

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

Метою цієї публікації є висвітлення історії Миколаївського морського торгового порту від зародження торгового мореплавання в регіоні сучасного міста Миколаєва до початку XX ст. у контексті історичного розвитку Миколаєва як промислово-комерційного центру Півдня України. У XIX – на початку XX ст. порт мав найменування Миколаївський міжнародний комерційний (або торговий) порт. Автор спиралася на принципи історизму, об'єктивності, всебічності й комплексності, а також на соціальні та матеріалістичні підходи до розуміння історії, за яких економічні аспекти першочергово беруться до уваги під час дослідження. Вагоме значення мали принципи й методи, напрацьовані істориками науки і техніки. Використано також методи джерело-знавчого аналізу, оскільки дослідження ґрунтується переважно на архівних джерелах.

Засади торгового мореплавання в 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.

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-імпортних 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 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, проєкт 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.

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 приклад для його розвитку в XXI ст., коли фактично порт працює в тих самих зовнішніх і внутрішніх умовах, як і у вище досліджуваний період.

Ключові слова: Миколаївський торговий порт; Миколаївський міжнародний комерційний порт; Миколаївський міжнародний торговий порт; історія морських портів України.

Постановка проблеми. Миколаївський морський торговий порт є найбільшим і найстарішим портом України. Площа акваторії порту становить 342 га¹, території – 97,3 га, загальна протяжність 15 причалів – 2420 м. У порту перевалюються чорні метали, чавун, різні руди, вугілля, окатиші, феросплави, фосфорити, глини, добрива, обладнання, труби, лісоматеріали, зернові, рослинне масло й інші продовольчі вантажі. Порт з'єднаний із морем каналом, який починається біля острова Березань і тягнеться на 44 милі. Канал має 13 колін², 6 із яких проходять по Дніпровському лиману, інші – річкую Південний Буг. Ширина каналу – 100 м, глибина – 11,2 м. Миколаївський морський торговий порт є бюджетоутворюючим

¹га – гектар (одиниця виміру площі), 1 га дорівнює 10000 кв. м або квадрату 100 м x 100 м.

²Коліно – одна дистанція на шляху судна (корабля).

підприємством не тільки міста Миколаєва, а й всього регіону. Він має стратегічне значення для економіки держави загалом. У 2014 р. порт удостоївся нагороди Національного морського рейтингу України «Золота тонна». Наростивши обсяги вантажообігу, порт досяг у 2018 р. у перевалці експортних вантажів 22 млн т³, імпорتنих –5,9 млн т, каботажних⁴ – 988,5 тис. т. Позитивний базис для майбутнього розвитку Миколаївського морського торгового порту було закладено ще під час його заснування в ХІХ ст., ціасади досі безпосередньо впливають на економічні результати діяльності порту. Відтак дослідження його історії в час трансформації економіки України набуває особливої актуальності для розроблення концептуальних основ подальшого прогресу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Непересічну значущість для дослідження історії порту мають описи інженерів Д. Гнусіна (1889)⁵ та Л. Юстуса (1912, 1913)⁶, огляд хлібної торгівлі Ю. Янсона (1870)⁷, нарис столітнього існування міста Миколаєва Г. Ге (1890)⁸. За радянських часів історія порту висвітлювалася Б. Нестеровським, П. Перепелициним, Г. Труфановим та іншими авторами (1962, 1972, 1988)⁹. Наприкінці ХХ ст. – напочатку ХХІ ст. окремі сторінки історії порту висвітлювалися у працях В. Нікітіна (1993)¹⁰, В. Ковальського (2004)¹¹, Л. Левченко (2006)¹², Т. Ульянові (2016)¹³. У контексті розвитку торгівлі в Україні на початку ХХ ст. експорт зернових та інших товарів був частково досліджений в узагальнених монографіях О. Гордуновського, О. Гуржія, О. Реєнта (2017) та О. Реєнта й О. Сердюка (2018)¹⁴. Аналізуючи стан торгівлі в Україні в цілому, ці вчені дійшли висновку про те, що Миколаївський порт посідав чи не найголовніше місце серед портів України наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст.¹⁵. Також можна навести низку праць інших авторів, присвячених торгівлі, однак безпосередньо історія порту досі комплексно не вивчалася.

Постановка завдання. Метою цієї публікації є висвітлення історії Миколаївського морського торгового порту від зародження торгового мореплавання в регіоні сучасного міста Миколаєва до початку ХХ ст. у контексті історичного розвитку Миколаєва як промислово-комерційного центру Півдня України. У ХІХ – на початку ХХ ст. порт мав найменування Миколаївський міжнародний комерційний (або торговий) порт.

³ т – тонна (одиниця виміру маси), дорівнює 1000 кг.

⁴ Каботаж – плавання, перевезення вантажів або пасажирів у водах однієї держави.

⁵ Матеріали для описання русских портов и истории их сооружения. Выпуск IX. Николаевский порт. Составил инженер путей сообщений Д. Д. Гнусин. СПб. : Типография Министерства путей сообщения, 1889. 92 с.

⁶ Описание Николаевского торгового порта. Составил начальник работ Николаевского порта инженер, действительный статский советник Л. К. Юстус. СПб. : Министерство торговли и промышленности, отдел торговых портов, 1912. 43 с.

⁷ Янсон Ю. Статистические исследования о хлебной торговле в Одесском районе. СПб., 1870. 490 с.

⁸ Ге Г. Исторический очерк столетнего существования города Николаева при устье Ингула (1790–1890) // Именованъ – город Николаев. Историко-краеведческий выпуск. Николаев : Дикий сад, 1989. С. 102–162.

⁹ Нестеровский Б., Перепелицин П., Труфанов Г. Порт на Буге (К столетию основания Николаевского морского торгового порта). М., Изд-во «Морской транспорт», 1962. 80 с. ; Нестеровский Б. Огни на причалах. Очерк истории Николаевского морского порта. Одесса, 1972. 129 с. ; Стребко С. К., Суковатый А. Г., Нестеровский Б. А., Дудникова Е. И. Порт, овеянный славою. Одесса : Маяк, 1988. 220 с.

¹⁰ Никитин В. И. Николаевская хлебная биржа. Прошлое и настоящее. Николаев, 1993. 119 с.

¹¹ Ковальский В. К. Становлення та розвиток митної справи на Півдні України з давніх часів до 1917 року (на матеріалах Миколаївської митниці). Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. Одеса, 2004. 24 с.

¹² Левченко Л. Л. Історія Миколаївського і Севастопольського військового губернаторства (1805–1900). Миколаїв : Вид-во МДГУ ім. Петра Могили, 2006. 300 с.

¹³ Ульянові Т. І. Інженер Лоренц Юстус и его сподвижники в портостроении : Николаевский торговый порт в кон. ХІХ – нач. ХХ в. Николаев, 2016. 139 с.

¹⁴ Реєнт О. П., Сердюк О. В. Торговельний баланс України на початку ХХ ст. : Монографія. Київ : Ін-т історії України НАН України, 2018. 237 с.

¹⁵ Гордуновський О. М., Гуржій О. І., Реєнт О. П. Торговля в Південній Україні: організація товарообігу та людський потенціал (кінець ХVІІІ – початок ХХ ст.). Київ : Ін-т історії України НАН України, 2017. 155 с.

Методи дослідження. Автор спиралася на принципи історизму, об'єктивності, всебічності й комплексності, а також на соціальні та матеріалістичні підходи до розуміння історії, за яких економічні аспекти першочергово беруться до уваги під час дослідження. Застосовано конкретно-наукові та прикладні методи історичних досліджень, як-от: хронологічний, логічний, синхронний, порівняльний, статистичний, біографічний тощо. Вагоме значення мали принципи й методи, напрацьовані істориками науки і техніки. Використано також методи джерелознавчого аналізу, оскільки дослідження ґрунтується переважно на архівних джерелах, а саме архівних фондах Канцелярії Миколаївського градоначальника (Ф. 229), Канцелярії Миколаївського військового губернатора (Ф. 230), Миколаївської міської поліції (Ф. 231), Миколаївського міського статистичного комітету (Ф. 239), Миколаївського міжнародного комерційного порту Міністерства торгівлі і промисловості (Ф. 255), Миколаївській митної застави Департаменту зовнішньої торгівлі (Ф. 264), Миколаївській портової митниці (Ф. 266), Миколаївського відділення Державного банку (Ф. 48), опублікованих звітах і оглядах Миколаївського військового губернатора, Миколаївського градоначальника, начальника Миколаївського міжнародного комерційного порту.

