

## ІСТОРІЯ ЗАРОДЖЕННЯ Й СТАНОВЛЕННЯ

### Миколаївського морського порту в 1789-1920 роки

У 1789 р. на місці злиття річок Інгул і Південний Буг було засновано місто Миколаїв - майбутній центр суднобудування й морський порт.



*Вид Миколаєва з боку Військової гавані. Худ. Ф.Я. Алексєєв. 1799 р.*

Облаштуванням нових портових міст на Чорному морі (Херсон, Севастополь, Миколаїв) займався фельдмаршал, Новоросійський генерал-губернатор, головнокомандувач Чорноморським флотом Росії князь Г.О. Потьомкін - Таврійський.

Першим будівельником верфі, порту та міста Миколаєва був обер-штер-кригс-комісар Чорноморського флоту, бригадир М.Л. Фалєєв.



*Григорій Олександрович Потьомкін  
(1739-1791)*



*Михайло Леонтійович Фалєєв  
(1730-і -1792)*

У 1788 р. у гирлі річки Інгул була заснована верф для будівництва військових кораблів. 20 серпня 1789 р. Фалєєв отримав наказ («ордер») від князя Потьомкіна такого змісту:

*«Згідно з поданням вашим до визначення на заводимій знову на усть-Інгулі верфі звання капітана над портом запропонував я Чорноморському Адміралтейському правлінню відрядити Артилерії Лейтенанта Бестужева, що знаходиться на глибокій пристані та має з'явитися у вас».*

Ордеръ

покупленъ Валу.

Е  
Господину статскому советнику и  
кавалеру Фрадену.

Согласно съ представленемъ вашимъ  
къ опредѣленію на вакантный вновь на усть-  
инскую верфи званію капитана надъ  
портомъ предложить а терскоморскому  
адмиралу лейтенанту правдеіа команди  
должнъ послѣдующаго на мурманской при-  
стані Артиллеріи лейтенанта Бестужева,  
котораго и имѣетъ ахматскій усть.

Генералъ-Магистръ

1781-82  
свѣдѣна 20 дня  
1789 года  
Магистръ Г.О. Потьомкинъ.

Ордеръ Г.О. Потьомкина про назначенія капитаномъ надъ портомъ лейтенанта Бестужева від 20 серпня (3 вересня за н. ст.) 1789 р.

Найімовірніше, у наказі йдеться про молодого лейтенанта від артилерії О.Ф. Бестужева.



*Олександр Феодосійович Бестужев (1761-1810) - просвітител ь - демократ, батько декабристів Бестужевих.*

Відомостей про діяльність О.Ф. Бестужева в Миколаївському порту немає. Можливо він не встиг із Глибокої пристані, що біля Херсону, дістатися до Миколаєва. Відомо з його біографії, що незабаром він був уже на Балтиці та брав участь у російсько-шведській військовій кампанії. Але завдяки документу про його призначення ми визначаємо час заснування Миколаївського порту.

У червні 1790 р. на посаду капітана над портом вступив капітан 1-го рангу Іван Тихонович Овцин (бл.1740-1798). Фалєєв звернувся до Потьомкіна з рапортом про заснування Портової контори.



*Будівля портової контори, побудована в 1826 р.*

Миколаївський порт був спочатку виключно військовим, закритим для зовнішньої закордонної торгівлі, хоча внутрішня каботажна торгівля й судноплавство вже проводилися значно раніше.

Для причалювання суден із товарами військовим губернатором було відведено місце на р. Інгул (у районі сучасного бульвару ім. С.О. Макарова) біля «військової пристані» - Вільна гавань. Там була побудована дерев'яна пристань без магазинів і складів. (На початку ХХ ст. вона мала назву Вознесенська пристань).



*Вознесенська торговельна пристань біля Інгульського мосту.  
З листівки початку XX ст.*

Розвиток Миколаєва, як морського торговельного порту, обумовлений унікальним географічним положенням міста. Воно знаходиться практично в центрі великого землеробського краю, побудовано в глибині материка, що робить сухопутні шляхи до головних промислових центрів коротше, ніж від будь-якого із чорноморських портів. У той же час Миколаїв має зв'язок із Чорним морем по Бузько-Дніпровському лиману.



*Баржі й судна з вантажем на р. Інгул біля пристаней Миколаєва.  
З листівки початку XX ст.*

У місті була значна каботажна флотилія. Судна спускались до Миколаєва по річках Південний Буг та Інгул, а звідти ходили до Херсону, Одеси та інших пристаней уздовж узбережжя Дніпровсько-Бузького лиману та Чорного моря. Вивозилися здебільшого сільськогосподарські продукти, зокрема, хліб, а привозили сіль, ліс та інші необхідні товари. Уже в 1810 р. з Миколаєва було вивезено зернового хліба на 24 тис. руб.



*Вид на Миколаївську гавань у місячну ніч.  
З акварелі худ. Л. Премаці. 1830 р.*

Міський Голова з 1818 по 1827 р., Єгор Григорович Кустов (1786-бл. 1836), розглядав торгівлю як умову зростання добробуту жителів міста й ініціював будівництво першої комерційної пристані на Південному Бузі.

З 1816 по 1833 р. Головним командиром ЧФ і військовим губернатором Миколаєва був адмірал О.С. Грейг.



*Олексій Самуїлович Грейг  
(1775-1845)*

За його начальства багато було зроблено для розвитку міста. У 1821 р. був заснований перший кредитний банк та зведена перша купецька пристань в районі Попової балки. Будівництво коштувало майже 64 тис. руб.



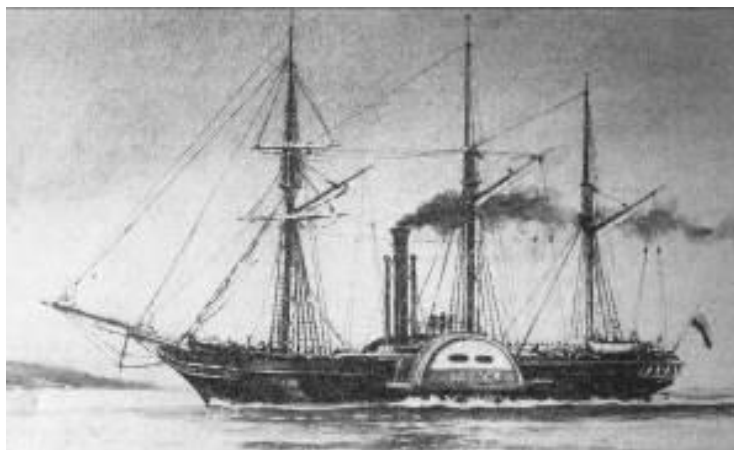
*Перша пристань у Поповій балці.  
(Фрагмент плану Миколаєва 1837 р.)*

Перша пристань Миколаївського торговельного порту була побудована в зручній, захищеній від вітрів бухті Бузького лиману, площа акваторії якої дозволяла розмістити десятки суден, що не заважали звичайному судноплавству. Це дало поштовх більш інтенсивному розвитку торгівлі. Але зовнішня морська торгівля була неможлива, тому що Миколаїв був головним штабом ЧФ Росії. Місто було закритим для іноземних суден.



*Вид міста Миколаєва. Худ. І.К. Айвазовський. 1844 р.*

До 1828 р. у Чорному та Азовському морях були тільки військові пароплави. У 1828 р. на Миколаївській верфі на зібрані кошти жителів Одеси був побудований перший вантажо-пасажирський пароплав «Одеса», потужністю 60 кінських сил.



