У разі роботи з великими вантажами використовувався плавучий кран Санкт-Петербурзького міжнародного товариства навантажувальних засобів.

У закордонному відділі порту знаходилися склади Управління Південних залізниць при елеваторі (два дерев'яних навіси для зберігання зернових вантажів площею 450 кв. саж.; для зберігання інших вантажів – 3 циліндричної форми пакгаузи об'ємом в 600 куб. саж.),

портовій митниці (кам'яний пакгауз об'ємом 256,20 куб. саж.). Руда, рейки і ліс до навантаження їх на пароплави зберігалися відкрито на ділянках портової території.

У каботажному відділі порту знаходилися такі складські приміщення: 2 циліндричних пакгаузи Управління Південних залізниць; 2 дерев'яних пакгаузи Російського товариства пароплавства і торгівлі об'ємом 432 куб. саж.; південний дерев'яний пакгауз пароплавства А. Шавалди об'ємом 99,40 куб. саж.; північний кам'яний пакгауз пароплавства А. Шавалди об'ємом 99,20 куб. саж.; дерев'яний пакгауз Російського Товариства Страхування і Транспортування для багажу об'ємом 300,6 куб. саж.; бетонний сарай Н. Аврамова об'ємом 136 куб. саж.; дерев'яний сарай Ф. Когона обсягом 15,6 куб. саж.; дерев'яний пакгауз Добровільного флоту об'ємом 166,25 куб. саж.; дерев'яний сарай Бройтмана об'ємом 70,5 куб. саж.; 4 дерев'яних комори Іюффе і Брегера для зберігання кримської солі загальним об'ємом 331,9 куб. саж., при двох із них в кам'яних прибудовах були розташовані солемлини; 4 склади для відкритого зберігання кам'яного вугілля (Управління портових робіт – площею 275,5 кв. саж.; Товариства продуктів – 443,99 кв. саж., Бройтмана – 127,51 кв. саж. і Феофанії – 176 кв. саж.).

Для зберігання, очищення і сортування експортних зернових вантажів існували спеціальні кам'яні магазини, розташовані по вулицях Млинській і Заводській, обладнані залізничними коліями. На цих двох вулицях знаходилося 98 магазинів загальною місткістю 20 515 000 пуд. Зернові вантажі доставлялися в ці магазини залізничними рейковими зі станції «Миколаїв», вивантажувалися вручну і доправлялися до пароплавів на возах. Ще 80 зернових магазинів були розташовані на хуторі Водопій і Шлагбаумському ринку (східна околиця м. Миколаїв), у с. Варварівка (на правому березі р. Південний Буг), у Соляних (на правому березі р. Інгул). Їх загальна місткість дорівнювала 7 055 000 пуд. У ці магазини зерно доставлялося гужем і в такий же спосіб доправлялося в порт⁹.

Таким чином, після здійснення реконструкції та благоустрою порту, поглиблення і розширення Очаківського каналу, Миколаївський міжнародний комерційний порт набрав бажаного рівня вантажообігу (Див. таблицю 3)¹⁰.

Таблиця 3

Вантажообіг Миколаївського міжнародного комерційного порту по закордонному плаванню з 1877 г. до 1916 г.

| Рік | Експорту пуд. | Імпорту пуд. | Вантажообіг у пуд. | Причини, що впливали на коливання вантажообігу |
|------|---------------|--------------|--------------------|---|
| 1877 | 588 900 | 98 000 | 5 987 000 | Російсько-турецька війна |
| 1878 | 33 558 000 | 1 142 000 | 34 700 000 | |
| 1879 | 33 478 000 | 1 405 000 | 34 883 000 | |
| 1880 | 16 500 000 | 863 000 | 17 363 000 | |
| 1881 | 16 924 000 | 660 000 | 17 584 000 | |
| 1882 | 13 789 000 | 251 000 | 14 040 000 | |
| 1883 | 15 620 000 | 328 000 | 15 948 000 | |
| 1884 | 17 980 000 | 521 000 | 18 501 000 | |
| 1885 | 16 876 000 | 372 000 | 17 248 000 | |
| 1886 | 14 732 000 | 560 000 | 15 292 000 | |
| 1887 | 32 668 000 | 573 000 | 33 241 000 | Поглиблення Очаківського каналу до 20 футів глибини |
| 1888 | 48 625 000 | 877 000 | 49 502 000 | |
| 1889 | 34 668 000 | 715 000 | 35 383 000 | |
| 1890 | 37 839 000 | 336 000 | 38 175 000 | |
| 1891 | 31 250 000 | 765 000 | 32 015 000 | |