Виклад основного матеріалу. Засади торгового мореплавання в Чорноморському басейні було закладено ще у IX–XIII ст., коли київські купці торували шлях «з варягів у греки» між Балтією і Візантією. У 1649 р. за договором про торгівлю гетьмана Б. Хмельницького з Туреччиною українські козаки отримали право вільного мореплавства і заходу в порти на всіх островах, що належали Османській імперії в Чорному та Егейському морях. Московське царство, а потім Російська імперія, починаючи з XVII ст., вели війни з Кримським ханством і Османською імперією (1676–1681, 1686–1700, 1710–1713, 1735–1739, 1768–1774, 1787–1791, 1806–1812, 1828–1829, 1853–1856, 1877–1878 рр.). Козаки брали участь майже у всіх російсько-турецьких війнах. Результатом війни 1768–1774 рр. був Кючук-Кайнарджийський мирний договір (11 липня 1774 р.), за яким до Російської імперії відійшли землі Південної України до Південного Бугу, фортеці Кінбурн, Керч, Єнікале. Договір забезпечував Російській імперії право вільного мореплавства в Чорному морі й виходу через чорноморські протоки. 29 грудня 1791 р. укладено Ясський мирний договір, який закріпив за Російською імперією землі між Південним Бугом і Дністром, а також все Північне Причорномор'я та Крим. На приєднаних землях виникли нові міста й селища.

У XVI–XVIII ст. регіон навколо майбутнього Миколаєва був пересічений множинними торговими шляхами: через нього проходили чумацькі тракти Гардовий (Королівський), Січовий вищий і Січовий нижчий, Кучманський, Чорний та інші¹⁶. У 1788 р. на лівому березі річки Інгул у районі нинішнього Дикого Саду засновано Вільну Гавань, яка вважається прародителькою морського торгового порту в Миколаєві. До неї заходили кораблі з будівельними матеріалами для спорудження верфі і кораблів Чорноморського військово-морського флоту та міста Миколаєва. Не виявлено імператорського указу про заснування Миколаєва. Існує лише Ордер князя Г. Потьомкіна від 27 серпня 1789 р. текст якого говорить: «Фаберову дачу іменувати Спаське, а Вітовку Богоявленське, новозаведену верф на Інгулі місто Миколаїв ...»¹⁷.

Князь Г. Потьомкін, переслідуючи мету розбудови військово-морського флоту, убачаву Миколаєві «майбутнє грандіозне адміралтейство – гніздо нового російського Чорноморського флоту». Відтак із плином часу міжнародна торгівля в Миколаєві припинилася. 28 квітня 1795 р. Миколаїв призначено місцем перебування Чорноморського адміралтейського правління. Його голова, адмірал М. Мордвинов, зі штатом розмістилися в місті ще за рік до того. У 1795 р. Миколаїв увійшов до складу Херсонського повіту Вознесенського намісництва, а в 1802 р. згідно з Указом Олександра I став центром Миколаївської губернії. 20 травня 1803 р. в Миколаєві урочисто відкрилися губернські органи правління та незадовго

¹⁶Ковальова О. Ф. Бугогардівська паланка: науково-популярне дослідження. Миколаїв : Іліон, 2011. С. 34–36.

¹⁷Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО). Ф. 230. Оп. 1. Спр. 30. Арк. 8.

до їх відкриття, 15 травня 1803 р., імператор видав указ про переміщення губернського центру в Херсон і перейменування губернії на Херсонську. Причиною цього було «переповнення» міста військово-морськими установами й відсутність будинків для розміщення губернських органів правління. 24 жовтня 1803 р. вийшов імператорський указ про надання морським начальникам прав військових губернаторів і присвоєння їм цього найменування. Це було зроблено з метою з'єднання військового і цивільного управління, а також управління справами військового порту, у руках однієї особи: «в портах першого роду або військових ... всі частини управління повинні стікатися до одного морського начальства»¹⁸. 20 березня 1805 р. посаду Головного командира Чорноморського флоту і портів з'єднано з посадою Миколаївського військового губернатора, виникло Миколаївське і Севастопольське військове губернаторство, метою існування якого було об'єднання всіх зусиль для створення і розвитку Чорноморського військово-морського флоту. Майже за 100 років існування губернаторства його очолювали відомі адмірали Чорноморського флоту: І. де Траверсе, М. Язиков, О. Грейг, М. Лазарєв, М. Берх, М. Метлін, О. Панфілов, Г. Бутаков, Б. фон Глазенап, М. Аркас, М. Манганарі, О. Пещуров, Р. Гренквіст, М. Копитов, С. Тиртов. До 1864 р. у складі губернаторства перебував Севастополь, а до 1877 р. – Чорноморські адміралтейські поселення (після скасування кріпосного права в 1861 р. – передмістя), мешканці яких працювали (або платили податки) в Миколаївському військовому порту, Адміралтействі, на канатному заводі, полотняній фабриці та інших підприємствах морського відомства. Після Кримської війни (1853–1856 рр.) посаду військового губернатора поєднано з посадою завідувача морською частиною в Миколаєві (з 1856 р.), з 1860 р. – з посадою головного командира Миколаївського військового порту, у 1871 р. знову з посадою Головного командира Чорноморського флоту і портів, а з 1887 р. по 1891 р. – Головного командира флоту і портів Чорного і Каспійського морів. У 1895 р. штаб Чорноморського флоту та інші установи Чорноморського флоту переведено з Миколаєва до Севастополя, а в 1900 р. Миколаївське військове губернаторство реорганізовано на Миколаївське градоначальство. Однак суть управління містом від цих адміністративних нововведень не змінилася, оскільки перед Російською імперією стояло завдання захисту приєднаних територій за допомогою флоту та їх інкорпорації.

7–8 січня 1798 р. у Миколаєві було обрано міську думу. У період існування шестигласної думи (1798–1872 рр.) міськими головами Миколаєва були представники купецтва: П. Турчанінов, І. Різака, С. Крилов, Є. Кустов, Соловійов, П. Королецькій, О. Литвинов, І. Сибірцев, С. Маклаков, І. Соколев, А. Бухтєєв, К. Соколев, І. Ніколаєв, Ф. Соколев. З 1872 р. Думу, обрану за Городовим положенням імператора Олександра II (1870), очолювали: відставний генерал-майор О. Акімов, спадковий почесний громадянин А. Бухтєєв, відставний ротмістр М. Парізо. Після запровадження Городового положення 1892 р. міськими головами були: відставний штабс-капітан В. Даценко, відставний віце-адмірал Ф. Кроун, потомствений дворянин О. Соковнін, дворянин П. Греховодов, відставний лейтенант І. Баптизмаський, дворяни М. Леонтович, Х. Матвєєв і М. Дмитрієв. У 1917 р. на Миколаївського міського голову було обрано інженера-суднобудівника В. Костенко. Наявність на чолі Миколаївської міської думи в шестигласний період вихідців із купецтва зовсім не означала активності купціву торгівлі і житті міста. Губернатори здебільшого діяли в міських справах на свій розсуд, лише віддаючи розпорядження Думі асигнувати кошти на ті чи інші справи¹⁹. Разом з тим слід зазначити, що з ініціативи міського голови Є. Кустова адмірал О. Грейг у 1821 р. заснував у Миколаєві «Городовий комітет» – унікальну банківську установу, що видавала позички купцям. Це хоч трохи сприяло розвитку внутрішньої торгівлі.