*Пароплав «Одеса». Худ. Е.В. Войшвилло*

Це стало початком регулярних сполучень між Одесою та іншими містами, у тому числі закордонними, Чорноморського узбережжя. Пізніше були побудовані інші, більш потужні цивільні судна, здебільшого на зарубіжних верфях. До 1854 р. в Одесі вже був паровий цивільний флот, що складався з 12 суден, що мали разом 1900 кінських сил.

Не дивлячись на надання багатьох пільг місцевим купцям, торгівля в Миколаєві розвивалась повільно. Митні збори в десятиліття 1849-1859 рр. становили в середньому лише 75 руб. на рік.



*Вид на Ингульський міст. З листівки початку ХХ ст.*

Необхідність розвитку міста, як великого торговельного центру, постала наразі після закінчення Кримської війни 1853-1856 рр. Згідно з укладеним мирним договором, Росія не мала права будувати та тримати на Чорному морі військовий флот.

З 1860 по 1871 р. головним командиром ЧФ та портів і військовим губернатором Николаєва був адмірал Б.О. Фон Глазенап.



*Богдан Олександрович Фон Глазенап  
(1811-1892)*

За його сприянням та клопотанням перед царем з 1 червня 1862 р. відкрився Николаївський комерційний порт (МКП), була заснована митниця 1-го класу, почали відкриватися іноземні консульства.





Телеграма Б.О Глазенапа з С.-Петербурга у Миколаїв про заснування митниці 1 класу.

Комерційний порт почав функціонувати на основі першої дерев'яної пристані в Поповій балці. Глибина 20 фут. (бл. 6,1 м) давала можливість приставати суднам найбільшого рангу. Пристанню завідував командир брадвахти, що знаходився на пришвартованому біля пристані судні.

На извѣстность Собствен-  
ному ЕГО ИМПЕРАТОРС-  
КАГО ВЕЩЕСТВА ро-  
вомъ извѣстно:  
„Извѣстно, въ томъ  
случаѣ, въ томъ мѣ-  
стѣ С.-Петербургъ,  
10 Августа 1862 года

**ШТАТЪ**  
**НИКОЛАЕВСКОЙ ТАМОЖНИ**  
1-го КЛАССА 2-го РЯДЪ.

	Число мѣс.	Одному изъ руб.				Всего.	Классы различныя и разряды по мѣсяцамъ.
		Жизнина.		Стоимость.			
		Руб.	Коп.	Руб.	Коп.		
Управленій - - -	1	858	—	800	—	1,658	VI
Часть, отд. же в Кавказъ -	1	571	—	500	—	1,071	VII
Секретаря - - -	1	325	—	300	—	625	IX
Верстачка - - -	1	325	—	300	—	625	X
Бухгалтера и Выдателя копій -	1	245	—	250	—	495	X
Патруль Навигатора - - -	1	341	—	300	—	641	IX
Вспомогательнаго - - -	1	300	—	300	—	600	XII
Копировальнаго Секретаря - -	1	341	—	300	—	641	IX
На мѣсяцъ Завѣдующаго для осмѣрительнаго авторизованнаго мѣсячныхъ вѣдомостей.	—	—	—	—	—	350	—
На извѣстность таможни - - -	—	—	—	—	—	300	XII
— accommodation и стирки - -	—	—	—	—	—	1,300	—
— канцелярскіе расходы - - -	—	—	—	—	—	510	—
<b>Итого - - -</b>	<b>8</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>8,143</b>	<b>—</b>

Подпись: Предсѣдательствующій Государственнаго Совета ГОБСТАТЪВЪ.

Штат Миколаївської митниці. 10.03.1862 р.

Якщо обсяг вивезення зерна в 1862 р. ледве сягав 19 тис. четвертин (бл. 3,23 тис. т), то в кожен з урожайних 1878 та 1879 рр. було відправлено за кордон хліба близько 3,5 млн. четвертин (бл. 595 тис. т).

У 1873 р. у Поповій балці була зведена друга дерев'яна пристань. Це було потрібно для задоволення зростаючого експорту й зменшення накладних витрат при відвантаженні хліба.



*Друга пристань МКП. Побудована в 1873 р.*

Розвитку торгівлі також сприяли: проведення гілки залізниці Знам'янка-Миколаїв у 1873 р., регулярні рейси зростаючого флоту Російського товариства пароплавства і торгівлі (РТПіТ). Згодом залізниця була доведена до пристаней порту.



*МКП із першими пристанями в Поповій балці й гілками залізниці.  
(Фрагмент плану Миколаєва, 1884 р.)*

З 1880 р. Миколаїв отримав дозвіл стягувати «попудний півкопійковий збір» з усіх товарів (крім лісу), що вивозиться за кордон. Кошти спрямовувались на мощення портової місцевості та вулиць міста. За період 1880-90 рр. на це було витрачено 748 тис. руб.

З 1879 р. вивчення питання облаштування Миколаївського порту й прокладення каналу до нього займався інженер шляхів сполучення Д.Д. Гнусін.

**Дмитро Дмитрович Гнусін**  
**(25.11.1850 – 31.08.1906) (фото відсутнє)**

*1873 - закінчив Імператорський Московський університет;*

*1876 - закінчив С.-Петербурзький інститут інженерів шляхів сполучення;*

*з 1879 – керівник (діловод) комісії із технічних і економічних досліджень по влаштуванню МКП та прориття Очаківського каналу;*

*1885-1893 - Начальник робіт по влаштуванню МКП і суднового шляху в Дніпро-Бузькому лимані,*

*1893-1906 - Начальник робіт Лібавського порту (на Балтиці).*

*Мав державні нагороди.*

*На початку ХХ ст. у Чорноморських портах працювала землечерпальниця «Дмитрій Гнусин».*

У 1881 р. за його керівництва працювала чергова урядова комісія. Їм був розроблений і обґрунтований проект розвитку порту в районі Попової балки.



*Залізничний переїзд над вул. Міщанська (нині Громадянська), що веде в порт. З листівки поч. ХХ ст.*

У 1884 р. був представлений проект В.Н. Печковського (Начальник Харківсько-Миколаївської залізниці) з будівництва комерційного порту в районі хутора Широка Балка (розташований нижче за течією Бузького лиману) із проведенням туди залізничної гілки від хутора Водопій.