⁹ДАМО. Ф. 255. Оп. 1. Спр. 260. Арк. 1–30; Спр. 261. Арк. 1–15; Спр. 263. Арк. 1–152; Спр. 264. Арк. 1–167; Спр. 265. Арк. 1–295; Спр. 266. Арк. 1–176; Спр. 267. Арк. 1–215; Спр. 268. Арк. 1–17; Спр. 269. Арк. 1–144; Спр. 270. Арк. 1–36; Спр. 271. Арк. 1–193; Спр. 272. Арк. 1–79; Спр. 273. Арк. 1–35; Спр. 276. Арк. 1–37; Спр. 277. Арк. 1–261; Спр. 278. Арк. 1–127; Спр. 279. Арк. 1–12; Спр. 280. Арк. 1–9; Спр. 281. Арк. 1–175; Спр. 282. Арк. 1–136; Спр. 283. Арк. 1–8; Спр. 284. Арк. 1–14; Спр. 286. Арк. 1–34; Спр. 287. Арк. 1–18; Спр. 289. Арк. 1–13; Спр. 291. Арк. 1–69; Спр. 292. Арк. 1–31; Спр. 294. Арк. 1–3; Спр. 299. Арк. 1–47; Спр. 301. Арк. 1–35; Спр. 302. Арк. 1–182; Спр. 303. Арк. 1–30; Ф. 266. Оп. 1. Спр. 112. Арк. 1–8; Спр. 260. Арк. 1–28; Спр. 290. Арк. 1–14; Спр. 367. Арк. 1–15.

¹⁰Обзор Николаевского градоначальства за 1916 год. Николаев, 1917. 34 с.

| | | | | |
|------|--|-----------|-------------|--|
| 1892 | 16 524 000 | 497 000 | 17 026 000 | Заборона експорту зернових унаслідок неврожаю |
| 1893 | 48 569 000 | 1 406 000 | 49 975 000 | |
| 1894 | 87 729 210 | 1 034 483 | 88 763 693 | |
| 1895 | 77 860 182 | 1 338 157 | 79 198 338 | |
| 1896 | 69 013 140 | 2 155 082 | 71 168 222 | |
| 1897 | 72 926 837 | 2 554 904 | 75 481 841 | |
| 1898 | 59 076 425 | 1 884 257 | 60 960 686 | |
| 1899 | 32 894 571 | 2521 327 | 35 415 898 | Поганий врожай зернових на Півдні Російської імперії, насамперед, у районах, прилеглих до Харківсько-Миколаївської залізниці |
| 1900 | 30 038 023 | 814 554 | 30 852 477 | |
| 1901 | 55 092 964 | 561 012 | 55 653 976 | |
| 1902 | 84 349 723 | 200 854 | 84 550 577 | Поглиблення Очаківського каналу до 25 футів глибини й забезпечення безперервності зимової навігації за допомогою криголамів |
| 1903 | 117 707 631 | 342 087 | 118 049 717 | Гарний врожай і безперервний рух вантажів Харківсько-Миколаївською залізницею |
| 1904 | 90 717 778 | 229 340 | 90 947 118 | Російсько-японська війна, скорочення рухомого складу залізниці |
| 1905 | 120 541 211 | 248 919 | 100 790 160 | |
| 1906 | 119 072 586 | 1 141 679 | 120 214 245 | |
| 1907 | 94 055 463 | 302 629 | 94 458 092 | Неврожай на Півдні Російської імперії |
| 1908 | 76 003 239 | 628 499 | 76 531 738 | |
| 1909 | 125 242 387 | 436 284 | 125 678 671 | |
| 1910 | 150 986 103 | 156 783 | 151 142 886 | |
| 1911 | 133 395 513 | 763 580 | 134 328 346 | |
| 1912 | 88 749 800 | 900 007 | 89 649 807 | |
| 1913 | 109 190 545 | 4 538 762 | 113 629 307 | |
| 1914 | 54 810 902 | 2 341 921 | 57 152 823 | Припинення торгового мореплавання з кінця липня 1914 р. внаслідок початку Першої світової війни |
| 1915 | Експортно-імпорتنі операції через Миколаївський міжнародний комерційний порт не здійснювалися через воєнні дії | | | |

