

ІСТОРІЯ ВІДНОВЛЕННЯ Й РОЗВИТКУ Миколаївського торговельного порту у період 1920-1941 роки

За період революцій 1917 року та Громадянської війни (1918-1920) господарство Миколаївського торговельного порту (МТП) значно постраждало. Залишилися цілими всього 165 погонних метрів причалів, механізми були зруйновані. Портовий флот морського плавання був виведений при евакуації інтервентами або білогвардійцями, технічний землечерпальний флот більшістю знаходився в занепаді. Деякі судна були затоплені в лимані.



Причали МТП, пошкоджені в період Громадянської війни.

Радянська влада, яка встановилася в Миколаєві з 1 лютого 1920 р., знову призначає начальником МТП комуніста-більшовика Г.В. Баглая. Працівники порту на загальних зборах затвердили цю кандидатуру.



*Георгій Вікентійович Баглай
(25.05.1887-06.05.1942)*

Довідково з біографії: 1911-1914 - навчання в Херсонському морехідному училищі. З 1914 мобілізований у флот. За революційні виступи в 1916 засуджений.

У 1918 був звільнений із в'язниці в Севастополі революційними матросами, які обрали його своїм комісаром. Вступ до партії більшовиків.

У 1919 (2 міс.) і 1920 - 1923 - начальник МТП.

1923-1930 - на керівних посадах у Центральному управлінні морського транспорту в Москві.

1930-1941 - капітан далекого плавання в Чорноморському пароплаванні. 23.07-19.08.1941 командир каравану з 30 несамохідних бензиновозів, переведених з Херсона в Ростов-на-Дону. Декілька разів переводив каравани з Астрахані в Каспійське море. У 1942 працював у Баку капітаном-наставником. Помер і похований у Баку. Його ім'ям названо сухогруз, побудований у Миколаєві.



Ремонт причалів, забивання паль.

Почалися роботи по відновленню зруйнованого порту й флоту. До кінця 1920 р. було відремонтовано 26 суден, 12 барж і підчалок, відновлена електростанція. У 1921 р. почав поглиблювальні роботи перший відремонтований землечерпальний караван.



Ремонт причалів, поглиблення акваторії. 1924 р.



Технічний флот у каботажній гавані порту. 1923 р.

Значно активніше розпочалася робота в Каботажному відділі порту. Після очищення від мін прибережних акваторій, у першу чергу, відновили регулярний вантажо-пасажирський зв'язок з Одесою. Невеликі парусні судна „дубки” почали ходили вздовж річок і лиманів, виконуючи перевезення людей і невеликих сільськогосподарських вантажів. На Каботажці часто відбувалася торгівля для жителів міста рибою, кавунами, овочами та фруктами.



Судна з товаром у каботажній гавані порту, 1920-і рр.

Поверненню виведених за кордон суден сприяв «Доброфлот», який відновив свою роботу з липня 1922 р. У вересні 1922 р. на його основі було створено Державне Чорноморсько-Азовське пароплавство (ДЕРЖЧАП).



Управлінці МТП. 1923 р. Сидить Г.В. Баглай - нач. порту, стоять зправа: А.І. Сиротюк - капітан порту, О.М. Мамихін - технік-будівельник, В.Г. Курчатова - гол. бухгалтер, О.Г. Костюк - заст. нач. порту, ?.

Праця портовиків була високо оцінена Миколаївським губвиконкомом і губпрофрадою. 03.04.1921 було влаштовано велике свято із врученням працівникам МТП «Червоного прапора».



Робітники МТП. Фото 1920-х рр.

Починаючи з 1921 р. порт був відкритий для зовнішньої торгівлі. Єдине, що могла країна експортувати – це зерно і руда. При цьому в країні й у Миколаєві був страшний голод. Почались супротивні акції. Зокрема, 18.04.1923 робітники порту підпалили стаціонарний елеватор, протестуючи проти вивозу хлібу закордон. Згорів повністю перший корпус.



Вид на частину елеватору, що збереглася після пожежі, 1924 р.

1920-1924 рр. - у порту проводяться відбудовчі й судноремонтні роботи.



Судноремонтні майстерні в Каботажному відділі порту.



*У судноремонтних майстернях порту.
На першому плані - нач. майстерень І.А. Мухін. 1923 р.*



*Керівники порту з робочими судноремонтних майстерень.
У центрі сидять (зліва-направо): Сиротюк, Мухін, Баглай, Костюк,
П'ятницький, Горелов, Епштейн.*

По експорту хліба МТП займає перше місце серед Чорноморських портів.
Обсяг вантажопереробки: 1921 р. - 42,5 тис. тонн; 1922 р. - 95,5 тис. тонн;
1923 р. - 492,3 тис. тонн.



*Керівний склад порту. 1923 р. Сидять (зліва направо): Мухін, ?, Костюк,
Баглай, П'ятницький, Горелов, Сиротюк, ?.*

У травні 1923 р. Г.В. Баглая переводять в Москву в Центральне управління морського транспорту (ЦУМОР). Більшовицька партійна фракція намагається призначити начальником порту комуніста М.О. Кремлянського. Але він виконував обов'язки тільки в жовтні 1923 р. і повернувся керувати й розбудовувати Одеський порт.



*Микола Олександрович Кремлянський
(09.05.1877-1938)*

Довідково з біографії: народився в Севастополі. Працював слюсарем на суднах Доброфлоту, РТПіТу, на заводі «Наваль» у Миколаєві (1914-17). Учасник революційного руху моряків торговельного флоту, один з організаторів Всеросійської спілки моряків, учасник націоналізації флоту на Чорному й Азовському морях. 1920-31 – начальник Одеського порту. 1932-34 – керівник представництва «Радторгфлоту» в Стамбулі. Далі управляючий «Радфрахту» в Одесі, начальник Ялтинського порту. У 1938 був репресований, розстріляний. Реабілітований помертню.

Два останні місяці 1923 р. керував портом відомий більшовик І.А. Мухін, який був начальником судноремонтних майстерень порту. Але він тяжко хворів на чахотку й у лютому 1924 р. помер.



Іван Андрійович Мухін (1868-12.02.1924)

Довідково з біографії: робітник Миколаївського Адміралтейства, один з організаторів «Південно-російського робітничого союзу» (1897). Неодноразово заарештовувався й вислався в Сибір за революційну діяльність. 1917-1920 - на відповідальних постах у Народному комісаріаті шляхів сполучення в Москві. З 1920 - начальник судноремонтних майстерень МТП. У 1923 - в.о. начальника МТП.

Весь час, до призначення нового керівника, виконує обов'язки начальника порту М.К. П'ятницький. Це високоосвічений і талановитий інженер, але він з «колишніх», із дворян. Однак П'ятницький виконує всі відбудовчі роботи в порту, обіймаючи ще з 1922 р. посаду помічника начальника порту по технічній частині. У порту відновили роботу 17 причалів, у 1924 р. за експортну компанію 1923 р. порт перейшов у групу портів 1-го класу.