*В.Н. Печковський*

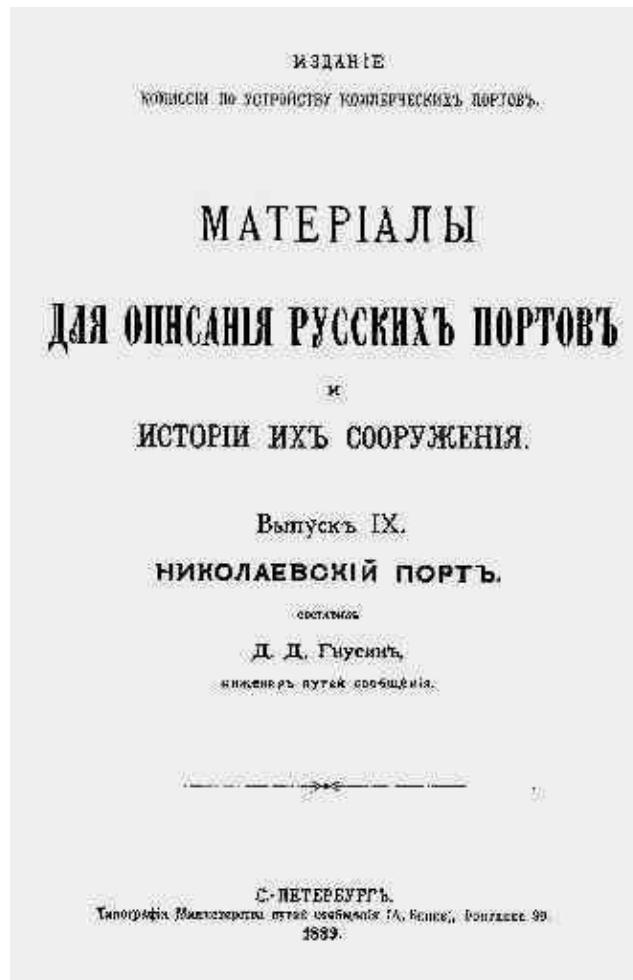
Однак міське самоврядування та підприємці виступили проти цього проекту через віддаленість його від інфраструктури міста.

При губернаторстві з 1882 по 1890 р А.А.Пещурова. відбулося значне економічне зростання Миколаєва, його роль не тільки у військовому кораблебудуванні, але й у внутрішній і зовнішній торгівлі.



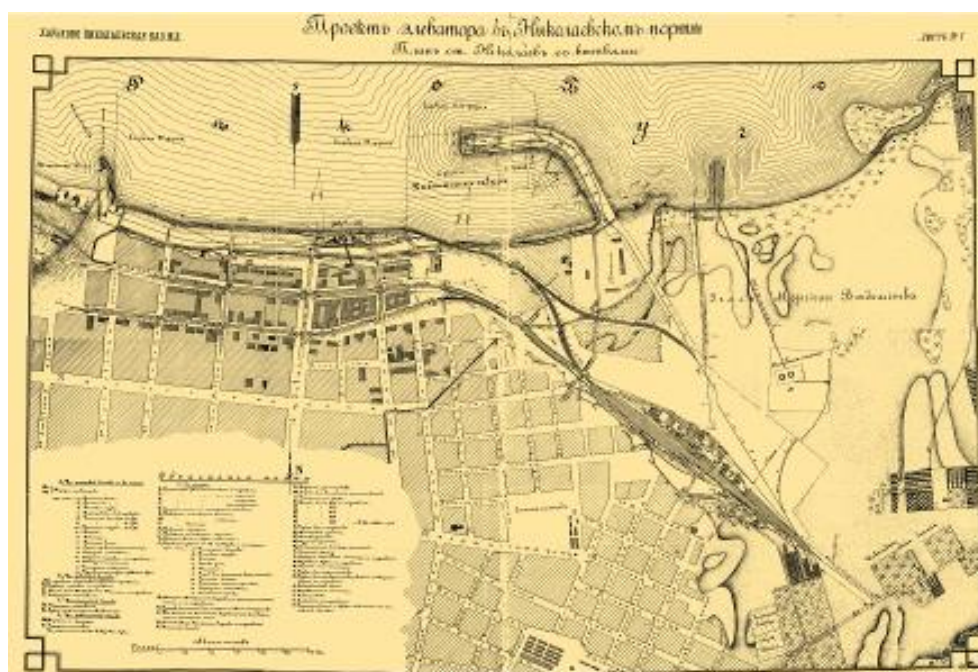
*Віце-адмірал  
Олексій Олексійович Пещуров (1834-1891)*

У 1885 р. Державна Дума прийняла остаточне рішення будувати кам'яну набережну в Поповій балці. Д.Д. Гнусін був призначений Начальником робіт МКП, він отримав можливість втілити в життя розроблений ним проект порту.



*Обкладинка видання Д.Д. Гусейна  
«Миколаївський порт». 1889 р.*

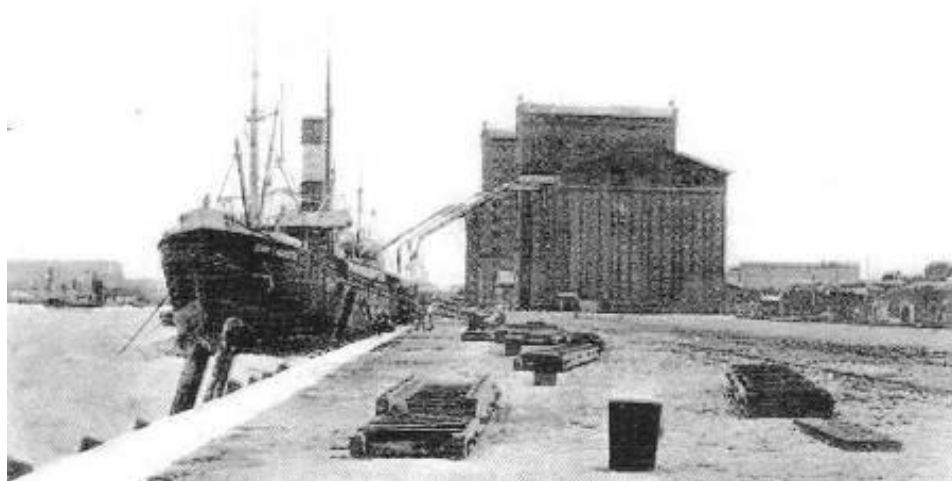
Місто безкоштовно виділило необхідні землі на березі Південного Бугу й взяло участь у витратах на заміцнення портової території (бл. 700 тис. руб.).



*План-карта порту із прилеглими районами Миколаєва. 1891 р.*

У 1887 р. у порту були лише дві дерев'яні пристані загальною довжиною причальної лінії 169 саж. (269 м).

У 1888-1890 рр. будується Гранітна набережна Закордонного відділу порту з паливим підґрунтям довжиною 550 саж. (1173 м), при глибині води 25 футів (7,62 м), вартістю 1,7 млн. руб.



*Гранітна набережна й елеватор МКП*

У 80-ті рр. ХІХ ст. починає функціонувати Варварівська хлібна пристань біля Бузького мосту. Вона була зведена експортерами через тісноту в МКП. Роль цієї пристані особливо зростає в період побудови Гранітної набережної. Закордонні пароплави завантажувались у Варварівській пристані, отримуючи вигоду в тому, що митниця забороняла брати «півкопійковий збір» на ній.



*Вид на Варварівський міст. З листівки кінця ХІХ ст.*

У 1893 р. був уведений в експлуатацію перший зерновий елеватор, побудований на Гранітній набережній порту, місткістю 28 829 т. Загальна вартість складала 831 тис. руб.



