

## **ИСТОРИЯ И ТЕОРИЯ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА**

**УДК 340.15:347.79«17/19»**

### **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОМИТЕТА ПО ПОРТОВЫМ ДЕЛАМ И РАЗВИТИЕ ПОРТОВ В 1901–1913 ГГ.**

*Змерзлый Б. В.*

*Таврический национальный университет имени В. И. Вернадского,  
г. Симферополь*

В статье рассматриваются конкретные решения Комитета по портовым делам и дальнейшее развитие портов в 1901–1913 гг. в портах Черного и Азовского морей (таких как Азов, Аккерман, Одесса, Николаев, Нахичевань, Батум, Керчь, Херсон, Поти, Сухуми, Ростов-на-Дону, Таганрог, Мариуполь, Ялта и другие). В этот период Комитетом по портовым делам принимались решения по определению штатов этих портов, строительству и ремонту подъездных путей и собственно портов, дноуглубительных и землечерпательных работах, выравниванию русел рек, определению портовых границ, правил аренды и использования портовых территорий, освещению. Отдельно рассмотрены законы, принятые в этом направлении в 1912–1913 гг. Работа построена так, что показывает конкретные решения по конкретным портам.

**Ключевые слова:** Комитет по портовым делам, Черное и Азовское моря, порты.

*Целью* этой работы является изучение значительной работы Комитета по портовым делам в отношении основных направлений развития портов, с применением к каждому отдельному порту.

На Комитет по портовым делам были возложены весьма непростые задачи комплексного характера, относящиеся к жизнедеятельности всех портов Российской империи. Указом от 8 июня 1901 г. объявлено о задачах комитета (№ 29336) [1, с. 609], а Положением о местном управлении приморскими торговыми портами от 12 июня 1901 г. (№ 20383) Комитету по портовым делам было дано право определять границы каждого приморского торгового порта, создаваемые же портовые управления, состоя в ведомстве министерства финансов, в порядке надзора и руководства подчинялись Комитету по портовым делам при совете по делам торгового мореплавания.

Первое заседание Комитета по портовым делам произошло 9 октября 1901 г. В нем участвовали председатель – товарищ министра финансов В.И. Ковалевский, члены от минфина (М.Д. Дмитриев, А.Е. Конкевич), от МВД (С.Е. Крыжановский), от госконтроля (советник А.А. Горенко), от военного министерства (генерал-лейтенант Н.Н. Левашев), от министерства путей сообщения (В.В. Надпорожский), член-делопроизводитель комитета М.В. Поузнер. На заседание был приглашен Э.К. Циглер фон Шафгаузер.

При открытии заседания председательствующий сказал, что Комитету по портовым делам (далее – Комитет), занятия которого начинаются, предстоит рассмотреть в ближайшем времени вопросы по введению новых узаконений об управлении при-

морскими торговыми портами и о преобразовании портовых сборов; рассмотреть ходатайства городских общественных управлений и других местных учреждений об отпуске из поступлений сборов необходимых сумм на покрытие расходов, которые, до издания нового узаконения, относились на счет отменяемых портовых сборов; изучить сметные предложения министерства путей сообщения о новых работах в портах и углублении устья Днепра для судов с осадкой до 24 футов, чтобы в порту Херсона могли грузиться суда с осадкой 22 фута [2, л. 1].

В отношении этого вопроса на заседании говорилось: «Развитие порта в Херсоне вызвано неотложными потребностями примыкающего района и не представляется достаточным, при современном развитии наших портов, существование в Херсоне только каботажного порта при углублении подхода к нему в 17,5 футов, уже достигнутого законченными поныне землечерпальными работами». Этим обосновывалась необходимость улучшения устьев Днепра от Херсона до порогов как наиболее важной магистрали для хлебных грузов, по сравнению с Доном и Бугом. Отсутствие нормальных условий для судоходства по Днепру приводило к потерям в сумме до 1,5 млн руб. ежегодно для производителей и торговцев хлебом.

Поэтому идея углубления порта Херсона настолько, чтобы в него могли входить морские суда, на которые с речных перегружался бы хлеб, не заходя для этой цели, как это было ранее, в Одессу, была воспринята давно. А произведенное недостаточное углубление для судов с осадкой до 17,5 футов было сделано только потому, что более существенное углубление могло быть усложнено техническими проблемами. Однако это опасение не подтвердилось. Плюсом в таком решении было также то, что не нужны были расходы по обустройству порта, так как грузы с речных судов могли непосредственно перегружаться на морские [2, л. 2]. Такой шаг позволили бы несколько разгрузить Одесский порт, в котором уже испытывали необходимость переустройства и расширения. Этот порт был загроможден баржами с зерном, которые стояли в нем неделями, ожидая прибытия парохода. Товарооборот Одесского порта мог бы упасть до 40 млн пудов.

Кроме того, углубление Днепра в районе Херсона дало бы выход непосредственно из Аккермана также значительному потоку хлебных грузов. Исходя из этих аргументов, государственный контролер согласился с выделением кредита в 800 тыс. руб. министерству путей сообщения на дальнейшее улучшение устьев Днепра [2, л. 3].

На развитие же устья Днепра требовалось 4 млн руб., при этом перестраивались порты Одессы, Батума, Санкт-Петербурга. Все это требовало значительных затрат, а еще ощущалась острая необходимость сооружения глубоководного порта в Азовском море. Поэтому было высказано мнение, что уже сделанные работы по развитию устья Днепра возле порта Херсона на 17, 5 футов вполне достаточны, так как позволяли морским судам заходить и брать на себя часть груза, а затем догружаться в Одессе или Очакове. Однако здесь сказывались таможенные и лоцманские трудности. Кроме того, начинался процесс строительства новых железных дорог, в ходе которого порты Николаева, Феодосии и Скадовска должны были получить большое значение, в том числе и для Херсона [2, л. 4 об.].

При этом министерство путей сообщения выделило 2 900 тыс. руб. на углубление Очаковского канала, в сумму эту включались также средства на закупку землечерпального каравана. Исходя из этого предложили не покупать такой же караван для

устьев Днепра, а несколько выждав, сэкономить до 1 200 тыс. руб. В итоге заседание решило из сметы путей сообщения на 1902 г. исключить 800 тыс. руб. на углубление подхода к Херсону как преждевременный расход [2, л. 5 об.].