Миколаївське купецтво займалося виключно поставками на підприємства морського відомства різних матеріалів, потрібних для будівництва та обслуговування військового

¹⁸ПСЗ. СПб., 1830. Т. XXVII. Ст. № 21007.

¹⁹Ге Г. Исторический очерк столетнего существования города Николаева при устье Ингула (1790–1890)... С. 141, 188.

флоту, а також дріб'язковою торгівлею. У 1822 р. у Миколаєві збудовано одну з міських пристаней, що розташовувалася навпроти вулиці 1-ої Слобідської, але зовнішньої торгівлі не булозапочатковано²⁰. В одному з оглядів Миколаївського статистичного комітету йшлося про те, що до Миколаєва як до найближчого пункту Херсонської губернії, купці направляли зерно, сало, шерсть, шкіри, а звідти всі ці товари транспортувалися каботажем в Одесу, інші порти Чорного моря, а також в Подільську губернію, Царство Польське й внутрішні частини Російської імперії²¹. Однак, не тільки саме купецтво, але навіть і ціни на товари перебували під контролем Миколаївського військового губернатора.

У воєнно-статистичному огляді Херсонської губернії капітана Генерального штабу Рогальова і штабс-капітанів Фон-Вітте і Пестова, опублікованому в 1849 р., Миколаїв представлено виключно як військово-морський порт – «цитадель», оскільки зі сходу він був обнесений кам'яним муром завдовжки 1457 сажнів. Міська промисловість репрезентована казенним Адміралтейством, 2 корабельними верфями (на берегах р. Південний Буг та р. Інгул), канатним заводомморського відомства, а також приватними заводами: 1 цегельним, 3 черепичними, 2 вовномийними, 4 свічковими, 10 салотопенними, 1 пивоварним. Міська торгівля була незначною: продавали мануфактури, бакалійні товари, купецтво торгувало лісом, салом, шкірами й солоною рибою. У місті працювало 216 лавок, 43 питних будинки і 38 винних погребів. Ярмарок на той час не було, але двічі на тиждень, по понеділках і п'ятницях, збиралися великі базари. У Миколаєві налічувалося 38618 містян (не враховано регулярних військ), з них купців 1-ї гільдії – 7 чол. і 18 жін., 2-ї гільдії – 5 чол. і 14 жін., 3-й гільдії – 80 чол. і 72 жін.²².

У 1829 р. ускладнилася ситуація з перебуванням у межах губернаторства іногородців, серед яких переважали представники купецтва: був виданий указ про виселення за межі міста євреїв, а під час Кримської війни й у повоєнний час – усіх категорій підданих інших держав. Російським купцям були надані різні пільги, але велике купецтво не поспішало переводити свої капітали до Миколаєва²³.

За умовами Паризького мирного договору (1856 р.) Російська імперія ліквідувала військово-морські бази, флот і зупинила суднобудування на Чорному морі. Економіка Миколаєва, спрямована в першій половині XIX ст. на забезпечення потреб Чорноморського флоту, перебувала в кризовому стані: майстрові виїжджали на заробітки, підрядники та постачальники, не знаходячи для себе занять, покидали місто. Чисельність населення скорочувалася з кожним роком: 1850 р. – 40838, 1853 р. – 34753, 1856 р. – 44280, 1857 р. – 40457, 1858 р. – 35225, 1859 р. – 34309, 1860 р. – 32174 мешканці²⁴. Саме тоді з'явилася ідея заснування комерційної судноплавної компанії Російського товариства пароплавства і торгівлі (РТПіТ). З нею в січні 1855 р. виступили майбутній Миколаївський військовий губернатор М. Аркас і майбутній міський голова Одеси М. Новосельський. Створення компанії мало на меті не тільки здійснення вантажних і пасажирських перевезень мирний час, а й під час війни її флотмав здійснювати транспортування військ. Головна контора компанії розташовувалася в Одесі. Уже в 1858 р. РОПіТ мало 35 пароплавів, на яких було перевезено понад 123 тис. пасажирів і 4 млн пудів вантажів. Діяльність РОПіТ сприяла розвитку регулярного морського судноплавства між портами Південної України, Османської імперії, Єгипту, Італії, Великої Британії, Франції, Китаю та інших держав, а також формуванню внутрішнього ринку морських перевезень. Однак, діяльність цієї компанії не відіграла значної ролі в економіці Миколаєва. Флот РТПіТ іноді доставляв вантажі і

²⁰ Гнусин Д. Д. Материалы для описания русских портов и истории их сооружения. Выпуск IX. Николаевский порт. СПб., 1889. С. 4.

²¹ ДАМО. Ф. 239. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 48.

²² Военно-статистическое обозрение Российской империи, издаваемое по Высочайшему повелению при 1-м отделении Генерального штаба. Т. XI. Ч. I. Херсонская губерния / Сост. Генерального штаба капитан Рогальов и штабс-капитаны Фон-Витте и Пестов. СПб., 1849. С. 5, 138, 150–151, 205, 206–208.

²³ Левченко Л. Л. Історія Миколаївського і Севастопольського військового губернаторства (1805–1900)... С. 145–153.

²⁴ Левченко Л. Л. Історія Миколаївського і Севастопольського військового губернаторства (1805–1900)... С. 76.

пасажирів в Миколаїв, кораблі розвантажувалися у військовій гавані або на власній пристані товариства в Спаському урочищі. Судна також приходили для ремонту на завод Адміралтейства²⁵.

Ідеєю про відкриття Миколаєва для заходу іноземних суден і експортно-імпортних операцій у 1860 р. висунув Миколаївський військовий губернатор адмірал Б. фон Глазенап, котрий убачав у Миколаєві майбутній центр експорту зернових. Проти відкриття порту протестували міністерства закордонних справ, фінансів і морське. Глазенап довів, що Миколаїв має виняткові природні умови і географічне положення для розвитку хлібної торгівлі²⁶. Дозвіл на відкриття порту для зовнішньої торгівлі отримано 1 червня 1862 р. Разом із цим було надано розпорядження про заснування митниці 1-го класу та дозволено відкриття іноземних консульств. Першим іноземним судном, що прибуло в Миколаївський міжнародний комерційний порт у червні 1862 р., був норвезький корвет «Смарагд»²⁷.

Миколаївський міжнародний комерційний порт був влаштований на лівому березі р. Південний Буг, у 8,5 милях від впадання в нього р. Інгул у місцевості, званій «Попова балка». Головне значення порту окреслювалося центральним положенням Миколаєва серед великого хлібородного району, до якого належали частини Херсонської, Катеринославської, Полтавської, Харківської, Курської, Чернігівської та Київської губерній; тривалістю природної навігації в 285 днів на рік, близькістю Миколаєва, висунутого на материк далі інших чорноморських портів, до залізничних колій. Безперервна робота порту в зимовий період забезпечувалася з 1903 р. двома криголами («Гайдамак» і «Криголам-1»)²⁸.

Перші відомості про діяльність Миколаївського комерційного порту зібрано Миколаївським міським статистичним комітетом за період 1862-1870 рр. У 1862 р. до порту прибуло лише 9 іноземних суден, в 1863 р. – 20, в 1864 р. – 86, 1865 р. – 214, 1866 р. – 187, 1867 р. – 211. З порту відійшло в 1862 р. 10 суден, в 1863 р. – 20, 1864 р. – 85, 1865 р. – 222, 1866 р. – 195, 1867 р. – 271, 1868 р. – 134, 1869 р. – 113, 1870 р. – 170. Кораблі прибували з різних кінців світу. Наприклад, у 1863 р. з 20 прибулих суден 8 були австрійськими, 3 – італійськими, 5 – грецькими, 1 – іонійськими, 2 – норвезькими та тільки 1 судно було російським. Ввозили в Миколаїв різні промислові товари, дерево, вугілля, часто баласт. Вивозили: пшеницю, жито, овес, ячмінь, льон, просо, залізо. Уже в перші роки роботи порту вартість експорту в рази перевищувала вартість імпорту (експорт / імпорт в руб.): 1862 р. – 135723/4275, 1863 р. – 264007/8610, 1864 р. – 1733742/85820, 1865 р. – 4304627/129777, 1866 р. – 5805480/80475, 1867 р. – 10831933/26992, 1868 р. – 3524679/42956, 1869 р. – 3571470/118403, 1870 р. – 4685867/21196²⁹.

