



ПРОМЫШЛЕННЫЕ И ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ОБЪЕКТЫ

Среди внутригородских топонимов большое место занимают микротопонимы промышленных и хозяйственных объектов. К ним относятся оригинальные названия заводов и фабрик, торговых зданий, портов, гаваней и причалов, трамвайных парков, водопроводных сооружений, мостов и т.д.

Рассмотрим наиболее интересные промышленные и хозяйственные топонимы Николаева.

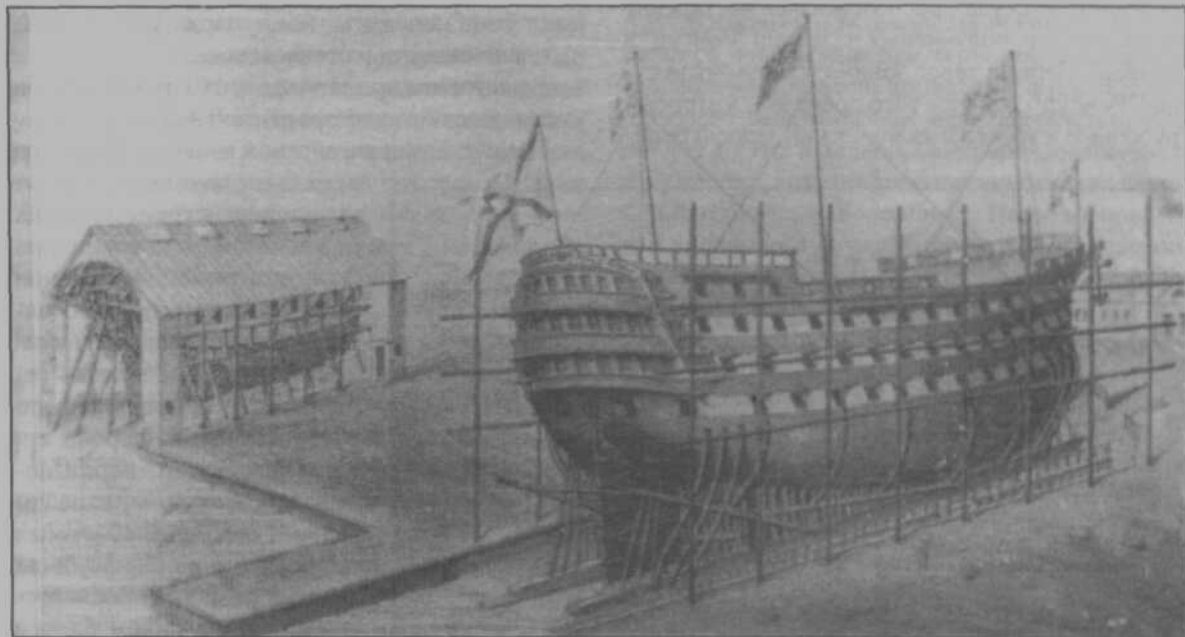
Судостроительные заводы и верфи.

Первая судостроительная верфь Николаева возникла, как известно, ранее самого города и послужила основой для его развития.

Эта верфь была построена в устье Ингула, на левом берегу, при его впадении в Бугский лиман. При ее основании в переписке Г.А.Потем-

кина называлась *Новая верфь*, *Верфь на Ингуле* или *Ингульская верфь*, *Усть-Ингул*. Названия связаны с тем, что верфь была *новой* или с ее местоположением - *на реке Ингул*. С 1790 г., когда верфь и город были официально признаны правительством, верфь стали называть в документах *Николаевским адмиралтейством*. Впоследствии верфь называлась коротко - *Адмиралтейство*, т.е. место казенного (государственного) судостроения и ремонта судов.

С развитием капитализма в России, казенное Адмиралтейство, не справлявшееся с программой строительства судов для Черноморского флота, было отдано в 1911 г. частной компании и, по существу, построено заново. Верфь получила новое название - *"завод Руссуд"*, по имени акционерного *Русского судостроительного общества*, владевшего верфью, от первых слогов



Постройка судов в Николаевском адмиралтействе при М.П.Лазареве. С литографии Прохорова.