На 2 заседании Комитета (23 октября 1901 г.) обсуждалась смета на развитие торговых портов в 1902 г., которая испрашивалась министерством путей сообщения в размере 6 537 304 руб., то есть больше, чем в 1901 г., на 1 025 322 руб. Кроме того, предлагалось уменьшить запрашиваемый кредит на строительство некоторых портов, в том числе и в Потти. Комитет решил, что уменьшение кредита в этом порту не скажется на ходе работ, а что касается работ по порту Керчи, то кредит в 200 тыс. руб. планировался на подготовительные работы (заготовку камня) и должен был помочь местным жителям, пострадавшим от неурожая. Комитет не отрицал необходимости переустройства порта Керчи, утвержденного мнением госсовета 29 марта 1899 г., но считал необходимым разработать общий план улучшений азовских портов. Также предлагалось подумать об улучшении порта Сухуми [2, л. 7–7 об.].

На 3 заседании комитет занимался вопросами введения в действие положения об управлении приморскими торговыми портами и о штатах местных учреждений [2, л. 12–12 об.]. На 9 заседании (8 декабря 1901 г.) рассмотрено ходатайство Килийского городского управления об отпуске сумм из специальных средств городу на удовлетворение местных нужд [2, л. 62].

На 10 заседании (10 декабря 1901 г.) рассматривались проблемы городов Николаева, Аккермана и Одессы. Городское управление Николаева ходатайствовало об отпуске сумм из специальных средств портовых сборов на нужды порта в связи с отменой некоторых сборов (подъездные пути к порту, устройство отдельных улиц, коллектора) [2, л. 64–66]. Городскому правлению Аккермана отпустили 4 тыс. руб. на содержание и ремонт в 1902 г. городских пристаней, замощение некоторых улиц [2, л. 67–68]. Городскому управлению Одессы, кроме прочего, рекомендовали выделить 25 тыс. руб. на освещение порта электричеством и 20 тыс. руб. на содержание Одесского училища торгового мореплавания [2, л. 69–71].

На 11 заседании (13 декабря 1901 г.) решались вопросы Керчи, Евпатории, Феодосии, Херсона, Бердянска. В них участвовали городской голова Евпатории Н.А. Мамуна, от Феодосии – уполномоченный городского управления А.Я. Крым, городской голова Херсона М.Е. Беккер, от Керчи – уполномоченные городского управления Ю.И. Томазин и Д.Д. Посполитаки, городской голова Бердянска В.Э. Гаевский. Евпатории на улучшение портовых улиц выделили до 1 тыс. руб., на возобновление пристани – до 5 тыс. руб. и так далее [2, л. 72–73]. Городскому управлению Феодосии возместили часть средств, в том числе на ремонт подъездных к порту путей [2, л. 74–74]. Керчи выделили средства на ремонт подъездных путей к порту (6 955 руб.), ремонт и содержание существующих пристаней (3 тыс. руб.), на устройство 2 пристаней (800 руб.) и на засыпку и укрепление прибрежной территории (10 тыс. руб.). Херсону выделили средства на замощение набережной. Бердянску же выделили много средств на погашение займа, оплату работ по переустройству порта, замещение подъездных путей городского управления [2, л. 76–83].

На каждом таком заседании принимались важные и ответственные решения, однако рассматривать их каждое в отдельности невозможно, так как уже к концу

1903 г. их состоялось более 70. Отсюда предлагаем рассмотреть, что в этот период было сделано для каждого из портов в отдельности.

По развитию порта Анапы были приняты такие решения. На заседании 17 декабря 1901 г., с присутствием городского старосты Ю.Д. Пиленко, решался вопрос о выделении средств на замощение Керченской улицы и на 4 створных фонаря для освещения входа в Анапский порт. Также предложено выяснить, так ли нужен новый мост через речку Анапку и ремонт Нашенбургской дамбы [2, л. 91–93]. Уже на 25 заседании от 20 августа 1902 г. решен вопрос о строительстве в Анапе каменного моста [2, л. 205–209]. А 16 ноября 1902 г. выделено городскому управлению Анапы 1 400 руб. на установку створных знаков. Сумма уже была отпущена, но возникла потребность в увеличении ассигнования. На это Комитет согласился, однако предложил запрашивать ассигнования по смете морского ведомства, так как эти знаки имели не только частное, но и общее значение [2, л. 244–248].

На 21 заседании от 23 марта 1902 г. Аккерманское городское управление просило 1 тыс. руб. на обустройство шоссе с Шабо в 1902 г. Кроме того, были утверждены расходы в 5 тыс. руб. на поддержание в порядке набережной и подъездных путей к порту Измаила [2, л. 152–156].

Азовский порт также не был обделен вниманием Комитета. Так, в заседании 17 декабря 1901 г. с участием уполномоченного Азовского городского управления Ф.П. Калита выделили средства на ремонт каменной отделки берега, устройство водоприемника, технический надзор по устройству набережной. Решили составить проект удлинения набережной, на замощение двух улиц, ремонт подъездных путей. Предлагалось также выяснить необходимость проведения дноуглубительных работ [2, л. 94–96]. После проведения консультаций и согласований на 29 заседании (12 июня 1902 г.) признано целесообразным производство дноуглубительных работ у порта Азова и производство соответствующих расходов [2, л. 180–182]. Это решение весьма способствовало развитию данного порта. Согласно отчету порта за 1913 г. было закончено сооружение гидрометеорологической станции в порту [3, с. 5]. Главной работой порта была перевозка хлеба и прочих товаров, в основном порт не работал на внешнюю торговлю, а был ориентирован на внутреннюю [3, с. 12].

Развитие порта Батума шло сложно. На 28 заседании (28 мая 1902 г.) Комитет решил вопрос о финансировании осушки болот и проводки водопровода в порту [2, л. 174–178]. 1 марта 1903 г. обсуждался вопрос о продолжении работ по осушке болот в окрестностях Батума и об устройстве водопровода. Дело было сложным и затянулось, так как требовались значительные средства. Комитет их выделил, но с некоторыми условиями [2, л. 264–269]. Однако сложности с развитием этого порта привели к тому, что указом от 28 августа 1909 г. Батумский военный порт был упразднен, а его управление переведено в Керчь (№ 32519) [4, с. 729].

Выше уже обращалось внимание на проблемы развития порта Бердянска. На 20 заседании комитета (8 марта 1902 г.) рассматривалось представление начальника города и порта Бердянска о желательности приобретения для местного портового управления дома со службами и землей у поселянина М. Цымбоя. Дом был просторным, в 2 этажа с пристройками, земли – 420 кв. сажен, а цена умеренная –



31 тыс. руб. Комитет разрешил эту покупку, полагая, что постройка подобного дома обошлась бы дороже [2, л. 148–151].

