

ДЖЕРЕЛО З ІСТОРІЇ МІСЬКОГО САМОВРЯДУВАННЯ ХЕРСОНА ТА РОЛЬ ЄВРЕЙСТВА В ЙОГО УПРАВЛІННІ НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

Черемісін Олександр Вікторович,

доктор історичних наук,

професор кафедри історії, археології та методики викладання

Херсонського державного університету

e-mail: al.cheremisin@gmail.com

orcid.org/0000-0003-0173-0489

Мета дослідження – введення до наукового обігу нових джерел з історії вивчення єврейської історії та історії міського самоврядування Херсона на початку ХХ ст. Документ, який публікується у цій статті, є повнотекстовою копією особистої думки губернатора Херсонської губернії щодо модернізації порту у 1908 р. Джерело раніше зберігалося у Ф. 1. Канцелярія Херсонського губернатора Державного архіву Херсонської області. **Методологічною основою дослідження** стали такі методи, як аналіз, синтез, а також методи археографії відповідно до правил публікації текстів кінця ХVІІІ – початку ХХ ст. **Основні результати дослідження.** Центральне місце джерела, що публікується, займає особиста думка губернатора Херсонської губернії Бантиша Федора Олександровича щодо модернізації порту Херсона на початку ХХ ст. Цими питаннями займалися органи міського самоврядування, і в процесі проведення робіт губернатору не сподобалася їхня ідейна та змістова наповненість. На його думку, міське самоврядування нераціонально проводило модернізацію порту, оскільки це прив'язувало торгівлю Херсона до залежності від Миколаєва і Одеси. У ході свого розслідування він виявив, що міським самоврядуванням Херсона керують ззовні євреї, які пов'язані бізнесовими інтересами з одеськими крупними фінансистами того часу. У відповідь на ці явища губернатор виклав свої ідеї декількома листами до органів центральної влади, у яких пояснював, що найбільш удаюю ідеєю буде проводити модернізацію порту в іншому напрямі, що полегшить доставку вантажів і хліба з лівобережної частини Дніпра, а у загальному підсумку призведе до зростання ролі херсонського порту і допоможе виграти конкуренцію у Олександрівська та Миколаєва. У цілому Ф.О. Бантиш висловлював негативне враження від дій органів міського самоврядування, оскільки побачив, що воно повністю попало під вплив групи, якою керував впливовий і заможний єврей Моїсей Семенович Рабінович. Тому на сторінках цього документа розгортається справжня жива історія міста Херсона, яка дає зрозуміти, хто керував містом насправді. Окрім цього, документ насичений багатьма статистичними даними і відсилками до інших документів, які не дійшли до наших днів, і надає розгорнуту картину взаємовідносин влади на різних рівнях: центральному, регіональному, міському.

Ключові слова: Південь України, Херсон, Державний архів Херсонської області, архівна евристика, джерело.

SOURCE ON THE HISTORY OF KHERSON MUNICIPAL SELF-GOVERNMENT AND THE ROLE OF JEWS IN ITS ADMINISTRATION IN THE EARLY 20TH CENTURY

Cheremisin Oleksandr Viktorovich,

Doctor of Historical Sciences,

Professor at the Department of History, Archaeology and teaching methods

Kherson State University

e-mail: al.cheremisin@gmail.com

orcid.org/0000-0003-0173-0489

The purpose of the research is to introduce new sources for studying the Jewish history and the history of the municipal self-government of Kherson in the early 20th century into scientific discourse. The document presented in this article is a full-text copy of the personal opinion of the Governor of Kherson Gubernia on modernizing the port in 1908. This source was previously kept in F.1. The Office of Kherson Governor of the State Archive in Kherson region. **The methodological foundation** includes scientific methods of analysis, synthesis, and archaeological methods in accordance with the rules of publishing tests in the late 19th – early 20th centuries. **The main research results.** The central part of the published source is occupied by the personal opinion of the Governor of Kherson Gubernia, Bantysch Fedir Oleksandrovysh, on modernizing the port of Kherson in the early 20th century. The municipal government dealt with this issue, and the governor did not like the ideas and the content of their actions in the process of implementation. In his opinion, the municipal self-government did not modernize the port efficiently since Kherson's trading operations depended on Mykolaiv and Odesa. His investigation allowed him to find out that the municipal self-government of Kherson was

run from the outside by Jews who had business interests with major Odesa financiers of that time. Responding to this situation, the Governor conveyed his ideas in several letters to the central government, explaining that the most successful idea would be to modernize the port in a different direction, which would facilitate the delivery of commodities and bread from the left bank of the Dnipro and, as a result, would increase the role of Kherson port and help it win the competition with Oleksandrivsk and Mykolaiv. Overall, Bantysh F. O. had a negative impression of the actions of the municipal self-government, as he saw that it was completely under the influence of the group managed by the influential and wealthy Jew Moses Semenovych Rabinovich. Therefore, the pages of this document depict an authentic living history of the city of Kherson, which allows an understanding of who really governed the city. In addition, the document is full of statistical data and references to other documents that have not survived and presents a detailed picture of relationships between the authorities at different levels: central, regional, and municipal.

Key words: the South of Ukraine, Kherson, the State Achieve of Kherson region, archival heuristics, source.

1. Вступ

Актуальність теми цілком залежить від глибинної зміни уявлень про Південь України на сучасному етапі повномасштабної війни росії проти українського народу. Це трансформує розуміння історії України загалом та історію Херсона зокрема. Перебуваючи в окупації, місто було пограбоване російськими загарбниками, зокрема було вивезено велику кількість першоджерел. Тому важливо зберегти національну пам'ять та історію міста Херсон шляхом публікації і введення до наукового простору документів, які відображали його історію кінця XVIII – початку XX ст. Ба більше, з'являється бачення, що Південну Україну в цілому та Херсон зокрема потрібно історично розглядати як суто модерний український регіон, який мав широкі можливості розвиватися в руслі західноєвропейської культури.

До вивчення проблем історії Півдня України та Херсону багато дослідників уже зробили неocenний внесок, але маємо знову звернутися до переосмислення історії регіону та доповнити її раніше неопублікованими джерелами. Останніми роками побачило світ багато історичних досліджень про розвиток Півдня України, зокрема В. Константинової (Константинова, 2010), А. Дорошевої (Дорошева, 2009), М. Шитюка, В. Щукіна (Шитюк, Щукін, 2008) та ін., присвячених переважно етнічному, соціальному та релігійному просторам Півдня України. У них водночас частково відображена й історія міського самоврядування Херсона. Однак, незважаючи на наявність загальних історичних студій, присвячених історії Півдня України, слід підкреслити, що у попередніх дослідженнях автори не зверталися до археографічної публікації першоджерел.

Метою статті є публікація та введення до наукового обігу листа губернатора Херсонської губернії, який зберігався до повномасштабного вторгнення у Державному архіві Херсонської області (ДАХО. Ф.1. Оп.1. Спр. 57. 20 арк.).

Цей документ є безцінним джерелом історії Херсона, оскільки розкриває модерні соціокультурні реалії, адже його автор фіксував власні спостереження в режимі реального часу. Стурбований долею модернізації херсонського порту,

губернатор Федір Олександрович Бантиш доніс до нас багато подробиць тогочасного життя, і це дає змогу по-новому подивитися на внутрішні проблеми взаємовідносин влади різного рівня і визначити, хто насправді був господарем міста.

2. Загальна характеристика документа

Джерело, яке публікується, зберігалось до повномасштабного вторгнення у Державному архіві Херсонської області Ф. 1. Канцелярія Херсонського губернатора Оп. 1. Спр. 57. 20 арк. Автором цього документа був Херсонський губернатор Федір Олександрович Бантиш, який був призначений на посаду у 1907 р. і з самого початку свого губернаторства розпочав активно впливати на місцеве життя.

Лист написаний каліграфічним почерком і у своєму змісті відображує основні особливості місцевого життя і багато подробиць у взаємовідносинах місцевих еліт включно з характеристикою органів місцевого самоврядування. Розповідь губернатора розпочинається із зазначення особливостей географічного становища Херсона і справ, якими опікується міська управа разом з управлінням херсонського порту і керівництвом біржового комітету.

Час написання документа можна датувати кінцем листопада або початком грудня 1908 р., оскільки останній місяць, який згадується в листі, – це листопад. Саме напередодні написання листа губернатором в історії Херсона відбувалися прискорені процеси модернізації херсонського морського порту, завершилася перша революція 1905–1907 рр., будувалася залізниця, яка пов'язала місто з Миколаєвом і Одесою, обговорювались ідеї пов'язати між собою залізницею порт і залізничну станцію тощо. Усі ці процеси спричинили в Херсоні неабияку бізнесову активність, і до багатьох розробок залучилося не тільки міське самоврядування, а й бізнес-середовище, яке досить швидко стало лідером місцевих суспільно-політичних і економічних розробок.

