

ДЖЕРЕЛО З ІСТОРІЇ МІСЬКОГО САМОВРЯДУВАННЯ ХЕРСОНА НА ПОЧАТКУ XX СТ.

Черемісін Олександр Вікторович,

*доктор історичних наук,
професор кафедри історії, археології та методики
викладання*

Херсонського державного університету

al.cheremisin@gmail.com

orcid.org/0000-0003-0173-0489

Скрипник Денис Анатолійович,

*аспірант кафедри історії, археології та методики
викладання*

Херсонського державного університету

026650@university.kherson.ua

orcid.org/0009-0009-5361-1781

Мета дослідження – введення до наукового обігу нових джерел з історії вивчення історії міського самоврядування Херсона на початку XX ст. Документ, який публікується у цій статті, є повнотекстовою копією докладу губернатора Херсонської губернії щодо модернізації херсонського морського порту в 1908 р. У ньому дуже докладно характеризується роль міського самоврядування Херсона. Джерело зберігалось у Державному архіві Херсонської області Ф. 1. Канцелярія Херсонського губернатора. Оп. 1. Спр. 58. 10 арк. **Методологічною основою дослідження**, крім традиційних методів аналізу та синтезу, стали методи археографії відповідно до правил публікації текстів кінця XVIII – початку XX ст. **Основні результати дослідження.** Центральне місце посідає доклад губернатора Херсонської губернії Бантиша Федора Олександровича щодо модернізації порту Херсона на початку XX ст. та участі в цьому процесі міського самоврядування, оскільки подібними питаннями в досліджуваний час займалися органи місцевого самоврядування і в процесі проведення робіт губернатору не сподобалась їх ідейна та змістова спрямованість. На його думку, міське самоврядування нераціонально проводило модернізацію порту, оскільки наявні роботи ставили торгівлю Херсона в залежність від Миколаєва та Одеси через залучення нових залізничних шляхів сполучення. В описі губернатор викладав власні ідеї особисто міністру внутрішніх справ, в обличчі якого шукав підтримку своїм ідеям і пояснював, що найбільш вдалою гіпотезою буде проводити модернізацію порту в іншому напрямі, що в майбутньому має полегшити доставку вантажів і зерна з лівобережної частини Дніпра, а в загальному підсумку сприятиме зростанню ролі херсонського порту й допоможе виграти конкуренцію в Олександрівська, Миколаєва й Одеси. Загалом Бантиш Ф. О. висловлював негативне враження від дій органів міського самоврядування. Тому на сторінках цього документа розгортається справжня жива історія міста Херсона. Крім 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 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

al.cheremisin@gmail.com

orcid.org/0000-0003-0173-0489

Skrypnyk Denys Anatoliiovych,
*Postgraduate Student at the Department of History,
Archaeology, and Teaching Methodology
Kherson State University
026650@university.kherson.ua
orcid.org/0009-0009-5361-1781*

The purpose of this study is to introduce new sources into scientific circulation regarding the history of Kherson's municipal self-government in the early 20th century. The document published in this article is a full-text copy of the report by the Governor of Kherson Governorate on the modernization of Kherson's maritime port in 1908. It provides a detailed characterization of the role of the city's self-government. The source was preserved in the State Archive of the Kherson Region (F. 1. Chancellery of the Kherson Governor, Op. 1, File 58, 10 sheets). **Methodology:** In addition to traditional methods of analysis and synthesis, the methodological foundation of this research includes methods of archaeography, following the publication standards for texts from the late 18th to early 20th centuries. **Main Findings:** The central focus of this study is the report by Kherson Governor Fedor Alexandrovich Bantysh regarding the modernization of Kherson's port in the early 20th century and the participation of municipal self-government in this process. At the time, such matters were handled by local self-government bodies, but the governor was dissatisfied with their ideological and substantive approach. In his view, the city's administration pursued modernization in an irrational way, as the planned works made Kherson's trade dependent on Mykolaiv and Odesa due to the involvement of new railway connections. In his report, the governor personally presented his views to the Minister of Internal Affairs, seeking support for his ideas. He argued that the most effective approach would be to modernize the port in a different way, which would facilitate the transportation of goods and grain from the left bank of the Dnipro. Ultimately, this would enhance the role of Kherson's port and help it compete with Oleksandrivsk, Mykolaiv, and Odesa. Overall, Bantysh expressed a negative opinion of the municipal administration's actions. As a result, the document presents a vivid historical narrative of the city of Kherson. Additionally, the document contains numerous statistical data and references to other records that have not survived, providing a comprehensive picture of power relations at various levels – central, regional, and municipal.