29 октября 1902 г. решался вопрос о границах Бердянского порта [2, л. 229–231], а 16 ноября 1902 г. – о выделении 830 руб. в распоряжение начальника порта на истребление в порту крыс и мышей, очистку двора и постройку новых помойных ям и отхожих мест при здании портового управления. После рассмотрения этих вопросов предложили шире и более системно озаботиться проблемами санитарного состояния портов [2, л. 244–248].

4 февраля 1903 г. было рассмотрено заключение технической комиссии при Комитете по вопросу об определении части портовой территории, подлежащей переходу в собственность казны в Бердянском порту [2, л. 273–277]. Однако лишь 12 июля 1913 г. принят указ «Об определении стоимости расширения и углубления Бердянского порта и об отпуске из государственного казначейства средств на производство означенных работ» (№ 39857). Им предполагалось выделить на эти цели не более 1 039 100 руб. [5, с. 791]. Следует указать, что основой работы порта Бердянска был экспорт хлеба. Вывоз его составил в 1904 г. 17 506 тыс. пудов; в 1905 г. – 22 745 тыс. пудов, больше всего в 1911 г. – 30 977 тыс. пудов, меньше всего в 1912 г. – 10 024 тыс. пудов [6, с. 4]. В навигацию 1913 г. с 18 марта по 28 декабря товариществом Бердянских лоцманов приведено и выведено 42 паровых судна общей вместимостью 69 360 рег. т и все иностранные (17 итальянских, 15 английских) [6, с. 5].

Керчь к началу XX в. была важнейшим транзитным портом в регионе. Исходя из этого на заседании 8 марта 1902 г. Комитет рассматривал вопрос об устройстве глубокого морского порта в Керчи. Эти предложения были разработаны министерством путей сообщения и рассмотрены госсоветом, но не приведены в действие из-за необходимости понять назначение такого порта в торговле на Азове и из-за скудности бюджета. Высказывались различные мнения, но к единству члены комитета не пришли [2, л. 148–151]. В 1902 г. дважды поднимались мелочные вопросы по порту Керчи: 23 марта 1902 г. выделили 3 тыс. руб. на ремонт и содержание пристаней общего пользования [2, л. 152–156]; 15 октября отпустили 700 руб. на строительство сарая для двух шлюпок [2, л. 217–219]. К концу 1903 г., на заседании от 7 ноября, выделено 100 руб. на устройство внутри сарая особого помещения для хранения машинных материалов парохода «Пантикапей», 25 руб. на осмолку крыши шлюпочного сарая, 12 руб. городу за это место, 700 руб. на врачебную часть, 1 040 руб. на содержание в чистоте территории порта, 2 тыс. руб. на приобретение водолазного аппарата, 1 780 руб. на содержание водолазной партии, 1 500 руб. на приобретение водолазного бота, 110 руб. на приобретение водолазной шлюпки [2, л. 325–330]. Следует указать, что на созданное управление работ Керченского порта отдела торговых портов возложили землечерпальные работы в различных портах региона. Наиболее же важной его задачей стало углубление Керченского канала.

Проблемы развития порта Мариуполя рассматривались комитетом 15 декабря 1901 г. Были выделены средства на землечерпальные работы в реке Кальмиус, необходимые машины, баржу и пароход, освещение каравана в устье реки Кальмиус, установку огня при входе в канал, ремонт подъездных путей и так далее [2, л. 87–89]. На 20 заседании комитета (8 марта 1902 г.) поддержано продолжение землечерпальных работ на реке

Кальмиус с ассигнованием на это средств [2, л. 148–151]. В течение 1902 г. Комитетом по порту Мариуполя были приняты такие решения: 20 августа 1902 г. – о ремонте подъездных путей [2, л. 205–209]; 15 октября 1902 г. – о выделении 450 руб. на устройство сторожевых будок [2, л. 217–219]; 9 декабря 1902 г. порту разрешено израсходовать часть сбора на уплату купленного буксира [2, л. 249–252]; 16 декабря 1902 г. портовое присутствие Мариуполя просило разрешить производство портовых операций ночью у Зинцевской балки. Комитет поддержал просьбу, с условием установления специальных мер безопасности для грузов, судов и портовых рабочих. Однако нужно было еще согласовать вопрос с министерством финансов, которое уже разрешило подобные работы в некоторых портах [2, л. 254–259]. 13 января 1903 г. решен вопрос продолжения в 1903 г. ассигнований на освещение входа в канал в устье реки Кальмиус. Кроме того, съезд горнопромышленников надавил на порт Мариуполя в вопросе о приобретении ледокола для продления навигации. Комитет поддержал, но решил выяснить, в связи с ограниченностью собственных средств, согласен ли съезд поучаствовать в деле [2, л. 260–263]. Активное развитие порта Мариуполя было продолжено только с ликвидацией последствий событий 1905–1907 гг. 17 июня 1909 г. принят закон № 32112 «Об отпуске из государственного казначейства средств на углубление Мариупольского порта» (505 300 руб.), работы возлагались на министра торговли и промышленности [4, с. 484]. А 25 июля 1912 г. принят закон № 37502 «Об определении стоимости работ по оборудованию Мариупольского порта механическими приспособлениями для погрузки угля и об отпуске из государственного казначейства средств на производство означенных работ» (не свыше 1 533 500 руб.) [7, с. 931].

Николаевский порт в начале XX в. превращался в один из важнейших торговых форпостов Юга Украины, соответственно, ему и уделялось внимание. Так, только в 1902 г. на заседании Комитета по портовым делам были рассмотрены такие вопросы: 20 августа 1902 г. – о выделении Николаеву средств на ремонт улиц и подъездных к порту путей [2, л. 205–209]; 15 октября 1902 г. отказали порту в освобождении от пошудного сбора вывозимой за границу руды, так как ставки и так были понижены, а вывозимая сухопутным путем руда обходится дороже (из этого порта было отправлено руды в 1899 г. 1 246 тыс. пудов, а в 1901 г. – 10 млн пудов); что касалось заказов в Николаевский порт противопожарных средств, то Комитет признал их количество превосходящим потребности и решил часть из них передать в более нуждающиеся порты [2, л. 217–219]; 4 сентября 1902 г. – о ремонте ледокола «Гайдамак» [2, л. 210]; 23 октября 1902 г. рассмотрен вопрос о границах порта [2, л. 220–225]; 16 ноября 1902 г. разрешили отпуск 500 руб. начальнику порта на покрытие расходов до 1 января 1903 г. по освещению рейда и очистке набережных [2, л. 244–248].