Улица Серебряный док на месте эллинга купца М.Серебряного. Начало XX в.

которого и образовалось название "Руссуд". Кстати, промышленный топоним "Руссуд" дал свое название некоторым другим городским топонимам (например, на углу Спасской и Потемкинской улиц был кооперативный магазин "Руссуд").

На территории Николаевского адмиралтейства, находившейся на правом берегу Ингула, за пределами "Руссуда", расположились мастерские новых заводов, получивших названия "Ремсуд" и "Тэмвод". Первый завод занимался ремонтом судов ("Ремсуд" - по моде того времени), а второй - Трубочный и электромеханический завод (сокращенно "Тэмвод") - изготавливал трубы и взрыватели для снарядов и мин. "Тэмвод" размещался в здании бывшего канатного завода Адмиралтейства, а "Ремсуд" - против заводского моста у большого эллинга Адмиралтейства. В 1920 г. заводы "Руссуд", "Ремсуд" и "Тэмвод" объединились в одно предприятие - "Тремсуд", т.е. *"Трест морского судостроения"*. Впоследствии это объединение получило название *завода имени 61-го коммунара* - в память о коммунарах, расстрелянных денikinцами у стены завода.

В настоящее время завод им. 61-го коммунара - новое мощное судостроительное предприятие. Рядом с Адмиралтейством в начале прошлого века были созданы две частные верфи, строившие суда для черноморского флота. Более крупная из них принадлежала одесскому (впоследствии - николаевскому) купцу 1-й гильдии Михею Серебряному. На верфи было построено около сорока судов с подрядом. Эта верфь называлась *Вольной*, т.е. не казенной, *частной*. В 40-х годах прошлого века верфь была куплена казной и впоследствии место на левом берегу Ингула за Адмиралтейством

Рядом с Адмиралтейством в начале прошлого века были созданы две частные верфи, строившие суда для черноморского флота. Более крупная из них принадлежала одесскому (впоследствии - николаевскому) купцу 1-й гильдии Михею Серебряному. На верфи было построено около сорока судов с подрядом. Эта верфь называлась *Вольной*, т.е. не казенной, *частной*. В 40-х годах прошлого века верфь была куплена казной и впоследствии место на левом берегу Ингула за Адмиралтейством

Рядом с Адмиралтейством в начале прошлого века были созданы две частные верфи, строившие суда для черноморского флота. Более крупная из них принадлежала одесскому (впоследствии - николаевскому) купцу 1-й гильдии Михею Серебряному. На верфи было построено около сорока судов с подрядом. Эта верфь называлась *Вольной*, т.е. не казенной, *частной*. В 40-х годах прошлого века верфь была куплена казной и впоследствии место на левом берегу Ингула за Адмиралтейством



Литейная мастерская завода "Наваль". Из заводского каталога.



Проспект общества Николаевских заводов и верфей.

(вверх по течению), где был большой эллинг *М.Серебряного*, получило название *Серебряный док*, сохранившееся в памяти старожилов и до сего времени. Впоследствии здесь образовалась ул. Серебряный Док. За верфью М.Серебряного, далее по течению Ингула находилась частная верфь херсонского купца 1-й гильдии *Маркуса Варшавского*, располагавшая только одним эллингом. На планах города в начале 30-х годов она называлась "*Маркусов эллинг*" или "*Маркусов док*" по имени *владельца*. Верфь была маломощной, и, не выдержав конкуренции, Варшавский перестал строить суда в Николаеве, сосредоточив свои усилия в Херсоне, где у него была более производительная верфь.

В 1828 г. в районе *Спасского урочища* с подрыда действительного статского советника А.А.Перовского была построена новая верфь, получившая впоследствии название *Спасское адмиралтейство* по месту расположения, она находилась на Бугском лимане вверх по течению между переправой и Сухим фонтаном. В Спасском

адмиралтействе было построено с подряда А.А.Перовским, а затем купцами Рафаловичами большое число судов для Черноморского флота (кораблей, фрегатов, корветов и т.п.). В конце прошлого века Спасское адмиралтейство, купленное до этого казной, было арендовано частным лицом - коммерции советником инженером С.Л.Кундышевым-Володиным. На возобновленных эллингах началась постройка пароходов, почему верфь получила название *Пароходной*. Однако к концу XIX века С.Л.Кундышев-Володин разорился, и место было продано Русскому обществу пароходства и торговли (РОПиТ).

