

ББК 65.03(4Укр-2Мар)5

**РОЗВИТОК ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МАРІУПОЛЯ У ХІХ –
НА ПОЧАТКУ ХХ СТ. ТА ЇЇ РОЛЬ В ЕКОНОМІЧНОМУ ЖИТТІ МІСТА***С.В. Новікова***АНОТАЦІЯ**

У статті висвітлюються основні етапи та особливості розвитку портової інфраструктури Маріуполя у ХІХ – на початку ХХ ст. Охарактеризовані принципи функціонування першого порту, заснованого ще наприкінці ХVІІІ ст., спеціалізацією якого був вивіз зерна, риби та рибних продуктів, а також різноманітної сільськогосподарської продукції (вовни, шкіри, сала, суріпної олії) не тільки у різні регіони Російської імперії, а й за кордон. Виявлені причини будівництва у 1886 – 1889 рр. нового порту, серед яких головною була необхідність надати можливість судам з великим тоннажем підходити безпосередньо до берега і здійснювати завантаження або розвантаження значних обсягів вантажу (перш за все – вугілля, сталі та зерна). Показана важлива роль маріупольського порту в економіці не тільки міста, а й всього регіону, у підйомі внутрішньої та зовнішньої торгівлі, розвитку залізничної сітки та судноплавства (як каботажного, так і міжнародного) в Азовському басейні.

Ключові слова: Маріуполь, морський порт, судноплавство, каботаж. внутрішня та зовнішня торгівля.

Маріуполь протягом всього ХІХ – початку ХХ ст. посідав помітне місце в економіці Півдня Російської імперії. Однією з найважливіших складових його економічного життя протягом вже більше, ніж двісті років, є морська торгівля. Виключно важливу роль у цій галузі, а також у житті міста та всього регіону відігравав і продовжує відігравати маріупольський морський порт, який наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. увійшов до шістки найбільших портів Російської імперії. Вивчення сторичного досвіду подібних прикладів вдалого господарювання, безсумнівно, є корисним та важливим для сучасної вітчизняної економіки.

Незважаючи на це, історія становлення та розвитку портової інфраструктури у Маріуполі, нажаль, так і не знайшла належного повноцінного відображення у науковій літературі. Окремі звернення до досліджуваної теми можна знайти у працях краєзнавчого спрямування та роботах, присвячених історії судноплавства і митної справи в Азовському морі. З них слід відзначити праці А. Щипцова та В. Єфремова, А. Гаврилюка, М. Столбуненка [1].

Проте, більшість аспектів теми залишаються не з'ясованими. Наприклад, час, коли почав функціонувати перший порт, який знаходився у гирлі Кальміусу; склад службовців порту; різноманітні статистичні показники по роках (кількість суден, приписаних до порту, кількість кораблів, що прийшли або вийшли з порту, характеристики їх вантажу, кількість іноземних та вітчизняних судновласницьких компаній та інш.).

Мета статті – охарактеризувати процес становлення портової інфраструктури Маріуполя протягом ХІХ ст., визначити ступінь її впливу на економічний розвиток міста та північноприазовського регіону.

Певні можливості для її реалізації надають фонди Російського державного історичного архіву у м. Санкт-Петербурзі, Державного архіву Ростовської області, Державного архіву Донецької області, матеріали місцевого діловодства, статистики та преси [2].

Зручне розташування Маріуполя на узбережжі Азовського моря біля гирла р. Кальміус, його близькість до районів з високорозвиненим тваринництвом, землеробством та рибними промислами, а також численні привілеї, надані урядом грекам, переселеним з Криму, призвели до швидкого включення міста у внутрішню та зовнішню торгівлю.

Для облаштування порту була обрана місцевість, яка у джерелах XIX – початку XX ст. називається Біржею. Це була територія між місцем, де Кальміус впадає в море, озером Домахою та морем. Більшість дослідників, які вивчали різні аспекти розвитку торгівлі і судноплавства в Азовському морі, відзначають, що торгівля на цьому місці здійснювалася задовго до переселення грецьких колоністів. Саме там у 1782 р. розпочалося будівництво пристані. Але, незважаючи на спробу впорядкувати та полегшити таким чином морську торгівлю, умови судноплавства в акваторії Маріуполя залишалися доволі складними: через мілководдя великі кораблі змушені були ставати на якор на відстані не ближче 2 – 4 верст від берега; достатньо суворі кліматичні умови ще більш ускладнювали ситуацію [3].