Решением 72 заседания (7 ноября 1903 г.) порту Николаева выделено 1 500 руб. на содержание врачебной части, 670 руб. на устройство к причальным тумбам гранитной набережной поперечин для удержания причалов и 2 550 руб. на сплошное перемощение 1 500 кв. сажен мостовых; 65 тыс. руб. на электрическое освещения порта, до его утверждения – 1 254 руб. на содержание и ремонт освещения, 346 руб. на содержание и ремонт маячных и сторожевых огней, 200 руб. в пособие Обществу по устройству ночлежных домов и дешевых столовых, содержание чайно-столовой для рабочих порта.

Как и у многих других портов, пик развития порта Николаева приходится на последние мирные годы. 14 июня 1910 г. принят закон «Об отводе в аренду учредителям Санкт-Петербургского Международного общества погрузочных и перевозочных средств и складочных помещений Путилову и Вышнеградскому участка казенной территории в Николаевском порту» (№ 33781). Им предписывалось отвести этому обществу участок казенной земли в порту на левом берегу реки Буга у хутора «Широкая балка», протяжением по береговой полосе в 200 погонных сажен и площадью в 7 тыс. кв. сажен, не считая в том числе территории, необходимые для железнодорожных путей, и полосы общего пользования, сроком на 35 лет на следующих основаниях. Не позже 2 полных строительных периодов после заключения контракта предприниматели обязывались построить за свой счет на прибрежной полосе арендуемого участка каменную или железобетонную набережную постоянного типа и замостить прилегающую к ней десятисаженной ширины полосу земли общего пользования гранитными осколками. Эти сооружения подлежали со дня постройки передаче в казну без всякого за то от нее вознаграждения, но их содержание и ремонт производились за счет казны.

Предпринимателям предоставлялось в течение 8 лет со дня заключения договора увеличить арендуемую ими площадь по необходимости, но не более как на 5 тыс. кв. сажен, расширением основного участка в глубину по перпендикуляру на 25 сажен. Арендная плата как для основного, так и для дополнительного участка определялась в таком размере: первые 3 года со дня заключения договора бесплатно, по истечении этого времени – по 25 коп. за квадратную сажень в год. По прошествии каждых 5 лет арендная плата должна была повышаться на 5 коп. за каждую квадратную сажень в год. Участки под путями и общего пользования исключались из площади, подлежащей оплате.

Предпринимателям предоставлялось на арендуемом ими участке возводить складочные, перегрузочные и прочие приспособления и сооружения для всех товаров, кроме взрывчатых и легковоспламеняющихся; разрешалось ставить на набережной и по полосе общего пользования краны и колонны для поддержания конвейеров и других механических приспособлений, но без стеснения права общего пользования как набережной, так и этой полосой. Проекты набережной и устройства кранов, колонн и механических приспособлений на набережной и по полосе общего пользования, всех возводимых на арендуемом участке сооружений подлежали в техническом отношении предварительному утверждению начальников порта и работ порта. Министерство торговли и промышленности по необходимости могло устанавливать максимальные ставки на все операции по складке, хранению и перегрузке товаров.

По истечении 35-летнего арендного срока все возведенные на отводимых участках сооружения переходили в полной рабочей исправности в собственность казны. Казна также оставила за собой право в любое время выкупить все сооружения, выстроенные на средства предпринимателей на отведенном им участке. Судам, адресуемым на предприятие Путилова и Вышнеградского или же имеющем от предприятия принять или дать ему груз, предоставлялось преимущественное право причала к набережной, возведенной против арендуемого ими участка, по правилам, определенным местным портовым присутствием применительно к существующим уже в порту Николаева условиям причала судов к железнодорожному элеватору.

Более подробные договорные условия, как и различные ограничения при пользовании участком и установление условий для наложения штрафов и других взысканий, включительно до потери права на аренду, подлежали утверждению министра торговли и промышленности после предварительного рассмотрения их в местном портовом присутствии [8, с. 765–766].

Не удивительно, что мощное развитие порта Николаева потребовало также существенных дноуглубительных работ для тяжелых пароходов. Исходя из этого законом от 25 июня 1912 г. на углубление подходов к нему до 30 футов было отпущено из казначейства «не свыше 4 018 700 руб.» [7, с. 929–930].

В 1913 г. Южный Буг очистился ото льда 28 февраля. Зимняя навигация с 30 декабря 1912 г. до вскрытия рек и лимана происходила при помощи ледоколов Николаевского порта («Гайдамак» и «Ледокол 1»), Одесского порта («Ледокол 3») и Мариупольского порта («Ледокол 4»). Активное использование ледоколов и развитие порта позволили увеличить доходы казны с него только за аренду портовой территории с 9 333 руб. 27 коп. в 1905 г. до 40 380 руб. 15 коп. в 1912 г. [9, с. 5]. В порту были казенная набережная, частные пристани в заграничном отделе, городская набережная, набережная Санкт-Петербургского общества погрузочных средств и складочных помещений, которое в мае 1912 г. приступило к постройке железобетонной набережной постоянного типа [9, с. 7], а также каботажный мол с пристанями. В порту использовались такие перегрузочные приспособления, как элеватор Ю.Ж.Д., плавучие элеваторы [9, с. 10], перегрузочные приспособления для руды общества Дейчер-Кайзер. Общество Санкт-Петербургских погрузочных средств имело в порту свою погрузочную технику [9, с. 11]. На территории порта были крытые и закрытые, деревянные и каменные складочные помещения [9, с. 12]. Были складочные помещения и вне территории порта. На замощение подъездных путей к порту было ассигновано только в 1905 г. 62 383 руб. [9, с. 13].

Были у порта и свои пожарные средства: 1) 2 паровых пожарных насоса на конном ходу в 15 сил, производительностью 60 ведер в мин. каждый, выбрасывающие воду до 25 сажень, со шлангами и рукавами; 2) ручной насос на 2-колесном ходу производительностью 22 ведра в мин.; 3) ручной насос на 3-колесном ходу производительностью 12 ведер в мин.; 4) ручной насос на 4-колесном ходу производительностью 32 ведра в мин., а еще багры, топоры и прочее. В частных руках находились переносные пожарные брандспойты. В заграничном и каботажном отделе в 1906 г. проведен водопровод, вода им подавалась в баки на 4 тыс. ведер насосом производительностью 50 ведер в мин., а вот канализации ни в городе, ни в порту не было. Правда, по признанию самих портовиков, всего этого было мало, а частные брандспойты обычно чинились только после пожара. Портовые ледоколы «Гайдамак» и «Ледокол 1», хоть и были снабжены противопожарными средствами, были заняты работой и ремонтами, а еще с трудом могли протиснуться в гавань. К спасательным средствам порта относились те же ледоколы, оборудованные мощными насосами и водолазными аппаратами [9, л. 15]. Действовала в порту лоцманская часть, приписано 280 коммерческих судов [9, л. 43]. Одних таможенных и портовых сборов в 1913 г. порт Николаева дал казне 1 281 320 руб. 20 коп. [9, с. 28].