Key words: Southern Ukraine, Kherson, State Archive of the Kherson Region, archival heuristics, historical source.

1. Вступ

Актуальність теми дослідження пояснюється багатьма важливими чинниками. По-перше, джерела дають змогу зберегти історичну пам'ять. Херсон має багату історію, і документи початку ХХ ст. дають змогу відтворити картину соціального, економічного, культурного та політичного життя міста. Це важливо для збереження регіональної ідентичності, особливо в умовах сучасних викликів, які стоять перед Україною. По-друге, це важливо з огляду на вивчення процесів модернізації, оскільки початок ХХ ст. для Херсона був періодом значних змін у багатьох сферах: розвиток промисловості, урбанізація, зміни в культурі й освіті, будівництво залізниці та модернізація морського порту тощо. Публікація цього джерела дасть можливість дослідникам простежити, як саме ці процеси відбувалися на прикладі Херсона. По-третє, слід звернути увагу на те, що відкриття нових джерел стимулює інтерес до локальної історії та краєзнавства серед науковців, викладачів, студентів і ширшого загалу. Це посприятиме кращому розумінню місцевої специфіки. Крім того, слід звернути увагу на те, що публікація джерела відкриє нові можливості для аналізу соціальних і політичних трансформацій на початку ХХ ст. Цей період в історії Херсона охоплює такі важливі події, як революції, Перша світова війна. Документи цього періоду дають змогу краще зрозуміти, як ці події впливали на місцеву громаду. Загалом слід відзначити, що в сучасних умовах,

коли історія часто стає інструментом інформаційних війн, оприлюднення достовірних історичних джерел допомагає зміцнити національну свідомість і протистояти маніпуляціям.

До дослідження історії Півдня України та Херсона вже долучилися багато вчених, зробивши вагомий внесок у цю сферу. Проте виникає потреба в переосмисленні історії регіону та доповненні її новими, раніше неопублікованими джерелами. Упродовж останніх років з'явилася значна кількість праць, присвячених розвитку Півдня України, серед яких роботи В. Константиної (2010), А. Дорошевої (2009), М. Шитюка, В. Щукіна (2008) та інших. Ці дослідження зосереджуються переважно на етнічних, соціальних і релігійних аспектах регіону, частково охоплюючи питання міського самоврядування Херсона. Водночас, попри наявність узагальнюючих історичних досліджень, варто зазначити, що попередні автори здебільшого не використовували археографічні публікації оригінальних джерел.

Метою статті є публікація та введення до наукового обігу доповіді губернатора Херсонської губернії міністру внутрішніх справ у 1908 р., який зберігався до повномасштабного вторгнення в Державному архіві Херсонської області (ДАХО. Ф. 1. Оп. 1. Спр. 58. 10 арк.).

Цей документ є неоціненним джерелом для вивчення історії Херсона, оскільки висвітлює соціокультурні реалії того часу. Його автор ретельно записував свої спостереження в режимі

реального часу. Губернатор Федір Олександрович Бантиш, переймаючись модернізацією херсонського порту, залишив нам детальні свідчення про життя міста, що дає змогу по-новому оцінити внутрішні проблеми взаємодії влади різних рівнів і зрозуміти, хто був справжнім господарем міста.

2. Загальна характеристика документа

Джерело, яке публікується, зберігалося до повномасштабного вторгнення в Державному архіві Херсонської області Ф. 1. Канцелярія Херсонського губернатора. Оп. 1. Спр. 58. 10 арк. Автором цього документа був Херсонський губернатор Бантиш Федір Олександрович, який заступив на свою посаду на початку 1908 р. і з самого початку свого губернаторства намагався активно впливати на місцеве життя.

Лист написано каліграфічним почерком. Його зміст відображає основні особливості місцевого соціально-економічного, політичного життя і містить багато подробиць взаємовідносин місцевих еліт, включно із суб'єктивною характеристикою органів місцевого самоврядування Херсона. Донесення губернатора міністру внутрішніх справ, у якого він шукав підтримку своїм ідеям з модернізації херсонського морського порту, розпочинається із зазначення особливостей географічного становища Херсона і справ, якими опікується міська управа разом з управлінням херсонського порту.