*Вид елеватора МКП із річки.*

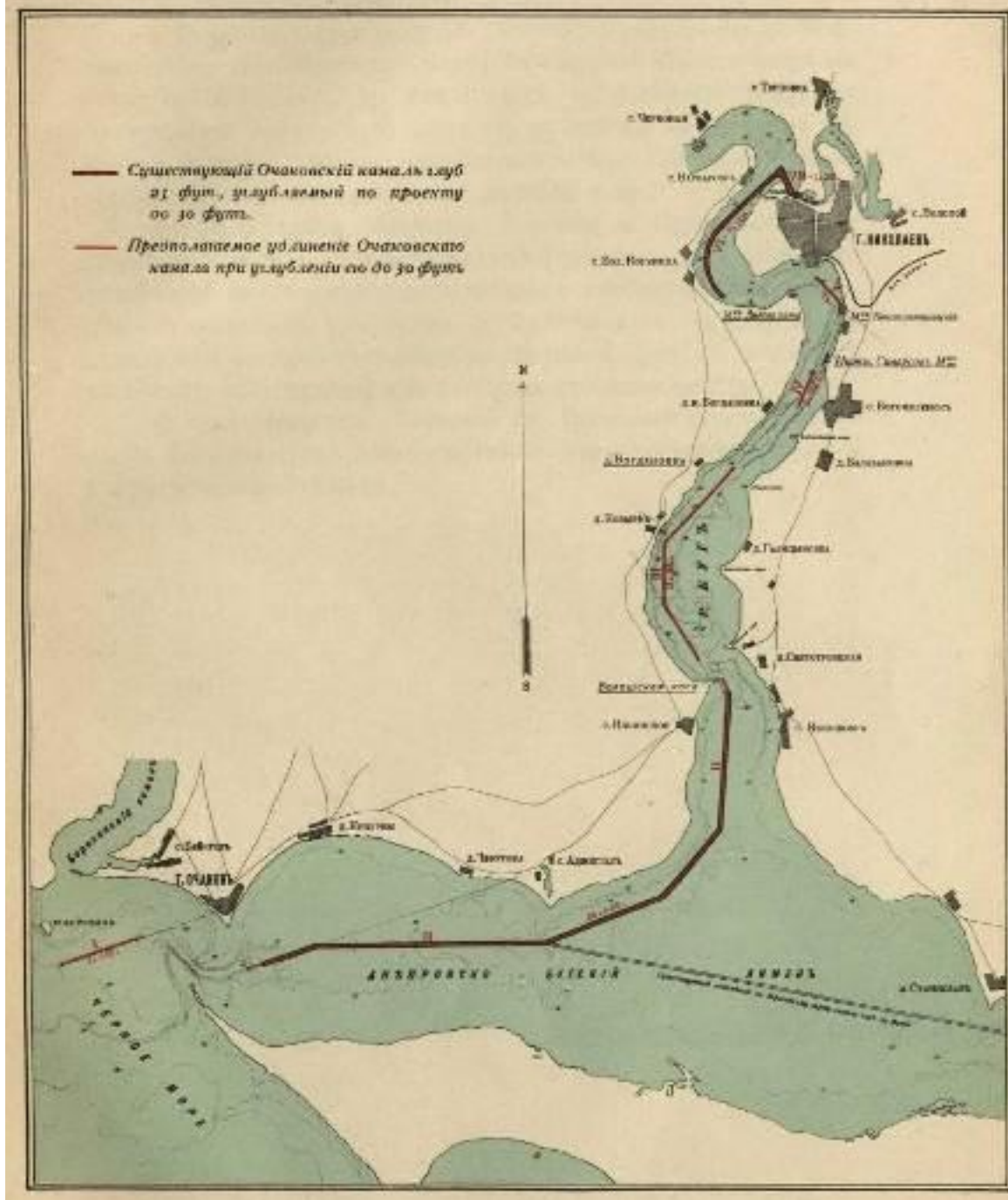
1891-1893 рр. - будівництво молу Каботажної гавані довжиною 476 саж. (1,02 км) при глибині води із зовнішньої сторони молу 22 фути (6,7 м), із внутрішньої від 14 до 18 футів (4,27-5,49 м), шириною від 31,5 до 40 саж. (67,2-85,3 м), вартістю понад 1 млн. руб.



*Каботажна гавань МКП*

Дніпро-Бузький лиман, який з'єднує Миколаїв із Чорним морем, досить широкий, глибина його лише протягом 3-4 верст (бл. 3,2-4,3 км) була менше 18 футів (бл. 5,5 м) в районі м. Очакова (Очаківський бар), на виході у відкрите море.

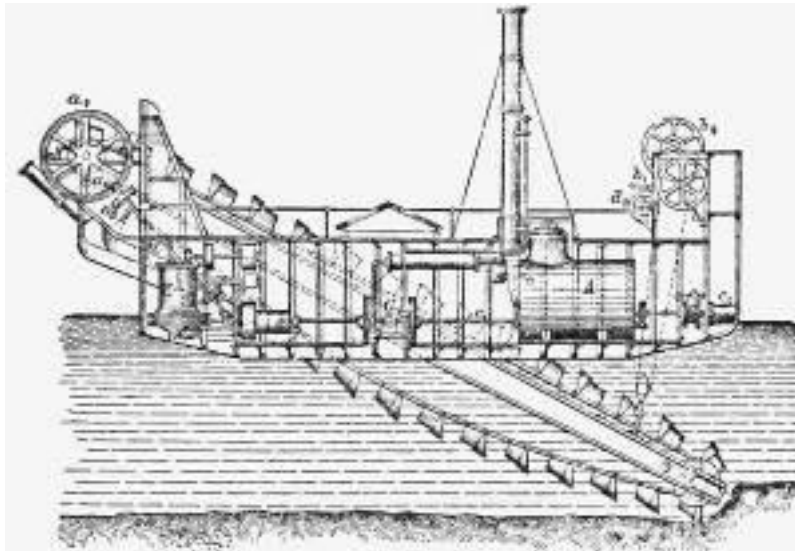
КАРТА  
ДНѢПРОВСКО-БУГСКОГО ЛИМАНА  
И  
НИЖНЕЙ ЧАСТИ Р. БУГА ДО Г. НИКОЛАЕВА.



Карта Дніпро-Бузького лиману з позначенням каналу. 1911 р.

Для проводки військових кораблів, які будувалися й ремонтувалися на миколаївських верфях, ще в 1828-1836 рр. був проритий по дну в районі Очакова канал довжиною близько 6 верст (6,4 км), шириною 25 сажнів (53,34 м) і глибиною 21 фут (6,4 м). Однак, з виведенням із міста після Кримської війни в 1857 р. останніх лінійних кораблів припинилися роботи з підтримки глибини фарватеру. З 1885 по 1887 р. було відновлено роботи з поглиблення каналу.





*Схема землечерпальниці для поглиблення дна річки.*

З 1893 р. будівництвом МКП починає керувати інженер шляхів сполучення Л.К. Юстус.



***Лоренц Карлович Юстус  
(19.06.1855-27.10.1925)***

*З 1885 по 1917 і 4 місяці 1920 р. працював у Миколаївському торговельному порту (МТП).*

*З 23.06.1898 по 01.05.1917- начальник робіт МТП.*

*З 1909 по 1913 - завідувач (начальник) МТП.*

*З 1904 по 1917 – Л.К. Юстус також керував будівництвом портів: у Херсоні, Скадовську та Хорлах.*

*З 1917 по 1925 - наукова робота по портобудуванню при Міністерстві Росії, а потім Наркоматі СРСР. Мав державні нагороди.*

З 01.05.1894 було засновано Миколаївське Портове Управління. Першим керівником порту - капітаном над МКП (з 1900 р. - начальником Миколаївського торговельного порту) стає А.П. Перелешин.