Сам лист губернатора об'ємний, складається з 20 сторінок в оригіналі, і умовно його можна поділити на кілька частин:

1. Загальні роздуми про становище морських портів і залізниць в імперії.

2. Визначення економічного потенціалу самого міста Херсона і яким шляхом йому краще розвиватися.

3. Власні пропозиції губернатора щодо шляхів розвитку Херсона.

4. Характеристика діяльності міського самоврядування Херсона в царині модернізаційних процесів.

5. Визначення ролі євреїв як керуючої бізнес-еліти міським самоврядуванням.

Згодом губернатор вдається в детальний опис того, яким чином можна покращити зерноторгівлю, яка проводилася через морський порт Херсона, і всіх тих негараздів, які супроводжували цей нелегкий процес. Губернатор доходить висновку, що херсонське самоврядування, якому він особисто надавав виключно негативну характеристику, своєю діяльністю забезпечувало переваги миколаївського і одеського портів, прив'язуючи саме до них херсонську торгівлю.

Відповідаючи на питання, чому так відбувається, Бантиш доходить висновку, що херсонська міська дума разом з управою не представляли собою самостійний орган, адже попали в залежність від фінансових кіл. Центральною фігурою тут виступав херсонський мільйонер єврейського походження Моїсей Семенович Рабінович – керівник біржевого комітету, який, не будучи гласним міського самоврядування, прилаштувався керувати самоврядуванням у своїх інтересах, а міська управа повністю знаходилася під його керівництвом.

Таку ситуацію губернатор уважав неправильною і розпочав боротьбу за те, щоб установити в місті своє керівництво, оскільки себе вважав найбільш авторитетною і професійною людиною, а місцеве керівництво називав аматорським і непрофесійним.

До центральної влади він написав декілька листів, шукаючи підтримки, проте марно, оскільки М.С. Рабінович під час власних візитів до столиці зміг отримати прихильність у правлячих колах імперії і заручитись їхньою підтримкою.

Лист губернатора водночас має багато відсилок до минулого, оскільки він уважав, що дореформенний період був часом губернаторів, коли вони дійсно були господарями губернії і жодні органи не могли виступати альтернативою їх правління.

Відносно 1908 р. Ф.О. Бантиш, цілком раціонально оцінюючи складну ситуацію, доходить невтішного висновку, що правлять уже фінансові кола і жодна влада, навіть в особі губернатора, уже не становить ні для кого авторитету. Так, наприклад, губернатор яскраво описав, що справжніми господарями є євреї на чолі з М.С. Рабіновичем,

який є дуже заможним, авторитетним і впливовим. Він має талант оратора, може особисто вплинути на багатьох людей, які й підтримують його ідеї. Водночас губернатору вдалося встановити фінансові зв'язки М.С. Рабіновича з одеськими фінансовими колами з підтримкою в органах центральної влади.

У цілому губернатор доходить невтішного висновку, що протистояти такій розгалуженій системі йому не під силу, хоча його ідеї щодо подальшого розвитку торговельних напрямів Херсону були досить раціональними і продуманими. Вони полягали в тому, щоб полегшити перевезення зерна для хлібної торгівлі з лівого на правий берег Дніпра. Із цією метою Бантиш пропонував використати переправу через Олешки до Херсону і на правому березі модернізувати херсонський порт шляхом збільшення причальної лінії, будівництва необхідної інфраструктури тощо. Це, на його думку, надало б можливість виграти конкуренцію не тільки в плані зерноторгівлі з Миколаєвом, а й з Олександрівськом у плані торгівлі природними ресурсами Донбаського вугільного басейну.

Натомість його план не було підтримано ні місцевою владою, ні центральною на відміну від планів міського самоврядування під впливом ідей М.С. Рабіновича.

Частково автор уже використовував зміст цього документа у своїй докторській дисертації «Міське самоврядування на Півдні України у 1785–1917 рр.» (Черемісін, 2017), але тільки зараз виникла можливість опублікувати повнотекстовий варіант першоджерела завдяки підтримці Меморіального фонду єврейської культури.

Его Высокопревосходительству Господину Председателю Совета Министров

Приняв губернию и присматриваясь к разному рода отраслям управления, я не мог не обратить внимания на быстро развивающуюся деятельность херсонского порта. Ознакомившись с положением дела по докладом начальника порта Н.Ф. Исакова по журналам портового присутствия и докладом городской думы, биржевого комитета и другим документам, я неоднократно беседовал с местными общественными деятелями, судовладельцами, с разовыми агентами и даже, в частности, с совещаниями со всей думой города Херсона.

В беседах этих я хотел выяснить действительные и насущные потребности херсонского порта, имеющего, по моему мнению, громадную будущность. В представлении своем, лично мною врученном Господину Министру торговли и промышленности во время посещения им Херсона я резюмировал сводку всех пожеланий и замечаний, заинтересованных в благоустройстве порта

учреждений. Вручая его Высокопревосходительству эту записку, докладывал, что лично я расхожусь с некоторыми положениями в этой записке выраженными. Но подписалось желание к его приезду хоть на чем-нибудь свести разноречивые мнения заинтересованных в этом вопросе лиц и учреждений, почему я просил его Высокопревосходительство разрешить мне предстать ему свои соображения по этому вопросу в письменном виде за краткостью пребывания Господина Министра в Херсоне, на что и получил любезное согласие.

Журнал портового присутствия от 20 августа достаточно полно осветил затронутый вопрос. Кроме того, я просил Министра вызвать начальника порта для дачи личных объяснений и подтвердил свои личные доводы телеграммой и письмом уже мною в копиях, препровожденных Вашему Превосходительству, почему я не считал себя в праве беспокоить Министра торговли и промышленности подробным своим докладом. Ныне же суть дополнения к письму моему считаю долгом изложить Вашему Превосходительству следующие по этому вопросу подробные соображения.

Херсон лежит глубоко в устье реки Днепра, защищен крепостью Очаков, длинным 66 верстным подходом к порту, канал всегда легко преградить. Недавнее отсутствие связи железнодорожной сети страны и вышележащие днепровские пороги, значительно затрудняющие товарообмен, помешали Херсону экспортировать в 1907 г. 34 млн. пудов хлеба и только рано наступившая зима не позволила увеличить эту цифру до 40 млн. Несмотря на это, нужды херсонского порта не находят себе надлежащего удовлетворения. Нужды эти благодаря основным природным условиям следует разделить на две категории. Главный экспорт Херсона пока только хлеб в зерне со всего приднепровского района, который большей частью посредственно перегружается с речной посуды на заграничные пароходы плавающими элеваторами на рейде. В 1907 году таким способом было отправлено за границу около 31,5 млн. пудов. Затем идет хлеб с берега около 2,5 млн. пудов. Незначительный внутренний импорт и товаропассажирское сообщение с Одессой и Николаевом, по Днепру – до Александровска и по реке Ингульцу на протяжении его судоходности 150 верст – до селения Евгеньевки.

Надо заметить, навигация в Херсоне прекращается на 2-3 месяца вследствие замерзания Днепра и лимана, соединяющего Днепр с морем. Конечно присоединение Херсона к железнодорожной ветке с Николокозельском значительная часть хлебных грузов отойдет от Николаева, а используя высокий берег Херсона, направляя с него грузы зимой зерна, пришедшего по железной

дороге и из построенных на этом берегу магазинов самотеком для уменьшения накладных расходов по нагрузке зерна заграничные пароходы, можно легко освободить перегруженную станцию железной дороги, питающую николаевский порт, к выгоде земледельческого населения громадного края.

Если же допустить, что русло Днепра до Александровска будет урегулировано, что даст возможность освободить на этом пространстве железным подладчикам с осадкой не менее 6 футов, то на Херсон должны будут пойти для экспорта не только новые хлебные грузы из других губерний, но и произведения металлургической промышленности: руда и уголь донецкого бассейна.

Таким образом, рассуждения о нуждах херсонского порта необходимо разделить на две категории: на водные – относящиеся исключительно к рейду и подходу с моря каналу и береговые – по оборудованию берега и благоустройству портовой территории. Существующая сейчас причальная линия, конечно, оставляет желать многого, но имеет экстренную необходимость в специальном улучшении только этого, в сущности второстепенного недостатка порта, потому что фактически причальная линия удовлетворяет местным потребностям в судоходстве и торговле.

И, наконец, она могла бы быть увеличена при трудном теперь финансовом положении России постройкой еще одной деревянной, стоящей не более нескольких десятков тысяч рублей, пристанью. Если же причальная линия порта должна быть улучшена капитально, то только применительно к видам упорядочения экспорта с рейда. И с прилагаемого плана № 1 видно, что в этом отношении необходимо устранить крупный недостаток сейчас отсутствующий в херсонском порту конечном пункте большого внутреннего водного пути зимнего и летнего затонов для караванов речной посуды, в которой хлеб предназначенный к экспорту хранится теперь и будет храниться в ближайшем будущем даже при наличии на берегу всевозможного рода зернохранилищ.