*Микола Костянтинівич П'ятницький
(1870-1934?)*

Довідково з біографії. Освіта – Інститут інженерів шляхів сполучення (С.-Петербург). Відомий інженер, родоначальник залізобетонного будівництва в Україні, автор і будівничий унікальних споруд: фунікулера в Одесі (1901), Ожарського маяка в Миколаєві (1903-1904), Михайлівського механічного підйомника в Києві (1903-1905) та інших. Обіймав посади: гол. інженер Туапсинського порту (1904-1907), начальник робіт (1913-1920) і заст. начальника з технічної частини Херсонського торговельного порту (до 1922), Миколаївського торговельного порту (1922-1928.) У 1928 був репресований. Помер у таборах, у Хабаровському краї.



Працівники управління порту.

3 травня 1924 р. начальником порту був призначений більшовик А.А. Гончаров.



*Андріан Артамонович Гончаров
(1886-1971)*

Довідково з біографії. Учасник Громадянської війни, командир у Червоній армії. Після війни - комісар Чорноморського округу морських шляхів сполучення, одночасно навчався в Одеському морехідному училищі. Був начальником Ялтинського порту. 1924-1928 - начальник МТП. 1929-1934 - начальник управління Радторгфлоту Тихоокеанського басейну. Після 1935 - начальник Маріупольського торговельного порту. У 1937 репресований. У 1954 реабілітований. Нагороджений орденом Леніна та ін. урядовими нагородами. Його ім'ям названо океанський контейнеровоз.



Загальний вид на набережні порту. 12.12.1924.

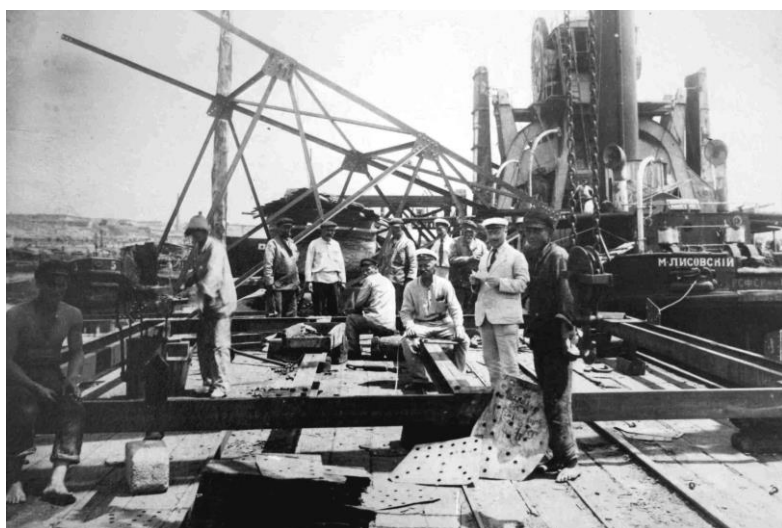


Розвантаження зерна з вагонів на підводи. 1924 р.

У 1925 р.- в порту розробили і побудували під керівництвом інженера **Бориса Абрамовича Епштейна** 4 зерноперевантажувачи (по кількості трюмів судна), що встановлювались на залізничні рейки. За 8-ми годинний робочий день ними подавалося на судно до 50 тис. пудів зерна.



Покладання рейкових колій для зерноперевантажувачів і встановлення охоронної рами причалів. 1925 р.

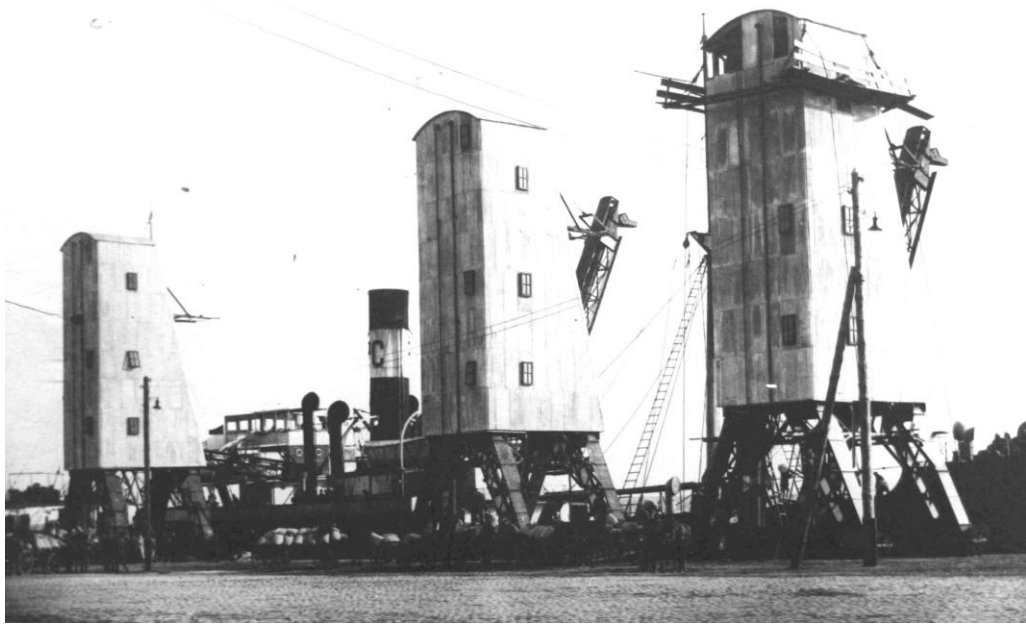


Збірка зерноперевантажувача. У білій формі інж. Епштейн. 1925 р.



Нові зерноперевантажувачі готові до роботи. 1925 р.

Силами майстерень порту були зібрані й встановлені три англійські перевантажувачі, що з'явилися в порту в цей же період. Обидва види перевантажувачів мали й свої переваги, і свої вади.



Навантаження зерна відновленими англійськими перевантажувачами. 1925 р.



Колектив майстерень МТП. 1925 р.

Миколаївський порт залишався головним чорноморським портом по перевантаженню руди. У 1924 р протягом двох місяців миколаївські портовики навантажили на десять іноземних пароплавів більше 184 тис. т криворізької залізної й марганцевої руди. У порту були відремонтовані й почали працювати 11 «стріл Темперлея» (4 парових, 7 непарових), загальною потужністю 300 т за годину.

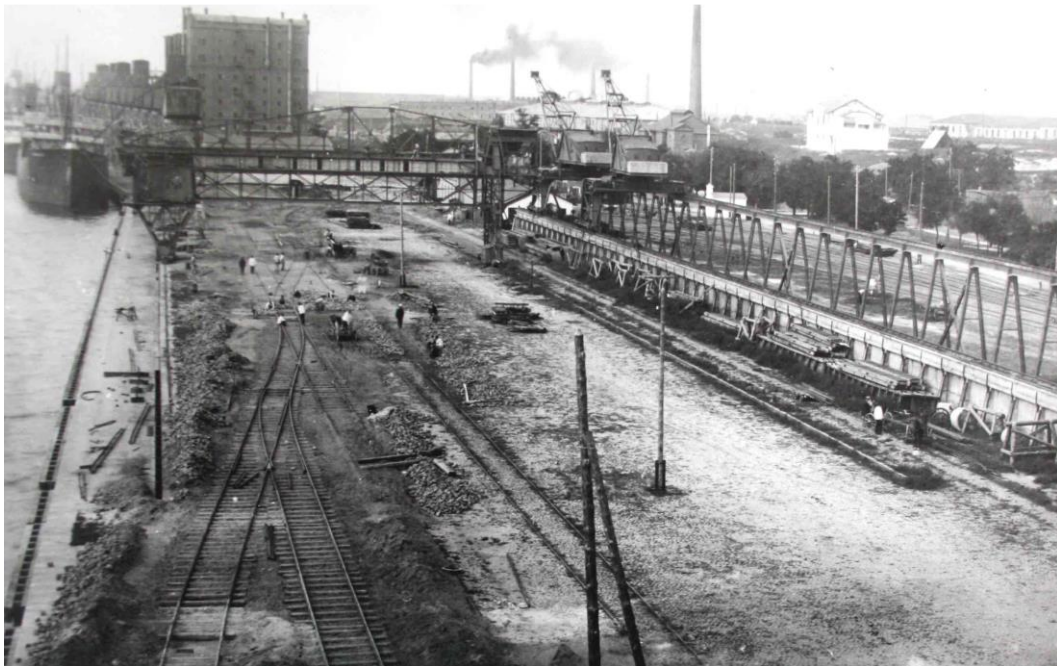


Навантаження руди на вагонетки вручну



Навантаження руди підвісними «стрілами Темперлея», 1925 р.