Непросто развивался порт Новороссийска. На заседании Комитета 20 декабря 1901 г. присутствовал его городской голова, ему предложили продумать вопрос

об осушении Цемесского болота и выделили 60 тыс. руб. за замощение Раевской и Воронцовской улиц, устройство в них водосточной трубы [2, л. 101–102]. На заседании Комитета 8 марта 1902 г. заслушано ходатайство Правления Общества Черноморского цементного производства о взимании с цемента, отправляемого из Новороссийска в порты Дальний и Порт-Артур, сбора в размере 1/12 коп. с пуда и об отмене распоряжения Новороссийской таможни, потребовавший уплаты сбора в 1/4 коп. с пуда [2, л. 148–151]. На заседании 23 марта 1902 г. рассматривалась жалоба порта Новороссийска в связи с монопольным положением Владикавказской железной дороги и необходимостью постройки амбаров для хранения зерна хлебо-торговцев. Кроме того, город просил средства на замощение улиц [2, л. 152–156]. Однако эти проблемы не были решены ни на этом заседании, ни на следующих. Так, 20 августа 1902 г. опять слушался вопрос о замощении в Новороссийске некоторых улиц. Кроме того, управление водяных и шоссейных сообщений и торговых портов высказалось о необходимости установки нового часового механизма на маяке (на голове восточного мола порта). На эти цели Комитет постановил отпустить 650 руб. [2, л. 205–209]. На заседании 13 января 1903 г. предложение горуправления Новороссийска об осушении цемесского болота и устройстве внутреннего бассейна отклонили, так как показалось слишком дорого и нецелесообразно [2, л. 260–263].

Больше внимания уделялось крупнейшему коммерческому порту – Одессе. Так, на заседании Комитета 9 июля 1902 г. был положительно рассмотрен вопрос об отпуске Одессе средств на мощение улиц и на водопровод [2, л. 186–188]; на заседании 15 октября 1902 г. выделены средства на ремонт водостока [2, л. 217–219]. 16 ноября 1902 г. решался вопрос о приобретении для портового управления английского матросского дома, в котором размещался принадлежащий Великобритании приют, устроенный на земле карантина порта по разрешению городского управления в 1874 г. Предлагалось выкупить его за 40 тыс. руб. с предоставлением, при необходимости, земли в другом месте города [2, л. 244–248]. Развитие торговли в предвоенные годы потребовало расширения порта. Поэтому 16 июня 1912 г. был принят закон «Об определении стоимости работ по устройству Хлебной гавани в Одесском порту и об отпуске из государственного казначейства средств на производство означенных работ» (№ 37360). Стоимость запланированных работ, с оборудованием гавани и гужевыми путями, не должна была превысить сумму в 9 075 950 руб. При этом в 1912 г. на начало работ было решено отпустить 1 125 000 руб. [7, с. 719].

Проблемы порта Поти впервые были рассмотрены комитетом на 14 заседании (20 декабря 1901 г.) [2, л. 97]. В 1902 г. выделено 150 тыс. руб. на работы по засыпке болот портовой территории, смета на эти работы была утверждена 27 апреля [2, л. 152–156, 167–169]; выделено средства на ремонт дома, приобретенного для портового управления; рассмотрено и поддержано обращение начальника порта об установлении точных границ порта [2, л. 211–216]. 9 декабря 1902 г. была поддержана просьба городского управления об устройстве канала между реками Рионом и Укапарчино, об укреплении берегов реки Риона и перенесении портового шоссе [2, л. 249–252]. 13 января 1903 г. решены вопросы об электрическом освещении внутреннего бассейна порта Поти и о замощении подъездного пути в порт Темрюка [2, л. 260–263].



Не был обойден вниманием Комитета по портовым делам порт Ростова-на-Дону. На заседании 15 декабря 1901 г. горуправление представило план работ по развитию порта, но прежде принятия ответственного решения и в связи с необходимостью значительных расходов по порту рекомендовали создать и направить специальную комиссию [2, л. 84–86]. Порт Ростова-на-Дону в этот период был одним из самых крупных в регионе и представлял весьма важный торговый и промышленный центр. В то же время со стороны государства ему оказывалось мало внимания. Только указом от 26 июня 1912 г. определена стоимость работ по устройству набережной в этом порту и об отпуске из казначейства средств на эти работы не свыше 1 953 765 руб. (№ 37533) [7, с. 968]. Согласно отчету порта за 1913 г. его основной работой был вывоз хлеба, который поступал железнодорожным, речным, гужевым транспортом. Ввоз из-за границы товаров был незначительным, около 250 тыс. пудов [10, с. 1]. Зато каботаж составлял 5 млн пудов [10, с. 4]. В порту был плавучий элеватор «Элипидифор», установили в 1913 г. и пневматический элеватор; было также 25 амбаров вместимостью 7 690 тыс. пудов в Ростовской части и 11 амбаров на 2 960 тыс. пудов в Нахичеванской, 4 амбара железной дороги, 8 частных амбаров, до 10 амбаров владельцев пароходов, 3 амбара таможни и так далее. Порт обслуживался 2 путями Юго-Восточной железной дороги [10, с. 8]. Велось строительство водопровода, была канализация [10, с. 11].

Непростой была судьба развития торгового порта Севастополя. Город неоднократно открывался и закрывался для внешней торговли. В конце XIX – в начале XX в. происходил очередной такой процесс. Указом от 13 июля 1895 г. определен порядок закрытия для торговли порта Севастополя (№ 11965). Окончательная передача Южной бухты и всего рейда в исключительное пользование морского ведомства была назначена на 1 сентября 1899 г. Для нужд местного торгового судоходства оставили западную часть бухты Севастополя, ограниченную линией от мыса, на котором была батарея № 4, до мыса Павловского, и от него до места, где находилось Старое адмиралтейство (на западном берегу Южной бухты). Для нужд торговли Севастополя предлагалось избрать Артиллерийскую или Карантинную бухту, по соглашению с надлежащими ведомствами, и произвести в избранной бухте все необходимые для каботажного порта приспособления [11, с. 523].