Після відкриття порту для експортно-імпортних операцій із метою подальшого розвитку торгівлі Б. фон Глазенап звернувся до уряду Російської імперії з проханням про дозвіл євреям повернутися на проживання в Миколаїв. Указом Сенату від 24 липня 1859 р. євреям-купцям всіх трьох гільдій було даровано право проживання, промислів, торгівлі, підрядів, придбання нерухомості в Миколаєві. 11 квітня 1860 р. Б. фон Глазенап подав у Морське міністерство доповідну записку, в якій виклав переваги повернення євреїв. У результаті 28 жовтня 1860 р. євреї-відставники з нижніх чинів отримали дозвіл постійно проживати в Миколаєві. У 1861 р. євреї-міщани отримали право займатися ремеслами в Миколаєві. У 1865 р. Б. фон Глазенап знову звернувся в Морське міністерство з проханням дозволити всім міщанам єврейської національності вільно селитися в Миколаєві, на що отримав згоду

²⁵ Демідов А. В. Діяльність Російського товариства пароплавства і торгівлі (1856–1920 рр.) на Півдні України. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук. Одеса, 2011. С. 8.

²⁶ Левченко Л. Л. Діяльність військового губернатора Миколаєва Б. О. Глазенапа на користь відкриття Миколаївського порту для поживлення економіки і торгівлі // Південна Україна: проблеми історичних досліджень. Збірник наукових праць. Ч. 2. Миколаїв, 1998. С. 6–13.

²⁷ ДАМО. Ф. 230. Оп. 1. Спр. 5023. Арк. 1–103.

²⁸ Юстус Л. К. Экономическое значение порта / Л. К. Юстус. Описание Николаевского порта. СПб., 1913. С. 1–3.

²⁹ ДАМО. Ф. 239. Оп. 1. Спр. 21. Арк. 24–29.

24 березня 1866 р. Після цього кількість єврейського населення стала швидко зростати³⁰. Багато євреїв присвятили себе торгівлі, насамперед зерновими, і внесли значний вклад у розвиток Миколаєва. Єврейські хлібні магазини³¹ висувалися далеко в степ назустріч виробникам. Хлібною торгівлею займалися навіть євреї, які не мали відповідної гільдії і прикривалися російськими іменами. Проте велика хлібна торгівля переважно зосереджувалася в руках одеських торгових домів: Ефрусі і Ко, Когана, Родоконакі та інших. Миколаївські купці відправляли не більше 1/3 всього експорту зернових³².

Хоча бурхливому розвитку економіки Миколаєва все ще заважала відсутність залізничного сполучення, поштово-телеграфного зв'язку, лоцманських станцій, біржі, банків, місто поступово стало оживати. У записці Миколаївського статистичного комітету зазначено кількість жителів міста на 1863 р. – 43053 осіб, серед них виокремлено купецтво 2-ї гільдії – 1216 чол. і жінок.³³ У 1875 р. Миколаївський статистичний комітет провів одноденний перепис населення губернаторства й міста. За його даними в Миколаєві проживало 60328 осіб, із яких до купецького стану належало 668 чол. і 684 жінок.³⁴ В останній чверті XIX ст. населення Миколаєва значною мірою збільшувалося за рахунок природного приросту, а також зростання комерційного і торгового станів: 1877 р. – 64197, 1878 р. – 62994, 1879 р. – 67588, 1880 р. – 69893, 1885 р. – 74187, 1890 р. – 76578, 1891 р. – 77211, 1892 р. – 83363, 1893 р. – 85000, 1894 р. – 86608, 1895 р. – 88730, 1896 р. – 91908 осіб³⁵. До кінця XIX ст. місто стало промислово-комерційним центром, у ньому діяв ринок праці, до якого стікалися безробітні з усієї Російської імперії. Населення міста за даними Всеросійського перепису населення 1897 р. становило 92012 осіб, з них до купецького стану належало 690 чол. і 734 жінок.³⁶

У 1870 р. Російська імперія, скориставшись франко-пруською війною, в односторонньому порядку відмовилася виконувати умови Паризького договору (1856 р.) щодо обмежень Чорноморського флоту і суднобудування. У 1871 р. Росія домоглася задоволення її умов щодо Чорноморського флоту і суднобудування на Лондонській конференції. У зв'язку з цим у Миколаївському адміралтействі з метою створення броненосного флоту почалася реконструкція, відновилося Управління Головного командира Чорноморського флоту і портів. Економіка міста почала стрімко розвиватися. У 1870 р. промисловість була представлена 22 казенними й приватними заводами, працювало 796 ремісників³⁷. У 1871 р. у Миколаєві відкрито перший в Російській імперії ракетний завод, побудований за проектом знаменитого фахівця-ракетника К. Константинова³⁸. У 1873 р. у місті вже було 115 заводів і фабрик, на яких працювало 1224 робітники, виробництво оцінювалося в 964 360 руб.³⁹;

³⁰ Левченко Л. Л. Історія Миколаївського і Севастопольського військового губернаторства (1805–1900)... С. 153–154.

³¹ Хлібний магазин – пересувний або стаціонарний склад зернових.

³² Янсон Ю. Статистические исследования о хлебной торговле в Одесском районе.... С. 401.

³³ ДАМО. Ф. 239. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 70.

³⁴ Николаев с его пригородами и хуторами по переписи, произведенной 27 апреля 1875 года. Николаев, 1877. С. 5–50.

³⁵ Всеподданейший отчет Николаевского военного губернатора о состоянии г. Николаев за 1880 год. 16 с.; Краткий статистический отчет Николаевского губернаторства (Херсонская губерния) за 1876 год. Николаев, 1876. 1 с.; Краткий статистический отчет Николаевского губернаторства (Херсонская губерния) за 1877 год. Николаев, 1877. 1 с.; Краткий статистический отчет Николаевского губернаторства (Херсонская губерния) за 1878 год. Николаев, 1878. 1 с.; Краткий статистический отчет Николаевского губернаторства (Херсонская губерния) за 1879 год. Николаев, 1879. 1 с.; Краткий статистический отчет Николаевского губернаторства (Херсонская губерния) за 1880 год. Николаев, 1880. 1 с.; Обзор Николаевского военного губернаторства за 1890 год. Николаев, 1891. 16 с.; Обзор Николаевского военного губернаторства за 1891 год. Николаев, 1892. 33 с.; Обзор Николаевского военного губернаторства за 1894 год. Николаев, 1895. 14 с.; Обзор Николаевского военного губернаторства за 1895 год. Николаев, 1896. 43 с.; Левченко Л. Л. Статистичний аналіз національного складу населення Миколаївського військового губернаторства в XIX столітті (за матеріалами офіційної статистики) // Наукові праці : Науково-методичний журнал. Випуск 4. Історичні науки. Миколаїв : Вид-во МДГУ імені Петра Могили, 2002. С. 37–42.

³⁶ Первая Всеобщая перепись населения Российской империи, 1897 г. Издание Центрального Статистического комитета Министерства внутренних дел под редакцией Н. А. Тройницкого. Том XLVII. Херсонская губерния. СПб., 1904. 341 с.

³⁷ ДАМО. Ф. 239. Оп. 1. Спр. 18. Арк. 48.

³⁸ ДАМО. Ф. 230. Оп. 1. Спр. 6354. Арк. 1–185.

³⁹ ДАМО. Ф. 239. Оп. 1. Спр. 20. Арк. 56.