С развитием русского броненосного судостроения возникла необходимость постройки в Николаеве новых, более мощных заводов. В конце XIX века, на песчаном берегу Бугского лимана, вверх от Морского порта, началось строительство судостроительного, механического и литейного заводов, принадлежавших акционерному бельгийскому обществу с главной конторой в Брюсселе. Предприятие вступило в строй в 1897 г.

под названием "Анонимное общество судостроительных, механических и литейных заводов в городе Николаеве" сокращенное название этой фирмы - "*Наваль*" (по-французски "*морская*"). По названию общества заводы также получили название "*Наваль*". Однако в народе их называли *Французским заводом*, поскольку многие лица из управления, мастера и квалифицированные рабочие были бельгийцами и говорили по-французски.

Почти одновременно на соседнем участке построили *Черноморский механический и котельный завод* "Общества механического производства в Южной России". Завод в основном должен был выпускать машины и котлы для судов и кораблей, строившихся в Николаеве для Черноморского флота. В 1908 г. этот завод вошел в завод "Наваль".

После революции завод "Наваль" получал разные неудачные названия - пример поспешных и непродуманных переименований.

В настоящее время этот завод превратился в мощное современное судостроительное предприятие, называемое *Черноморский судостроительный завод*, по имени *флота*, для которого он строит суда.

Порты, гавани и пристани.

В Николаеве со дня основания было несколько портов, гаваней и пристаней. Самым первым был построен *Военный порт* или *Военная гавань*, расположенный на левом берегу Ингула (ниже эллингов Адмиралтейства) под обрывом берега, на котором впоследствии возник Морской буль-

вар. Военный порт принадлежал Адмиралтейству: здесь достраивались, вооружались и разоружались *военные суда* Черноморского флота. Здесь же в первые годы Николаева швартовались и торговые суда. В настоящее время на этом месте расположена нижняя терраса Флотского буль-

вар. В 1821 г. по представлению городского головы И.Кустова и по распоряжению вице-адмирала А.С.Грейга в южной части Николаевского полуострова была построена первая *Купеческая пристань*, предназначенная для погрузки и разгрузки торговых или, как тогда говорили, *купеческих судов*. В 1862 г. в районе Поповой балки, вдоль естественной излучины Бугского лимана началось строительство Купеческой гавани, в которой было сооружено два причала. Через гавань вывозили зерно, а ввозили песок, камень и лес. В конце прошлого века по проекту инженера Д.Д.Гнусина на месте старой Купеческой гавани был построен большой *Коммерческий порт* с гранитной набережной для швартовки судов, хлебным элеватором, рудной пристанью и т.п. сооружениями. *Коммерческий порт* получил название по своему назначению - обслуживать *коммерческие (торговые)* суда. В ряде случаев его именовали *Торговым портом*. В наше время - это *Николаевский морской порт*, обслуживающий внешние и внутренние *морские* перевозки.