Основним предметом експорту були зернові (пшениця, жито, ячмінь, овес), цукор пісок, а також ліс, вугілля, різні руди; імпорту – вино, ліс і дерев'яні вироби, будівельні матеріали, гончарні, фарфорові та фаянсові вироби, кам'яне вугілля, хімічні продукти, дубильні й фарбувальні речовини, інструменти, машини та апарати, мануфактура.

Після реконструкції порту збільшилися й митні збори. Так, у 1910 р. Миколаївська митниця збрала 818 394 руб., у 1911 р – 893 293 руб., 1912 г. – 1002506 руб., 1913 г. – 1309508 руб., 1914 г. – 1167726 руб.¹¹

Таблиця 4

Експорт зернових продуктів в пудах через Николаевский міжнародний комерційний порт за період 1902–1914 гг.¹²

| Годы | Експорт зернових продуктів в пудах |
|------|------------------------------------|
| 1902 | 83 029 392 |
| 1903 | 108 010 539 |
| 1904 | 84 850 408 |
| 1905 | 91 612 949 |
| 1906 | 97 731 141 |
| 1907 | 56 227 024 |
| 1908 | 57 399 275 |
| 1909 | 102 312 117 |
| 1910 | 115 529 833 |
| 1911 | 92 179 480 |
| 1912 | 61 262 029 |
| 1913 | 78 551 522 |
| 1914 | 37 742 274 |

¹¹ Отчет начальника Николаевского торгового порта за 1914 год. Николаев, 1915. С. 14.

¹² Обзор Николаевского градоначальства за 1914 год. Николаев, 1915. С. 14.

До Миколаєва прибували судна з Англії, Греції, Австрії, Італії, Німеччини, Франції, Голландії, Данії, Швеції, Румунії, Бельгії та Норвегії. Хлібний експорт спрямовувався в порти Лондона, Гулля, Ліверпуля, Белфаста, Глазго, Бергена, Роттердама і Амстердама, Гамбурга, Везера, Емдена, Марселя і Руана, Генуї, Венеції, Онелії, у район Гібралтару і в Олександрію (Єгипет). Хлібно-експортними операціями на той час у Миколаєві займалися фірми і торгові доми: Луї Дрейфус і Ко, М. Нейфельд і Ко, З. М. Франгопуло, Ф. І. Франша, І. Д. Ерліха, М. І. Ортензато, І. Я. Когана, Ефрусі і Ко, Родоконакі й інші.

Таблиця 5

**Рух суден по торговому мореплаванню
в Миколаївському міжнародному комерційному порту в 1902–1914 рр.¹³**

| Рік | Прибуло суден | Відійшло суден |
|------|---------------|----------------|
| 1902 | 409 | 399 |
| 1903 | 478 | 497 |
| 1904 | 406 | 399 |
| 1905 | 413 | 414 |
| 1906 | 481 | 483 |
| 1907 | 371 | 370 |
| 1908 | 318 | 321 |
| 1909 | 496 | 486 |
| 1910 | 527 | 531 |
| 1911 | 470 | 475 |
| 1912 | 324 | 323 |
| 1913 | 395 | 386 |
| 1914 | 203 | 209 |