у 1880 р. – 131 підприємство, а в 1899 р. – уже 862, у т. ч. два суднобудівні заводи-гіганти з іноземним статутним капіталом⁴⁰, спорудження яких у 1894 р. було ініційовано Миколаївським військовим губернатором адміралом М. Копитовим. 1895 року в Брюсселі (Бельгія) Ж. Франсуа і Е. Делуа заснували «Анонімне товариство корабельних верфей, майстерень і плавильень у Миколаєві» з капіталом 4,5 млн руб., завод товариства ввели до експлуатації жовтні 1897 р.⁴¹ У квітні 1896 р. М. Копитов доповідав Міністерству внутрішніх справ про заснування ще одного заводу «Товариства механічного виробництва в Південній Росії», фактичним власником якого була міжнародна фінансово-промислова група на чолі з банком «Societe Generale»⁴².

Таблиця 1

**Розвиток фабрично-заводської промисловості в Миколаєві
у 80–90-х рр. XIX ст.**

Роки	Фабрично-заводська промисловість			З них казенні підприємства морського відомства				
	Усього підприємств	Обсяг виробництва в руб.	Кількість працюючих	Кількість підприємств	Обсяг виробництва в руб.	%	Кількість працюючих	%
1880	131	1 996 159	2085	27	721 042	36	1257	60
1883	171	3 110 064	2964	27	1 932 502	62	2783	93
1886	157	2 877 297	3306	22	2 063 497	71	2741	82
1890	191	3 591 659	3672	24	2 450 409	68	2704	73
1891	191	3 313 523	3773	26	2 166 509	65	2607	69
1894	204	4 009 188	3831	26	2 591 508	64	2875	74
1895	258	4 520 695	3904	30	2 602 831	57	2507	64
1899	862	12 126 324	8356	33	1 993 953	16	1548	18

В «Огляді Миколаївського військового губернатора» за 1899 р. представлені відомості на 62 приватних підприємства, 33 майстерні морського відомства, ракетний завод, очисний склад і майстерні Харківсько-Миколаївської залізниці, 768 середніх і дрібних підприємств різного типу. На приватних підприємствах у 1899 р. було зайнято 5459 робітників, а вартість виробленої продукції становила 6890819 руб⁴³. У 1897 р. бельгійська компанія побудувала конку, яка з'єднала Слобідку з суднобудівним заводом «Наваль», яхт-клубом і портом, із часом цей транспорт перевели на електричну тягу⁴⁴.

У 1868 р. у Миколаєві ліквідували «Городовий комітет», який цілком успішно завершив свою фінансову діяльність. Замість нього в місті були засновані Миколаївський міський громадський банк, Миколаївське відділення Державного банку і 1-ша кредитно-ощадна каса при ньому⁴⁵. У 1891 р. в Одеській частині Миколаєва були відкриті банкірська контора, що

⁴⁰ Всеподданейший отчет Николаевского военного губернатора о состоянии г. Николаев за 1880 год. С. 12; ДАМО. Ф. 239. Оп. 1. Спр. 74. Арк. 25; Ф. 239. Оп. 1. Спр. 85. Арк. 27; Обзор Николаевского военного губернаторства за 1890. Николаев, 1891. С. 11; Обзор Николаевского военного губернаторства за 1891. Николаев, 1892. С. 15; Обзор Николаевского военного губернаторства за 1894. Николаев, 1895. С. 25; Обзор Николаевского военного губернаторства за 1895. Николаев, 1896. С. 30; Обзор Николаевского военного губернаторства за 1899. Николаев, 1900. С. 37–42.

⁴¹ Из условий деятельности в России «Анонимного общества корабельных верфей, мастерских и плавильен в Николаеве» // Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. СПб., 1896. № 113. С. 4267; Обзор Николаевского военного губернаторства за 1899. Николаев, 1900. С. 6.

⁴² ДАМО. Ф. 230. Оп. 1. Спр. 13856. Арк. 1–3; Обзор Николаевского военного губернаторства за 1899. Николаев, 1900. С. 6.

⁴³ Обзор Николаевского военного губернаторства за 1899. Николаев, 1900. С. 4–5.

⁴⁴ Алешин В. Э., Кухар-Онышко Н. А., Яровой В. А. Николаев: архитектурно-исторический очерк. Киев: Будивельник, 1988. 184 с.

⁴⁵ Ге Г. Исторический очерк столетнего существования города Николаева при устье Ингула (1790–1890)... С. 127–128.

належала грецькому купцю 1-ї гільдії І. Бакку, і, банкірська контора купця 1-ї гільдії М.-Ш. Кобилянського. Згодом у Миколаєві відкрилися представництва таких банківських і кредитних установ як-от: Петроградський міжнародний комерційний банк, Російський для зовнішньої торгівлі банк, Одеський обліковий банк, Одеський купецький банк, Об'єднаний банк, Миколаївське товариство взаємного кредиту, Миколаївське сільськогосподарське товариство взаємного кредиту, а також Березнегуватське, Широківське, Криворізьке купецьке, Ново-Бузьке сільськогосподарське, Снігурівське, Орловське, Карлсруєське, Покровське товариства взаємного кредитування. Ці банківські та кредитні установи перебували у сфері регулювання Миколаївського відділення Державного банку⁴⁶.

У другій половині XIX ст. у Миколаєві працювало кілька базарів: головний – на Базарній площі, а також Військовий, Сінний, Шлагбаумський. З 1895 р. у місті започатковано щорічні ярмарки і засновано ярмаркове управління. Перший Борисо-Глібський ярмарок відбувся 1–7 травня 1895 р., його відкриття мало на меті розвиток Миколаєва як центру торгівлі худобою. Корів, коней, свиней, овець для продажу привозили з Херсонської, Катеринославської, Таврійської, Полтавської та Київської губерній. У цьому ж році, 20–26 серпня, уперше проведено ремісничий «Олександрівський» ярмарок, на якому продавали землеробські знаряддя (сівалки, віялки, плуги). У ньому взяло участь купецтво Херсона, Одеси, Єлисаветграда, Вознесенська, Київської, Таврійської, Бессарабської і навіть Орловської, Московської та Курської губерній⁴⁷.

Миколаївська хлібна біржа, Біржовий комітет, арбітражна камера і аналітичне бюро при ній засновані в Миколаєві наприкінці 1885 р. Миколаївська хлібна біржа перебувала у віданні Департаменту торгівлі і мануфактур Міністерства фінансів Російської імперії. На біржу міг приходити будь-який торговець або його представник як для отримання необхідних відомостей, так і для здійснення торгових операцій. Біржовий рік починався 1 січня, тому кожен охочий постійно відвідувати біржу повинен був протягом грудня письмово заявити про свої наміри Біржовому комітету та внести певну суму на утримання біржі. Біржова громада Миколаєва складалася як із місцевих, так і з іногородніх купців 1-ої і 2-ої гільдій. До першого складу біржової громади належало 54 члени. Перші вибори Біржового комітету відбулися 2 лютого 1886 р. у присутності міського голови В. Даценка. Обраними виявилися члени (І. Ерліх, А. Маврокордато, Ф. Фрішен, П. Штеер, Ліпавський, В. Давид, Е. Берг, І. Іванов, М. Сербос) та кандидати, котрі заміщали дійсних членів комітету в разі неможливості виконання ними обов'язків (К. Ессен, А. Бірштейн і К. Кобяков). Першим головою Біржового комітету став А. Маврокордато, а його товаришем В. Давид. Тривалий час в Миколаївському біржовому комітеті головував інженер К. Ессен, після нього Л. Дмитрієв, а 10 жовтня 1910 р. до обов'язків голови приступив Г. Властеліца. 10 травня 1886 р. Біржовий комітет обрав перших біржових маклерів – купців 2-ї гільдії: російсько-підданих Л. Трахтенберга, І. Немировського, Г. Кенігсберга, А. Каменера, Р. Берендорфа, А. Мілію, С. Каменського, грецько-підданих С. Кологераса, Х. Разіса, німецько-підданого А. Фішера, а також кандидата в маклери російсько-підданого Д. Черніхова. Старшим маклером було призначено купця Л. Трахтенберга. У 1887 р. затверджено «Інструкцію про порядок призначення та звільнення і про права та обов'язки маклерів при Миколаївській біржі». Той, хто бажав стати біржовим маклером, повинен був мати вік старше 30 років, російське підданство, досвід управління купецькою чи банкірською конторою купця 1-ї гільдії або прикажчика у купця 1-ї гільдії, або мати власне посвідчення купця 2-ї гільдії. Обрання маклерів здійснювалося Біржовим комітетом за допомогою закритого балотування, а обрані затверджувалися Департаментом торгівлі і мануфактур. Після прийняття присяги біржові маклери отримували срібний знак із надписом «Биржевой маклер». Кожен маклер записував торгові угоди в шнурову книгу і щорічно представляв її на перевірку до

⁴⁶ДАМО. Ф. 48. Оп. 1. Спр. 246. Арк. 1–19.