**Генерал-лейтенант  
Аполлон Платонович Перелешин  
(1840 - 11.03.1921)**

*У 1859 р. закінчив Морський кадетський корпус. З 1872 р. - у відомстві Міністерства внутрішніх справ (МВС), завідувач річковою частиною поліції Миколаєва. 1885-1894 – виконуючий обов'язки Головного поліцмейстера Миколаєва. З 11.04.1894 по 1900 р. - капітан над МКП. 1900-1909 - начальник МТП. Мав державні нагороди.*

Треба зазначити, що А.П. Перелешин протягом всієї служби в Миколаєві в відомстві МВС (з 1872 р.), займався справами МКП, тому що порт адміністративно перебував у віданні міської поліції до 1894 р.



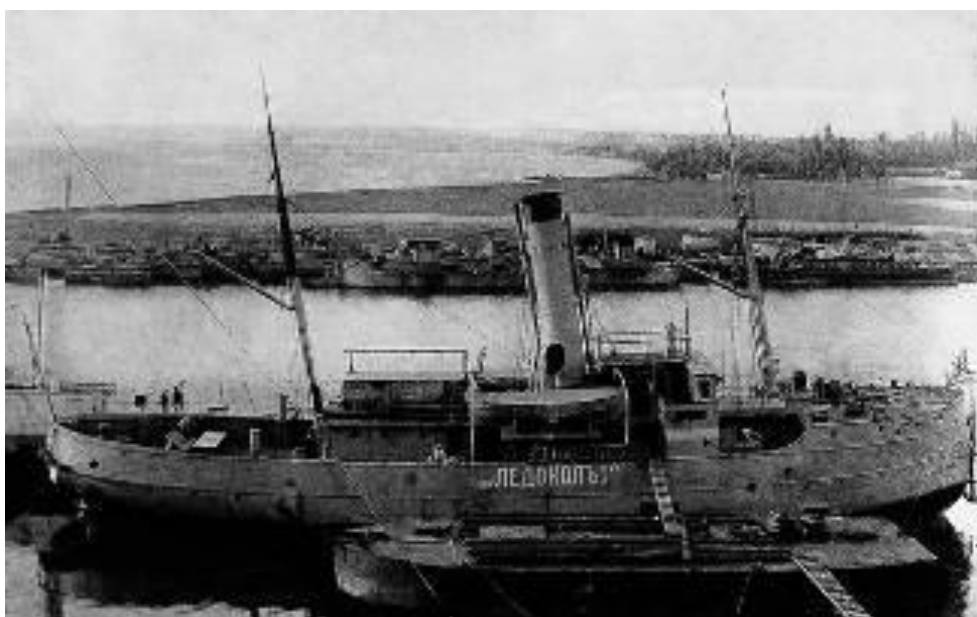
*Наказ Миколаївського Губернатора про правила в МКП. 1890 р.*

У 1894 р. експорт хліба з Миколаєва досяг 88 млн. пудів (1,44 млн. т).

Наприкінці ХІХ ст. хлібоекспортні операції здійснювалися в основному зарубіжними компаніями: Луї Дрейфуса і К°, М. Нейсфельда і К°, Ф. Фрішена, І.Д. Ерліха, З.М. Франтопуло, М.Я. Когана та ін.

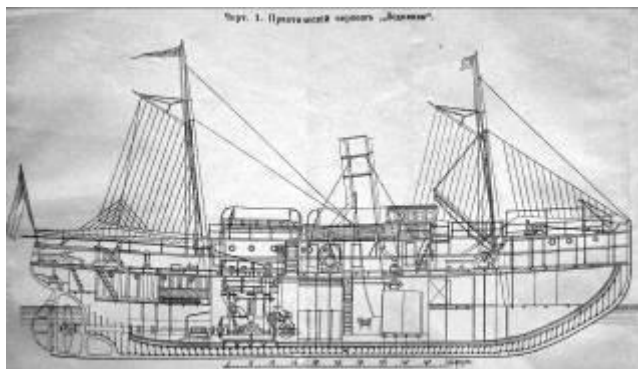
Перший плавучий елеватор з'явився в порту в 1893 р. Із часом в акваторії порту працювало близько 10 плавучих елеваторів «Південно-Російського товариства плавучих елеваторів», заснованого в 1896 р. Ф. Фрішеном. Швидкість навантаження за годину для одинарних елеваторів становила 3600 пуд. (бл. 60 т), для подвійних – 7500 пуд. (бл. 123 т). Це значно прискорювало і здешевлювало вартість вантажних робіт. Згодом елеватори «Товариства» почали діяти в Одесі та інших південних портах.

Для забезпечення цілорічної роботи порту необхідний був криголамний флот.



*Пароплав «Льодокол 1». 1891 р.*

«Льодокол 1» - перший криголам порту, який був побудований в 1890 р. у Швеції, із січня 1891 р. експлуатувався в Миколаївському порту. У світі він був десятим за рахунком, у Російській імперії - першим. Потужність 700 к. с.



*Креслення «Льодоколу 1» із книги Л.К. Юстуса*

У 1901 р. у ведення Портового управління надійшов другий криголам - «Гайдамак».



*Криголам «Гайдамак». 1900 р.*

Криголами працювали не тільки в Миколаївському порту, але й в Одеському, Херсонському, інших Чорноморських портах, а також брали участь у наукових експедиціях вченого С.О. Зернова Імператорської Академії Наук у 1911-1912 рр.

У 1902 р. завершилися чергові масштабні роботи з поглиблення каналу до порту. Довжину каналу збільшили до 35 верст (бл. 37 км), глибину до 25 футів (7,62 м), лише ширина залишилася незмінною – 50 сажнів (бл. 107 м).



*Землечерпальниця виконує днопоглиблення в акваторії МТП.*

З 1869 р. у Миколаєві працювала лоцманська служба. Для усунення складнощів із проведенням суден від моря до Миколаєва по досить вузькому й багатоколінчатому каналу, де судна часто сідали на мілину, було прийнято рішення будувати маяки.

У 1906 р. на Ожарській косі був побудований залізобетонний, цільнолитий, тонкостінний маяк.



*Ожарський маяк на Бузькому лимані.*

Спроектував цей унікальний маяк, спільно з архітектором О.А. Баришниковим, молодий талановитий інженер шляхів сполучення М.К. П'ятницький. (В 1922-28 рр. П'ятницький був заступником начальника з технічних питань та виконуючим обов'язки начальника МТП). Маяк був зруйнований у роки Другої світової війни.

У 1900 р. був утворений Всеросійський комітет із портових справ. Почалося активне будівництво нових і реконструкція старих портів. У Миколаєві була запроваджена, під головуванням начальника МТП, Присутність по портовим справам, яка складалася із представників основних міністерств, Міського Голови, Голови Біржового комітету й двох представників від купецтва Миколаєва.

Управління порту до 1920 р. розташовувалось в будівлі, що була побудована в 1896 р. у Закордонному відділі порту між вулицями 1-а Слобідська й Садова. У теперішній час там розташовані служби адміністрації Миколаївського морського порту. Будівлю було відновлено після Другої світової війни.



*Будівля Управління порту 1896-1920 рр.*

Будівля Управління робіт порту була побудована в 1904 р. у Каботажному відділі порту. Там же була квартира начальника робіт Л.К. Юстуса. З 1920 по 1941 р. у цій будівлі розташовувалось Управління порту.



*Будівля Управління порту 1920-1941 рр.*

При сприятливих умовах вантажників у Закордонному відділі порту було до 2000 чоловік. Праця їх була важкою, але низько кваліфікованою й тому низькооплачуваною. Вантажники часто були учасниками боротьби за свої права в страйковому русі. Революційну агітацію в порту вели здебільшого активні робітники, що були звільнені із суднобудівних заводів та влаштувалися працювати в порту.