Это направление продолжил указ от 24 марта 1900 г. «О мерах к приведению в исполнение Высочайшего повеления 13 июля 1895 г. (№ 11965) относительно закрытия для торговли Севастопольского порта» (№ 18339). Им до разрешения вопроса об устройстве каботажного порта временно сохранили Севастополь-Константинопольскую линию Русского Общества пароходства и торговли, назначив местом причала ее судов таможенную пристань, откуда следовало убрать находящийся там блокшив. Оставлена в пользовании Русского Общества пароходства и торговли пристань в Южной бухте, рядом с Графской пристанью. Пристани общества Азовского пароходства и Российского общества страхования и транспортирования кладей было решено перенести, поместив их рядом с телефонной пристанью. Рядом же с ними следовало устроить временную городскую пристань, к которой могли бы приставать также суда заграничного плавания, случайно приходящие в город из-за замерзания других портов, бедствия, аварии, неблагоприятной погоды и так далее. Эта городская пристань

и пристани Азовского и Российского обществ не должны были иметь на берегу никаких капитальных построек, а различные товарные склады следовало устраивать вне береговой полосы Южной бухты. До решения вопроса об устройстве каботажного порта оставили на берегу Южной бухты городской хлебный магазин с пристанью, а к ее временным пристаням решили устроить подъезд через таможенный спуск. Управляющему морским министерством предписали образовать временное управление торговым судоходством в Южной бухте порта Севастополя, основываясь на правилах по Кронштадтскому порту [12, с. 275]. Однако с ужесточением правил торговли город испытывал нужду в товарах и острый финансовый дефицит, вызванный отсутствием нормального порта.

Как все, что относилось к торговым портам, решать проблему Севастополя пришлось также Комитету по торговым портам. На его 18 заседании (11 февраля 1902 г.) под председательством великого князя Александра Михайловича были приглашены главный командир черноморского флота и портов Черного моря вице-адмирал С.П. Тыртов, капитан 2 ранга Н.Н. Беклешев и городской голова А.А. Максимов. Князь указал, что ходатайство города выходит за пределы заданий комиссии, так как касается нужд городского хозяйства и затруднительного положения, которое им испытывается в последние годы после закрытия в Севастополе коммерческого порта.

Еще до этого было принято решение о снятии с города долгов и оказании ему финансовой помощи, но этого оказалось мало. В числе прочих нужд города было содержание учебных заведений, в которых воспитывались дети чинов армии и флота; средства на это вынужденно сократили, но государство не могло себе позволить поступить так с военными. По этому вопросу состоялось решение госсвета 17 декабря 1901 г., которым населению были предоставлены определенные льготы.

С оглядкой на указ от 24 марта 1900 г. о предоставлении для нужд каботажного судоходства пристани на Западном берегу Южной бухты, городское управление возбудило вопрос об устройстве в ней каботажного порта и о сооружении для этого сплошной каменной набережной на непрерывной береговой полосе от Графской пристани до Каменной, с перенесением миноносного эллинга на другое место. Если бы перенесение миноносного эллинга оказалось затруднительным, городское управление признало желательным, чтобы для каботажного порта представили незначительную часть Минного Адмиралтейства, начиная от минной пристани по направлению к таможене, а проектируемая набережная могла бы быть доведена до магазина № 5 или № 6, а затем остальная часть Южной бухты по западному берегу от этих магазинов до вокзала могла бы поступить в распоряжение морского министерства. При осуществлении этих предложений было бы возможно устроить к каботажному порту новый спуск из города, причем ближайший – от Никольской улицы до Минной пристани. На заседании были заслушаны мнения по этому вопросу князя и командира флота [2, л. 138–143]. Но многие вопросы решить не удалось.

На 19 заседании (5 марта 1902 г.) Комитет опять обратился к проблемам Севастополя. На нем решались вопросы устройства каботажного порта и окладов служащих [2, л. 144–147]. Межведомственные препоны затрудняли развитие каботажного порта Севастополя, тем более что в его разрешение включались различные ведомства. Так, управляющий административной частью отдела торговых портов 28 ноября 1903 г.

сообщил капитану порта Ялты П.К. Савелову, что согласно дошедшим в отдел торговых портов сведениям на берегу бухты Севастополя были сложены без всякого употребления до 100 штук бетонных массивов, воспользовавшись которыми, можно было бы устроить гавань для каботажных судов в Артиллерийской бухте. Исходя из этого, главноуправляющий ТМиП приказал возбудить перед главным командиром Черноморского флота и портов Черного моря вопрос о каботажном порту в этой бухте, а П.К. Савелову – отправиться в Севастополь для выяснения этих вопросов, а о результатах поездки сообщить [13, л. 108].

Обращаясь к порту Таганрога, следует указать, что его значение для торговли в течение XIX в. менялось в связи с развитием других городов и самого порта. Долгое время он занимал доминирующую позицию [14, с. 6]. Важную роль в развитии города и порта сыграло основание в 1896 г. металлургического завода с подходным к нему каналом. В нем тогда действовали 4 доменные печи, насчитывалось 3 500 рабочих. Продукция завода (чугун, железо, сталь и изделия из них) во многом реализовывалась через порт [14, с. 22]. Впервые к проблемам Таганрога комитет по портовым делам обратился на 13 заседании (17 декабря 1901 г.). На нем присутствовал уполномоченный от города генерал-майор А.В. Жаринцев. Рассматривался вопрос о выделении городу 136 тыс. руб. на перемещение подъездных путей к порту [2, л. 90–91]. 23 октября 1902 г. установлена граница порта [2, л. 220–225]. Указом от 10 июля 1905 г. определены границы водного пространства порта (№ 26536). Им включены в границы Таганрогского торгового порта такие водные пространства: водное пространство внутри портовых сооружений (бассейны Новый, Петровский и Ремонтный), а также часть Таганрогского залива к северу и востоку от Таганрога до меридиана плавучего маяка Донских гирл, и от этого меридиана на юго-запад, включая пространство моря между маяками Беглицким и Песчаным, известного под названием Таганрогского и Балластного рейдов. В этих пределах в административное заведывание Таганрогского портового управления вошли (на запад от Куричьей косы до косы Песчаной или Кривой) порт металлургического завода, все пристани и спасательные станции [15, с. 586].

Как уже указывалось, новый толчок в развитии порта в Феодосии был получен с принятием решения о закрытии торгового порта в Севастополе. Указом от 13 июля 1895 г. (№ 11965), кроме прочего, министру путей сообщения следовало принять меры к оборудованию порта Феодосии сооружениями для доведения его отпускной способности до полного соответствия с выяснившимися потребностями торгового движения [11, с. 523]. При этом активное строительство порта велось в 1891–1895 гг.