У 1925 році відновив свою роботу рудоперевантажувач, що був побудований ще в 1910 р. товариством «Дейчер-Кайзер». Його потужність була 250 т руди за годину.



Переукладання залізничних колій у районі рудоперевантажувача на Гранітній набережній. 1925 р.

У підпорядкуванні МТП був Очаківський порт. З 1924 р. він почав працювати. У тому ж році його вантажообіг склав 5,73 тис. т, порт відвідало 2000 дрібних суден, було перевезено 32000 пасажирів. У 1925 р. було заплановано на землечерпальні роботи в Очаківському порту виділити 50 тис. руб.

12 травня 1925 р. у Миколаєві сталася сильна злива, яка призвела до значної руйнації причалів порту.



Причали порту після зливи 12.05.1925.

Наприкінці 1925 р. було затверджено п'ятирічний план розвитку порту. Технічна оснащеність була ще на дуже низькому рівні. Необхідно було терміново відновити рудоперевантажувач і механізувати завантаження зерна. Почалось будівництво нового елеватора.



Виправлення набережної перед будівництвом нового стаціонарного елеватору, переукладання залізничних колій, 1925 р.

У 1926 р. на експорт було відвантажено 340 тис. т зерна й руди.

Велику роль у розбудові порту зіграв заступник начальника порту по адміністративній частині О.Г. Костюк, часто призначався виконуючим обов'язки при відсутності начальника порту.



Олександр Григорович Костюк (1893-?)

Довідково з біографії. У 1919 прийшов матросом у МТП. Учасник націоналізації флоту. 1922-1926 заступник начальника по адміністративній частині.

Профспілками й керівництвом порту проводилася велика культурно-просвітницька робота. Відкривалися школи по ліквідації неписьменності - «лікнепи».

Для пропаганди комуністичної ідеології іноземним морякам у порту було створено «інтерклуб», який розмістився в будівлі колишнього (до 1920) управління порту.



Стаття в газеті «Червоний Миколаїв» від 23.11.1924

Для робітників порту створювалися «червоні куточки», де проводилися заняття з політпросвіти, читалися газети.

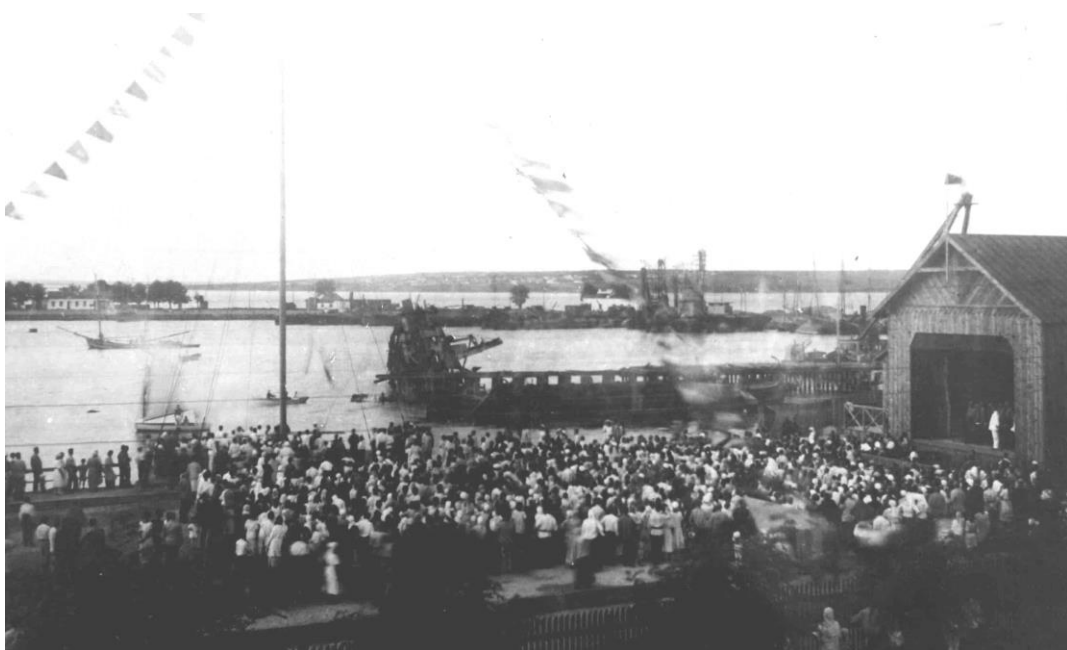


Вантажники порту за читанням газети.

Поліпшувався побут портовиків. У 1925 р. у західній частині Гранітної набережної (на місці портового звалища) була побудована купальня, спортивний майданчик і літній театр. Навколо посадили молодий сад, квіти.



Вид на місце під купальні, літній театр і сад. 1924 р.



Літній театр в «містечку водників», 1925 р.



Учасники художньої самодіяльності порту, 1925-1930 рр.

У 1925 р. заклали фундамент першого житлового будинку поблизу порту, де почав рости житловий мікрорайон водників. На це будівництво держава виділяла щорічно по 100 тис. руб.



Нач. порту А.А. Гончаров (на передньому плані) закладає пам'ятну дошку у фундамент першого житлового будинку. 1925 р.

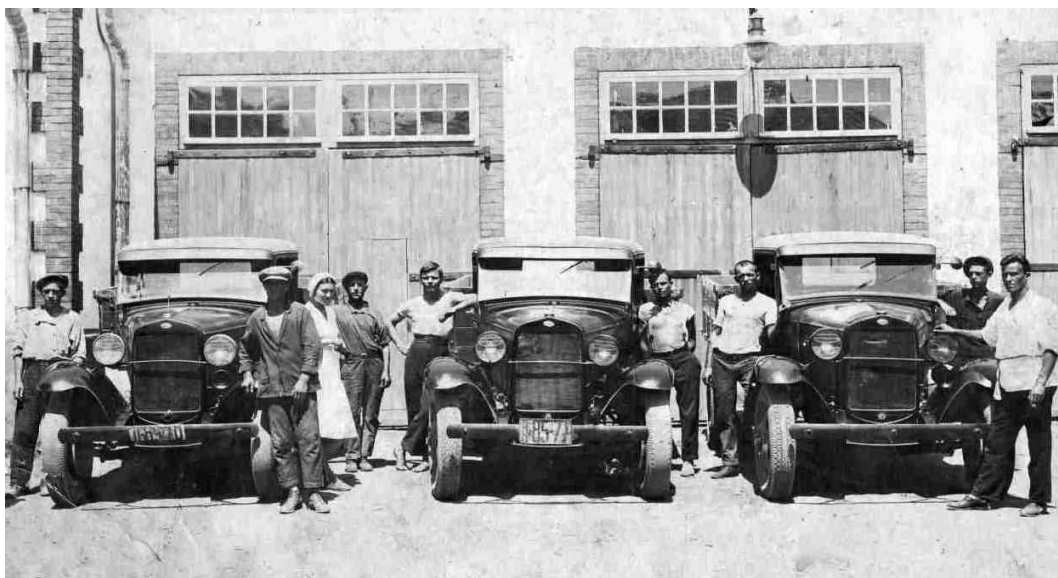
Працівники порту постійно підвищували свій освітній рівень.