Зимой, с прекращением навигации, судовладельцам посуда не нужна, а летом продержат лишний срок в дешевой речной посуде выгоднее, чем выгружать хлеб на берег, а потом грузить его снова на пароходы, теряя на вес при каждой перегрузке, не считая накладных расходов по этим перегрузкам. Всегда выгода эта настолько велика, что никакие условия страховки-хранения ни прочее изменить такого положения не могут. Зимний затон необходимо иметь на правом берегу Днепра, возможно ближе к причальной линии, чтобы остающийся по прекращении навигации хлеб в речных судах можно было бы перегружать на пароходы наилучшим способом, так как

двигать груженную хлебом посуду во время ледостава нельзя под опасением потерь прав страхователем. Затем необходимо выводить пароходы ледоколом, сокращая по возможности мертвый сезон при длительности которого экспортеры не станут оставлять свой товар хлеб на зиму в Херсоне, а будут вывозить его за счет владельцев в незамерзающий порт Одессу и Николаев, имеющие ледокол.

Банки, оперирующие в Херсоне, не выдают ссуды из боязни, что хлеб застрянет на зимний сезон и что его нельзя будет погрузить на иностранные пароходы раньше весны следующего года. Прилагаемые копии писем Санкт-Петербургского международного банка «Русского для внешней торговли банка» и телеграмма начальнику порта от Председателя правления «Русского транспортного и страхового общества» служат подтверждением моего мнения по этому вопросу. Летний затон нужно иметь прежде всего для сохранения груженной посуды с хлебом в безопасности.

На херсонском рейде совершенно открытом с юго-запада до селения Голой Пристані, отстоящего от Херсона в 15 верстах, при большой ширине здесь реки при штормах образуется большое волнение, а речная посуда стоящая обычно на рейде недалеко друг от друга постарается в это время принять всевозможные направления и найдется под воздействием двух больших сил, действующих почти в противоположных направлениях. Огромный при шторме порывистый ветер, действующий на надводную часть судна, и весьма большой силы течение, достигающего весной 8-10 верст в час, действующий на подводную часть. В отношении этих частей для каждого судна различна и потому речная посуда, находясь к тому же в это время на большом волнении, может разбиваться друг о друга при полной беспомощности порта прийти им на помощь, так как на рейде этой посуды собирается большое количество – 300-400 и более судов.

Затем затон нужен для очищения рейда от стоящего на нем обычно в большом числе речной посуды, мешающей судоходству и грузящимся пароходам, и наконец, для установления надзора и прекращения очень развитых хищений с речных судов хлеба, представляющих собой весьма большое зло херсонскому порту, борьба с которыми теперь, при наличии противопожарного берега во многих протоках Днепра и большой растянутости речных судов, весьма затруднительна. Неудовлетворение этой потребности порта может привести в один прекрасный момент к тому, что груженная хлебом посуда, разбиваясь друг о друга, будет тонуть на глазах порта с сотнями тысяч пудов хлеба, стоимость чего далеко превысит стоимость строительства необходимого затона. Этот летний затон весьма удобно образовать из

части реки Перебойной, как это показано на плане № 1 из следующих соображений.

Город Алешки расположен возле глубокого протока от Днепра реки Конки и по этой реки и притоку Перебойной, соединяющей реку Конку с Днепром, происходит товаро-пассажирское сообщение Херсона с Алешками. Днепровская земская управа построила вглубь уезда на протяжении нескольких десятков верст шоссе до селения Раденское, думая этим путем облегчить местным землевладельцам доставку хлеба из тяготеющего к Алешкам района в Херсон. Но намерение это привело к обратным результатам в следствии нижеследующего.

Перебойная, соединяя Конку с Днепром, делает в своем течении почти согнутую кривую линию и, впадая после крутого поворота в Днепр, встречает обратное течение. Это естественное препятствие сделало то, что хлеб не пошел по раденскому шоссе и далее ближайшим речным путем в Херсон, а совершенно напротив – направил хлеб из Алешек в ближайший к ним порт – Хорлы. При устройстве летнего затона в расширении Перебойной и по продолжении ее первого колена в направлении канала получится прямое соединение Днепра с Конкой, чрезвычайно облегчающего доставку зерна и прочего груза из Алешек и Днепровского уезда в Херсон водою, так как можно сказать, что отвязанная от причала в Алешках посуда одним течением реки Конки будет принесена ко входу в херсонский летний затон, а стоящая в затоне посуда будет собрана против Херсона при уширении Перебойной на 40, а возле канала – на 60 сажень. Величина затона дозволит стоянку 300-400 судов одновременно, оставляя проход для товарного и пассажирского сообщения Алешек с Херсоном и давая возможность выводить из этого затона груженную посуду к пароходам.

Конечно, как я уже говорил раньше, существующая причальная линия оставляет желать много лучшего. Проектируемая набережная должна быть улучшена с расчетом устройства при ней затонов для стоянки речной груженной хлебом посуды, оставшейся зимовать в Херсоне, и предоставлением всей длины причальной линии, образуемой затоном, для надобности причала парусного и речного каботажа в остальные времена года. При отсутствии же затона непосредственно близкого к причальной линии заграничных пароходов не редко боязнь больших накладных расходов по нагрузке хлеб пойдет зимовать в Одессу, возлагая все расходы по перевозке, страховке и прочее на землевладельцев приднепровского района. Для выяснения вопроса, насколько возможно удовлетворить перечисленные мною требования использовать местные условия, полагаю необходимым проектировать пятый вариант устройства каменной

набережной по идее начальника херсонского морского порта Н.Ф. Исакова, изменив соответствующим образом вариант Юстуса при сем прилагаемом. Дело в том, что для приведения железнодорожной ветки кратчайшим путем в порт для возможности удовлетворения несомненных нужд ближайшего будущего херсонского порта, государству выгоднее всего отчуждить высокий берег Днепра, застроенный пока жилищами бедняков, и далее незатопаемый берег, служивший надобностям военного адмиралтейства, орендный теперь за безценок по долгосрочным договорам с городом, председателем херсонского биржевого комитета М.С. Рабиновичем и одесским миллионером господином Вайнштейном и каменную набережную оборудовать на этих местах и когда нужно будет привести ее далее и воспользоваться местом, занимаемым ныне управлением работ перенеся находящееся там мастерские на другой берег Днепра к существующему на правом берегу бассейном и плавучему доку к тому же управлению работ, расположение которых теперь на противоположных берегах реки несомненно нецелесообразны. Ведя набережную вниз по реке вдоль одесской площади, железнодорожный путь далее этой площади вести не следует. При проведении железнодорожной линии с востока до одесской площади город будет свободно сообщаться с набережной и с рекой на всем протяжении проектируемой мною набережной близ полотна железной дороги, а в места, занимаемые когда то адмиралтейством, могут быть воздвигнуты склады, амбары или элеваторы и всякие прочие сооружения, необходимые для оборудования порта согласно последним требованиям техники. При таком направлении железнодорожной ветки работы по углублению Днепра для надобности порта почти сведутся на нет и не будут вечно обременять государственное казначейство требованиями кредитов на поддержание глубины порта землечерпальными средствами. Но совершенно не та картина получается, если повести порт в противоположную сторону к Карантинному острову. Из прилагаемого плана видно, что тут надо будет потратить многие миллионы рублей, чтобы достигнуть гораздо худших условий по сравнению с имеющимися сейчас. Карантинный остров весной затопляется, а значит все сооружения на нем придется делать на сваях и бетоне. Если сделать в нем затоны, придется через расширенную Кошевую перебросить железнодорожный мост. Я не говорю уже о стоимости устройства и поддержания глубин в проектируемых затомах, где каждую весну непременно будут отложения. А если железная дорога пойдет к берегу реки Кошевой, то необходимо будет вести ее на Карантинный остров, потому что центр торговли жизни порта искусственно