Цей документ датується 5 лютого 1908 р., що заявлено в самому листі. До центральної влади він написав декілька листів, шукаючи підтримки. Донесення, що презентується, було одним із перших. Появі листа передував вступ губернатора на свою посаду, а в історії Херсона в цей час відбувалися прискорені процеси модернізації херсонського морського порту, прокладалися залізниця, яка поєднала місто з Миколаєвом і Одесою, обговорювалися ідеї пов'язати залізничною колією порт і залізничну станцію тощо. Усі ці процеси спричинили в Херсоні неабияку бізнесову активність, і до багатьох розробок долучилося не тільки міське самоврядування, а й бізнес-середовище, яке, досить швидко, стало лідером місцевих суспільно-політичних і економічних нововведень.

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

- 1) загальна характеристика водних шляхів сполучення у імперії та роль портів в реалізації торговельного потенціалу;
- 2) спрямованість роботи херсонського морського порту;
- 3) виклад особистих ідей губернатора з приводу модернізації херсонського морського порту;
- 4) характеристика органів міського самоврядування Херсону.

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

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

Лист губернатора також має багато відсилок до минулого, оскільки він вважав, що дореформений період був часом губернаторів, коли вони дійсно були господарями губернії і жодні органи не могли виступати альтернативою їх правління. Стосовно ситуації у Херсоні 1908 р. Бантиш Ф. О. доходить висновку, що правлять містом уже фінансові кола і жодна влада, навіть в особі губернатора, вже не становить ні для кого авторитету.

Частково зміст цього документа використовувався одним зі співавторів цієї публікації, Черемісіним О. В., у докторській дисертації «Міське самоврядування на Півдні України у 1785–1917 рр.» (Черемісін, 2017), але тільки зараз виникла можливість опублікувати повнотекстовий варіант першоджерела.

МВД

Доклад Херсонского губернатора 5 февраля 1908 года № 2423 Министру Внутренних Дел

Непростительное игнорирование у нас в течение многих лет водных путей сообщения при огромном значении их в деле массового передвижения грузов положительно не находит себе оправдания ни в общей политике государственного строительства, ни в частных соображениях финансовых, культурных и экономических. Меж тем вопрос этот имеет не только местное, но и общегосударственное значение, находясь в тесной и непосредственной связи с сельскохозяйственной промышленностью. И это основное благосостояние России как страны преимущественно земледельческой, а потому вопрос о водных путях сообщения, по моему мнению, должен быть разрешен одновременно с разрешением аграрного, попутно с реформой по ведомствам землеустройства и земледелия. Три величайшие реки России Волга, Днепр, Западная Двина берут свое начало близко друг от друга на Центральном плоскогорье. Реки эти впадают в Каспийское, Черное, Балтийское

моря, целою сетью своих приток охватывают почти все обширное пространство Европейской России. Это богатейшая естественная водная система послужила службой и сыграла историческую роль в деле объединения и собирания земли русской. В них же кроется причина пренебрежения дешевизной передвижения наших грузов водным путем, несмотря на ясные указания самой природы, и географическими условиями, и социально-экономическим бытом страны нашей на преимущества в этом отношении России перед западными соседями нашими. Объясняется это, по моему мнению, протекционизмом горно-заводской и металлургической промышленности и вот как следствие этого явилось увеличение железнодорожного строительства, отвлекшим внимание нашего правительства от дешевого водного сообщения вследствие сосредоточения на железнодорожном, то есть, как раз наоборот, по сравнению с западными нашими соседями, использовавшими сначала естественные водные пути, а затем уже принявшимися за постройку железных дорог, вызванную экономической необходимостью.

В России железнодорожное хозяйство продвигается вперед чрезвычайно быстрым темпом и опередило даже примитивное приведение в порядок наших, по природе своей богатейших водных путей. Благодаря чрезвычайно слабому экономическому развитию России предположение и значение нового рельсового пути часто не оправдывались, при той спешке, с какой велось дело, не было никакой возможности провести в развитие нашего железнодорожного хозяйства в какую-либо определенную систему, в коей рельсовые пути нашли бы необходимое сочетание с культурными потребностями страны. Я не говорю уже о сумбуре в тарифной системе и, тем паче, о настроении в общем железнодорожном расписании отхода и прихода поездов. Эти мелочи часто чувствуются обывателями, но государственного значения это может быть и не имеет. Несомненно, однако, что в результате такого железнодорожного хозяйства явились неисчислимы убытки для земледельческого населения. Совершенно других результатов можно было бы достигнуть хотя бы и при крупных, но целесообразных затратах на улучшение наших водных путей сообщения.