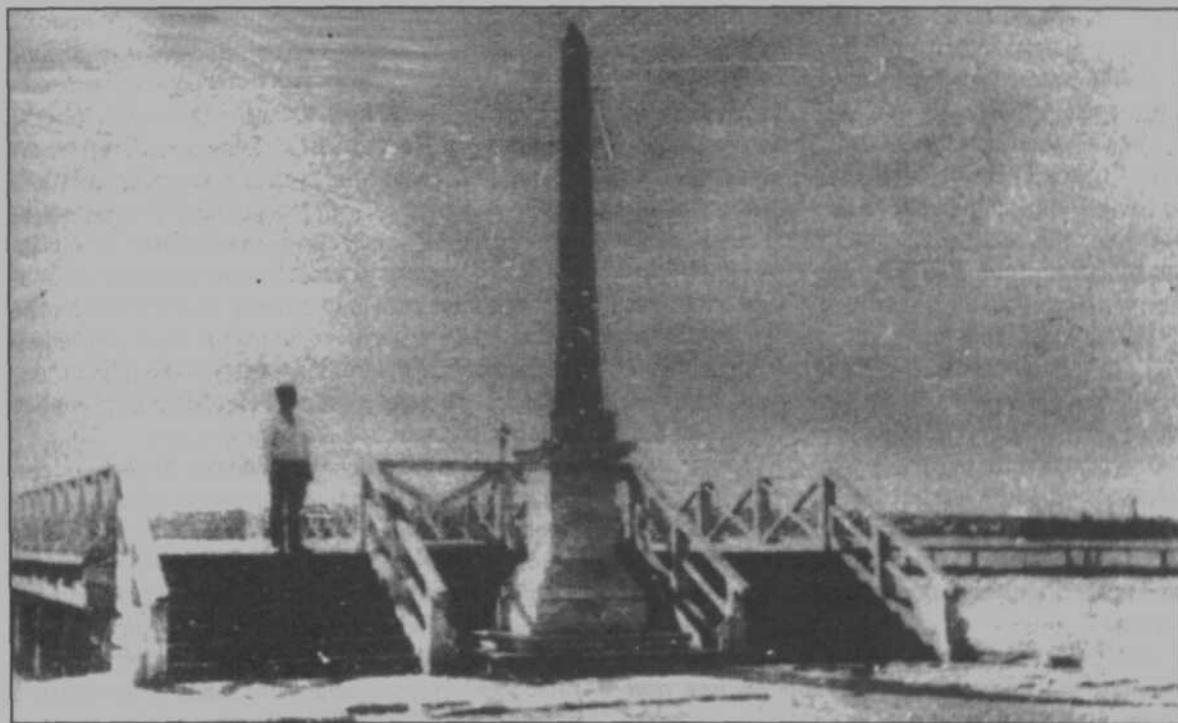
При сооружении Коммерческого порта западнее его была создана *Каботажная гавань*, предназначенная для стоянки и погрузки-выгрузки небольших *каботажных судов*, т.е. судов, совершающих *каботажные* плавания вдоль берегов черного и Азовского морей. Каботажная гавань отделена от остальной акватории порта *Каботажным молом*.

Еще западнее находилась *Нефтяная пристань*, предназначенная для разгрузки танкеров, привозивших *нефтепродукты* в Николаев.

В Великую Отечественную войну в торговом порту в районе *Старого элеватора* 26 марта 1944 г.



Зерновой элеватор в Коммерческом порту. С открытки начала XX в.



Спасская (Царская) пристань, сооруженная на месте бывшего каля-сухого дока. С открытки начала XX в.

высадились десантники-черноморцы, почти все героически погибшие в неравном бою в течение двух дней, пока наши войска не взяли город.

В середине прошлого века, чтобы обойти пошлину на экспорт хлеба, предприимчивые коммерсанты построили напротив Спасска на противоположном берегу (у села *Варваровки*) *Варваровскую хлебную пристань* с гаванью, отделенной каменным молом, и элеватором. На конец этого мола вел Варваровский мост, соединявший Николаев с Одесской дорогой.

Мол построен в середине 50-х годов прошлого века.

Еще несколько пристаней сооружено в *Спасске*. Одна из них, находившаяся прямо против дворца Г.А.Потемкина, к которой провели воду от Спасского источника, была сооружена в 1840 г. Первоначально называлась *Спасской пристанью*, а потом *Царским мостиком*, поскольку к этой

пристани подходили *царские яхты* при посещении царями Николаева.

Официально эта пристань называлась *Военной*, так как к ней обычно подходили небольшие военные суда, а при выходе отрядов военных судов в плавание через Военную пристань шла их заправка пресной водой, провиантом и т.п.

В 1878 г. во время ожидавшегося прибытия на яхте в Николаев царя Александра II народо-вольцы С.Я.Витенберг и И.И.Логовенко заложили



Вознесенская пристань под Бульваром. С открытки начала XX в.