⁴⁷Горбуров Е., Горбуров К. Базарный смотритель / Николаевская информационно-аналитическая Интернет-газета. URL: <http://www.mk.mk.ua/rubric/social/2014/07/22/15744/>.

Херсонської казенної палати. Торгові угоди оплачувалися гербовим збором чверть копійки з рубля з продавця і з покупця, а за грошовими і вексельними переказами по одній восьмій відсотка з рубля. Маклери зобов'язувалися щодня подавати старшому маклеру інформацію про ціни на всі товари й процентні папери, а старший маклер на їх підставі складав і надавав Біржовому комітету преїскуранти і курсові списки, які пізніше друкувалися в «Губернских ведомостях». Оскільки в першому складі маклерів були іноземно-піддані, а відповідно до «Інструкції» вони не могли бути затверджені у званні маклера, 14 лютого 1888 р. провели нові вибори. На них біржовими маклерами були обрані: Г. Кенігсберг, Р. Берендорф, А. Каменер, І. Немировський, С. Каменський, Л. Трахтенберг, Д. Черніхов, А. Міліо і Г. Шлемін. Старшим маклером, як і раніше, обрали Л. Трахтенберга. Тоді ж виникли суперечки з Міністерством фінансів, яке опротестувало рішення Миколаївського біржового комітету про збільшення маклерського куртажу. Причиною послужив факт того, що будь-яке збільшення куртажу позначалося на зростанні ціни на зернові, збут яких на зарубіжних ринках ускладнювався сильною конкуренцією⁴⁸. Дослідник історії Миколаївської хлібної біржі В. Нікітін писав: «Біржа відразу ж сконцентрувала навколо себе зацікавлені й торгові сили міста, а також представників різних фірм і компаній інших міст, що дозволило їй у стислі строки реалізувати плани, які сприяли розширенню хлібної торгівлі. І не без зусиль Миколаївської біржі Миколаєву була відведена також важлива роль розподільного ринку у великому районі по заготівлі й торгівлі хлібом»⁴⁹. Однак, на погляд автора цієї статті, відкриття Миколаївської хлібної біржі швидше упорядкувало хлібний експорт, проведення торгів і наповнило міський бюджет, ніж значно прискорило безпосереднє зростання самого експорту. Г. Ге так описував миколаївську хлібну торгівлю тих часів: «Під час навантаження хліба, широкі миколаївські вулиці буквально запруджувалися в околиці порту підводами й людьми. Іноді тим, хто поспішав у порт, доводилося йти по возах із хлібом. Босяк, котрий не мав і шапки, виходив на біржу і заробляв в день по 8 рублів. А хто виходив з парокінною підводою, заробляв у день до 30 рублів»⁵⁰. Експорт зернових встиг зайняти на той час відповідне йому місце в економіці Миколаєва й залежав він зовсім не від хлібної біржі, а від зовнішньої політики уряду Російської імперії, врожайності зернових і наявності, а насправді, швидше відсутності, налагодженої логістики.

Таблиця 2

**Експорт зернових продуктів
з Миколаївського міжнародного комерційного порту в 1862–1882 рр.⁵¹**

Роки	Зернові продукти в чвертях ⁵²	Зернові продукти в руб.	Роки	Зернові продукти в чвертях	Зернові продукти в руб.
1862	19 446	123 882	1873	621 802	5 229 449
1863	29 826	236 502	1874	1 252 505	10 132 938
1864	248 197	1 685 144	1875	942 482	8 176 385
1865	774 419	4 098 587	1876	1 262 988,5	12 054 547
1866	623 925	5 596 696	1877	610 744	7 025 538
1867	1 013 873	10 755 283	1878	3 441 626	29 773 638
1868	537 586	4 237 692	1879	3 335 795	33 983 143
1869	362 663	3 461 328	1880	1 628 878,5	21 200 395
1870	603 802	5 928 180	1881	1 731 526	22 381 635
1871	900 121	8 976 362	1882	1 368 729,5	14 873 357
1872	994 546	10 281 650	1883	1 578 577	10 756 795

⁴⁸ДАМО. Ф. 230. Оп. 1. Спр. 11622. Арк. 10–12, 55–56, 60; у цій же справі на Арк. 32–39 див. «Інструкція о порядке определения и увольнения и о правах и обязанностях маклеров при Николаевской бирже» (Николаев, 1887. 14 с.).

⁴⁹Никитин В. И. Николаевская хлебная биржа. Прошлое и настоящее. Николаев, 1993. С. 22.

⁵⁰Ге Г. Н. Исторический очерк столетнего существования города Николаева при устье Ингула. Николаев, 1890. С. 62.

⁵¹«Вывезено из Николаева за границу» // О коммерческом порте в г. Николаеве. Из «Николаевского листка» (ныне «Южанин»). Николаев, 1884. Б/д, без нумерації стор.

⁵²Чверть – російська одиниця виміру об'єму сипучих продуктів. Переважно використовувалася для вимірювання зерна, круп і борошна. Дорівнювала 3,08 літри.

Експорт зернових продуктів в наступні роки в тисячах пудів і рублях становив: 1884 р. – 17980/17088; 1885 р. – 16876/14829; 1886 р. – 14732/12276; 1887 р. – 32668/29367⁵³.

Зростання зовнішньої торгівлі в другій половині XIX ст. і розширення міжнародних зв'язків викликали необхідність відкриття в Миколаєві іноземних консульств. Діяльність розпочали дипломатичні представництва Нідерландів, Данії, Швеції, Норвегії, Бельгії, Великобританії, Німеччини, Туреччини, Італії, Греції, Австро-Угорщини, Франції, Бразилії. За розпорядженням Миколаївського військового губернатора М. Аркаса консули зобов'язувалися бути присутніми на губернаторських прийомах (1871). Миколаїв належав до Одеського консульського округу, яким керували генеральні консули або консули. Віце-консули або консульські агенти, котрі призначалися в Миколаїв, як правило, мали 4-й консульський ранг. Консули іноземних держав займалися видачею паспортів, віз, легалізацією документів, реєстрували акти громадянського стану, здійснювали нотаріальні дії, контролювали дотримання торгових договорів і конвенцій, інформували уряди своїх країн про стан торгівлі та мореплавання в регіоні, появу нових законів, зміну тарифів і цін, протегували підданам своїх держав⁵⁴.