Речные долины с дешевыми водными путями сообщения вследствие своих естественных богатств представляют обыкновенно густонаселенные районы, по берегам их рек силою вещей строятся города, развиваются промышленные предприятия. Вот почему нам необходимо в этом отношении следовать разумному примеру Западной Европы, где урегулирование русла реки дало очевидные результаты. Последнее время у нас только и приходится слышать о перегрузке железных дорог. Это также свидетельствует о

необходимости обратиться к единственному верному и надежному выходу из этого затруднительного положения. То есть к оборудованию наших водных путей. Техника судостроительства требует того же благодаря нашему запущенному хозяйству. Реки все мелеют и мелеют, а судовладельцы, ввиду необходимости подчинения экономическим условиям, стремятся увеличить ширину, длину и осадку судов. Чем больше судно, тем больше его грузоподъемность и тем менее отражается в процентном соотношении и влиянии мертвого груза на поднимаемую им кладь. Чем больше глубины фарватера реки, достигаемой искусственными сооружениями, тем значительнее будет осадка судов, тем дешевле будет перевозка грузов, так как каждый лишний вершок осадки судна увеличивает его погрузку пропорционально горизонтальной площади судна.

Интересы сельскохозяйственной и горно-заводской промышленности требуют того же, ибо ведь выгоднее оплачивать грузы более дешевым водным тарифом, чем ныне существующим дорогим железнодорожным. Железные дороги освободятся от хлебных залежей, гибельно отражающихся на земледелии, а также и от крупных расходов на хранение этих залежей. Наша тарифная система стремится оттянуть пониженными железнодорожными ставками грузы от водных путей сообщений, причем в расчет принимаются не общие интересы и нужды промышленности, а повышение доходности железнодорожных предприятий. Интересы же сельскохозяйственной промышленности совершенно игнорируются. Надо думать, что при коренном переустройстве тарифной системы придется прийти к убеждению, что разные специальные навигационные тарифы подлежат отмене не только в видах выгоды водных путей, но и потому, что это государственная необходимость.

Наши водные и железнодорожные пути – это пасынок и родной сын государства. За последние 50 лет работы по улучшению наших рек было истрачено около 80 млн руб., а на железнодорожные линии – около 6 млрд. Министерство путей сообщения всегда было мачехою для управления внутренних водных путей, коммерческих портов и шоссейных дорог, потому что это дело было для него чересчур маленьким делом и все его внимание поглощалось нашими громадными железнодорожными сообщениями. Речное и морское торговое судоходство ведается несколькими ведомствами, заинтересованными, кроме того, в других областях, тоже входящих в круг их деятельности.

Совокупностью перечисленных причин и объясняется наше, ничем с первого взгляда не объяснимое, пренебрежение водными бассейнами наших рек с их портами. Но Бог дал

Святой Руси веление мощного царского слова пробиться сквозь непроницаемую рутину всеведомственного самоуправления. Государственное строительство развивается и принимает соответствующий ему порядок, а иначе и быть не может. Время берет свое, и природа, и наша экономическая жизнь властно заставляют нас вспоминать о наших водных путях сообщения. Вот почему, по моему мнению, является желательным образование самостоятельного учреждения, в единоличном ведении коего сосредоточилось бы управление коммерческими портами с прилегающими к ним водными пространствами эксплуатации водных путей сообщения.

К этому понуждают еще и следующие наблюдения, замеченные в Херсоне. В настоящее время фактическими хозяевами порта Херсона и водного пространства, лежащего перед ним, являются начальник судоходной дистанции управления работ портового присутствия, городская дума и начальник порта. А между тем обилие хозяев, в портовом деле в особенности, явление чрезвычайно нежелательное. Единственным ответственным распорядителем водного, перед портом лежащего пространства канала Рвач, само собой разумеется, портовой территории, должен быть поставлен начальник порта. В противном случае херсонский порт, как и другие, никогда не войдет в норму. Если закон возлагает на начальника порта общее наблюдение за развитием порта, то необходимо для осуществления этой мысли сделать его и полным хозяином порта. Портовому присутствию необходимо подчинить управление работ и надзор за обстановкой подходного к морю канала и все вообще водные пространства, лежащие перед Херсоном.