бомбу под Военной пристанью, чтобы убить царя. Однако он прибыл другим путем, а жандармерия открыла взрывчатый заряд и арестовала народолюбцев, которых казнили у Поповой балки.

Здесь же в Спасске, на месте эллингов бывшего Спасского адмиралтейства, в конце прошлого века были сооружены причальные стенки и мостики *Русского общества пароходства и торговли - Пристань РОПиТа*, через которую осуществлялась связь с портами Черного моря. Впоследствии, уже после революции, эту морскую пристань перенесли в Морской порт, а на ее месте была открыта *Речная пристань*, для причаливания *речных судов*, ходивших вверх по Бугскому лиману. В настоящее время на этом месте сооружен Речной вокзал и несколько причалов для речных теплоходов и судов на крыльях. Рядом с пристанью РОПиТа была построена в то же время *Городская пристань*, принадлежавшая городу.

Но самая первая речная пристань была открыта в 1882 г. Это - *Вознесенская пристань*, через которую осуществлялось пароходное сообщение с *Вознесенском*, находящимся вверх по Южному Бугу. Пристань располагалась внизу под Морским бульваром, слева от Ингульского моста. Главная контора "Вознесенского товарищества товаропассажирского пароходства" находилась в Вознесенске, ее возглавлял статский советник С.С.Лузановский. Пароходом "Сион" командовал шкипер каботажного плавания Я.Ф.Негруцкий.

Ниже по течению Ингула, под откосом, на котором стоял дом главного командира, находилась *Адмиральская пристань*, названная так потому, что к ней причаливала яхта главного командира Черноморского флота - *адмирала*.

Объекты промышленности и торговли

В нескольких словах коснемся топонимии других промышленных объектов старого Николаева.

В конце прошлого века предприимчивые хуторяне - братья А.Ф. и Л.Ф. *Донские*, начавшие в Николаеве "дело" с колесной мастерской, основали на свободном квартале между Херсонской, Севастопольской, Мещанской и Малой Морской улицами небольшой *Завод сельскохозяйственных машин братьев Донских* (1894г.). После револю-

ции этот завод, переименовали в "*Плуг и молот*", что символизировало союз *рабочих и крестьян*, или, как тогда говорили, "смычку города с деревней". В наше время завод сильно разросся, перерезал Севастопольскую улицу и попутно поглотил несколько прилегающих кварталов Гражданской улицы (бывш. Мещанской); завод изменил свой профиль и получил название - "Дормашина". Сейчас - это завод республиканского значения, выпускающий машины для строительства дорог, чем и объясняется его название. Бывший дом, в котором жили Донские и находилось "заводоуправление", сохранился и представляет интерес с точки зрения архитектуры.

Во второй половине прошлого века в России были сконструированы боевые ракеты, предназначенные для вооружения армии, особенно действующей на юге, в горных условиях Кавказа и Малых Балкан, как это было при русско-турецких войнах. Для производства ракет правительство в 1862 г. приняло решение о постройке в Николаеве второго ракетного завода (первый был в Петербурге). В 1871 г. *Николаевское ракетное заведение* вступило в строй. Оно было размещено на отмежеванной пустынной территории самого северного участка Николаевского полуострова - на "пальце", образованном излучиной Ингула. Начальником Ракетного заведения назначили известного ученого-ракетчика генерала К.И.Константинова, а *Ракетным заводом* заведовал известный инженер-ракетчик генерал В.В.Нечаев. Впоследствии вся эта территория получила название *Ракетное урочище*, в память о некогда существовавшем здесь *Ракетном заводе*.

Другие многочисленные, относительно большие и мелкие предприятия назывались именами своих владельцев и не представляют интереса с точки зрения топонимии.

Следует остановиться на нескольких крупных "торговых центрах" старого Николаева. Самый древний из них - *Греческие ряды*, построенные *греками-торговцами* еще при основании Николаева. На плане 1797 г. Греческие ряды занимали квартал между Адмиральской, Никольской, Московской и Черниговской улицами. Это были двухэтажные здания, построенные "во вкусе здешнем" (выражение Г.А.Потемкина) по проекту архитектора И.Е.Старова. Место их постройки было выбрано весьма удачно - буквально в центре между Адмиралтейством и Городовой частью.