*Робота вантажників у порту.*

Від загальної кількості портових робітників жінок було до 300 осіб. Вони займалися ручною працею, за допомогою відра або лопати «підбивали» (підгрибали до купи) і «штівали» (вирівнювали в трюмі судна) зерно. Праця була нелегкою, але оплата в два рази менше ніж у чоловіків, що відповідало законам того часу. Тому жінки також боролися за свої права.



*Група членів підпільної революційної організації.*

*Праворуч - вантажниця порту Віра Парамонова. Фото 1925 р.*

Активність проявляли й моряки портового флоту. Величезний вплив надавали революційно налаштовані моряки Одеського порту. У 1907 р. прокотилася хвиля страйків у Чорноморських портах. У результаті наступних репресій були розгромлені професійні об'єднання моряків, які тільки зароджувалися.



*Помічники кочегара Миколаївського портового флоту. Фото 1908 р.*

Л.К. Юстус, як прогресивний, найбільш демократично налаштований керівник, виступав за «необхідність запровадження цехів для суднових матросів і кочегарів» і за «введення розрахункових книжок при наймі, із точним позначенням усіх умов і грошових виплат» (Протокол наради при Портовому управлінні від 04.07.1905).

Начальник порту А.П. Перелешин намагався заспокоювати революційно налаштованих робітників, підіймати їхній культурний та духовний рівень за допомогою релігії. У 1908 р на території порту, на узвозі вулиці 1-а Слобідська, була відкрита православна каплиця. За клопотанням начальника порту богослужіння відбувалися по четвергах священиком Ново-Купецької церкви.



*Вид на порт із каплицею в районі 1-ї Слобідської. Фото поч. ХХ ст.*

У 1902-1911 рр. з Миколаєва за кордон пішло 888 878 тис. пудів (14 560 тис. т) зерна, що становило 13,7% всього експорту хліба з Росії.

Перевантаження здійснювалося механізованим способом із плавучих і стаціонарних елеваторів, а також вручну із залізничних вагонів і гужового транспорту (підвод, возів).



*Перевантаження зерна вручну з возів на судно в МТП. Фото поч. ХХ ст.*

У 1911-1912 рр. проводилась електрифікація й модернізація елеватора. Побудована конвеєрна галерея давала можливість навантажувати одночасно три судна.



*Галерея миколаївського елеватора. Фото поч. ХХ ст.*

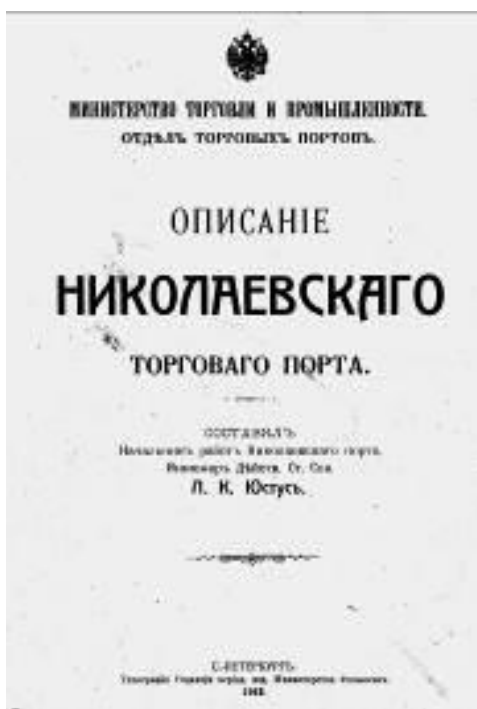


Близькість Криворізького рудного басейну зробила Миколаїв єдиним портом Росії, який відвантажував руду на експорт. У 1910 р. товариством «Дейчер-Кайзер» були встановлені механічні перевантажувачі для руди, що склалися із двох напівпортальних кранів вантажопід'ємністю 10 т кожний.



*Механічний перевантажувач руди в МТП. Фото поч. ХХ ст.*

У 1909-1913 рр. Л.К. Юстус - завідувач (начальник) МТП. При цьому він залишався начальником Управління робіт Миколаївського порту разом із Херсонським, Садовським і портом у Хорлах. У 1913 р. Л.К. Юстус написав книгу «Опис Миколаївського торговельного порту», де виклав історію зародження та розвитку МТП з 1862 по 1912 р.



*Обкладинка книги Л.К. Юстуса 1913 р.*

Із книги Л.К. Юстуса: у 1912 р. зовнішня торгівля із МТП склала 85 863 тис. пудів (бл. 1 406 тис. т), загальний вантажообіг – 114 148 тис. пудів (бл. 1 870 тис. т). Опрацьовано 42 834 вагони з вагою 39 409 т. Відвідало 324 пароплави.



*Вид на порт із каботажного молу. Поч. XX ст.*

Розширенням і будівництвом Миколаївського порту, а також Херсонського, Скадовського та порту в Хорлах займався Управління робіт порту під керівництвом Л.К. Юстуса.

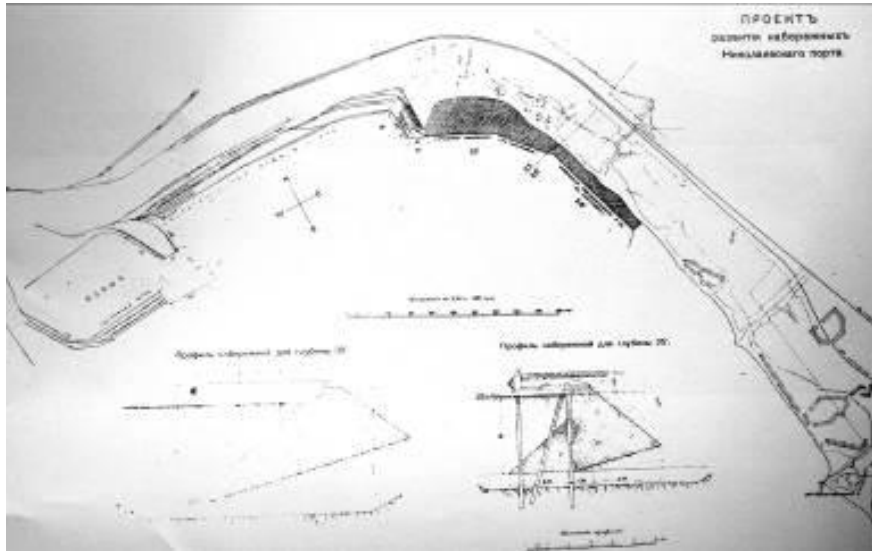


*Управління робіт МТП, 1914 р.*

*У центрі (сидить в кріслі) М.І. Мартиновський -заступник начальника (Л.К. Юстуса) по Херсонському порту до 1914 р.*

У 1913 р. Л.К. Юстусом був розроблений і представлений план розвитку МТП, на реалізацію якого передбачалося виділити 1 млн. 780 тис. руб.

У 1913 р. у порту добудовуються Міська набережна довжиною 276 пог. саж. (588 пог. м), вартістю 500 тис. руб. і набережна Санкт-Петербурзького Міжнародного товариства довжиною 276,6 пог. саж. (591 пог. м). Повна довжина причальної лінії загального користування МТП становила 1542 пог. саж. (2892 пог. м). Решта частин проекту не була завершена.