Працівники порту, які закінчили вечірню школу підвищеного типу. Нач. порту А.А. Гончаров - сидить 2-ий зліва. 1928 р.

У 1927 р. був очищений Дніпро-Бузький канал, глибина була доведена до 28 футів (8,53 м).

У порту був відділ гужового й автотранспорту. Автопарк був невеликий, в 1930 р. всього 3 машини, але з кожним роком він поповнювався.



Автотранспорт порту. 1930 р.

З 1928 по 1931 р. начальником МТП був М.С. Довженок.



*Михайло Савович Довженок
(1876-1941)*

Довідково з біографії. Учасник революційного руху, активіст профспілки водників, брав участь у націоналізації флоту. У середині 1920-х завідував майстернями порту, в 1928-31 нач. МТП. У 1935 - нач. Миколаївського відділення Регістру СРСР. Захворів і помер на початку війни в період евакуації.

У 1926-1929 рр. заступником начальника порту був **Онисим Іванович Бойко**.

З 1925 р. по 1930 р. - був побудований новий стаціонарний, найбільший у Європі, зерновий елеватор місткістю 41 тис. т, вартістю 9 млн. руб.



Новий зерновий елеватор у порту. 1930 р

У 1932 р. новий елеватор відвантажив на експорт 1 млн. т зерна. СРСР заробляв валюту для побудування промисловості на експорті хліба, при цьому свої громадяни страшенно голодували. Особливо багато українських селян померло під час голодомору 1931-1932 рр.



Миколаївська автоколона по перевезенню зерна. 1931 р.

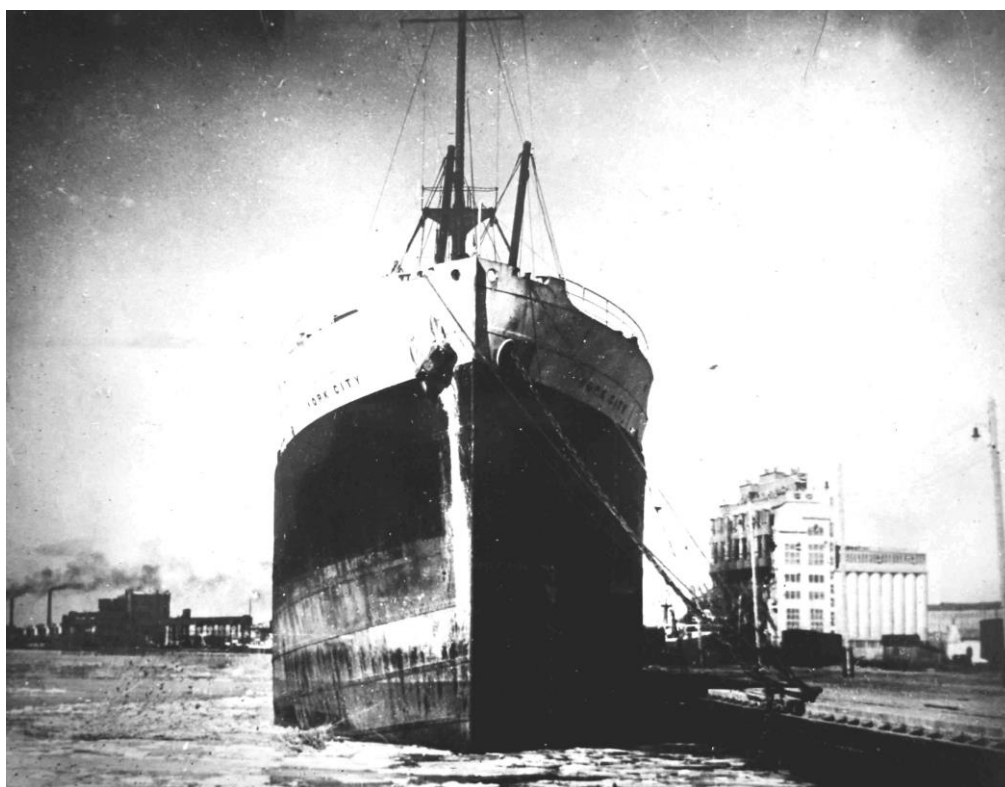
Першими керівниками нового елеватору були **Олександр Миколайович Ставбур**, **Олександр Олексійович Судзіловський**, **Максим Дмитрович Попов**.

Усі роботи в порту виконувалися вантажниками й вагарями транспортно-експлуатаційної організації (спілки) «Містран» (місцевий транспорт). До 1929 р. ця організація була відокремлена від порту.



Робітники союзу «Містран», 1930 р.

У 1930 р. у Миколаєві було організовано морське агентство для обслуговування іноземних суден "Інфлот". У ньому працювали: **А.М. Айзенберг** (старший агент), **І.С. Інзбург**, **Є.О. Кегель** (секретар).



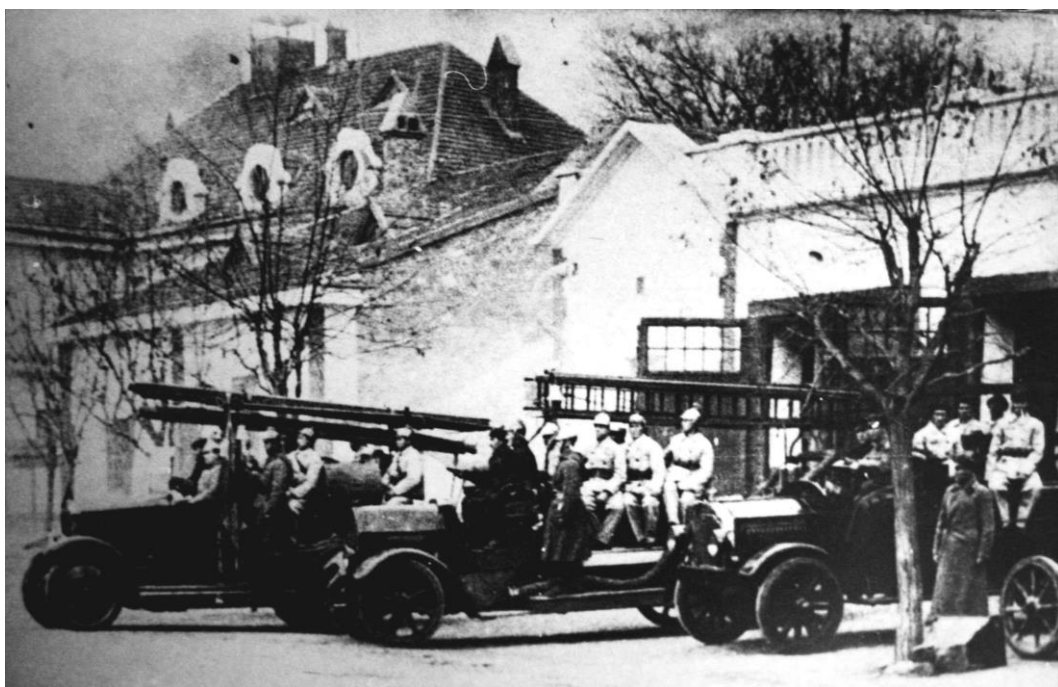
Англійський пароплав біля причалів МТП. 1932 р.