У 1914 р. у Миколаєві працювало 43 фабрики і заводи із загальною чисельністю працюючих 16921 осіб і загальною сумою виробництва – 35 909 606 руб., у т. ч.: заводи Товариства Миколаївських заводів і верфей, Російського суднобудівного товариства, відділення Невського (Балтійського) механічного та суднобудівного заводу¹⁴. Загальна чисельність промислових підприємств за даними Миколаївської міської управи становила 659 закладів із загальною сумою виробництва в 52 341 358 руб.¹⁵ Торгова галузь міста була представлена 5725 торговельними підприємствами, до діяльності яких в основному належали відправка хліба за кордон, а також постачання самого міста. Провідне місце в економіці Миколаєва посідали суднобудування, діяльність порту і хлібна торгівля. Миколаївський міжнародний комерційний порт на початку ХХ ст. був на першому місці серед портів Російської імперії з експорту зернових. Цю тезу підтверджено аналізом Л. Юстуса, у 1913 р. виданому Міністерством торгівлі і промисловості. Юстус дійшов висновку, що в десятиліття з 1902 по 1911 рр. через Миколаївський порт було вивезено 13,7 % загального експорту зернових із Російської імперії. На другому місці після експорту зернових в Миколаївському порту був вивіз залізної руди, що видобувалася в Криворізькому басейні (Херсонській та Катеринославській губерніях). За даними, зібраними Л. Юстусом, з Миколаївського порту експортовано залізної руди (в тис. пуд.): 1903 р. – 8183, 1904 р. – 4738, 1905 р. – 6808, 1906 р. – 16595, 1907 р. – 31710, 1908 р. – 13353, 1909 р. – 15678, 1910 р. – 32048, 1911 р. – 39223, 1912 р. – 2153416.

¹³Обзор Николаевского градоначальства за 1914 год. Николаев, 1915. С. 12–13.

¹⁴Обзор Николаевского градоначальства за 1914 год. Николаев, 1915. С. 4.

¹⁵Статистико-экономический обзор Херсонского уезда за 1915 год. Херсон: Издание Херсонского уездного земства, 1917. С. 046–048.

¹⁶Юстус Л. К. Экономическое значение порта / Л. К. Юстус. Описание Николаевского порта.... С. 1–2.

Порівняльна таблиця експорту зернових із Російської імперії загалом та з Миколаївського міжнародного комерційного порту зокрема за 1902–1911 рр.

| Рік | Загальний вивіз хліба з Російської імперії, у тис. пуд. | Вивіз хліба через Миколаївський порт, у тис. пуд. |
|---------------------------|---|---|
| 1902 | 579 160 | 83 029 |
| 1903 | 650 393 | 108 010 |
| 1904 | 647 609 | 84 850 |
| 1905 | 695 781 | 91 612 |
| 1906 | 588 928 | 97 731 |
| 1907 | 467 152 | 56 227 |
| 1908 | 399 627 | 57 399 |
| 1909 | 760 746 | 102 312 |
| 1910 | 847 093 | 115 529 |
| 1911 | 821 057 | 92 179 |
| Усього за 10 років | 6457546 | 888 878 |