У першій половині XIX ст. у Миколаєві діяла митна застава, яка належала до Одеського митного округу і підпорядковувалася Департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів (з 1811 р). Її діяльність в основному пов'язана із запровадженням в Одесі порто-франко (1817–1859 рр.). Застава була створена згідно з Імператорським указом від 22 листопада 1793 р. і спочатку підпорядковувалася Комерц-колегії. До завдань застави належало виявлення і огляд товарів іноземного походження, вивезених за встановлені межі порто-франко в обхід Митного статуту. У разі виявлення контрабандних товарів, їх конфіскували, проводили розслідування і виносили постанову про сплату власниками мита в подвійному розмірі. Якщо купці не погоджувалися з постановою застави, справа передавалася до суду. Діяльність митників, крім високої платні, винагороджувалася відсотком від вартості вилучених товарів. Митники також збирали відомості про діяльність браковщиків товарів, маклерів, біржових аукціоністів, нотаріусів та диспашерів у своєму регіоні для Міністерства фінансів. Власне кажучи, у той час в Миколаєві офіційно працював лише один маклер при Миколаївському городовому магістраті – міщанин Ф. Шарлаїмов, котрий фактично здійснював нотаріальні дії. Особливу увагу митники приділяли військовій контрабанді, яка потрапляла на судна Чорноморського флоту і рухалася в обидва боки, як всередину країни, так і у напрямі до портів Туреччини й Малої Азії. Характерним є випадок із доставкою в 1828 р. для Миколаївській обсерваторії астрономічних інструментів, затриманих Одеською портовою митницею. Закінчилася справа відправленням до Миколаєва ящика з інструментами й приписом: «у присутності астронома Чорноморського департаменту, розкрити його з належною обережністю й віддати за належністю». Керівником застави до 1826 р. був наглядач Летушовський. Штат застави на 1828 р. складався з наглядача, титулярного радника А. Коломойцева, складського наглядача Ф. Чігрінцова, писаря-канцеляриста М. Новикова, доглядачів Садикова, Швенковського, Іваницького, Александрова і Петренка, одна посада писаря була вакантною⁵⁵. На момент ліквідації застави наглядачем був титулярний радник 9-го класу Т. Яцинський, складськими наглядачами Глизян, доглядачами – Михайлов, Волик, Зимон, Смолдирів, Швець, Аляб'єв, Гонянок, Краснопоров, писарями – І. Уманський і студент Рішельєвського лицю Зіба(е)ров. Заставу ліквідовано за розпорядженням Міністерства фінансів від 20 квітня 1859 р. у зв'язку зі скасуванням порто-франко в Одесі⁵⁶.

⁵³Гнусин Д. Д. Материали для описания русских портов и истории их сооружения... С. 36–37.

⁵⁴Левченко Л. Л. Історія Миколаївського і Севастопольського військового губернаторства (1805–1900)... С. 89–90; ДАМО. Ф. 229. Оп. 2. Спр. 38; Ф. 230. Оп. 1. Спр. 4423, 8731, 12524, 12612, 12835, 12948, 13348, 14184; Ф. 231. Оп. 1. Спр. 1214, 1639.

⁵⁵ДАМО. Ф. 264. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 76, 97, 116, 141.

⁵⁶ДАМО. Ф. 264. Оп. 2. Спр. 56. Арк. 1–4, 26–27.

Миколаївська портова митниця 1-го класу 2-го розряду розпочала свою роботу з 1 червня 1862 р. іспершу входила до складу Одеського, з 1882 р. – Кримського, а з 1901 р. – Південного митного округу. На загальнодержавному рівні митниця підпорядковувалася спочатку Департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів, а з 1864 р. – Департаменту митних зборів цього ж міністерства. Її перший штат затвердили 10 квітня 1862 р. Він складався з керуючого (надвірного радника для особливих доручень Департаменту зовнішньої торгівлі В. Середина), члена-скарбника (титулярного радника М. Сухомлина, в цьому ж році його замінив барон О. Піллар фон Пільхау), секретаря (Й. Григор'єва), перекладача (А. Тавастшерна, потім Мишковського), бухгалтера-викладчика мит (Шкляревського), складського наглядача (Є. Кулинського), вагстемпельмейстера (П. Березіва), корабельного доглядача (А. Тавастшерна), експерта для огляду аптекарських матеріалів і фарб (П. Карпінського)⁵⁷. Плинність кадрів у митниці була високою. Уже в 1866 р. майже всі чиновники були звільнені з посад у зв'язку з реформою митної справи в Російській імперії (1857–1868 рр.), проведеною Олександром II. Під час реорганізації митницею управляли титулярний радник І. Григор'єв, титулярний радник Зіберов, а в 1868 р. – колезький секретар Р. Єлагін. У 80–90-і рр. XIX ст. портову митницю очолював колишній ад'ютант начальника артилерії Кавказької армії, а в той час уже статський радник М. Паліцин, син декабриста С. Паліцина. 11 лютого 1895 р. на посаду керуючого портовою митницею був призначений статський радник М. Ніконов, на той час він набув значного досвіду й був удостоєний орденів і медалей, а 13 квітня 1908 р. за службу в Миколаєві пожалуваний золотою табакеркою з діамантами і портретом імператора. Його змінив на цій посаді статський радник Ф. Куклярський. При митниці була створена митна артіль, до завдань якої належало таврування привезених із-за кордону товарів по півкопійки за кожну пломбу⁵⁸.

Серед перших проблем, що виникли в роботі митниці була відсутність у порту пристані для огляду вантажів. У межах досяжності митниці була лише Купецька пристань, однак на ній не зупинялися каботажні судна і судна РТПІТ, а капітани не з'являлися в корабельну контору для прописки паспортів і в митницю для подачі декларацій⁵⁹. Другою важливою проблемою була відсутність приміщення для службовців митниці в каботажній гавані. Митники навіть в негоду працювали на відкритому повітрі, а до закордонного відділу корабельної контори, в якому їм тимчасово відвели місце для роботи, вони бігали за три версти⁶⁰. У результаті було віддано розпорядження всім суднам, крім військових, зупинятися на Купецькій пристані, а купець 2-ї гільдії, почесний громадянин Ш. Рабинович у 1898 р. уклав контракт з Миколаївською портовою митницею про будівництво в каботажній гавані порту будівлі для митної контори.

В архівному фонді Миколаївської портової митниці збереглися звіти та огляди про діяльність митниці за 1896, 1897, 1898, 1901, 1902, 1906 рр. У звіті за 1896 р. керуючий митницею М. Ніконов писав: «Привозна торгівля по Миколаївській митниці в 1896 році перевершила за своїми розмірами всі попередні роки і збірмита досяг понад півмільйона рублів (518 764 р. 21 к.). Такий розвиток торгівлі пояснюється головним чином значним розвитком фабричної і заводської діяльності на Півдні Росії, викликавши тим будівництво багатьох нових заводів і розширення старих [підприємств], для чого потрібен був великий привіз із-за кордону різних машин, механізмів та інших предметів. Не залежно цього, збільшенню привозу сприяло прагнення торгівців зав'язати безпосередні зносини з закордонними ринками і тим уникнути, по можливості, придбання іноземних товарів черездругі руки наших торговельних пунктах, як наприклад, в Одесі, що вони до цих пір робили на шкоду собі. Крім того має вплив на посилення торгівлі більш жвавий попит на товари, викликаний досить значним зростанням населення м. Миколаєва і найближчих місць, залученого сюди розвитком заводської діяльності. Привозна торгівля і в майбутньому, як

⁵⁷ДАМО. Ф. 266. Оп. 1. Спр. 2161. Арк. 1–198.

⁵⁸ДАМО. Ф. 266. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 4, 11–12.

⁵⁹ДАМО. Ф. 266. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 6–9, 12–13.

⁶⁰ДАМО. Ф. 266. Оп. 1. Спр. 280. Арк. 5–7.