Я лично понимаю, что как бы совершенно не был построен канал, всегда может иметь место случайная посадка на мель иностранного парохода. Наконец и злой умысел нередко играет большую роль. Но дело в том, что, насколько мне известно, землечерпательный караван херсонского порта работал и в других портах, а херсонский подходный к морю канал не имел и не имеет предположенной в нем глубины 24 футов. Управлению работ было предписано углубить портовую территорию до 14 футов между Линкорнской пристанью и новой Казенной, но предписание это не исполнено не потому, что херсонский караван, работая в других местах, не мог исполнить своих срочных работ. Происходит все это по той простой причине, что нет на месте настоящего хозяина этого дела или что тоже их чересчур много, ибо ведь известно, что в таких случаях дело никогда не спорится. Министерство торговли и промышленности далеко в Петербурге, а тут на месте херсонским портом владеют в смысле административном целая серия хозяев. Между ними

есть и профессионалы, но есть и любители, по собственной инициативе вмешивавшиеся в дело, как, например, городское управление, в качестве дилеганта всячески старающегося проявить свою добрую волю, конечно, в своих узких интересах и в ущерб общему делу. Затем биржевой комитет и так далее. Бывают такие случаи: капитан пассажирского парохода, в осеннее время, а иногда и в зимнее, плавание чрезвычайно трудное вследствие тумана, приходит в порт и заявляет начальнику порта о неимении обстановки или освещения в том или другом месте, угрожающем безопасности плавания. Ясно, что необходимо немедленное исправление обнаруженного беспорядка. Между тем начальник порта с формальной, да и с фактической сторон бессилен помочь беде. Он пишет срочно замеченные неисправности младшему помощнику инспектора судоходства четвертой дистанции, на обязанностях которого лежит блюсти в канале безопасности плавания. В этом отношении случалось, что в ответ последний требовал дополнительных сведений непосредственно от капитанов, а последним и в голову не приходило, что в морском порту надо обращаться с подобными заявлениями к кому-либо другому, помимо начальника этого порта.

Границы водного пространства, находящиеся по закону в ведении управления порта, в Херсоне не определены. Между тем еще в 1902 г. Журнальным постановлением портового присутствия есть постановление о возбуждении ходатайства об установлении границ водного пространства порта. Вопрос о портовой территории разрешен в удовлетворительном смысле. Границы же водного пространства не осуществлены. Вся водная площадь, на которой стоит огромное большинство судов, приходящих в порт на основании первой части 12-го тома Свода Законов, находится в ведении министерства путей сообщения. Подходной к порту канал тоже перешел в ведение того же министерства. Технические же работы по поддержанию этого канала в исправности и освещении рукава Рвач находятся в ведении Управления работ в устьях Днепра. Далее, промер канала лежит на обязанности Министерства путей сообщения, распределение стоянки судов на рейде делается по соглашению начальника порта и инспектора судоходства четвертой дистанции. Вся обстановка рейда и освещение его находятся в распоряжении Министерства путей сообщения.

Фактически же, по установившемуся обычаю, всем этим ведает начальник порта, да иначе и быть не может. В таком положении находятся водные пространства, омывающие город, подходный же канал – в еще худшем положении. В прошлом году весной канал закрыл английский пароход, приход его в лиман, нанеся огромный ущерб экспорту.

Література:

1. Дорошева, А. О. Самоврядування в приморських містах Півдня України в другій половині XIX ст. : дис ... канд. іст. наук: 07.00.01 історія України. Одеса. 2009. 195 с.
2. Константинова В. М. Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861–1904 роках). Запоріжжя : АА Тан-дем. 2010. 569 с.
3. Шитюк М. М., Шукін В. В. Єврейське населення Херсонської губернії в XIX – на початку XX століть. 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. Оп. 1. Спр. 58. «Доклад Херсонського губернатора Міні-стру внутрішніх справ від 5 лютого 1908 року № 2423». 10 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]. *Candidate's thesis*. Odesa. 195 p. [in Ukrainian].
2. Konstantinova, V.M. (2010). Urbanizatsiia: pivdennoukrainskyi vymir (1861–1904 rokakh). [Urbanization: The South Ukrainian Dimension (1861–1904)]. Zaporizhzhia: AA Tandem. 569 p. [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 p. [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 p. [in Ukrainian].
5. Derzhavniy arhiv Hersonskoy oblasti. F. 1. Kantselyariya hersonskogo gubernatora. Op. 1. Spr. 58. Doklad hersonskogo gubernatora o deyatelnosti i razvitii hersonskogo porta [Report of the Kherson Governor on February 5, 1908, No. 2423 to the Minister of Internal Affairs.] 10 ark. [in Russian].

Стаття надійшла до редакції 06.03.2025
The article was received 06 March 2025