будет направлен к истоку реки Кошевой. Одним словом, перспективы чрезвычайно широкие, но во что это обойдется казне и населению приднепровского края, это конечно строители порта не учитывают. Кошевая должна быть расчищена. Она нужна и должна и будет служить для стоянки зимующего в Херсоне парового и парусного флота и для пароходов лесных флотов, которые хранятся зимой в непредназначенной к расчистке части реки. При этих условиях город и порт будут развиваться по прямой линии к нему прилегающей не знающей возле себя никаких отложений и это естественное развитие порта. Представляю для наглядности все 4 варианта каменной набережной, проектируемые инженером Юстусом. Из них видно что вариант № 3 предусматривал небольшие затоны, что начальник порта Н. Ф. Исаков лишь расширил эту идею, увеличивая затон за счет той площади земли, предназначенной к засыпке в варианте инженера Юстуса, как это показано на нем коричневой краской. В силу этих соображений понятно, почему инженер Юстус нашел возможным проектировать свой вариант с затоном № 3, а постановление портового присутствия от 20 августа сего года не приведено в исполнение, хотя оно и заключает в себе, как я докладывал раньше, лишь расширение затоны, предполагавшегося к постройке и в варианте инженера Юстуса. Для чего нужно за счет казны насыпать территорию, которая поступив в полную собственность города очевидно в целях эксплуатации едва ли при таких условиях станет служить казне портовой территорией? Теперь у города по всей длине его существует громадная пустопорожняя или занятая не имеющими никакого отношения к жизни порта лесными складами. То есть, место давнее инженеру Юстусу проектировать вариант № 4 с причальной линией в 611 сажень, расширив Днепр снятием болотной части берега не удаляя этой причальной линии далее 10 сажень от стенки, ограждающей город от наводнения. Конечно, городу выгодно не тратить денег и увеличить площадь своих владений. Хотя город Херсон имеет 47 тыс. дес. земли. Конечно, город не желает поступаться пустующими участками и эксплуатируемой вышеописанным способом прибрежной территории. Но разве это мотив для того, чтобы засыпать Днепр, вместо того, чтобы его углубить, увеличивая вместе с тем и его водную площадь? А потому важные нужды херсонского порта сводятся к:

1. урегулированию русла Днепра хотя бы от Александровска;
2. возможное удлинение навигации, что достигнется сильным ледоколом, отданным в постоянное распоряжение начальника херсонского порта;
3. устройство и оборудование зимнего затоны для зимней стоянки груженными хлебом и

другими товарами речної посуду на правому березу Дніпра непрямо у знов проєктуємою причальною лінією порту;

4. устрій і обладнання літнього затока для тієї ж посуду на лівому березу Дніпра;

5. расчистка Кошевої для стоянки зимуючого парового і парусного флоту;

6. углублення підходного к Херсону с моря каналу до найбільшої можливої глибини.

Переходя к береговим нуждам херсонського порту полагаю необхідним:

1. побудувати і обладнати портову гілку залізної дороги кінечно с елеватором для хранения хлеба, поступающего из вагонов, подходящих к одесской площади с востока по направлению, указанном на плане. Без чего порт развиваться целесообразно не может;

2. соответственно с постройкой этой ветки оборудовать каменную набережную с устройством затока для зимней стоянки караванов грузенной речної посуду от самой причальной линии; наконец,

3. соединить железнодорожные линии 120 верст Николо-Козельск с Херсоном как с наивыгоднейшим портом для нужд земледельцев прилегающего края и всей России, что в сущности должно стоять на первом, а не на третьем месте.

Проведение этих сооружений нужно прежде всего принять во внимание, что развитие порта должно идти вверх по Дніпру, а не на затопляемые болота, отделенные от города рекой Кошевой, так как и город Херсон неизбежно пойдет развиваться вверх по реке, а не по болотам. Того требует сама природа порта и города.

Обращаясь к разработке поставленного вопроса надлежащими учреждениями, я не могу не обратить внимания Вашего Высокопревосходительства на полное игнорирование в этом деле начальника херсонского морского порта. Его Императорскому Величеству князю Александру Михайловичу было благоугодно преподать начальникам портов краткие соображения о сущности и задачах преобразования портовых управлений на основании Положения 12 июня 1901 г. В этом документе читаем: *«По закону 12 июня 1901 г. хозяином порта является начальник его председательствующий в портовом присутствии. Ему же предоставлено составлять предположения о необходимых для улучшения порта работах и об иных местных нуждах и пользах порта»*. 623 статья Устава торгового: *«На начальника порта возлагается составление предположений о потребностях порта по его улучшению и переустройству»*. На основании чего отдел торговых портов в предложении своем от 3 июня 1908 г. за № 3662 просил у начальника херсонского порта Н.Ф. Исакова ускорить рассмотрение в присутствии по портовым делам проект

каменной набережной ввиду необходимости скорейшего разрешения вопроса об избрании того или иного варианта. При этом отдел торговых портов считает необходимым присовокупить, что для выяснения экономического значения сооружения набережной надлежит представить не только общие соображения о необходимости набережной в настоящее время и об ожидаемом влиянии ее на дальнейшее развитие экономического значения производительных сил прилегающего района и его благосостояния. Нам необходимо подробно изучить те данные и обстоятельства, кои служат основанием для таковых соображений.

Далее предлагаю Вам всесторонне выяснить вопрос об экономическом значении сооружений, каменной набережной в херсонском порте как мере, благодаря осуществлению коей получится возможность надлежаще использовать уже произведенные капитальные работы по коренному улучшению судоходства в устьях реки Дніпра. Отдел торговых портов признает, что при таком выяснении дела может быть достигнуто лишь при всестороннем рассмотрении и критической оценке местных условий промышленности и торговли.

Вследствии сего, в случае сомнений по каким-либо вопросам, Вам конечно надлежит обращаться за содействием к компетентным учреждениям и лицам. Начальник порта, добросовестно исполняя свой долг и приказания начальства, встретился при изучении этого вопроса с разного рода серьезными противоречивыми управлениями работ в херсонском порте положениями и считал своей обязанностью их дебютировать в портовом присутствии на совещании Господина Наумова, посвятив им несколько газетных статей, делает все это исключительно сохраняя интересы общественные и государственные. За что распоряжением Министра торговли и промышленности телеграфно причисляется к министерству. Из отношения торговых портов за № 6249 от 3 ноября сего года видно, что вышеприведенные мною краткие соображения, преподанные начальникам портов, не получили надлежащего утверждения и официально начальникам портов не рассылались, ни в отделах торговых, ни в отделах портов не хранятся. Отношение это оканчивается словами: *«Едва ли названные соображения могут быть применяемы на практике»*. Между тем из представленных мною копий отношений дел о торговом мореплаваннии видно, что эти краткие соображения были разосланы и притом официально за №5809 от 27 августа 1907 г. Ввиду того, что такой документ чрезвычайной важности не хранится в делах торговых портов, начальник херсонского порта получил за №4148 от 30 октября сего года предложение в копии при прилагаемом, заканчивающемся следующей фразой:

«Таким образом, утверждение Вашего Высочородия в совещательном при управлении порта в характере присутствия по портовым делам представляется ни на чем не основанным и несогласованным со смыслом действующего законоположения». В конце же кратких соображений говорится: «Определив на приведенных основаниях круг деятельности начальника порта, совещание вместе с тем полагало, что для успешного ее выполнения весьма желательно дать этому должностному лицу возможность пользоваться содействием местного совещательного учреждения в виде присутствия по портовым делам». Устав торговый статьи 607-653 также ставят во главе порта, а также и портового присутствия в качестве его председателя начальника порта.

Из всего этого можно сделать заключение, что если бы краткие соображения, преподанные Его Императорскому Величеству Великим князем Александром Михайловичем не были забыты, а наоборот развивались, то в херсонском порте не могли бы иметь место следующие недопустимые явления. Вся водная площадь, на которой стоит огромное большинство судов, приходящих в порт, на основании первой части 12 тома Закона Торгового находится в ведении Министерства путей сообщения. Подходный к порту канал тоже перешел в ведение того же Министерства. Технические же работы по поддержанию этого канала в исправности, освещении рукава Рвач, находятся в ведении управления работ в устье реки Днепра. Далее: промер канала лежит на обязанностях Министерства путей сообщения, распределение стоянки судов на рейде делается по соглашению начальника порта и инспектора судоходства 4-й дистанции. Вся же обстановка рейда и освещение его находятся в распоряжении Министерства путей сообщения.

Фактически же по установившемуся обычаю всем этим ведает начальник порта. Было бы странно, если бы полотно русских железных дорог оставить в распоряжении Министерства путей сообщения, а железнодорожные станции с составом их служащих вплоть до начальников станций были переданы в распоряжение Министерства торговли и промышленности. Но по отношению водных путей сообщения такое положение почему-то допустимо. Делом требующим единого хозяина распоряжается: городская управа, управление работ, начальник судоходной дистанции, портовое присутствие и меньше всех – начальник порта. Но этого мало. Местный биржевой комитет и прокурор суда тоже полагают свое вмешательство в это дело необходимым.

Упомянутый мною документ имеет следующее начало: *«Указания о крайне неудовлетворительном состоянии портового дела и заведывании портами»*. По издании Закона 12 июня 1901

года выражено в следующем Е.И.В. отметке на всеподданнейшем отчете о состоянии Керч-Еникальского градоначальства и о неустройстве керченского порта. Как вообще все русские порты работают? Для этого есть мудрая поговорка: *«У семи нянек дитя без глаза»*. Вполне применима к этому наболевшему вопросу о портах и о их заведовании. Казалось бы, что это высочайшая отметка, послужившая основной нитью для издания Закона 12 июня 1901 года, должна быть вместе с цитируемым документом встать во главе угла всех распоряжений отдела торговых портов и в действиях его агентов.