треба думати, буде збільшуватися, тому що вживаються всі заходи до покращення порту для судноплавства і міста, що при сприятливому географічному положенні м. Миколаєва без сумніву вплине на поживлення торгівлі ... Розпочате будівництво нових заводів і розширення старих ще не закінчено і багато матеріалів буде отримано ще з-за кордону для повного їх обладнання, а за тим для самих робіт на заводах. У наступному 1897 році буде розпочато влаштування в Миколаєві кінної залізниці, для якої рейки, скріплення і вагони передбачається виписати з-за кордону. За тим проектується влаштування електричного освітлення міста, що тежпотребує виписки з-за кордону різних матеріалів. Через все це, треба думати, що привізна торгівля по Миколаївській митниці буде постійно зростати і Миколаївський порт досягне в недалекому майбутньому значних обертів по привозу»⁶¹. Дійсно митний збір, що надійшов в 1895 р. (золотом, округлений) склав 142 тис. руб., у 1896 1896 р. – 519 тис. руб., але вже в 1897 р. він зріс до 862 тис. руб. Однак в наступні роки він зменшився: 1898 р. – 787 тис. руб., 1900 р. – 626 тис. руб., 1902 р. – 518 тис. руб., 1906 р. – 667 тис. руб. Причини зменшення митних зборів у звітах за ці роки М. Ніконов убачав у неврожаї 1899–1900 рр., подорожчанні банківських кредитів і видачі їх в обмежених кількостях. У результаті, порівняно з 1898 р., торгівля в 1900 р. упала на 50 %. Вивезення товарів, крім жита, вівса, висівок, льону і цукру, на які зріс попит за кордоном, значно зменшилося, відповідно зменшилося й увезення товарів. У 1902 р. у районах, що тяжіли до Миколаївського порту, був великий урожай зернових, що дало можливість відправити за кордон 82 940 817 пуд. різного зерна, переважно пшениці, а також інших продуктів – 1 408 906 пуд. Незважаючи на великі обсяги експорту, залишилося багато запасів хліба і новий 1903 р. почався з посиленої експортної діяльності. «При такій вивізній діяльності, – писав у звіті за 1902 р. М. Ніконов, – [торгівці], здавалося б, могли отримати чималі вигоди, але, на жаль, результати не виправдали очікувань. Декому з них дістався вельми незначний прибуток, у інших ледь зрівнявся прибуток із витратами, а деякі зазнали збитків». Причини такого становища керуючий убачав у тому, що експортери, сподіваючись на гарний урожай, завчасно уклали контракти на поставку хліба за кордон за низькими цінами. Однак, несподівано зросла закупівельна ціна, що принесло збитки при продажу. Друга причина полягала в тому, що не було своєчасного підвезення хліба по залізниці, у зв'язку з чим доводилося затримувати пароплави в порту, а отже збільшився платіж за їх простій. Щоб встигнути з постачанням зернових до вказаних в укладених контрактах термінів, експортери були змушені наймати підводи і гужем транспортувати зерно в порт, що також збільшувало ціну на хліб. Третя причина, хоча і мала позитивний початок, у результаті теж призвела до негативних наслідків. Біржовий комітет і аналітичне бюро при ньому встановили фактичний контроль над вантажами, що вивозилися, особливо над якістю зернових продуктів. Хліб, що експортувався з Миколаєва, за своїми природними якостями на європейських ринках цінувався вище зернових, які поставлялися з Америки, але його вартість падала через засміченість. Експортери часто займалися зловживаннями і підмішували в зерно різні домішки. «Головними винуватцями засмічення хліба» вважалися дрібні торговці-євреї, які «до того несумлінні і нахабні, що не соромляться ... домішувати в хліб навіть пісок і каміння». Про несумлінних торговців Біржовий комітет робив оголошення в місцевих газетах, покупці при цьому починали ставитися до них насторожено, і лише декого з них це змушувало ставати чеснішими. У результаті ця політика Біржового комітету несприятливо позначилася на кредитуванні, без якого торгівля була неможливою. І, нарешті, четверта причина полягала в занадто короткій причальній лінії Миколаївського порту, на якій одночасно могли завантажуватися тільки 15 пароплавів. Зазвичай же на рейді скупчувалося до 25 суден. Відтак розширення порту ставало нагальною вимогою подальшого розвитку експортно-імпортної торгівлі⁶².

⁶¹ДАМО. Ф. 266. Оп. 1. Спр. 280. Арк. 5–7.

⁶²ДАМО. Ф. 266. Оп. 1. Спр. 280. Арк. 1–25; Спр. 302. Арк. 1–39; Спр. 310. Арк. 1–45; Спр. 338. Арк. 1–17; Спр. 368. Арк. 2–37; Спр. 419. Арк. 2–8.

Таким чином, після відкриття у 1862 р. порту для закордонної торгівлі в Миколаєві розпочалося дійсно нове життя. Однак сам порт вимагав ще значних удосконалень. «Николаевский листок» писав 10–16 жовтня 1884 р.: «Питання про Миколаївський комерційний порт було запущене роками; мало того, його свого часу не тільки не намагалися ретельно розробити і дати йому належну постановку, але навіть, навпаки, сплутали, збили в грудку і кинули в вугілля. А час іде і життя представляє свої вимоги, які не можуть не бути задоволені належним чином. З огляду на це ми й сьогодні повертаємося до нашого болючого місця, незважаючи на те, що деяким із наших читачів міркування по портовому питанню, можливо, вже набридли». Район Херсонської, Катеринославської, Київської, Полтавської, Харківської, Курської губерній, що географічно тяжів до Миколаєва, щорічно виробляв в середньому 35 млн чвертей зернових, проте хлібний експорт через Миколаївський порт за станом на 1884 р. становив всього лише 1 ½ млн чвертей. Решту «провозили манівцями до Кенігсбергу, переплачуючи зайві гроші за провезення по залізницях, тому що Миколаївський порт не в змозі відповідати більшому запиту.... Ось чому ми і говоримо, що перш за все потрібно привести порт в такий стан, щоб він міг справно і при помірних витратах, задовольняти всім пред'явленим до нього вимогам»⁶³.

REFERENCES

- Hordunovskiy, O. M., Hurzhii, O. I., Reient, O. P. (2017). *Torhivlia v Pivdenii Ukraini: orhanizatsiia tovaroobihu ta liudskiy potentsial (kinets XVIII – pochatok XX st.)*. Kyiv : In-t istorii Ukrainy NAN Ukrainy. [in Ukrainian].
- Kovalskiy, 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].
- Levchenko, L. L. (2006). *Istoriia Mykolaivskoho i Sevastopolskoho viiskovoho hubernatorstva (1805–1900)*. Mykolaiv : MDHU im. Petra Mohyly. [in Ukrainian].
- 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].
- Nikitin, V. I. (1993). *Nikolaevskaya hlebnaya birzha. Proshloe I nastoyashee*. Nikolaev. [in Russian].
- Reient, O. P., Serdiuk, O. V. (2018). *Torhovelnii balans Ukrainy na pochatku XX st.* Kyiv : In-t istorii Ukrainy NAN Ukrainy. [in Ukrainian].
- Ulyankina, T. I. (2016). *Inzhener Lorents Yustus i ego spodvizhniki v portostroenii: Nikolaevskiy torgovyiy port v kon. XIX – nach. XX v.* Nikolaev. [in Russian].

Larysa LEVCHENKO,

Doctor of Historical Science,

(Dr. Hab. in History), Associate Professor of the Department of History,

Petro Mohyla Black Sea National University,

e-mail: loralevch@gmail.com,

ORCID: <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 Mykolaiv 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.

⁶³ О коммерческом порте в г. Николаеве. Из «Николаевского листка» (ныне «Южанин»). Николаев, 1884. С. 40–41, 44–45.

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 Mykolaiv 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; Mykolaiv International Commercial Port; Mykolaiv International Trade Port; history of Mykolaiv; history of the Sea Ports of Ukraine.*

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

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 бурєю. 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, щонайвигоднішим і найзручнішим місцем для порту є місцевість у Поповій балці, де власне й знаходилися міські пристані. Однак, складений в ті роки проект 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 півкопійний 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 проект «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 судах 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 проєкт 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 портових 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 прилеглого 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 кущами 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 закордонний 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 ґратчастих 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.),

портової 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-імпорتنих 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-імпортних 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. Hordunovskiy, 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 torgoviy port v kon. XIX – nach. XX v. Nikolaev [in Russian].

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.