Несколько позже, при адмиралах А.С.Грейге и М.П.Лазареве были построены *Торговые* или *Красные ряды*, расположенные по обеим сторонам Соборной улицы и занимавшие два квартала между Купеческой и Большой Морской. Они представляли по архитектуре типичные торговые ряды тех времен - одноэтажные здания с монотонными внешними аркадами. *Красные ряды* получили свое название по *красному* товару - тканям разных сортов, которыми торговали в *рядах* - лавках, расположенных в этих зданиях.

Остальные магазины носили имена своих хозяев и не интересны для топонимии Николаева.

Объекты городского хозяйства.

Очень много топонимов связано с объектами городского хозяйства. Это - сооружения водопровода и канализации, источники пресной воды, мосты, переправы и т.д.

Вначале расскажем об источниках воды и водопроводе.

В Николаеве, расположенном на засушливом месте, проблема снабжения пресной водой была всегда острой. Еще Г.А.Потемкин в одном из своих писем писал: "а что та степь ханская, она же безводна". И хотя Николаевский полуостров окружен с трех сторон водами Ингула и Бугского лимана, город всегда испытывал нехватку воды, поскольку речная и лиманская вода не пригодна для питья.

В разных местах города жителями были вырыты колодцы, дававшие воду различного качества: от пресной до солоноватой. Самая лучшая вода, чистая и пресная, поступала из трех подземных источников, бывших из обрывов по берегу лимана в районе Спасского урочища. Эти источники назывались фонтанами или водометами, и начиная с князя Г.А.Потемкина, об этих источниках проявляли заботу: они были выложены камнем и имели каменные бассейны.

Наиболее мощный источник находился в Спасской балке, у ее вершины. Он назывался в разное время по-разному: Спасский фонтан, Спасский источник, Спасский ключ, поскольку находился в центре Спасского урочища, недалеко от Потемкинского дворца и снабжал его "сладкой водой". От этого же источника шла вода по трем трубам в Спасский бассейн и к Спасской при-

стани. Попутно часть воды отводилась к фонтану у Потемкинского дворца, получившему название *Султанский* или *Турецкий источник*, поскольку его каменное обрамление было стилизовано под *восточный фонтан* и на лицевой части находился рельеф *в форме чалмы*.

Следующий фонтан находился недалеко от Спасского, на вершине второй балки, спускавшейся к лиману (по этой балке потом был проложен Варваровский спуск, шедший к наплавному мосту). Внизу, на берегу вода, бежавшая от этого фонтана, попадала в бассейн, куда вел также желоб, по которому вдоль берега стекала вода из Спасского источника. Эта водяная система показана на плане города 1805 г. На этом же плане показан и третий фонтан, находившийся на самом береговом срезе у северо-западного угла казенного фруктового сада (ближе к Мысу порохового погреба). Второй и третий фонтаны не имели названий. От последнего из них Н.С.Мордвинов еще в 1792-1795 гг. проектировал провести воду в центр города, на что указывает план 1795 г.

Первая попытка построить городской водопровод была предпринята адмиралом А.С.Грейгом.

Во время пребывания Александра I в Николаеве в 1818 г. Грейг заручился его поддержкой на представление проекта. Первоначальный проект разработан тогда же инженером-гидротехником Фан-дер-Флисом и предусматривал трассу из чугунных труб, проложенных в канале, которые предполагалось заказать Луганскому литейному заводу. Но поскольку проект оказался дорогим, то он был переработан под глиняные трубы. Протяженность трассы от Спасска в город составила 1683 сажени (около 3,4 километра).

Однако этот проект "не пошел", а инженер-капитаном Аюи был разработан новый, который он отвез Морскому министру И.И. де Траверсе в 1820 г. Проект был предоставлен Александру I, но не рассмотрен им. В этом проекте предполагалось проложить трубы в штольнях ("минах"), пробитых в материковых отложениях. Только в 1826г. этот проект был обнаружен в бумагах умершего Александра и возвращен Грейгу.