В начале XX в. порт Феодосии стал транзитным пунктом для нефти и ее производных. Регулированием этих вопросов занимался Комитет. 13 января 1903 г. он заслушал представление портового присутствия Феодосии о предоставлении товариществу об. Нобель права пользования причалом пароходами к волнорезу порта и прокладки труб вдоль защитного мола. Предполагалось отвести товариществу свободный участок земли за карантинной от 1 500 до 2 000 кв. сажен для устройства хранилища керосина.

При этом начальник работ порта указывал, что это не рационально, так как на поставку керосина работали уже 8 пароходов, для которых требовалось 1 667 цистерн-

вагонов. При развитии дела нужно было бы свыше 30 тыс. цистерн. Он предлагал устроить наливную станцию за городом, чтобы меньше отравлять воздух и избежать излишнего загрязнения. Однако Комитет согласился с постройкой хранилища керосина в отведенном городом месте с некоторыми техническими замечаниями и исправлениями [2, л. 260–263].

1 марта 1903 г., рассмотрев представление по портовым делам присутствия по вопросу об определении границ порта Феодосии, Комитет принял во внимание, что территория, которая по заключению присутствия и на основании ст. 2 положения от 12 июня 1901 г. подлежит включению в пределы порта, совпадает с территорией, принадлежащей казне и образовавшейся при устройстве порта частью отчуждения от частных лиц, частично благодаря безвозмездной передачи от города. Соответственно с этим Комитет постановил определить границы порта в пределах полосы отчуждения, причем границы эти, начинаясь на берегу моря у источника городского коллектора, направлялись по ломаной линии и отделяли на протяжении 320,92 пог. сажен портовую территорию от участка, принадлежащего Феодосийскому карантинному округу; далее границы, пересекая на протяжении 19,30 пог. сажен городской квартал и Дурантевскую улицу, шли вдоль тротуара городских улиц Дурантевской и Гюббенетовской (711,35 пог. сажен) и, наконец, отделяли территорию от бульвара Айвазовского (94,35 пог. сажен), оканчиваясь у железнодорожного моста. Длина пограничной черты равнялась 1145,92 пог. сажен, имея смежные земельные участки: карантинного округа Феодосии, купца Дуранте и Городского Управления [2, л. 264–269].

Финансирование порта также соответствовало его задачам. Так, на заседании 7 ноября 1903 г. порту Феодосии выделялось 800 руб. на врачебную часть, 3 500 руб. на перемещение части мостовой полосы, 2 385 руб. на содержание мусорного баркаса и его прислуги, 300 руб. на ремонт отхожих мест, 2 400 руб. на содержание в чистоте портовой территории, 3 050 руб. на ночное освещение порта электричеством и 150 руб. на освещение 40 керосиновых фонарей, 5 632 руб. на устройство водопроводных ветвей на территории порта от железнодорожной водопроводной сети, 1 700 руб. на содержание и ремонт предостерегательных знаков и портовых огней, 75 руб. на 6 флагов, 25 руб. на ремонт и возобновление флагов флагштоков и фалов; 1000 руб. на метеорологическую станцию и прочее, а еще частично средства на за мощение Греческой и Бульварной улиц [2, л. 325–330]. Эти вложения были нужны, так как в Первую мировую войну порт Феодосии занимал важное место в системе гражданских и военных перевозок.

Еще большее значение в изучаемый период для черноморско-азовского региона имел порт Херсона, однако он не сразу получил все необходимое для своего развития. Так, на заседании Комитета по портовым делам 7 ноября 1903 г. выделено на улучшение врачебной части порта 1 500 руб. (из-за отдаленности от порта ближайшего приемного покоя и частых несчастных случаев с рабочими), но отклонено ходатайство о выделении 975 740 руб. на устройство каменных набережных в порту и 118 477 руб. на устройство свайных пристаней для увеличения причала. Разрешили же отпустить всего 400 руб. на содержание зданий 2 Касперовских створных маяков и 2 000 руб. на содержание их команды. Херсону также отказали в покупке разъездного катера в связи с выделением средств на пароход для этого же

порта. Отказ еще был продиктован тем, что Комитет ожидал результатов испытания катеров со спиртомоторами. Кроме того, Херсон просил еще 11 160 руб. на устройство подъездных путей к порту и 10 795 руб. на их содержание. Вопрос отправили на рассмотрение присутствия по портовым делам [2, л. 325–330]. Решение этих проблем затянулось до возобновления экономического бума. Только 17 июня 1909 г. принят закон «Об отпуске из государственного казначейства средств на устройство набережной в Херсонском порту» (№ 32133). Им министру торговли и промышленности поручено определить стоимость работ по устройству набережной в 525 погонных метров и суммой 915 500 руб. [2, с. 490–491]. 30 июня 1913 г. принят закон «Об отпуске из государственного казначейства средств на устройство в Херсонском порту второго затона для речных судов» (№ 39615), на это отпустили не более 150 тыс. руб. [5, с. 681].

Символическое значение долгое время имел порт Ялты, однако с проявлением царского внимания к ней пришлось развивать и порт города, который Ялте, не имеющей хороших подъездных дорог, был необходим. На заседании Комитета по портовым делам 20 декабря 1901 г. присутствовал также уполномоченный городского управления Ялты А.А. Гетманов. Городу на развитие порта выделили 15 тыс. руб. [2, л. 100]. На заседании 20 августа 1902 г. Комитетом решался важный вопрос о том, вправе ли назначать губернатор члена в ялтинское по портовым делам присутствие, а еще выделили 2 тыс. руб. на перенос палатки царя и украшение мола в связи с его приездом [2, л. 205–209].

На заседании Комитета 21 февраля 1903 г. решался вопрос о необходимости устройства в Ялте новой набережной для парусных судов каботажного судоходства. Предложенный на рассмотрение Комитета проект набережной в 100 тыс. руб. признали соответствующим и не завышенным, а необходимость такой набережной не вызывала сомнения [2, л. 297]. Одной из причин тесноты порта Ялты было то, что в нем часто стояла яхта царя «Штандарт» с сопровождавшими миноносцами и катерами [16, с. 1]. Только 23 марта 1913 г. был принят закон «Об отводе Русскому обществу пароходства и торговли и Российскому транспортному страховому обществу участков казенной земли в Ялтинском порте» (№ 39024). Под устройство агентств и складочных помещений первому обществу выделили в 488,72 кв. сажен, а второму – 176 кв. сажен. Эти участки выделялись на 25 лет с платой в течение первых 9 лет по 6 руб., в течение следующих 8 лет – по 7 руб., и в течение последних 8 лет – по 8 руб. Русское общество пароходства и торговли должно было возвести на отводимых ему участках строения на 55 тыс. руб. Страховое общество должно было возвести за счет перестройки отводимых ему участков помещений на 20 тыс. руб. После истечения срока договора все строения следовало передать бесплатно в казну в хорошем состоянии. Министерство торговли и промышленности получало право досрочного выкупа этих участков. Для обеспечения же своевременного выполнения работ предусматривался особый залог [5, л. 315–316].