Зі вступом Російської імперії в Першу світову війну Одеський, Миколаївський, Маріупольський, Новоросійський та інші головні порти Чорного та Азовського морів були закриті для міжнародних експортно-імпортних операцій, але каботажний відділ Миколаївського порту продовжував вивозити зерно. Так, Миколаївський елеватор у 1915 р. прийняв на зберігання 1 515 540 пуд. і на 1 січня 1916 р. залишок становив усього лише 136 273 пуд., інше було вивезено малим каботажем для споживання у внутрішніх регіонах імперії. Тим не менше почався застій у хлібній торгівлі. Населення не могло відразу пристосуватися до розбалансованості торговельних зв'язків, і частина хліборобів продовжувала викидати на ринок свої запаси зернових продуктів. Незважаючи на надану сільському господарству Державним банком кредитну допомогу, спекуляція зуміла використати настрій ринку, і хлібні ціни стали знижуватися. Однак невдовзі ситуація змінилася, оскільки інтендантство Армії почало закуповувати хліб для військових потреб. Незабаром також виявилася нестача хліба в Галичині й торговці стали закуповувати зерно для його відправки в цей регіон. «Зростання цін почало при цьому приймати в деяких випадках настільки ненормальний характер, що тільки застосування реквізицій або погрози такими здатні були зупинити його»¹⁷. Заготівлю хліба для потреб Армії здійснювало також Херсонське земство, яке в 1915 р. закупило 9 202 761 пуд. (надійшло 47 00 706 пуд.), а в 1916 р. надійшло 11 407 924 пуд. Підйом цін, що почався наприкінці 1914 р., особливо посилювався в 1915. Порівняно з довоєнними, ціни на житнє борошно зросли на 44 %, на пшеничне борошно – на 37 %, пшоно – на 50 %, цукор колотий – 35 %, керосин – 37 %, вугілля антрацит – 60 %. Це були товари, які користувалися найбільшим споживчим попитом. У роздрібних крамницях підвищення цін було ще більшим. На цукор ціни підвищилися на 45 %, на чай – 27 %, на олію – 44 %, пшеничне борошно – 45 %, сіль – 80 %, м'ясо – 66 %, керосин – 51 %, мило – 90 %, сірники – 108 %, вугілля антрацит – 108 %, ковальське вугілля – 285 %, цвяхи – 126 %, чоботи – 114 %. Особливо сильну нестачу населення відчувало у вугіллі, дровах, керосині та цукрі¹⁸. Ці показники говорили про те, що в країні в умовах війни і революційних заворушень починалася серйозна економічна криза, яку вже було не зупинити. На Російську імперію насувалися дві революції, громадянська війна і зникнення з карти світу.

Висновки. Засади торгового мореплавання у Чорноморському басейні було закладено ще у IX–XIII ст. У 1788 р. на лівому березі річки Інгул засновано Вільну Гавань, яка вважається прародителькою морського торгового порту в Миколаєві. Оскільки уряд Російської імперії переслідував мету створення в Миколаєві центру Чорноморського військово-морського флоту й через це запроваджував різного роду обмеження, міжнародна торгівля припинилася.

¹⁷ Хозяйственная жизнь и экономическое положение населения России за первые 9 месяцев войны (июль 1914 года – апрель 1915 года). Петроград, 1916. С. 10–11.

¹⁸ Статистико-экономический обзор Херсонского уезда за 1915 год. Херсон : Издание Херсонского уездного земства, 1917. С. 24–26.

Миколаївське купецтво в основному займалося забезпеченням Адміралтейства, підприємств морського відомства й флоту потрібними їм матеріалами й товарами. Після Кримської війни (1853–1856 рр.) та запровадження обмежувальних статей Паризького мирного договору (1856 р.) суднобудування в Миколаєві припинилося, Головне управління Чорноморського флоту та портів було ліквідоване. Миколаїв поринув у глибоку економічну кризу. Миколаївський військовий губернатор М. Аркас став ініціатором заснування Російського товариства пароплавства та торгівлі, однак діяльність товариства не мала значного впливу на економіку Миколаєва. У 1860 р. Миколаївський військовий губернатор Б. Глазенап запропонував відкрити порт у Миколаєві для заходу іноземних суден і експортно-імпорتنих операцій. Порт відкрито з 1 червня 1862 р.

Географічно до Миколаєва тяжів регіон, у якому вирощувалися зернові, тому порт відразу став центром експорту пшениці, жита, вівса, а також заліза. Уже в перші роки його існування вартість експорту перевищила вартість імпорту. Подальшому розвитку хлібної торгівлі сприяли такі події: повернення єврейського населення до Миколаєва, відкриття митниці 1-го класу, банківських установ, Хлібної біржі, Біржового комітету й аналітичної камери при ньому, прокладання залізниці. Усе це загалом сприяло розвитку фабрично-заводської промисловості в місті, зростанню кількості населення й перетворенню Миколаєва на промисловий центр Півдня України.