Для підвищення якості обслуговування іноземних суден досвідчених вантажників направляли на курси підвищення кваліфікації в Одесу, де вони отримували професію формана - фахівця з розміщення вантажів у трюмі судна.

30.01.1931 утворений загальносоюзний Народний комісаріат водного транспорту СРСР. Усі організації, що знаходилися в порту об'єдналися в єдине господарство - Управління Миколаївського торговельного порту.



Підрозділ воєнізованої команди порту. 1931 р



Виїзд пожежної команди порту. 1930-ті рр.



Перший випуск суднових механіків МТП. 1930-31 рр.



Букир «Тамань». 1934 р.

У 1931 р Миколаївський торговельний порт зайняв перше місце серед портів Чорноморсько-Азовського пароплавства. Колектив отримав премію в сумі 10 тис. руб.

У цей період створюються відділи робітничого постачання (ВРП) для забезпечення працівників продуктами харчування.

Порт мав підсобне господарство на хуторі Лобанчик (1930-1937 рр.). Господарство мало в користуванні 2820 га землі, 217 голів великої рогатої худоби, 579 овець, до 200 свиней, 5 тракторів, 2 комбайни.



Делегати 1-ої Миколаєво-Бузької конференції профспілки робітників водного транспорту. 18.11.1931

З 1931 р. по 1941 р. у порту видавалася українською мовою багатотиражна газета «За більшовицький порт».

Важко, під пелінських пропором

Важко працювати в умовах зростаючих темпів розвитку портової справи, зростаючих витрат на технічне оздоблення порту, зростаючих витрат на технічне оздоблення порту, зростаючих витрат на технічне оздоблення порту...

ВИЙТИ ЗІ СМУГИ ВІДСТАВАННЯ СУДНОРЕМОНТУ

Чітке міжцехове планування, техкерівництво на всій ланці ремонтних робіт,—ось що потрібно в першу чергу

Судноремонтні високі яністі і темпи

На 15 січня нововведені організаційні заходи, які впроваджені в роботу ремонтних цехів, дали позитивні результати. Найбільше досягнуто успіхів у цехах, де виконують ремонт великих суден. Це свідчить про те, що нові організаційні заходи дають позитивні результати.

Час причини відставання ліквідувати

На 15 січня нововведені організаційні заходи, які впроваджені в роботу ремонтних цехів, дали позитивні результати. Найбільше досягнуто успіхів у цехах, де виконують ремонт великих суден. Це свідчить про те, що нові організаційні заходи дають позитивні результати.

В СЕВЕРІОНА АТЛЕТІКА

У місті Херсоні вперше відбувся змагання з вільної боротьби серед робітників. Боротьбою виступили понад 20 спортсменів. Змагання відбулися в спортзалі портового будівництва. Переможцем змагань став спортсмен з цеху № 1.

ДО ШКА ПРОЛЕТАРСЬКОЇ ПОШАНИ

ІМ. 12 З'ЇЗДУ КП(б)У ТА 17 З'ЇЗДУ ВКП(б)

УДАРНИК, ВЧИТЕЛЬ, ВІНАХІДНИК

Тов. Хавенко, який довгі роки працює на водному транспорті, є одним з кращих водників порту. Він виконує свою роботу з винятковою швидкістю і точністю. Крім того, він працює вчительськими заняттями з молодих водників. У минулому році він був визнаний кращим водником порту.

Десять голотелів на 15 буднів

Портівна організація за останні місяці зробила велику роботу з організації роботи голотелів. На сьогодні в порту працює десять голотелів, які виконують велику роботу з організації роботи голотелів.

№ 1	100
№ 2	80
№ 3	60
№ 4	40
№ 5	20
№ 6	10
№ 7	5
№ 8	3
№ 9	2
№ 10	1

Детальний розгляд матеріалу

У матеріалі розглянуто роботу голотелів портового будівництва за останні місяці. Особливу увагу приділено роботі голотелів з організації роботи голотелів. Матеріал свідчить про те, що голотелі виконують велику роботу з організації роботи голотелів.

Висновки

Матеріал свідчить про те, що голотелі виконують велику роботу з організації роботи голотелів. Це свідчить про те, що голотелі виконують велику роботу з організації роботи голотелів.

Газета «За Більшовицький порт», 16.01.1934.

У 1931-1933 рр. начальником порту був Г.М. Соколов.



Гаврило Матвійович Соколов (1900-?)

Довідково з біографії. Учасник Громадянської війни. Був кочегаром на флоті. Працював на керівних посадах у Феодосії, 1930-35 –заст. начальника, начальник МТП. 1935-37 – начальник Одеського порту. У 1937 репресований, відбув 5 років у таборах.

У 1930-1935 рр. заступником начальника МТП, і якийсь час начальником порту був С.В. Музальов.



*Музальов Степан Васильович
(1898-1988)*

Довідково з біографії. Відомий організатор портової справи в радянський період. Учасник Громадянської війни. Працював на керівних посадах у Феодосії, 1930-35 –заст. начальника, начальник МТП. 1935-37 – начальник Одеського порту. У 1937 репресований, відбув 5 років у таборах. Після звільнення працював у Сахалінському морському пароплаванні. У подальшому повернувся в Одесу.



Бригада підбивальниць порту. Фото до свята 8 Березня. 1931 р.

До 1932 р. на експорт відвантажували більшістю зерно й руду. У наступні роки з'явилися інші вантажі: вугілля, чавун, метіза, металургічна продукція (залізничні рейки).

У 1934 р. на високому березі річки Південний Буг, в районі порту був побудований Клуб водників (Клуб моряків).



Клуб водників, побудований у районі МТП у 1934 р.

При клубі працювали гуртки художньої самодіяльності для дорослих і для дітей портовиків, спортивні секції, бібліотека, інтерклуб, жіноча рада.



Жінрада порту, 1932 р.



Завідуюча бібліотекою при Інтерклубі Марія Іванівна Марченко. 1934 р.



Учасники художньої самодіяльності Клубу водників.

В порту починається рух „ударництва”. Колективи бригад беруть на себе підвищені зобов’язання з виконання запланованих робіт, змагаються між собою по різних показниках: продуктивність, якість, швидкість робіт, зниження собівартості. У ці роки були ударними бригади Авізовського, Головинського, Гутченка, Жуковського, Лапіка, Наумової, Чумака, Усової.

Бригадир передової бригади

6-а бригада першої ділянки, керована тов. **Авізовським**, одна з перших включилася у всесоюзне змагання.