Для иллюстрации практической деятельности порта укажем на движение судов в нем. Приход паровых судов в Ялту в 1911 г. составил 1 147, в 1912 г. – 1 309, в 1913 г. – 1 294. Парусных судов вместимостью более 20 рег. т в 1911 г. пришло 299,



в 1912 г. – 368, в 1913 г. – 339. Парусных судов менее 20 т в 1911 г. пришло 750, в 1912 г. – 627, в 1913 г. – 689. По грузообороту можно привести следующие данные: привоз в 1911 г. составил 8 230 296 пудов, а в 1913 г. – 8 702 700 пудов; соответственно, вывоз в 1911 г. составил 486 480 пудов, а в 1913 г. – 556 068 пудов. Что касается пассажирских перевозок, то в 1913 г. продано 87 635 билетов на следование из Ялты [16, с. 1–10].

Как видно из представленного материала, Комитет по портовым делам в течение исследуемого периода провел значительную работу по развитию портов с учетом мнения городских властей, специалистов, отраслевых и неотраслевых министерств и ведомств. Сложность возложенных на него задач состояла в правильном распределении наличных средств при огромных запросах с мест, определении наиболее важных направлений развития портов и самих портов, требующих большего внимания. Для решения этих задач при Комитете были образованы различные рабочие группы, в том числе часто выезжающие на места для квалифицированного определения необходимости тех или иных работ, качества их исполнения и так далее.

#### **Список литературы:**

1. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1903– . – Т. XXI. Отделение 1 : 1901 г. – 1903. – 1265 с.
2. Государственный Архив в Автономной Республике Крым. – Ф. 158. – Оп. 1. – Д. 2 : Протоколы заседаний Комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. – 302 л.
3. Азовский порт 1913 г. Отчет о деятельности Азовского торгового порта за 1913 г. – Азов : Типография Я.Д. Немченко и Д.И. Добролюбова, 1914. – 15 с.
4. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1912– . – Т. XXIX. Отделение 1 : 1909 г. – 1912. – 1006 с.
5. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – Петроград, 1916– . – Т. XXXIII. Отделение 1 : 1913 г. – 1916. – 1413 с.
6. Отчет о состоянии и деятельности Бердянского торгового порта за 1913 г. – Бердянск : Типография К.Н. Безсонова, 1914. – 26 с.
7. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – Петроград, 1915– . – Т. XXXII. Отделение 1 : 1912 г. – 1915. – 1790 с.
8. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1913– . – Т. XXX. Отделение 1 : 1910 г. – 1913. – 1408 с.
9. Отчет начальника Николаевского торгового порта за 1913 г. – Николаев : Электрическая типо-литография братьев Л. и И. Белолипских, 1914. – 100 с.
10. Отчет по Ростовскому торговому порту за 1913 г. – Ростов-на-Дону : Типо-литография М.И. Турцевич, 1914. – 57 с.
11. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1899– . – Т. XV : 1895 г. – 1899. – 750 с.
12. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1893– . – Т. X : 1890. – 1893. – 843 с.
13. Государственный Архив в Автономной Республике Крым. – Ф. 158. – Оп. 1. – Д. 5 : Циркуляры Главного гидрографического управления и записи Дирекции маяков и лоций Черного и Азовского морей. 16.03.1903 г. – 09.12.1903 г. – 346 л.
14. Отчет по Таганрогскому торговому порту за 1913 г. – Таганрог : Типо-литография А.Б. Тараховского, 1914. – 94 с.
15. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1908– . – Т. XXV. Отделение 1 : 1905 г. – 1908. – 966 с.
16. Отчет о состоянии и деятельности Ялтинского торгового порта и Портового управления за 1913 г. – Ялта : Типография «Труд» С.М. Ятовца, 1914. – 10 с.

## *Деятельность Комитета по портовым делам и развитие портов...*

---

**Змерзлий Б. В.** Діяльність Комітету з портових справ і розвиток портів у 1901–1913 рр. / **Б. В. Змерзлий** // Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки. – 2014. – Т. 27 (66). – № 3. – С. 3–18.

У статті розглядаються конкретні рішення Комітету з портових справ і подальший розвиток портів у 1901–1913 рр. у портах Чорного й Азовського морів (таких як Азов, Акерман, Одеса, Миколаїв, Нахичевань, Батум, Керч, Херсон, Поті, Сухумі, Ростов-на-Дону, Таганрог, Маріуполь, Ялта та інші). У цей період Комітетом із портових справ приймалися рішення щодо визначення штатів цих портів, будівництва й ремонту під'їзних шляхів і власне портів, днопоглиблювальних і землечерпальних робіт, вирівнювання русел річок, визначення портових кордонів, правил оренди й використання портових територій, освітлення. Окремо розглянуто закони, прийняті в цьому напрямі в 1912–1913 рр. Роботу побудовано так, що вона показує конкретні рішення за конкретними портами.

**Ключові слова:** Комітет із портових справ, Чорне й Азовське моря, порти.

### **ACTIVITY OF COMMITTEE ON PORT BUSINESSES AND DEVELOPMENT OF PORTS IN 1901–1913**

*Zmerzly B. V.*

*Taurida National University named after V. I. Vernadskiy, Simferopol*

The article addresses specific solutions for Port Affairs Committee and the further development of ports in the 1901–1913 years in the ports of the Black and Azov Seas (such as Azov, Ackerman, Odessa, Nikolaev, Nakhichevan, Batum, Kerch, Kherson, Poti, Sukhumi, Rostov-on-Don, Taganrog, Mariupol, Yalta and other). During this period the Committee on the port for the decision taken by the definition of the state of these ports, construction and maintenance of access roads and the actual port, dredging and dredging works, equalization of riverbeds, the definition of port boundaries, rules, lease and use of port areas, lighting. Considered separately laws adopted in this direction in 1912–1913 years. The paper is structured in such a way that shows the specific solutions to specific ports.

**Key words:** Committee for Port Affairs, Black and Azov Sea, ports.