Из дальнейшего Вы изволите усмотреть, что на деле происходит совершенно противоположное и брошюра зубного врача гласного Рябкова свидетельствует о взглядах на этот вопрос строительной части отдела торговых портов. Несмотря на то, что канал не имеет объявленной официальной глубины управление работ в угоду городской управе приступает к немедленной расчистке Кошевой за свой страх и риск. Конечно, в виду неправильности действиям своим защиту в лице присутствующего в то время в Херсоне начальника строительной части отдела торговых портов инженера Наумова, городская управа позволяет себе просить начальника порта оказать содействие управлению работ распоряжением об очистке вышеуказанного района у правого берега реки Кошевой от стоячих там пароходов, барок и гранчаков. Начальник порта ответил отношением от 2 октября 1908 года за № 2034: *«Агенты иностранных пароходов просили телеграммой начальника отдела торговых портов обратиться все силы к управлению работ на канал»*. И несмотря на это начальник порта получил распоряжение освободить Кошевую. Управление работ приступило к ее очистке. Брошюра Г. Рябкова объясняет причину такой поспешности и главным распорядителем порта является городская управа, затем – управление работ, а начальник порта – беспрекословным исполнителем их распоряжений. Господа же инженеры строители конечно не могут покориться с мыслью, что хозяева дела не они и данный пример служит тому лучшим доказательством, а главную заботу о нуждах херсонского порта взяли на себя иные, а начальник порта оказался последней спицей в колеснице. Последствия такого образа действий на лицо.

Записка Министерства торговли и промышленности в Государственную Думу о разрешении производства работ каменной набережной в херсонском порте с отнесением потребных расходов сумм в размере 1 млн. руб. на средства государственного казначейства совершенно тождественна с пояснительной запиской инженера Юстуса к его пресловутому варианту.

Положим, что записка Министерства всего лишь первая карикатура, она никем не подписана. Одним словом не имеет признаков официального характера и очень может быть не фигурирует в деле, но само допустимое существование ее уже достаточно говорит само за себя, тем более что представляемый мною в копии второй экземпляр записки в несколько измененном виде видимо позднейшего происхождения за № 6010 от 24 октября 1908 года подписана уже управляющим Министерством торговли и промышленности товарищем Министром М. Остроградским, подкреплена начальником отдела С. Веселого. Эта записка надо полагать уже фигурирует в деле. Как я уже заметил ранее, обе эти записки мало чем разнятся друг от друга и с первого отгиска выброшены: 1. простым заграничным судном в ожидании причала и 2. исчислением погрузки с одной погонной сажени портовой территории. Вставки:

1. При этом необходимо иметь в виду, что с устройством зернохранилищ явилась бы возможность хлебные грузы, вывозимые за границу, очищать от примеси, а это имело бы громадное значение, так как значительная часть зерна прибывает в Херсон в неочищенном виде, а нередко даже искусственно засоряется мелкими скупщиками.

2. Отзыв о совещании Г. Наумова в Херсоне. О нем я делал свои отзывы в письме на имя Министра торговли и промышленности.

3. Следует принять во внимание, что хлебные операции совершаются в херсонском порту неравномерно в течении всей навигации и производятся главным образом в два периода: весенний и осенний. В каковыя периоды значительно происходит скопление пароходов и одновременной стоянки их в порте большого количества парусных судов и барж, крайне стесняя этим самым и удорожает производство грузовых операций. Вместе с сим возникает переплата на фрахтах. Я не имею возможности разбирать эти две записки Министерства в отдельности, тем более что последнюю от 24 октября за № 6010 я получил уже кончая настоящий доклад.

По поводу первой вставки во второй записке о необходимости образования портовой территории и постройки складов на ней дабы иметь возможность очищать засоренный хлеб, я все же должен сказать, что она не выдерживает ни малейшей критики. Строительная часть отдела торговых портов очевидно не понимает, что засорение хлеба зависит от условий торговли хлебом и экспорта, а совсем не от возможности его очистки в зернохранилищах порта. Ведь землевладельцы продают чистый хлеб и они его не засоряют. Самое же главное, что отдел игнорирует или не знает это то, что Херсон находится в совершенно особых условиях погрузки прямо с воды на воду на рейде из речной посуды в заграничные пароходы и какие

бы отделы зернохранилища на берегу не ставили все равно в них никто зерно с воды ссыпать не будет по той простой причине, что это не выгодно.

Что же касается третьей вставки, скажу следующее. Прилагаемая таблица показывает месячный экспорт хлеба из херсонского порта. По сведениям за 1905–1906 гг., взяты мною из отчета одесского комитета торговли и мануфактур стр. 93 за 1907 г., первый столбец цифр из сведений херсонского биржевого комитета и второй из отчета херсонского торгового порта.

Из этой таблицы видно, что экспорт хлеба из Херсона не может служить подтверждением мысли высказанной в записке: *«Следует принять во внимание, что хлебные операции совершаются в херсонском порту неравномерно в течении всей навигации и производятся главным образом в два периода: весенний и осенний. В каковыя периоды значительно происходит скопление пароходов при одновременной стоянке в порту большого количества парусных судов и барж крайне стесняя этим самым и удорожает производство грузовых операций. Вместе с тем возникают переплаты и на фрахтах».*

В первой записке строительной части отдела торговых портов объясняется повышение фрахтов простоями судов у пристаней в ожидании причала. Ныне, убедившись в ошибочности сих доводов, во второй записке при повышении фрахтов строить на скоплении судов, но к сожалению это ошибочно, потому что до сих пор никакого скопления судов, могущего иметь влияние на повышение фрахтов в херсонском порту ни весной ни осенью не наблюдалось.

В дальнейшей части своего доклада я буду говорить об обоих записках Министерства в единственном числе по вышеуказанным обстоятельствам.

Первая записка состоит из двух частей: изложение дела и заключение.

Вторая тоже из двух частей: изложение дела из соображений и заключение.

Перед тем как перейти к сличению министерских записок с пояснительной запиской инженера Юстуса я позволю себе обратить Ваше внимание на бросающиеся в глаза несоответствия с действительностью, встречающиеся в мотивах к изложению дела и в изложении дела из соображений углублений судоходного канала до 24 футов было окончено в 1906 г. При чем работы были исполнены хозяйственным способом и обошлось в сумме около 2 млн. 600 тыс. руб. Редкий пример строительных лимитов. Было ассигновано 4 млн. руб. Следовательно, сэкономлено 1 400 000 рублей и работы окончены. В действительности же работы не окончены и глубины в 24 фута не достигнуты и должно быть никогда не существовало в канале. Произошло это потому, что работы

отдела торговых портов не были приняты от их производителя, а Антипов удовлетворился донесением в херсонское управление работ об окончании неоконченных работ.

Принимая во внимание, что работы по сооружению и оборудованию канала не окончены, оказывается, что остаток кредита в сущности не так велик и, по-видимому, имеющемуся землечерпальным караваном нет возможности держать в канале 24 футов глубины, что естественно доказывает состояние этого канала с 1906 г., когда он был объявлен открытым, по настоящее время – перед закрытием навигации глубина канала равнялась только 23 футам. Тем не менее, это не помешало управлению работ в угоду городу приступить к расчистке Кошевой. Существующая причальная линия для глубоководных судов определяется в записках 140 саженей и дальше говорится: *«Столь незначительно протяжение причальной линии совершенно не удовлетворяет требований по ней быстро развивающегося хлебного экспорта в херсонском порте и в последнее время участились случаи задержки судов, принужденных ожидать очередь у пристани. Это положение в записке иллюстрируется цифрами»*. В действительности ничего подобного не было и нет. Из 34 млн. пудов хлеба на рейде грузится 31,5 пудов, а около 2,5 млн пудов зерна под берегом почему в причале большинство заграничных пароходов и не может нуждаться. Правда, в 1905 г. в следствии увеличения экспорта сразу увеличилось и требование пребывания у причала. Причем, не редко пароходы ожидали очереди, однако некоторые из хлебных пароходов не грузили ничего с берега. Агенты заявляли о необходимости причала согласно договора с капитанами для того, чтобы свободнее располагать корабли и с того времени задержание пароходов в порту, а капитаны и команды видели в своем причале возможность наилучшего сообщения с берегом и обычно оттягивали отход с пристани для производства грузовых операций, по окончании которых вечером подтягивались опять к пристани. По выяснении этих неправильных притязаний для удовлетворения коих не хватит никогда существующей причальной линии, какой длины она бы ни была, управления портом распорядилось строгим применением параграфа 5 Обязательных постановлений вопрос этот урегулировать. Даже в бытность Господина Наумова в Херсоне были таким образом удалены от пристани два парохода, простоявшие у пристани 14 дней, принявши с берега за все время стоянки только 29 тыс. пудов вместо обязательных 15 тыс. пудов в день на один пароход, а простоявши 5 дней и не принявши ни одного пуда с берега – сам факт такой продолжительной стоянки у пристани без видимой надобности достаточно говорит сам за себя.