Травневий план бригада виконала на 132 відс., плац першої декади червня—на 117 відс.

Зараз бригада змагається з 3-ма міцними бригадами.

— Першістю не поступлюся ні перед ким,—заявляє тов. **Авізовський**.

Та воно так і буде. В бригаді залізена дисципліна. ого простоя вагона, судна з боку бригади ви не зустрінете. За звірцеву роботу і не допущення простоїв бригада одержала від начальника ділянки подяку.



Решта вантажних бригад порту повинні вяти приклад з прекрасної роботи бригади тов. **Авізовського**.

Стаття в газеті «За Більшовицький порт», 21.06.1934

У 1933 р. порт отримав третю Всесоюзну премію. У 1934 р. порт посів 2 місце в IV Всесоюзному змаганні водників.

Пролетарі всіх країн, єдніться!

За Більшовицький порт!

Орган комітету КП(б)У і порткомвуду Николаївського торговельно-промислового району

№ 57 (216) || 16-го жовтня 1934 р. || 3-й рік видання

Вимпел за нами!

13 жовтня, відбулося засідання Чорноморської басейнової конкурсної комісії, яка розглянувши показники роботи портів Чорного моря за вересень, знов за країні зразки роботи надала червоний перехідний вимпел Чорного моря нашому портові.

Ударники! Включившись у виробничий похід ім. VII з'їзду Рад, покажімо нові зразки роботи, працюючи ще краще так, щоб вимпел і за жовтень був наш, і щоб з ним ми переможемо зустріти день XVII річниці Жовтня.

Стаття в газеті про перемогу серед портів Чорноморського басейну. 16.10.1934

У липні 1934 р. у Клубі Водників урочисто був підписаний перший договір про змагання між Миколаївським і Херсонським торговельними портами. Протягом багатьох років це суперництво й дружба сприяли досягненню портами високих виробничих показників.



Сторінка в газеті «За Більшовицький порт», 22.09.1934

З 1934 по 1937 р. начальником порту був А.П. Боровський.



Андрій Петрович Боровський (1885-1938)

Довідково з біографії. З 1907 служив у флоті, учасник Першої світової війни. У роки Громадянської війни служив у Червоній армії. Обіймав посади: начальника та комісара ЛОЦ-дистанції Азовського моря, Західної ЛОЦ-дистанції, командира Миколаївської військово-морської бази й військового порту, начальника Миколаївського управління Регістру СРСР, начальника МТП. У 1938 був репресований, розстріляний. Посмертно був реабілітований у 1957.



«Трикутник» порту. 1935 р. Зліва направо: парторг М.О. Шевченко, нач. порту А.П. Боровський, голова порткомора (профспілки) І.А. Беліловський



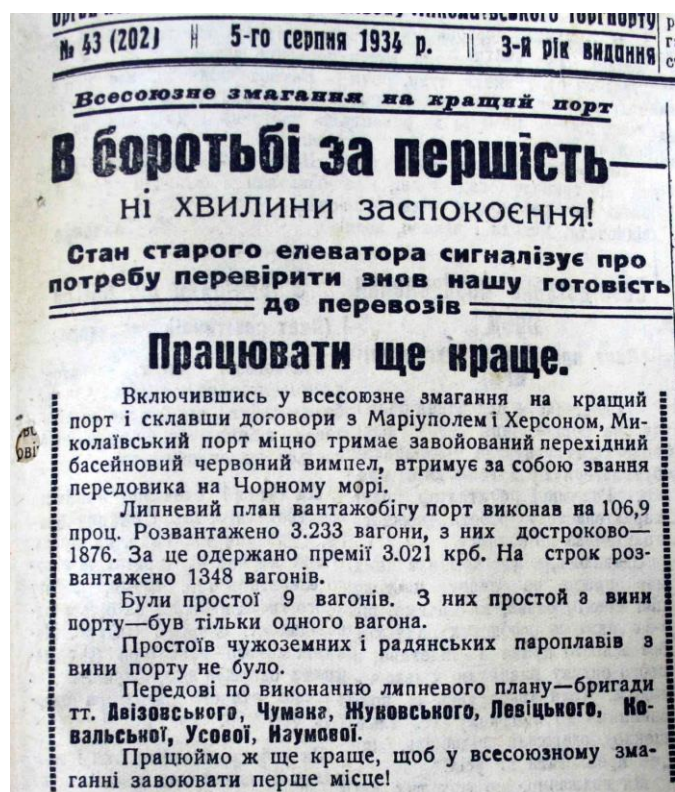
Розвантаження турбін для ДніпроГЕСу з американського пароплава. 1934 р.

З 1935 р. у порту, як і по всій країні, широко розгорнувся «стаханівський рух». Створювалися показові «ударні» бригади вантажників, судноремонтників, механізаторів, які перевиконували плани на 120-140% і вище.



З альбому трудової слави порту «Стахановський рух 1934-1935 рр.»

МТП активно брав участь у всесоюзних соціалістичних змаганнях з іншими портами країни.



Газета «За більшовицький порт». 05.08.1934



Навантаження чавуну на іноземне судно. 1930-ті рр.

Народним комісаріатом водного транспорту розроблялися плани розвитку галузі. У МТП вантажообіг у 1936 р. досяг 1263,5 тис. т. Згідно звіту порту: зайшло суден іноземних – 93, радянських – 61, перероблено вагонів – 43 559. Кількість вантажників – 917, ІТП і службовців – 841, автомашин – 10, коней – 114.

Показники вантажно-розвантажувальних робіт значно покращилися. Диспетчерська служба порту оперативно маневрувала робочою силою, транспортом, механізмами й портовим флотом.

Між портовиками та екіпажем укладалися договори на спільну роботу по швидкій обробці судна.



*Підписання договору між командою т/х «Молдавія»
і вантажниками порту. 1937 р.*

За дострокову обробку судна порт від капітана отримував винагороду. При розвантаженні іноземних суден порт отримував винагороду у валюті.

**15 тис. фунтів стерлінгів
премії одержали порти
Чорного моря**
ОДЕСА, (РАТАУ). За попередніми даними основні порти Чорного моря—Одеса, Миколаїв, Херсон, Новоросійськ і ін. — одержали в наслідок стахановської роботи в 1937 році близько 15 тисяч фунтів стерлінгів диспачу (премії за дострокове навантаження іноземних суден). З українських портів краще за інші працював Миколаїв: з 62 іноземних суден, які пройшли через порт у 1937 році, 50 були відпущені достроково. Порт одержав від капітанів цих суден 3732 фунти стерлінгів диспачу.
Одеський порт відпустив достроково в рейс 28 суден і одержав 2153 фунти стерлінгів диспачу, Херсонський порт одержав диспачу 243 фунти стерлінгів.

Газета «За більшовицький порт», 04.02.1938.

Премії вантажникам- стахановцям

Від капітана пароплава «Тбилиси» тов. Бютнера на ім'я начальника 1-ої вантажної дільниці торгового порту надійшла радіограма про те, що для преміювання кращих вантажників-стахановців за дострокове навантаження пароплава виділено 2250 карбованців.