Збільшення обсягів торгівлі через порт Маріуполя викликало необхідність у 1798/1799 рр. відкрити митну заставу. Для наведення ладу на рейді, проведення карантинних заходів, надання допомоги кораблям, що потребують ремонту, обслуговування розташованих на Білосарайській косі маяків, оформлення необхідної документації у 1808 – 1809 рр. були створені карантинна заставка та портове управління. Обсяг товарів, які поступали до порту, поступово зростав, тому міська влада постійно намагалася пристосувати його до вимог часу. Ще на початку XIX ст. міська дума звернулася до таганрозького градоначальника з питанням про необхідність влаштування кам'яної набережної у гирлі Кальміусу. Тільки у 1836 р. було отримано дозвіл на її будівництво, а Комітет Міністрів затвердив кошторис у розмірі 79 720 руб. У 1848 р. був затверджений проект по облаштуванню шосе і спуску до пристані, а у 1860 р. вони вже функціонували [4].

Скорочення відвідуваності маріупольського порту у 30 – 40-ві рр. XIX ст. як іноземними, так і російськими судами, було спричинене суворими карантинними заходами 1832 - 1833 рр. [5]. Через це власники суден вважали за краще відбути карантин у портах Чорного моря або у Керчі і не заходити до Азовського моря, щоб не відбувати повторний карантин і не втрачати час та не нести від цього збитки. Тому скорочується майже на третину обсяг товарів, що вивозилися з маріупольського порту, та кораблів, що заходили до нього. Однак зростають прибутки від каботажного судноплавства, що приваблює в цю галузь іноземних підприємців. Їхні торгові агенти почали скуповувати зерно у сусідніх з Маріуполем повітах. Його звозили до комор, побудованих у безпосередній близькості від пристані. Звідси вантажники переносили зерно до шлюпок або «дубів», які перевозили його на рейд і завантажували на великі судна. Митна служба Маріуполя дозволяла проводити навантажувальні роботи до півночі. За сприятливих погодних умов велике судно завантажувалося за 6 – 8 діб. З 1848 р. десята частина митних зборів почала поступати у міський бюджет Маріуполя. Крім цього, з кожного судна митна заставка стягувала «якірний збір». Це приносило місту щорічно близько 2 – 4 тисяч рублів [6].

На зерновому ринку Маріуполя у цей період провідні позиції посідали італійські підприємці, а особливо – три торгових дома – Деспота, Видовича та Галеано. Антоніо Деспот, уродженець Генуї, оселився в Маріуполі в 1837 р., заснував тут торговий дім і разом з братами Мембели, Лукою та Іваном, а також домом Галеано, перейменованим пізніше у фірму «Джузеппе Пініоні і К^о», постачав зерно до Середземномор'я. Дім Видовича мав міцні зв'язки з місцевим купецтвом, задіяним у хлібній торгівлі, тому, коли цей дім у середині 1830-х рр. занепав, місцеве купецтво зазнало значних збитків,

яки сягали 400 тис. руб. Це змусило багатьох постраждалих кинути торгівлю сільськогосподарською продукцією, її вивіз сконцентрувався у іноземних фірм.

Через необачність іншого маріупольського торгового дому Миколи та Драго Поповичів почалося стрімке зростання іншого азовського порту – Бердянська, який став серйозним конкурентом Маріуполя у хлібній торгівлі. З діяльністю італійців пов'язаний початок суднобудування в місті. Каботажні судна були невеликими одно- або двоцогловими вітрильниками, які називалися «азовський дубок». Їх вантажопідйомність не перевищувала 100 т, екіпаж складав 5 – 6 чоловік. Перше каботажне судно в Маріуполі було побудоване у 1824 р. на Біржі майстром Кавалотті. Його вантажопідйомність склала 9 000 пудів. (бл. 147 т) [7].

На початку 1850-х рр. хлібна торгівля у Маріуполі, як і в інших портових містах Азовського моря, знов пошквалася, у місті почали діяти іноземні торгові фірми Вучетича, Палеолога, Петрококіно, Раделі та Родоканакі. Однак Кримська війна звела нанівець зовнішню торгівлю в регіоні, оскільки імператорський наказ суворо забороняв вивіз хлібу, а порти закрилися для іноземних кораблів. У 1855 р. під час висадки англо-французького десанту та обстрілу у Маріуполі постраждали продовольчі склади російської армії, хлібні комори купців, каботажні кораблі. Але вже через рік зовнішня торгівля через маріупольський порт відновилася [8].

У 1865 р. у Маріуполі було відкрито таможню. На цей час припадає і значне збільшення вивозу зернових з маріупольського порту, яке на кінець 1860-х рр. сягало 1,2 млн. четвертей. Глибина акваторії старого порту тривалий час становила лише 5 – 6 футів, але через розвиток пароплавства вона не відповідала потребам часу. Тому у 1877 р. русло Кальміусу було поглиблено до 9 футів, а також проведено канал, які через піщані наноси приходилося постійно розчищати та поглиблювати. До маріупольського порту у цей період було приписано лише 65 каботажних суден. Близько половини з них належали іноземним судновласникам (грекам та австрійським підданам слов'янського та італійського походження). Судна далекого плавання у більшості своїй були збудовані за кордоном, їх екіпаж також складався виключно з іноземців. Найбільшим судновласником у місті був торговий дім Хараджаєва (10 вітрильників та 2 пароплави) [9].