*Проект розвитку набережних МТП, 1913 р.*

З 1913 по 1918 рр. начальником МТП і головою Миколаївської присутності з портових справ був О.К. Дриженко.

***Олександр Кирилович Дриженко (фото відсутнє)  
(30.08.1854 - 15.01.1918).***

*На службі в Морському міністерстві з 01.05.1873. Учасник російсько-турецької війни 1877-1878, російсько-японської 1904. З 1905 р. - контр-адмірал у відставці, дійсний статський радник на службі в Міністерстві транспорту й промисловості, начальник Потійського й Ростовського-на-Дону портів, де виконував при цьому обов'язок Ростовського-на-Дону Градоначальника. 1913-1918 рр. - начальник МТП. Нагороджений державними орденами і медалями.*

У червні 1914 р. Управлінням робіт порту був куплений автомобіль типу «Ландау» Лімузин виробництва Російсько-Балтійського заводу за 8800 руб. Автомобілів тоді в Миколаєві було мало. Портовий автомобіль був за №10.



*Перший автомобіль МТП. 1914 р.*

У 1914 р. розпочалася Перша світова війна. У порту стояли заарештованими 18 іноземних пароплавів. Майно німецького товариства «Дейчер-Кайзер» було реквізовано. Заходження іноземних суден стало неможливим, експорт зерна припинився. Проводилось розширення складських площ для відвантаження вугілля залізницею для потреб фронту. Портовий флот був мобілізований для виконання військової повинності. У цей період головними керівниками всіх вантажних операцій у портах були командири військових портів. У Миколаєві це - віце-адмірал О.І. Мязговський - Миколаївський міський голова (1909-1916).



*Олександр Іванович Мязговський  
(1857-1919)*

У 1916 р. О.К. Дриженко подав клопотання про збільшення пропускної спроможності порту. Проект передбачав будівництво дерев'яної пристані для причалювання дрібних суден на захід від Каботажного молу.



*Вид на західну сторону Каботажного молу МТП.  
З листівки поч. XX ст.*

Світова імперіалістична війна призвела до розвалу економіки царської Росії.

У лютому 1917 р. у Росії відбулася буржуазно-демократична революція. Самодержавство було повалено, проте встановилося двовладдя буржуазного Тимчасового уряду й Ради робітничих і військових депутатів.

У Миколаєві були створені нові органи влади: Громадський комітет (голова М.П. Леонтович) і Рада робітничих і військових депутатів (голова Я.П. Ряппо).

Повсюкмісно організовуються професійні спілки. 03.05.1918 був утворений Миколаївський осередок Всеросійської спілки моряків і річковиків торгового флоту (ВСМіРТФ). 17.08.1917 у Петрограді (нині С.-Петербург) пройшов установчий з'їзд, на якому були делегати і від Миколаєва.

У порту, як і на інших підприємствах, відбувалася демократизація суспільства: впроваджувалися «камери примирення» для вирішення конфліктних ситуацій між робітниками та роботодавцями, організовувалися Ради старійшин.

Однак економіка країни стрімко руйнувалася: солдати масово дезертирували з армії, робітники й селяни страйкували, підприємства зупинялися, починався голод.

Начальник порту О.К. Дриженко намагався підтримувати зв'язок із Тимчасовим урядом і профільним Міністерством транспорту й промисловості (у Петрограді). Але вже восени 1917 р. зв'язок перервався, кошти із центру не надходили.



*МТП. З листівки поч. ХХ ст.*

07.11.1917 (за н. ст.) у Петрограді Тимчасовий уряд був повалений, влада перейшла до Рад на чолі з В.І. Ульяновим (Леніним) і його партією більшовиків. У Києві в цей же час Українською Центральною Радою була проголошена незалежна Українська Народна Республіка (УНР). У протилежність цьому в грудні 1917 р. у Харкові (столиця УРСР з 1917 по 1934 р.) на Всеукраїнському з'їзді Рад було створено більшовицький уряд.

У Миколаєві йшла запекла політична боротьба за владу, що іноді переходила у військові зіткнення між прихильниками більшовиків і УНР. У встановленні радянської влади в промисловому Миколаєві велику роль зіграли загальноросійські профспілки.

**Въ союзъ моряковъ и  
рѣчниковъ торговаго  
Флота.**

14 ноября с. г. состоялось  
общее собраніе на которомъ об-  
суждался вопросъ о текущемъ  
моментѣ.

Послѣ всесторонняго сужде-  
нія принята резолюція большин-  
ствомъ голосовъ:

- 1) Вся власть Советамъ Раб.  
Воен. и Крестьянскихъ Депу-  
татовъ.
- 2) Немедленный миръ.
- 3) Земля трудовому народу
- 4) Контроль надъ производст-  
вомъ.

12 ноября с. г. общее собра-  
ніе по вопросу о реорганизациі  
портовыхъ управленій и судо-  
ходныхъ дистанцій постановило:

Начальникъ Николаевскаго  
торговаго порта и судоходной  
Вознесенской дистанціи должны  
быть избраны которыхъ выбра-  
етъ общее собраніе Никол.  
отдѣла В. С. М. и Р. Т. Ф.

*Стаття в газеті «Известия» Миколаївської ради робітничих і військових депутатів, №164 від 18.11.1917.*

З 15.01.1918 в Миколаєві було проголошено Радянську владу. В цей же день у своєму робочому кабінеті помирає начальник порту О.К. Дриженко. Начальником (капітаном, комісаром) порту профспілка водників (ВСМіРТФ) призначила капітана Полікарпа Ігнатовича Беляєва. Відразу він починає розгортати роботу по організації Миколаївського комітету по портовим справам на виконання розпорядження від 20.12.1917 за №37 Комісаріату торгівлі й промисловості з Петрограду. Були запрошені представники від усіх комісаріатів і рад, що були при владі в Миколаєві. 11.03.1918 було проведено перше засідання.

*Телеграма МСМ 12 марта 1918. № 443*  
*Николаевский порт-морской комитет*  
*12 мар. 1918. № 85*

ПЕТРОГРАДЪ МОРВ

ОДИННАДЦАТАГО МАРТА ОБРАЗОВАНЫ  
НИКОЛАЕВСКІЙ КОМИТЕТЪ ПОРТОВЫХЪ ДѢ-  
ЛАНЪ ИЗВРАНЫ ПРЕДСѢДАТЕЛЕМЪ БѢЛЯЕВЪ  
ЗАМѢСТИТЕЛЕМЪ ДУКЪИНСКІЙ НОМЕРЪ 443

*Б. М. Беляєв*

*Телеграма про створення Мик. комітету по портовим справам. 12.03.18*

Радянська влада починає проводити націоналізацію (усуспільнення) усіх знарядь і засобів виробництва на користь держави. Також, згідно декрету В.І.Леніна від 05.02.1918, починається націоналізація торгового флоту. Для цього утворюється Миколаївський відділ Колегії дев'яти.



*Учасники «Колегії дев'яти» по націоналізації флоту в Миколаєві. Зліва-направо стоять: Ф. Старчін, Г. Горелов, сидять: О. Костюк, Ф. Хрипко, Салтанов, Н. Данильченко, І. Яворський, Л. Берестецький, Г. Клишкін. . Фото 1920 р.*

В Україні поступово розгорається Громадянська війна - збройне протистояння між арміями прибічників проголошених урядів.