Керівний склад порту, інженерно-технічні працівники постійно направлялися на курси підвищення кваліфікації. В Україні це був профільний Одеський інститут інженерів водного транспорту (ОІВТ). Там вони отримували не тільки технічні й управлінські знання, але й основи комуністичної ідеології. Треба враховувати, що більшість із них не мали вищої освіти, а прийшли до управління державними підприємствами під час політичної боротьби в 20-ті рр. Серед комуністів-управлінців постійно проводилися перевірки, так звані «партійні чистки». У 30-ті рр. партією був обраний сталінський курс розвитку країни. Багато послідовників попереднього, троцькістського курсу, були відчислені з партії, а згодом піддані репресіям за «контрреволюційну діяльність», засуджені й, навіть, знищені як «вороги народу».



Випускники курсів начальників портів (1936-37 рр.) При ОІВТ. Працівники МТП: верхній ряд Л.А. Берестецький (1-ий зліва), А.І. Петченко (2-ий зправа).

Після переведення А.П. Боровського начальником у Ялтинський порт із 08.1937 по 11.1937 в. о. начальника МТП був призначений його заступник М.Л. Заславський.



Михайло Львович Заславський (1897- 197?)

Довідково з біографії. Учасник Громадянської війни (в Червоній армії), в 1934 закінчив Одеський інститут інженерів водного транспорту. (ОІВТ), 1935-37 - нач. планово-виробничого відділу й заст. нач. порту, 08-11.1937 - в.о. нач. МТП, 11.1937-10.1938 - під слідством (звинувачення в контрреволюційній діяльності).

З 10.1938 - відновлений на посаді заст. нач. порту з експлуатації.

06-08.1941 - нач. Херсонського торговельного порту.

1941-1947 - служба у ВМФ СРСР,

1947-1955 - заст. нач. МТП. Після виходу на пенсію - на громадській роботі.

У 1968 був директором музею Ольшанців. Нагороди: два ордени Червоної Зірки, Орден Вітчизняної війни, численні медалі.

Після арешту М.Л. Заславського начальником порту був призначений **М.А. Пеня.**



*Михайло Авксентійович Пеня
(1901-1944)*

Довідково з біографії. У 1934 закінчив ОІВТ, 1934-37 - працював в Одеському порту й в інших організаціях, пов'язаних із заготовленням продовольства й експортом. 29.11.1937-30.05.1938 - в.о. начальника МТП, 31.05.1938-13.08.1938 - начальник МТП, 14.08.1938-10.01.1939 був під слідством. Звільнений через відсутність складу злочину. З 14.02.1939 - працював диспетчером в Одеському порту. Потім працював начальником вантажучастку в Архангельському порту, з 1943 - у порту Владивостока. Там же помер узимку 1944 р.

Після арешту М.А. Пені начальником порту з 08.1938 по 04.1939 був **Валов.** Більше ніякої інформації про цю особу поки немає.

У 1938 р. наркомом (народним комісаром) водного транспорту СРСР був призначений М. Єжов. При цьому він залишався главою НКВС (Народний комісаріат внутрішніх справ). Розпочаті в країні політичні репресії продовжилися з новою силою. Також це торкнулося працівників портів та водного транспорту.

У 1930-ті рр. піддалися політичним репресіям багато працівників порту або інших організацій, пов'язаних із діяльністю порту. Серед них були розстріляні: **Айзенберг А.М., Артеменко П.Ф., Бертельов П.Д., Боровський А.І.,**

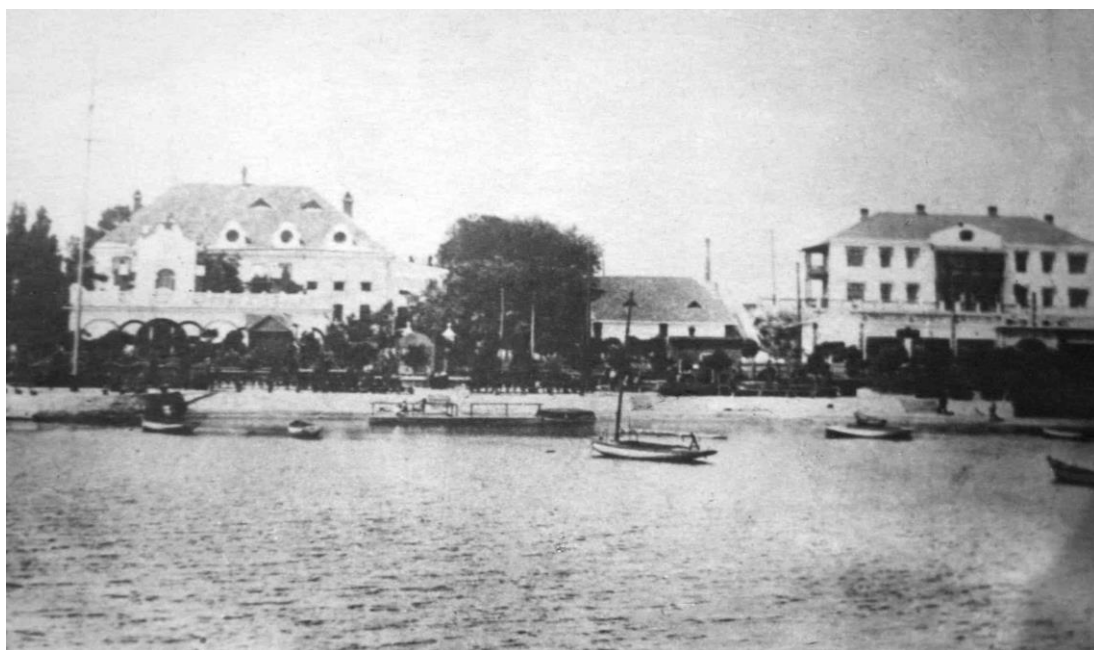
Інзбург І.С., Кігель Є.О., Кур'янов І.О., Лapidус І.Г., Лебедєв Г.С., Маміхін О. М., Мельников М.І., Павлов П.П., Петровський Т.А., Платонов Г.І., Резніченко С.І., Сахтін Ф.М., Сібер О.В. , Сиротюк А.І., Урсуленко С.П., Федоров Е.Ф., Шардт Н.Н., Шейнін В.М.

Були засуджені за другою категорією (до 10 років позбавлення волі): **Беспрозваний І.А., Бутенко І.М., Вальтер О.Ф., Гончаров А.А., Гуткін Н.Б., Долгоненко Г.А., Ескін Д.Ф. Іллічов П.П., Колесніченко В.К., Мартинюк Л.А., Миронов Д.В., Мисик Г.М., Наумов І.І., Прохоров С.О., П'ятницький М.К., Сірий І.М., Синій Ф.В., Функ О.Г., Ханін А.І., Штеренберг О.Ф.** Деякі працювали в порту ще до 1917 р. і були освіченими «старими фахівцями» і тому неблагонадійними з точки зору радянської влади. Багато робітників постраждали через те, що за родом своєї діяльності контактували з іноземцями. Були розстріляні всі працівники агентства «Інфлот». Репресіям піддалися не менше 10 вантажників порту, які обслуговували іноземні судна.

Були засуджені працівники «Інтерклубу» порту. Це були іноземці, які у 1927 р., повіривши в комуністичні ідеї, переїхали з Європи в СРСР, більшістю з Італії, де починав розгортатися фашистський режим. З них **Петрович М.С.** був розстріляний, **Мікелініч Х.І.** (очолював клуб в 1933-36 рр.) і **Маштруко І.С.** померли в таборах, **Кого М.І.** вдалося вижити, після війни повернувся на батьківщину.