Однак із часом з'ясувалося, що порт не задовольняє вимогам часу. Постало питання його реконструкції, проект якої було затверджено у 1885 р. Портове управління почало діяти з 1894 р. Його очолював капітан над портом, який водночас був головою Присутствія із портових справ – дорадчого органу, до повноважень якого належало вирішення портових проблем. Порт поділявся на два відділи: закордонний і каботажний. Під час реконструкції було визначено кордони порту, збудовано нові набережні, елеватор, склади, порт забезпечено новітніми на той час вантажувально-розвантажувальними засобами, транспортерами зерна й руди, у зимовий період судна до порту почали проводити за допомогою криголамів. Разом із цим, було вирішено проблему поглиблення каналу в Дніпро-Бузькому лимані, оскільки судна з великою осадкою не могли повністю навантажуватися в Миколаєві й вимушені були дозавантажуватися в порту Очаків, а транспортування вантажів до Очакова вимагало значних фінансових витрат. Також були встановлені маяки й застережливі знаки.

Усе це дало можливість значно збільшити вантажообіг порту, який у 1910 р. досяг рекордної цифри – понад 151 млн пудів, у т. ч. понад 115 млн пудів зернових (це складало 14 % експорту зернових усієї Російської імперії). У цей рік Миколаїв прийняв 527 іноземних суден. Наприкінці XIX – на початку XX ст. порт працював на засадах державно-приватного партнерства (за сучасним визначенням), у його розвиток вкладали кошти держава, місто та іноземні інвестори. Таким чином, історія порту періоду до 1917 р. надає Дорожню карту для його розвитку в XXI ст., коли фактично порт працює в тих самих зовнішніх і внутрішніх умовах, як і у вищедосліджуваний період.

REFERENCES

1. Hordunovskyi, O. M. & Hurzhii, O. I. & Reient, O. P. (2017). *Torhivlia v Pivdennii Ukraini: orhanizatsiia tovaroobihu ta liudskiy potentsial (kinets XVIII – pochatok XX st.)*. Kyiv : In-t istorii Ukrainy NAN Ukrainy. [in Ukrainian].
2. Kovalskyi, V. K. (2004). *Stanovlennia ta rozvytok mytnoi spravy na Pivdni Ukrainy z davnikh chasiv do 1917 roku (na materialakh Mykolaivskoi mytnytsi)*. (Extended abstract of Candidate's thesis). Odesa. [in Ukrainian].
3. Levchenko, L. L. (2006). *Istoriia Mykolaivskoho i Sevastopolskoho viiskovoho hubernatorstva (1805–1900)*. Mykolaiv : MDHU im. Petra Mohyly [in Ukrainian].
4. Levchenko, L. L. (1998). Diialnist viiskovoho hubernatora Mykolaieva B. O. Hlazenapa na koryst vidkryttia Mykolaivskoho portu dlia pozhvavlennia ekonomiky i torhivli. *Pivdenna Ukraina: problemy istorychnykh doslidzhen. Zbirnyk naukovykh prats*, (2), 6–13. [in Ukrainian].
5. Nikitin, V. I. (1993). *Nikolaevskaya hlebnaya birzha. Proshloe i nastoyashee*. Nikolaev. [in Russian].
6. Reient, O. P. & Serdiuk, O. V. (2018). Torhovelniy balans Ukrainy na pochatku XX st. Kyiv: In-t istorii Ukrainy NAN Ukrainy [in Ukrainian].
7. Ulyankina, T. I. (2016). Inzhener Lorents Yustus i ego spodvizhniki v portostroenii : Nikolaevskiy togovyi port v kon. XIX – nach. XX v. Nikolaev [in Russian].