В 1907 г. из 156 пароходов у пристани подходили только 85. Кроме того, я представляю в копии два заявления агентов двух крупнейших пароходных обществ функционирующих в Херсоне: Каруан, английского вице-консула, и Штенгарда, свидетельствующих о том, что после постройки новой казенной пристани желание пароходов иметь места у пристани удовлетворялись и это несмотря на закрытие старой городской пристани за ветхости ея.

В силу всех этих соображений я категорически утверждаю, что в случае задержки судов, принужденных ожидать очередь возле причала, ни под каким видом не могли иметь никакого значения для трактуемого вопроса. Расчет погрузки количества пудов с одной погрузной сажени причальной линии не верен, потому что, как выше мною указано, совсем не все пароходы грузят хлеб с берега, почему этот расчет и не может служить доказательством необходимости увеличения портовой территории. Вместо показанных 240 тыс. пудов с погонной сажени причала в действительности грузится лишь 29 932 пуда, то есть 2 544 250 пудов принятых с берега 85 пароходами и дает действительное количество пудов погруженных в 1907 г. с погонной сажени причальной линии. Интересно знать, возможно ли вообще, что бы какой либо порт в самом усовершенствовании мог грузить 240 тыс пудов с одной погонной сажени причальной линии.

Читаем дальше. В 1903 г. при небольшом количестве пароходов пришедших в порт фрахт на Лондон благодаря удобству стоянки и малому простоя судов в ожидании очереди причала понизился и, при условии принятия в Херсоне полного груза, сравнялся с фрахтом Одессы. В последующие же годы при увеличении простоя судов в ожидании причала фрахт на Лондон для Херсона превышает таковой же для Одессы.

Из вышеизложенного явствует, что недостаточность причальной линии в херсонском морском порту наносит несомненный ущерб его торговли и затрудняет его дальнейшее развитие. Дело в том, что посылка в этом положении ложна, а потому вывод не верен. Никакого увеличения простоя судов в ожидании причала в действительности нет, почему это не может иметь значения и колебания фрахта, а следовательно, недостаточность причальной линии в херсонском порту не может наносить ущерб его торговли, затрудняя его дальнейшее развитие. Увеличение же фрахта на Херсон произошло по другим причинам. Для иллюстрации я позволю себе привести следующий пример, чрезвычайно наглядно объясняющий условия повышения фрахта.

Управление работ отношением своим от 30 августа сего года за № 901 уведомило управление порта, что по измерению глубин канала

наименьшая глубина в 19 футов при сравнительно высокой в это время года воде, то есть 0,34 погонной рейке управление работ. Весть эта чрезвычайно встревожила начальника порта, так как из предложенной формы являлась 24 футовая глубина для судов с осадкою до 22 футов, ему логически было необходимо дать распоряжение о допустимости нагрузки временно до 17 футов, тогда как обязательными по порту постановлениями еще в 1902 г. установлено разрешение грузить с пристани Херсона до 17,5 футов. Распоряжение начальника порта, хотя бы и временное, о допустимости нагрузки заграничных пароходов до 17 футов должно было произвести чрезвычайное впечатление не только на местных агентов, зафрахтовавших суда на 19,5-20 футов, но и за границей. И вот начальник порта видя там землечерпальную машину, которую надеялись снять на 5-7 дней, объявил агенту, что временно осадка допускается в Херсоне до 17,5 футов. Он хотел проводить груженые пароходы через эту мель и в тот же день начальник порта был приглашен к телефону английским вице-консулом, объявившим ему, что сегодняшним утром его распоряжением о допустимости нагрузки в Херсоне до 17,5 футов повлекло за собой повышение фрахта в Херсоне на 6 пенсов с тонны. И на вопрос начальника порта, что было бы, если он объявил осадку до 17 футов, консул ему ответил, что фрахт в Херсоне был бы закрыт для экспорта. В подтверждение представляю копию письма Господина Караванова. Такое состояние канала наблюдалось к началу самой горячей реализации урожая. Вот иногда от таких случайных приводящих условий зависит колебание фрахта, а простой судов никакого значения тут не имеет и иметь не может.

В этом году при мне. Я это наблюдал лично. На рейде собралось одновременно более 14 пароходов, но они как и другие грузились тут же и в причальной линии не нуждались. Далее надлежит так же заметить, что в первые же годы непосредственного экспорта за границу хлебных грузов в херсонском порту выяснились серьезные недостатки херсонского зерна, а именно его легковесность и влажность. Хлеб с низовьев Днепра получается с поля сухим. Перевозка же его по Днепру в баржах и долговременное пребывание его в этих судах является причиной того, что зерно приходит в Херсон влажным, часто даже сырым, что понижает его натуру и ценность. В следствии этого херсонский порт почти не имеет сношения со странами, покупающими тяжеловесное сухое зерно. Так, например, вывоз в Италию и Францию составляет в среднем за последние годы для Николаева 14%, Одессы – 10 %, Херсона – 1 %.

В действительности же ничего подобного не наблюдалось, хлеб приходит в Херсон тяжеловесный и сухой. Дело совсем не в этом. Министерство

торговли и промышленности не озаботилось понудить биржевые комитеты наших южных морских портов постановлением максимума засоренности пшеницы при продаже как для экспорта и натура зерна портится прибавлением разных примесей в целях наживы мелкими скупщиками и хищниками, также еще потому, что ввозимое зерно в Италию и Францию обложено высокой пошлиной и купцы этих стран очевидно не хотят оплачивать пошлинный сбор, который достигает иногда ужасающей цифры в 15 и даже 20 %.

В доказательство привожу копию доклада контрольной комиссии по вопросу о засоренности зерновых продуктов в херсонский биржевой комитет. Дальше, конечно, среднее количество зерна, говорится в записках, могло быть повышено не переработкой хлеба, а именно вес бы мог быть увеличен присыпкой более тяжелого зерна, но для этого требуется компост хлеба доставляемый по железной дороге. Однако для устройства линии для депо не имеется свободного места у причальной линии. С другой стороны, станция железной дороги не связана с портом главным образом потому, что в порту нет складов и нет портовой территории, на которой могли бы быть построены склады. По имеющимся у меня сведениям Господин Вайнштейн настойчиво ведет переговоры за границей о постройке элеватора с грузооборотом свыше 30 млн. пудов в год на принадлежащем ему небольшом клочке земли. Это свидетельствует, что для постройки зернохранилищ нет при существующих в Херсоне условиях надобности о преобразовании портовой территории. Мотивировка – отсутствие портовой ветки за недостатком портовой территории: можно объяснить лишь твердым намерением господ инженеров-строителей не останавливаться ни перед чем в своем непреклонном желании осчастливить город Херсон постройкой каменной набережной по пресловутому варианту инженера Юстуса.

Херсону известна железнодорожная ветка, построенная исключительно лишь благодаря алчности городской думы, оценившей землю под постройку линии дорожке стоимости самой железной дороги. Это единственная причина и больше никакой не было и быть не может. Об этом мне говорил лично начальник южных железных дорог Г. Розанов. Подтверждением этому служат и работы районного комитета, где читаем: «*Советы заслушало доклад херсонского биржевого комитета о необходимости устройства подъездной ветки от станции Херсон к херсонскому порту, не выслушав объяснений по этому вопросу господина начальника южных железных дорог, из которого усмотрела, что постройка этой ветки не состоялась лишь в следствии того, что за отчуждение земли под ветку город запросил слишком высокую цену, равную стоимости всех*

других работ по сооружеию ветки. Таким образом, подвоз к Херсону желаемых хлебов для улучшения местного зерна сопряжен с затруднениями, сводящимися к отсутствию набережной и портовой территории.

Влажность зерна, конечно, возможно устроить выгрузкой и просушкой его в складах. Однако для того, чтобы эта операция была экономически возможной также необходимо иметь поблизости причал и склады с достаточным и соответствующим механическим оборудованием.

Таким образом для просушки зерна, доставленного в Херсон водою, также необходимо устройство набережной и образование портовой территории. Из вышеизложенного видно, что экспорт хлебных грузов из херсонского порта не может быть приведен в нормальные условия хотя бы в соответствии существующими в соседних портах до тех пор, пока не будет постройки набережной с надлежащей портовой территорией».

Я же утверждаю как раз противоположное, что если оборудование херсонского порта будет согласовано с мотивами управления работ и отдела торговых портов, изложенными в цитируемых записках и в соответствии с соседними портами, то именно этими мерами хлебный экспорт с Херсона не только не будет приведен в нормальные условия, но и наоборот – сейчас существующие условия будут в конец нарушены.

Такое невнимательное состояние со стороны строительной части дело торговых портов отношения к столь важному государственному делу вряд ли было допустимо в доброе старое дореформенное время. Каково будет положение правительства, если все эти аномалии будут обнаружены в Государственной Думе.