Недождавшись утверждения, А.С.Грейг в ноябре 1820 г. велел начать работы. Спасский водопровод, сооружался под руководством полковника округа путей сообщения Рокура. По плану



Варваровский спуск и Варваровский мост. С открытки начала XX в.

Рокура водопровод начинался от третьего фонтана, расположенного на углу фруктового сада, и прямой линией вел к дому Главного командира, входя в него со стороны Наваринской улицы. В эту систему включили и мощный Спасский источник, который должен был снабжать водой город. Эта линия имела длину около 4 километров. От дома Главного командира линия водопровода шла по Адмиральской улице до Адмиралтейства, расходясь отдельными ветвями к городским кварталам.

Водопровод был проложен глубоко под землей, вода должна была идти самотеком, почему этот водопровод и получил название "подземного самотечного". Он представлял систему подземных галерей ("мин"), прорубленных в материковой породе и облицованных камнем, деревом и кирпичом. По дну галерей были проложены керамические трубы, по которым поступала вода. Водопровод был закончен, очевидно, к 1825 г., но не оправдал надежд. В переписке, продолжавшейся до 1831 г., и мемуарах этот водопровод назывался иногда *Спасским*.

В некоторых статьях николаевских краеведов неудача с постройкой водопровода объясняется, якобы тем, что водопровод "провалился" и вода "ушла в песок", не дойдя до города; в результате этого как будто иссяк источник у казенного фруктового сада, почему этот участок берего-

вой полосы и получил впоследствии название "Сухой фонтан". Однако это - не более как домыслы. Как раз из "сухого фонтана" вода пошла по трубам водопровода во "дворец". На плане города 1832 г. этот участок водопровода показан как действующий. Как сообщает знаток Николаева и нашего края А.Шмидт, еще в середине XIX в. в доме Главного командира обильно давал воду "дворцовый фонтан" (суточный расход - 1600 ведер!) разумеется, если вода была направлена в водопровод, то из фонтана-истока она перестала бить ключом, он стал "сухим" (зачем же питьевую воду выпускать в лиман?). Потому-то этот фонтан, питавший водой дворец, и прозвали "сухим".

Но дальше дома Главного командира вода действительно не пошла, так как крымский поставщик труб изготовил их из глины меньшей прочности и некачественно. В результате трубы не выдержали тяжести воды и лопнули. Впоследствии предполагалась замена глиняных труб чугунными. Поэтому к 1825 г. городской водопровод так и не стал давать воду, хотя исправно подавал ее в дом Главного командира от источника - "Сухого фонтана". Кстати, название "Сухой фонтан" возникло не позже 1833 г. Поскольку денег на новый заказ чугунных труб в это время не удалось сэкономить (а водопровод строился флотом за счет "экономических" сумм), то строительство было остановлено.

М.П.Лазарев, сменивший А.С.Грейга на посту главного командира, посчитал, что строительство городского водопровода к флоту не имеет отношения и прекратил его финансирование. Так начатое А.С.Грейгом интересное и полезное для города гидротехническое сооружение не было доведено до конца. В память о нем в Николаеве рассказывают небылицу о подземных *"турецких ходах"* или *"минах"*, которые представляют ни что иное, как галереи *"самотечного водопровода"*. Еще не так давно после сильных ливней водопровод напоминал о себе неожиданными провалами на улицах.

К началу XX в. экономическое воздействие растущего города и тектонические изменения, связанные с землетрясениями, привели к разрушению водоносных слоев и изменению трасс подземных вод. В результате чего все три береговых фонтана окончательно иссякли. В 30-е годы автор еще застал некогда знаменитый Спасский источник, который вытекал из-под земли в Спасской балке тонким ручейком.

Современный водопровод был построен в 1904-1909 г. и питался из нескольких колодцев, прорытых в водоносных слоях на Песках в районе дачной застройки. Эти колодцы располагались почти на одной линии, вдоль которой сформировалась улица, получившая название *Водопроводная* - в честь *водопровода*, проходившего по ней.