У 1870-ті рр. територія навколо Кальміуського порту була розподілена між транспортними компаніями «Російське товариство пароплавства і торгівлі», «Пароплавне товариство по Дону, Азовському та Чорному морям», «Північне пароплавне товариство». Там також знаходилися комори «Російського товариства вивізної торгівлі» та підприємців Видвича, Матецького, Трегубова, Хараджаєва. У 1890-ті рр. у місті почала діяти пароплавна компанія Регіра, на початку ХХ ст. – пароплавні представництва Ді-Поллоне, Деревицького, «Північного пароплавства», «Російського товариства пароплавства і торгівлі» [10].

Збільшення обсягу товарів, які привозилися до міста з 1882 р. по приватній Донецькій кам'яновугільній залізниці, підвищило значення маріупольського порту. Але маленька річкова гавань не могла впоратися з великим вантажообігом. Постало питання про необхідність спорудження більш глибоководного морського порту. Найбільш сприятливі умови для цього після гідротехнічних розвідок виявилися у районі Зінцевої балки. Будівництво планувалося завершити протягом п'яти років, починаючи з 1886 р. Проте гостра необхідність змусила прискорити цей процес і завершити справу вже через три роки – у 1889 р. Будівництвом та оснащенням нового порту, на яке виділили 4 273 239 руб., керувало Управління робіт Маріупольського порту, підпорядковане відділу торгових портів Міністерства торгівлі і промисловості. Були споруджені набережна довжиною 850 м, три моли, 2 хвилерізи, проведені роботи по поглибленню дна у гавані спочатку до 14, а потім – до 18 футів, портові приміщення, прокладені залізниця та шосе, яке сполучали порт з містом [11].

Роботи проводилися інженерами Борейшем та Максимовичем під керівництвом присланого урядом інженера Лісовського. Офіційне відкриття відбулося 21 серпня 1889 р.: на набережну порту було подано 18 вагонів, завантажених вугіллям (біля 2 тис. пудів). Після молебну у присутності міністра шляхів сполучення Росії і градоначальника Маріуполя Д. Харажаєва почалося перше завантаження на пароплав Російського товариства пароплавства і торгівлі «Ведмедиця», який 22 серпня вийшов з порту за призначенням.

Розрахований на вантажообіг у 20 млн. пуд. (50% - вугілля, 50% - зерно) порт за невеликий час значно перевищив ці норми. Тому терміново розширили причальну лінію за допомогою спеціальних дерев'яних пристаней вздовж молів, у 1899 - 1901 рр. збудували нову вугільну гавань, обладнану набережними, закладеними на глибині 22 фути. Гавань була оточена захисним молом та сполучалася воротами зі старою частиною порту. Акваторія гавані була поглиблена до 16 – 18 футів. Кошторис робіт становив 2656000 руб. Ця частина порту призначалася тільки для вивозу вугілля та ввозу руди, передбачався вантажообіг у 60 млн. пуд. Різноманітні пристрої (2 вагоноперевертувачі, 2 естакади, елеватор, гідравлічний кран, центральна гідравлічна станція) суттєво здешевлювали витрати на завантаження суден [12].

Але вже у 1903 – 1905 рр. на XVIII та XXIX з'їздах гірничопромисловців висловлювалися думки про необхідність поглиблення акваторії нового порту до 24 – 26 футів та керченського каналу – до 28 футів. Визнавши необхідність цих заходів, Міністерство торгівлі і промисловості звернулося до уряду з клопотанням виділити кошти на продовження облаштування маріупольського порту. Урядовою постановою від 17 липня 1909 р. було дано дозвіл на проведення цих робіт і виділено кредит на 858 300 руб. У листопаді 1910 р. роботи по поглибленню акваторії порту до 24 футів були завершені і пор почав приймати глибоководні судна.

На початок 1910-х рр. знов постала проблема перевантаженості причалів, тому Міністерство торгівлі і промисловості звернулося до Державної Думи з клопотанням схвалити законопроект про чергове розширення та переобладнання маріупольського порту. Планувалося побудувати новий басейн та канал глибиною до 28 футів, набережні, центральну електростанцію, встановити обладнання для механічного завантажування вугілля на кораблі. Загальне фінансування проекту становило 10 776 000 руб. З неї на виконання робіт у 1913 р. було виділено 2 668 000 руб. [13]. Але Перша світова війна та події 1917 р., нажаль, перервали процес модернізації маріупольського порт.