Не подлежит сомнению, что если будет решен вопрос о развитии херсонского порта по направлению к Карантинному острову, господа инженеры-строители обеспечены бесконечными землечерпальными и другими работами на долгие годы и за это городу предполагается провести портовую ветку по направлению к Кошевой, в зависимости от чего сильно поднимутся в цене прилегающие к этой ветке и принадлежащие городу земли.

За счет казны образовывается набережная территория, которую город может эксплуатировать в свою пользу сдачей в аренду и собственность под склады и может быть достигнется тем, кто предложит наибольшую цену. Думаю, что таковую предложит не экспортеры, а кроме того местный еврейский туз господин Рабинович, председатель биржевого комитета, и миллионер Вайнштейн надолго, если не навсегда, останутся владельцами заарендованных ими у города за бесценок лучших участков береговой земли, которую им придется уступить, если порт пойдет развиваться вверх по Днепру.

Само собой разумеется, что при таком положении дел все радуются, а плакать будет только матушка казна. Господин Вайнштейн хочет строить береговой элеватор на принадлежащем ему береговой месте, а при наличии в порту элеватора, стоящего у глубокого берега, вряд ли возможна будет конкуренция каких либо иных зернохранилищ.

В Николаеве имеется один железнодорожный элеватор. Местом у замощенной набережной, освещенный электричеством, находящимся в ближайшем расстоянии у широкой реки, захотят воспользоваться многие, и вряд ли такое место будет обслуживать только нужды эспортера. Ради чего хотят строить набережную с насыпкою территории, если эта территория будет принадлежать городу, а не казне.

В городской думе уже был предположен доклад гласного Рябкова об эксплуатации пространства, имеющего быть насыпанным на водном пространстве реки, но доклад был благоразумно снят с очереди, а теперь 5 сего года ноября был заслушан в городской думе доклад того же гласного о необходимости эксплуатации реки Кошевой, расчистка и углубление которой производится сейчас по настоянию управы и будет производиться на казенные средства весной будущего года. На бумаге. А на деле производится сейчас. Интересно то, что городской деятель, участвовавший в совещании инженера Наумова, где доказывал необходимость осуществления набережной по варианту Юстуса с причальной линией в 525 сажень в секретно отпечатанной брошюре и розданной конфиденциально гласным, доказывает необходимость устройства причальной линии по реке Кошевой для тех же самых пароходов, длиною которых исчислилась необходимая длина набережной. Разница только в том, что для устройства причала на реке Кошевой город готов строить на свои средства. Дума обратит на то разрешенный заем на постройку казарм. Голосование же некоторых городских деятелей в совещании инженера Наумова было очевидно неправильным и хитростью господ уполномоченных городом перед Министерством торговли неискренне и клонилось только к тому, чтобы заполучить несколько десятин земли при насыпанных у набережной реки Днепра и добиться углубления Кошевой в целях эксплуатации под причалы и пристани. Следствием всех разговоров на тему постройки набережной явилось обстоятельная по этому вопросу брошюра, составленная газетой «Родной край». В одном экземпляре этой брошюры имею честь представить местные вопросы текущей жизни и в особенности прокладка их должна быть ясна обывателям. Общественные элементы от коих главным образом зависит беспристрастное освещение данного чисто местного вопроса только

при достаточном ознакомлении с ним могут своими суждениями помочь разобраться в нем не попадая в ту или иную злую ошибку часто при-суца одностороннему мышлению.

Возвращаясь к сличению записок Министерства торговли и промышленности и пояснительной записке инженера Юстуса, констатирую следующие общие мысли. Несоответствие с деятельностью и неправильностью основного положения, послужившие материалом для их составления. Материал для составления обоих записок, между прочим, послужил для доклада биржевого комитета № 410, при сем в копии, прилагаемой внизу на странице 3 этого доклада насчет одесского комитета торговли и мануфактур. Первая ссылка будто бы утверждает легковесность пшеницы-ульки, главного продукта производства нижнего Днепра. Один из главных документов обеих записок – в пользу необходимости постройки каменной набережной и образование портовой территории. Препровождая при сем один экземпляр отчета одесского комитета торговли и промышленности, я обращаю внимание Вашего Высокопревосходительства на то что таблица № 5 этого отчета никаких сведений о легковесности пшеницы-ульки не дает, потому что вес ея из баржи и вес из магазинов показан неправильно, что может служить доказательством о том, что в магазины поступает хлеб из железной дороги. И, наконец, этот вес свидетельствует о прекрасной натуре зерна. Если же обратиться к цене ржаного хлеба и ячменя, то мы из этой таблицы видим совершенно противоположное тому, что столь неудачно силится доказать херсонский биржевой комитет, а именно: цена ржи и ячменя, поступающего с барж, в большинстве случаев выше магазинной цены. На той же 3 странице доклада № 410 внизу есть вторая ссылка на тот же отчет. Ссылка эта тоже должна якобы подтвердить легковесность приднепровского хлеба, но на странице 19 того же отчета, к которому относится ссылка, ничего подобного не находим.

Оказалось, что урожай хлебов в районе днепровских пристаней в отчетном году в качественном отношении вышел довольно плохим, так как зерно получилось сырое, легковесное и влажное, и вообще плохого качества. Разве можно случайный год, в котором урожай благодаря неблагоприятным атмосферным явлениям был испорчен, брать за правило? А ничуть не удивлюсь, если еврей Рабинович, председатель биржевого комитета, жонглирует цифрами и подтасовывает их в свою пользу, но отказываюсь понимать, каким образом строительная часть торговых портов могла пользоваться таким материалом.

Работы по сооружению подходного канала считаются законченными при глубине в 24 фута, а все доказательства о необходимости улучшения

причальной линии – ради ее самой, как то: задержка судов, ожидающих очереди у причала; удорожание фрахта; количество пудов нагрузки с одной квадратной сажени у причальной линии за отсутствием складов. В обоих документах заранее предрешен вопрос о развитии херсонского порта в направлении Карантинного острова.

Все это дает право сказать, что нужды херсонского порта получили одностороннее освещение благодаря тому, что участие в разработке этого вопроса, имеющего значение для всего Приднепровья, были устранены. Херсонское губернское земское собрание и начальник херсонского порта вопрос освещали в управлении работ, городской думе и биржевом комитете без пристрастий коих возбуждает во мне то самое мнение, которое я в настоящем докладе имею честь изложить на благоусмотрение Вашего Высокопревосходительства.

Не считаю себя в праве скрывать от Вашего Высокопревосходительства, что начальник порта Исаков по данному вопросу навлек на себя неудовольствие Министерства торговли и промышленности незаслуженно. Я не вхожу в служебную оценку начальника порта, а как чиновника Министерства торговли и промышленности вне инцидента, о котором идет речь, очень может быть, что за ним есть недочеты и проступки, благодаря которым он долей на службе не может быть терпим. Я настаиваю лишь на том, что если эти основания были, их следовало огласить, и от в силу каких соображений: чиновничья среда города Херсона не знает этих мотивов удаления начальника порта. Среда эта знает лишь, что начальник порта позволил себе по вопросу о постройке набережной иметь свое суждение несогласованное ни с мотивами управления работ, ни с мотивами отдела торговых портов, за что он и причислен к Министерству.

Это производит удручающее впечатление. Какой честный, прямой, самостоятельный человек пойдет после этого на службу правительства, если он будет рисковать благодаря таким условиям службы и своим положением?

В годы освободительного движения в херсонском порту не было ни забастовок, ни беспорядков вообще и этим в значительной мере обязаны разумному и авторитетному влиянию Исакова на рабочих и работодателей порта.

Для характеристики личности Исакова я позволю себе представить Вашему Высокопревосходительству копию присланного на его имя местным биржевым комитетом адреса, свидетельствующего о его несомненных заслугах. Даже теперь, когда Исаков лишен места, со всех сторон ему приходится лишь слышать самые лучшие о нем отзывы. Теперь русские люди в Херсоне вправе сказать, что далеко легче быть честным

и деятельным слугой родины во время революции, чем бороться со строителями и инженерами, преследующими свои кастовые выгоды. Прав ли Исаков или нет – это покажет будущее, но во всяком случае действовал он в данном случае исключительно из идейных побуждений, искренне любя порученное ему дело и отстаивая общественные и государственные интересы. Думаю, что при таких условиях Исаков заслужил примерное награждение, а не порицание смещением с должности. Все это служит еще одним лучшим доказательством, что деятельность господ инженеров-строителей необходимо в управлении портов ограничить технической стороной, совершенно устранив их от организаторского и административного на дело влияния, на чем видимо настаивал и Великий князь Александр Михайлович в бытность Его Величества главноуправляющим торговли и мореплавания.

Управление работ херсонского порта сумело загипнотизировать обывателя о необходимости постройки набережной по варианту инженера Юстуса, убедив его, что порт только и может развиваться в направлении к Карантинному острову и что нужно брать скорее те ассигнования, которые желают дать на осуществление известного уже проекта, так как неизбежная затяжка при составлении новых проектов и рассмотрение их может привести лишь к тому, что еще много лет никто никаких ассигнований не дадут.