З кінця березня 1918 р. у Миколаєві встановлюється німецька окупаційна влада, покликана надати допомогу УНР на чолі з гетьманом П.П. Скоропадським, у боротьбі із Червоною армією, яку сформувала більшовицька Росія. У Миколаєві утворюється Германська портова комендатура (командир – капітан-лейтенант Г.Г. Клосс).



*Австро-германці в МТП. Квітень 1918 р.*

З 24.04.1918 Головним начальником усіх портів Чорного й Азовського морів при Гетьманаті призначається віце-адмірал А.Г. Покровський.



*Андрій Георгійович Покровський  
(1862-1944)*

*1916-1917 – Миколаївський градоначальник і командир військового порту.*

*З 24.04.1918 - Головний начальник усіх портів Чорного й Азовського морів.*

*З 12.11.1918 - Морський міністр УНР. Після падіння Гетьманату був заарештований, сидів у миколаївській тюрмі, з якої втік. У 1919 р. перейшов на бік білого руху, з 1920 р.- в еміграції. Помер і похований у Єгипті.*

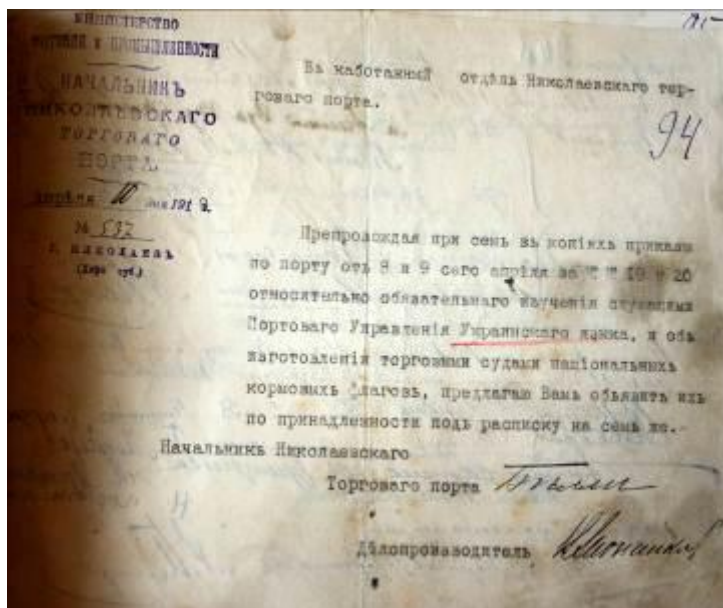
Керівництво МТП працює у важких умовах, коли всі владні структури надсилають розпорядження, але не надають фінансування. При цьому порт продовжує виконувати проводку каналом, швартовні й розвантажувальні роботи суден із товарами військового призначення, забезпечує безпеку мореплавства, особливо враховуючи наявність великої кількості мін в акваторії лиману й Чорного моря. Після відходу більшовиків в Управлінні порту розбираються численні скарги від володарів націоналізованого флоту та іншого майна.



*Будівля управління порту. 1918 р.  
Попереду пам'ятник, поставлений інтервентами своїм загиблим воїнам.*



У цей період управління МТП на виконання наказів Народного міністерства шляхів (Київ), проводить українізацію в діловодстві, залучає працівників порту до вивчення української мови, на будівлях і флоті вивіщує жовто-блакитні прапори, проводить перейменування портових суден.



*Розпорядження нач. МТП про українізацію в порту від 10.04.1918.*

Із травня 1918 по березень 1919 р., а також із серпня 1919 по січень 1920 р. обов'язки начальника порту виконував Микола Олександрович Лапін, який у МТП працював на посаді Помічника ще з 1897 р. У періоди відсутності Перелешина, Юстуса, Дриженка, Беляєва він завжди тимчасово виконував обов'язки начальника порту.

Наприкінці 1918 р. до Миколаєва зайшли англо-французькі війська, які підтримували владу Директорії - нового центрального уряду УНР. Начальник порту М.О. Лапін телеграфує до Києва, що 5 грудня в МТП прибули два англійських і один французький міноносці. Германські війська почали евакуацію з України й із Миколаєва в тому числі.



*Причали МТП. Германські війська виходять із Миколаєва на п/п «Corcovado». 1918 р.*

З 16 березня по 4 серпня 1919 р. у Миколаєві двічі з боями встановлювалася більшовицька влада. На нову посаду Начальника Миколаївського військового й комерційного портів був призначений Я.Щербань.

Керівниками (капітанами) МТП призначалися капітан криголаму «Гайдамак» Георгій Львович Добровольський (1874 -?), а з червня по серпень 1919 р. - капітан Георгій Вікентійович Баглай. У ці періоди Управління МТП підпорядковувалося утвореному ще в жовтні 1918 р. у Петрограді Головному управлінню водного транспорту (Главод). У Миколаєві районним відділенням Главоду керував І.П. Яворський. Знову проводилася націоналізація флоту.

У період 1918-1920 рр. при відсутності керівників МТП: Лапіна, Добровольського, Баглая, виконуючим обов'язки залишався їх Помічник Андрій Іванович Сиротюк – працівник, що добре знав роботу всіх структур торговельного порту і з 1914 р. займався обслуговуванням військової флотилії.



*Андрій Іванович Сиротюк  
(30.11.1878-04.06.1938)*

*У 1899 закінчив Ростовське морехідне училище, штурман 1-го класу,  
працював в Одеському порту.*

*1914-1918 – помічник начальника по адміралтейству Миколаївського  
військового порту.*

*1918-1920 – виконуючий обов'язки капітана Миколаївського порту,  
виконуючий обов'язки нач. МТП (при відсутності керівника).*

*1921-1928 – на керівних посадах в МТП (начальник управління, начальник  
охорони, капітан порту),  
1928-1934 - капітан «Льодокола №7».*

*З 1935 – нач. лоцманської служби і заступник капітана Одеського порту  
У 1938 репресований, розстріляний.*

У серпні 1919 р. у Миколаїв зайшла Добровольча армія («Біла армія») А.І. Денікіна. У місті здійснювався терор. Г.В. Баглай і багато інших більшовиків були заарештовані. Командиром Миколаївського військового порту був призначений контр-адмірал М.М. Римський-Корсаков. Виконуючим обов'язки начальника МТП знову стає М.О. Лапін.



*Михайло Михайлович Римський-Корсаков  
(1872-1950)*

Але наприкінці грудня фронт наблизився, і білогвагдійці почали залишати Миколаїв. 17.01.1920 була оголошена загальна евакуація населення, яке підтримувало білогвардійців і боялося терору Радянської влади. Г.В. Баглаю вдалося втікти з в'язниці, і разом з іншими більшовиками-підпільниками він активно заважав евакуації «білих» флотом. Однак більшість портофлоту, зокрема криголами «Льодокол 1» і «Гайдамак», інші судна, що перебували в Миколаєві, були задіяні для евакуації.

Керівник МТП М.О. Лапін також залишив місто, виписавши собі з каси порту 1920 руб. жалування до 01.02.1920. Подальша його доля невідома. Також невідома доля Г.Л. Добровольського. Можливо, залишаючись капітаном криголама «Гайдамак», він пройшов увесь шлях разом зі своїм судном, яке в подальшому перебувало в складі білогвардійського флоту в якості канонерського човна.

Наприкінці січня 1920 р. Червона армія разом із загонами повстанців-селян увійшла до міста. У Миколаєві остаточно (четвертий раз) встановлюється Радянська влада. До управління портом повертається Г.В. Баглай.