Таким чином, постійно зростаючий експорт сільськогосподарської продукції, перш за все – зерна, діяльність іноземних та вітчизняних торгових фірм, бурхливий промисловий розвиток краю останньої чверті XIX – початку XX ст. перетворили Маріуполь на великий портовий і торгово-промисловий центр не тільки Приазов'я, а й всього півдня Російської імперії, сприяли його включенню у міжнародну торгівлю. Маріупольський порт, який протягом XIX – початку XX ст. пройшов шлях від невеличкого річкової пристані до великого порту державного та міжнародного значення, обладнаного згідно всіх вимог часу, помітно впливав на економіку та добробут не тільки Маріуполя та його повіту, а й всього північноприазовського регіону.

РЕЗЮМЕ

В статье рассматриваются основные этапы и особенности развития портовой инфраструктуры Мариуполя в XIX – начале XX вв. Охарактеризованы принципы работы первого порта, берущего начало в конце XVIII – начале XIX в. и специализировавшегося на вывозе зернового хлеба, рыбы и рыбных продуктов, а также разнообразной сельскохозяйственной продукции (шерсти, кож, сала, сурепного масла) не только в разные регионы Российской империи, но и за границу. Выявлены причины

постройки в 1886 – 1889 гг. нового порта, среди которых самой главной была необходимость предоставить возможность судам с большим тоннажем подходить непосредственно к берегу и производить погрузку или выгрузку значительных объемов грузов (прежде всего – угля, стали и зерна).

Ключевые слова: Мариуполь, морской порт, судоходство, каботаж, внутренняя и внешняя торговля.

SUMMARY

The article highlights the basic stages and peculiarities of the Mariupol port infrastructure development in the XIX – XX cc. The work principles of the first port are analyzed, that started to function in the end of the XVIII – in the beginning of the XIX c and it was specialized on the export of the grain bread, fish and fish product and agricultural production (wool, leather, salo, oil) not only to various regions of the Russian empire but also abroad. The reasons for a new port construction in 1886-1889 are cleared out, among of which it is necessary to single out the reason to give the vessels with a big tonnage the possibility to approach the shore and conduct the loading and unshipping of big volume of goods (coal and steel).

Key words: Mariupol, sea port, navigation, cabotage, domestic and foreign trade.

ПОСИЛАННЯ ТА ПРИМІТКИ:

1. Щипцов А.А. Транспортное освоение Азовского моря. Исторический экскурс и современность / А.А. Щипцов, В.С. Ефремов. – К.: Будівельник, 1995; Столбуненко М.М. Зовнішньополітичні та зовнішньоекономічні чинники розвитку морського торгового флоту та судноплавства на Півдні України (кінець XVIII - перша половина XIX ст.): Автореф. дис. канд. іст. наук. - Одеса, 1997; Гаврилюк А. Мариупольская таможня в действии / А. Гаврилюк. – Донецк: «Каштан», 2004.
2. Российский государственный исторический архив, ф. 190, оп. 4, кн. 2, спр. 3318; ф.1281, оп. 5, спр. 58; Государственный архив Ростовской области, ф. 579, оп. 1, спр. 276; Державний архів Донецької області, ф.117, оп.1.
3. Мариуполь и его окрестности / Изд. Д.А. Хараджаева. – Мариуполь, 1892. – С.316.
4. Семенов П. Мариупольский греческий округ / П. Семенов // Географическо-статистический словарь Российской империи. – Т. 3. – СПб., 1867. – С.368; Весь Мариуполь и его уезд. – Мариуполь, 1910. – С. 36 – 37.
5. Устав о карантинех // Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1833. – Т. VII. – № 5690. – С.719 – 788.
6. Гаврилюк А. Вказ. праця. – С. 91.
7. Щипцов А.А. Вказ. праця. – С. 67; Мариуполь и его окрестности... – С.317.
8. Зуев Н. Азовское море с его приморскими и портовыми городами, их жителями, промыслами и торговлею внутри и вне России / Н. Золотов. – СПб., 1855. – С. 41.
9. Опыт перечня судов Российского морского торгового флота. К 1 января 1889 г. – СПб., 1889; Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1900 г.; Скальковский К. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях. – СПб., 1887. – С. 129 – 130.
10. ГАРО, ф.579, оп.1, спр. 276, арк. 1 - 20.
11. Людин П. Штрихи к истории мариупольского порта / П. Людин // Мариупольский портвик. – 1 сентября 2011 г.
12. ДАДО, ф. 117, оп. 1, спр. 3, 4а, 6,9 - 12; Мариуполь и его окрестности... – С. 322 – 323.

ІСТОРИЧНІ І ПОЛІТОЛОГІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ, № 3(53), 2013 р.

13. Трегубов А. О развитии экспорта муки, угля и железа из Мариупольского порта на рынки Ближнего Востока / А. Трегубов. – Одесса, 1911. – С. 2 – 3; РГИА, ф. 190, спр. 3318.

Надійшла до редакції 4.10.2013 р.