Larysa Levchenko,

Doctor of Historical Science, Dr. Hab. in History,

Petro Mohyla Black Sea National University,

e-mail : loralewch@gmail.com,

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9097-7373>,Researcher ID: G-9286-2019 (<http://www.researcherid.com/rid/G-9286-2019>)

INFLUENCE OF MYKOLAIV SEA COMMERTIAL PORT ON THE ECONOMY OF MYKOLAIV IN THE XIX – AT THE BEGINNING OF THE XX CENTURY

The purpose of this research was to investigate the history of the Mykolaiv Sea Port from the beginning of marine trade in the region of modern Mykolaiv-city to the beginning of the XX cent. in the context of the historical development of Mykolaiv as an industrial and commercial center of the South of Ukraine. In the second part of the XIX cent. and early XX cent. the name of the Port was the Mykolayiv International Commercial (or Trade) Port. The research has based on the principles of historicism, objectivity, comprehensiveness, as well as social and materialistic approaches to understanding history, in which economic aspects has primarily significance. The principles and methods developed by historians of science and technology was importance as well. Methods of source analysis were also useful, since the research was based mainly on archival sources.

The principles of commercial navigation in the Black Sea basin were laid in the IX–XIII centuries. In 1788, on the left bank of the Ingul River, the Free Harbor, which is considered the antecedent of the Sea Port in Mykolaiv, was founded. Since the Government of the Russian Empire pursued the aim of creating the Black Sea Navy Center in Mykolaiv and, because of this, imposed various restrictions, the international trade in Mykolaiv was ceased.

The Mykolaiv merchants were mainly engaged in providing the Admiralty, the enterprises of the Sea Department and the Black Sea Fleet with the necessary materials and goods. After the Crimean War (1853–1856) and the implementing of restrictive articles of the Paris Treaty (1856) shipbuilding in Mykolaiv was ceased, the Main Administration of the Black Sea Fleet and the Military Port were abolished. The deep economic crisis started in the city. The Mykolaiv military governor M. Arkas initiated founding of the Russian Society of Shipping and Trade, but the activity of this company did not have a significant impact on the economy of Mykolaiv. In 1860, the Mykolaiv military governor B. Glazenap proposed to open the Port in Mykolaiv for foreign vessels and export-import operations. The Port was opened on June 1, 1862.

The region in which crops were grown geographically tended to Mykolaiv, so the Port immediately became the center of export of wheat, rye, oats, and also iron. Already in the first years of the Port operation the value of exports exceeded the value of imports. Further development of the grain trade was promoted the return of the Jews to Mykolaiv, the opening of the Customs Office and banks, the Crops Exchange, the Exchange Committee, the analytical chamber at it, the railway building. All this generally contributed to the development of the industry in the city, population growth and the transformation of Mykolaiv to the industrial center of the South of Ukraine.

However, over time it was found that the Port did not meet the time demands. The question of its reconstruction was raised in the 1870s, and the project of the reconstruction was approved in 1885. The Port Administration began to operate in 1894. It was headed by 'the Captain over the Port', who was at the same time the Head of the Port Affairs Bureau – an advisory council whose authority was to solve port problems. The Port was divided into two divisions: foreign and cabotage. During the reconstruction the boundaries of the Port were identified, new embankments, elevators, warehouses were built. The Port was equipped with the latest loading and unloading facilities, grain and ore transporters. Two icebreakers helped the vessels to achieve to the Port in the winter time. Simultaneously, the problem of deepening of the canal in the Dnieper – Bug estuary was solved. It was importance because the vessels with large sediment could not be fully loaded in Mykolayiv and were forced to dock at the port of Ochakov, and transportation of cargo to Ochakov required considerable expenditure. Beacons and warning signs were also installed.

All this made it possible to significantly increase the cargo turnover of the Port, which in 1910 reached a record level – more than 151 million poods, including more than 115 million poods of grain (this constituted 14 % of grain exports throughout the Russian Empire). That year Mykolaiv accepted 527 foreign vessels. At the end of the XIX – at the beginning of XX cent. the Port had been functioning on the basis of public-private partnership (by modern definition). The state, city and foreign investors put money into its development. Thus, the history of the Port until 1917 is the example of the Road Map for further development of the Port in the XXI cent., when in fact the Port operates in the same external and internal conditions as in the period studied above.

Key words: Mykolaiv Sea Port; Mykolayiv International Commercial Port; Mykolaiv International Trade Port; history of Mykolayiv; history of the Sea Ports of Ukraine.

Рецензенти: Котляр Ю., д-р іст. наук, професор;
Міронова І., д-р іст. наук, доцент.