До появления статьи Исакова в печати мнение инженеров никем не оспаривалось. Обыватель в провинции очень туг на подъем и предпочитает соглашаться с тем, что в данный момент сулит ему известной выгодой. Так было и в данном случае.

Приехав в Херсон, я чрезвычайно осторожно отнесся к доводам Исакова, ибо видел общее неудовольствие, поднявшееся против него, но, ознакомившись с делом по документальным данным, я стал горячим защитником его мнения. Обыватель, сначала обвинявший Исакова в желании лишить город тех благ, которые ему сулит строительная часть отдела торговых портов, теперь начинает понемногу в этих благах разочаровываться. Конечно, этого можно было достигнуть только путем оглашения в печати сущности и трактовки этого вопроса, что и сделано местной газетой «Родной край», поместившая ряд посвященных этому вопросу статей.

В сравнительно небольшом городе как Херсон, приезд инженера Наумова произвел большое впечатление. Публика насторожилась предстоящему совещанию под председательством господина Наумова и говорили очень много. По получению телеграммы от Министра торговли и промышленности о командировке Г. Наумова я в частном совещании собрал городскую думу. Один из членов, депутат ездивший по этому делу в Петербург,

а именно гласный и зубной врач Г. Рябков, не постеснялся, как видно, под впечатлением этой поездки, громко заявить мне в этом совещании: *«Нам сказали в Министерстве, что цель командировки Г. Наумова заключается в разрешении вопроса о необходимости постройки в херсонском порту каменной набережной по варианту инженера Юстуса. Все же мечты о затоне и железной дороге и так далее к командировке Г. Наумова никакого отношения иметь не могут и о них Г. Наумов даже говорить не будет»*.

Мне пришлось поставить этого гласного на место. Выразить ему сомнение, чтобы в Министерстве подобные вещи говорились и что полученная мною телеграмма Министра свидетельствует, что командировка Г. Наумова для всестороннего и беспристрастного изучения вопроса.

Я привожу этот характерный инцидент в подтверждение моей мысли, что если Г. Наумов так пристрастно вел собрание в Херсоне, о чем я доводил до сведения Министра торговли и промышленности в письме от 22 сентября в копии препровожденного Вашему Высокопревосходительству, то это лишь служит доказательством домашнего разрешения вопроса между представителями херсонского городского самоуправления и строительной части отдела торговых портов.

Г. Наумов пробыл в Херсоне свыше двух недель и со мною ни разу не побеседовал по вопросу, ради которого он был командирован. Со дня своего приезда, остановившись в управлении работ, Г. Наумов так же выработал программу по вопросам, предложенным в совещании. Конечно, такой образ действий в замешанных в деле лиц скрыт от обывателя и это демонстрировалось в частном заседании думы и в совещании, устроенном Г. Наумовым, и поведением самого Наумова в Херсоне. Очень может быть, что предположение Исакова встретит в своем исполнении большие технические препятствия, в каковыя может быть поверят только в том случае, если вопрос этот будет всесторонне разработан инженерными силами, не находящимися в сфере влияния наличного состава херсонского управления работ и строительной части отдела торговых портов.

Дело идет не о постройке той или другой набережной, а о всей будущности торгового порта, от наилучшего устройства и оборудования коего зависит экономическая жизнь громадного Приднепровского края. Урегулирование русла Днепра даст сильный толчок деятельности херсонского порта, который настолько изменит условия торговли и судоходства, что рост этот необходимо иметь ввиду. Причальная линия херсонского порта должна строиться с таким расчетом, чтобы в каждый данный момент беспрепятственное ее расширение не представляло тех или других технических затруднений. Одесса, Николаев и другие

наши порты со своими постоянными претензиями на улучшение своего благоустройства служат лучшим подтверждением моим словам.

По имеющимся у меня совершенно достоверным сведениям, господин Рабинович выехал в Петербург ходатайствовать об утверждении проекта инженера Юстуса. Перед отъездом из Херсона Рабинович поспешил во всеуслышание объявить цель своей поездки, заявляя, что он постарается убрать начальника порта, мешающего городу и биржевому комитету вести согласно своим взглядам развитие херсонского порта.

Телеграмма начальника отдела торговых портов и причисление начальника порта к Министерству совпало с приездом Рабиновича в Петербург и теперь в городе совершенно уверенно говорят: «Рабинович добился, чего хотел». Общественное мнение города Херсона будет иметь основания считать после этого причисления к Министерству начальника порта делом рук влияния Рабиновича, что он, конечно, поспешит подтвердить при своем возвращении. Я же при настоящем положении вещей не имею фактических оснований таковое абсурдное мнение опровергать. Впрочем, я начинаю чувствовать, что сам вступаю почти в непосильную борьбу с соединением инженеров-строителей с еврейскими тузами, создав в конечном результате такой нерушимый материал, который моими слабыми силами навряд ли удастся поколебать и наоборот, я рискую в этой неравной борьбе своей репутацией администратора.

Тем не менее, в представлении настоящего доклада Вашему Высокопревосходительству я буду считать свой долг исполненным в отношении тех обязанностей пред высочайшей властью,

носителем каковых являюсь в качестве губернатора.

Представляя на благоусмотрение Вашего Высокопревосходительства настоящий доклад, я почтительнейше ходатайствую: во-первых, предложить строительной части отдела торговых портов проектировать вышеприведенный мною вариант каменной набережной по идее начальника порта Исакова, имея ввиду высказанное в настоящем докладе по этому вопросу соображения данные и. во-вторых, общий вопрос о благоустройстве херсонского порта передать на рассмотрение херсонского губернского земского собрания.

В этом деле главным образом заинтересован не город Херсон и не биржевой комитет, а земледельцы Приднепровского района, которые будут рассчитывать своим не легко дающимся им ручным трудом за причуды городского самоуправления в лице нынешнего состава управы. Во что бы то ни стало желание иметь каменную набережную с электрическими фонарями на пособие соседней Одессы и Николаева.

Вот какими обстоятельствами обуславливается мое вмешательство в это дело и вот почему я решился побеспокоить Ваше Высокопревосходительство моей телеграммой и настоящим докладом, который считаю долгом представить Вашему Высокопревосходительству, делая это со всею откровенностью, которое меня обязывает.

Подпись

Preparation and publication of the work was carried out with the support of the Memorial Fund for Jewish Culture.

Література:

1. Дорошева А.О. Самоврядування в приморських містах Півдня України в другій половині XIX ст. : дис. ... канд. іст. наук : 07.00.01. Одеса, 2009. 195 с.
2. Константинова В.М. Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861–1904 рр.). Запоріжжя : АА Тандем, 2010. 569 с.
3. Шитюк, М.М., Щукін, В.В. Єврейське населення Херсонської губернії в XIX – на початку XX ст. Миколаїв : Видавництво Ірини Гудим, 2008. 222 с.
4. Черемісін О.В. Міське самоврядування на Півдні України в 1785–1917 рр. Херсон : Олді-плюс, 2017. 586 с.
5. Державний архів Херсонської області. Ф.1. Канцелярія херсонського губернатора. Оп. 1. Спр. 57. Доклад херсонського губернатора о деятельности и развитии херсонского порта. 20 арк.

References:

1. Dorosheva, A.O. (2009). *Samovriaduvannia v prymorskykh mistakh Pivdnia Ukrainy v druhii polovyni XIX st.* [Self-Government in the Coastal Towns of Southern Ukraine in the Second Half of the Nineteenth Century] : dys ... kand. ist. nauk: 07.00.01 – istoriia Ukrainy. Odesa. 195 s. [in Ukrainian].
2. Konstantinova, V.M. (2010). *Urbanizatsiia: pivdennoukrainskyi vymir (1861–1904 rokakh).* [Urbanization: The South Ukrainian Dimension (1861–1904)] Zaporizhzhia: AA Tandem. 569 s. [in Ukrainian].
3. Shytiuk, M.M., Shchukin, V.V. (2008). *Yevreiske naseleattia Khersonskoi hubernii v XIX – na pochatku XX stolit.* [The Jewish population of the Kherson province in the nineteenth and early twentieth centuries]. Mykolaiv: Vydavnytstvo Iryny Hudym. 222 s. [in Ukrainian].

4. Cheremisin O.V. (2017). *Miske samovriaduvannia na Pivdni Ukrainy v 1785–1917 rr.* [City Self-Government in the South of Ukraine in 1785–1917]. Kherson: Oldi-plus, 2017. 586 s. [in Ukrainian].
5. Derzhavniy arhiv Hersonskoy oblasti. F.1. Kantselyariya hersonskogo gubernatora. Op. 1. Spr. 57. Doklad hersonskogo gubernatora o deyatelnosti i razvitii hersonskogo porta. [Report of the Governor of Kherson on the activities and development of the port of Kherson.] 20 ark. [in Russian]

Стаття надійшла до редакції 11.11.2024
The article was received 11 November 2024