Багато працівників порту за наклепницькими доносами були арештовані, але перебуваючи під слідством, їм удалося довести свою невинність. Серед них: **Бабін Р.Д., Берестецький Л.А., Гудес П.Д., Забіяко К.І., Заславський М.Л., Пеня М.А., Синявський К.Д.** та інші.

У наступні роки всі незаконно репресовані були реабілітовані, більшість помертно.



Вид на будівлю управління порту (ліворуч). 1939 р.

У 1939 р. робітникам і службовцям порту видали трудові книжки. Запроваджувалася табельна система контролю робочого часу. Жорстоко каралися ті, хто запізнявся навіть на 20 хвилин. Кримінальній відповідальності піддавалися керівники, що не боролися із запізненнями та прогулами.

У 1930-і рр., коли по всьому світу розпалюються військові конфлікти. Радянський Союз теж готується до війни. Молодь МТП активно освоює військові навички й спеціальності в суспільно-політичних організаціях типу ТОСОАВІАХІМ (Товариство сприяння обороні, авіаційному й хімічному будівництву).



Колона учасників походу ТОСОАВІАХІМовців перед будівлею управління МТП. 1936 р.

Новий 1939 р. портовики зустрічали в клубі Моряків із надією на мирне й щасливе життя.

ОГОЛОШЕННЯ

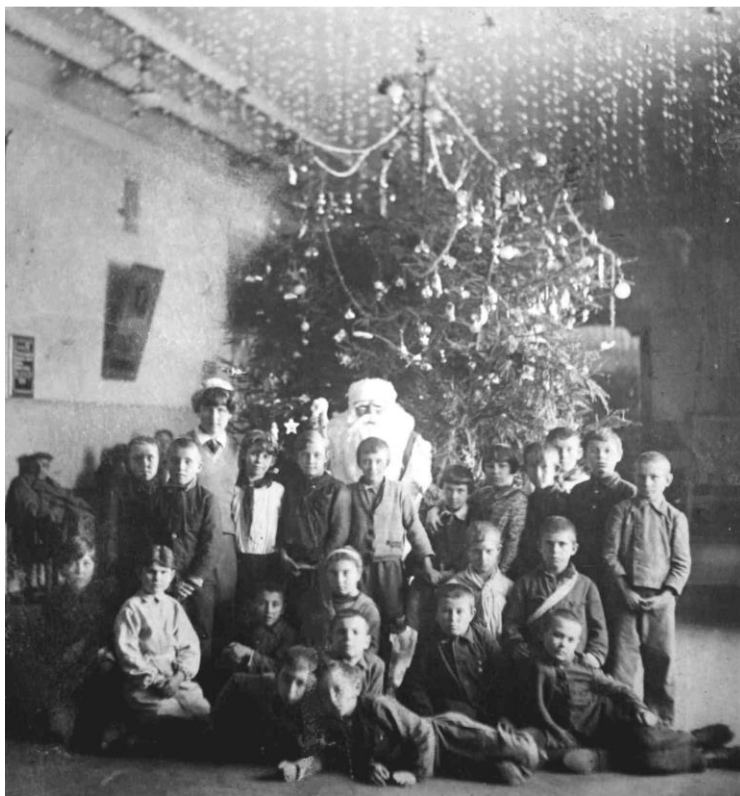
31 грудня цього року в приміщенні клубу Моряків торгового порту влаштовується бал-маскарад, присвячений зустрічі нового 1939 року.

ПРОГРАМА:

1. Дитячий балет.
 2. Виступ хору — частушки.
 3. Виступ струнного оркестру.
 4. Скетч „Американка“.
- З 12 годин починається бал-маскарад — ігри, продаж масок, конфетті, серпантин, хлопушки і почта.
Працює буфет-ресторан. Грає духовий оркестр.
Вхід по розданим запросним квиткам.

Порткоммор.

*Оголошення про святкування Нового 1939 року.
Газета «За Більшовицький порт» від 29.12.1938*



Новорічна ялинка в клубі Моряків. 1940 р.

Із квітня 1939 р. начальником порту був призначений Л.Г. Сікінчашвілі.

Лаврентій Георгійович Сікінчашвілі
(1904-1942)

Мав вищу військово-технічну освіту, в 1939 закінчив військово-транспортну академію, комуніст із 1928.

04.1939-05.1940 – нач. МТП. З Миколаєва був переведений начальником Батумійського порту. Помер у січні 1942 у блокадному Ленінграді.

У вересні 1939 р. почалася Друга світова війна. У зв'язку із цим у порту різко скоротилися перевезення у великому каботажі й закордонному плаванні.

До 1940 р. загальний вантажообіг досяг 2 млн. 186 тис. тонн. Частка закордонних вантажів складала всього 6,4%.



Навантаження руди на причалах порту. 1930-ті рр.

Із травня 1940 р. порт очолив А.Г. Петченко, який перед тим був начальником Херсонського торговельного порту.



*Андрій Гнатович Петченко
(1894-1962)*

Довідково з біографії: 1918-1940 - працював у Херсонському торговельному порту, починаючи з вантажника й дійшовши до начальника порту (1937-1940).

1940-1941-начальник МТП,

08.1941-03.1944 - начальник Новоросійського порту,

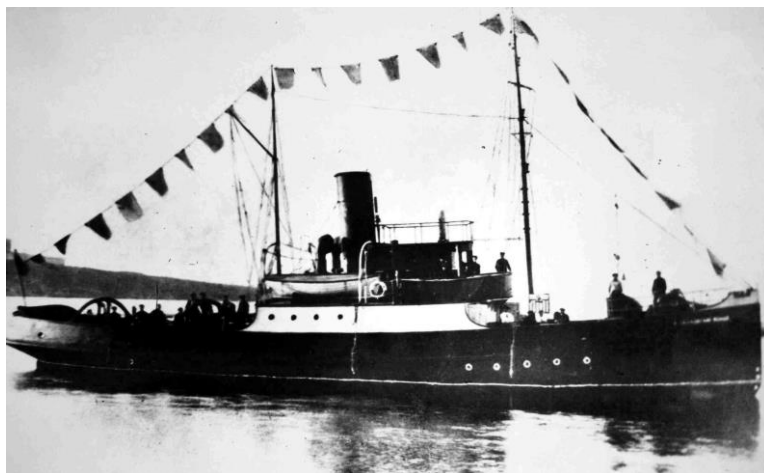
1944-1950 - начальник МТП,

1950-1956-начальник вантажної ділянки, нач. портофлоту МТП.

Перед війною в порту було: 19 добре обладнаних причалів; 3500 кв. м критої складської площі; 12 триповерхових житлових будинків загальною площею 8 тис. кв. м.

У каботажній гавані швартувалися пасажирські судна, і оброблялися вантажі малого каботажу.

Узимку проводку суден здійснювали криголами «Торос», №5 та №7. У суворі періоди зимової навігації приходили на допомогу криголами Маріупольського порту «Макаров», №4 та «Тайфун». Крім криголамів у портовому флоті було 7 буксирів, 6 барж. В автогужовому господарстві було 13 автомашин, 70 коней.



Буксир "Очаківський канал". 1940 р.