Вторым крупным гидротехническим сооружением в Николаеве была, так называемая, *"городовая канава"* - глубокий ров, тянувшийся по самой низкой части города (Мещанская и Инженерная улицы). Эта канава начиналась в самом низком месте - на углу Херсонской и Мещанской улиц приемными решетками и шла по Мещанской к Бугскому лиману. От Херсонской улицы была сделана вторая линия, шедшая по Инженерной, которая затем соединялась с основной. На Кузнечной улице городовая канава вливалась в овраг, выходящий в лиман. Во время ливней, стекающая с улиц вода, сливалась в канаву и рекой устремлялась в лиман. Поскольку канава проходила в ос-



Редкий снимок-разводка Варваровского моста. Фотография начала XX в.

новном по *Мещанской улице* в народе она получила название *Мещанской канавы*.

Если Мещанскую канаву плохо очищали, то в сильные ливни происходили наводнения - затопления всего низкого района города. Роль этой канавы хорошо понимали наши предшественники. Ее вырыли на заре существования города - в 1795-1797 гг. Для стока воды в канаву были проложены каменные трубы. Строительство велось под руководством инженер-капитана П.Горохова. Во время правления А.С.Грейга канава была очищена и отремонтирована за счет средств Черноморского флота.

Третьим *"глобальным"* сооружением в Николаеве являлась *"городовая стена"*. Она была воздвигнута по распоряжению А.С.Грейга для защиты города от диких зверей (которых тогда водилось немало) и грабителей, для предотвращения проникновения в город разных сомнительных лиц и заразных болезней. Стена прямой линией пересекала Николаевский полуостров по самому узкому перешейку (длина ее 1400 саженей или около 2,9 км) и отделяла *город от степи*. В стене был сделан только один въезд (*"рогатки"*), ведущий в Херсон и Богоявленск и охранявшийся караулом. Следует отметить, что стена надежно выполняла свою карантинную роль: во время чумы, охватившей юг России в 1829-1830 гг. и приведшей к *"чумному бунту"* в Севастополе, в Николаеве не было этого заболевания.

Во время Крымской войны, когда возникли опасения, что союзный флот высадит десант в Николаеве, Городовая стена была отремонтирована и превращена в оборонительную, защитные качества которой, хотя и были сомнительными, но психологически положительно действовали на население. В начале нашего века стену, потерявшую свое значение для города, разобрали частные лица для строительства своих домов.

В ведении городского хозяйства находились также средства переправы через Ингул и Бугский лиман. Первая переправа через лиман в окрестностях города была сделана в узком месте, напротив Малой Коренихи. К ней вела Одесская дорога, по которой затем была проложена часть Малой Морской улицы. Пристань переправы находилась на линии современной улицы Корабелов, напротив главного входа Черноморского судостроительного завода. После перенесения переправы эта пристань использовалась для стрельб учебной батареи и называлась *Старой переправой*.

Во времена А.С.Грейга переправа была перенесена в Спасское урочище и находилась на территории Спасского адмиралтейства левее от эллингов, напротив спуска к лиману. Эта *Бугская* переправа была оборудована пристанями на обоих берегах лимана и гребными судами-шеланями. Пристань на правом берегу была сооружена у Слободы Великой (совр. Варваровка, район Николаева). От Слободы Великой начиналась новая дорога на Одессу.

Во время Крымской войны в 1855 г., когда возникла угроза захвата Николаева и в городе было объявлено осадное положение, вместо переправы через Бугский лиман в этом же месте был сооружен наплавной мост из бревен, примыкавший к каменной дамбе, строил его адмиралтейский инженер А.С.Акимов из корабельного леса. Мост длиной 440 сажень (около 900 м) получил название Бугский или Спасский (по месту расположения), но в конце прошлого века был переименован в *Варваровский* - по селу *Варваровка* на правом берегу лимана, куда он вел. С тех пор мост простоял более ста лет и только в 1960 годах был заменен новым железобетонным мостом с разводным пролетом для прохода судов.