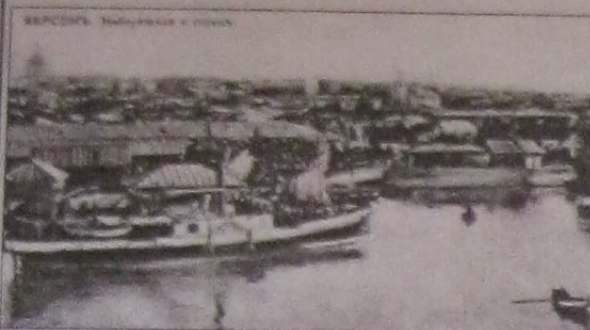


• Архівним рядком

ХЕРСОНСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ПОРТ

(Із спогадів та досліджень Л.П.Соловйова та документів Державного архіву Херсонської області)



спрямованістю порту прикладалася зусилля і для створення комерційного порту. Завдяки підприємництву генерал-губернатора Новоросійської губернії князя Г.О.Потьомкіна, Херсон зав'язав як вільний порт з європейськими країнами безмитну торгівлю.

Є люди, доля, розум, праця... і наполегливість яких тісно пов'язана з історією держави, міста, певної організації. Так і доля нашого земляка-херсонця Соловйова Леоніда Петровича переплелася з історією Херсонського морського порту.

Народився у 1909 році у сім'ї службовця Херсонського морського порту, після закінчення Першої чоловічої гімназії та радянської профшколи за спеціальністю будівельника у 1925 році починає працювати у морпорті. Після навчання у Ростовському політехнічному водних шляхів та у Ленінградському інституті інженерів водного транспорту, Леонід Петрович повертається та працює на судноремонтному заводі ім. Комінтерна. Учасник Великої Вітчизняної війни у званні інженера-майора Військово-морських сил. Після закінчення війни працює інженером у Херсонському морському порту. Л.П.Соловйов все своє свідоме життя присвятив вивченню історії рідного краю, колекціонував красензавчі матеріали. Леонід Петрович – фондоутворювач. У державному архіві Херсонської області існує особовий фонд Л.П.Соловйова, що налічує 134 справи. До цих матеріалів відносяться всі дослідження, фотоальбоми з історії Херсона: особливості географічного положення, розвиток промисловості і культури, роль відомих особистостей у становленні краю; дослідження Херсонського морського порту з часів його заснування, заснування портів Скадовськ та Хорли, карти, плани і схеми, важлива документація спогади, листування.

«Щоб цінувати сучасне, потрібно добре знати минуле», - так починає свої дослідження і спогади про Херсонський морський порт Л.П.Соловйов. А минуле порту пов'язане із заснуванням м.Херсона.

У війну 1735-1739 рр. Російська імперія вийшла на берег Дніпра. Першим кроком Катерини II для організації нових земель було створення Новоросійської губернії, далі імператриця почала турбуватися про створення Чорноморського флоту і для того, щоб остаточно закріпити за Росією нові землі та відгородити від ймовірної війни, потрібно було вибрати місце для порту. Обстеживши берег Дніпра і лиману у 1775 році (наступні три роки пройшли у дискусіях щодо вибору місця порту), 11 липня 1778 року остаточно вирішено будівництво порту на місці колишнього укріплення Олександр Шанець, керувати будівництвом був призначений генерал-поручик Іван Абрамович Ганнібал (хресник Петра I). Робота виконувалась швидкими темпами і у 1779 році уже було закладено перший лінійний 66-гарматний корабель «Слава Катерини». Одночасно з військвою

Херсон швидко ріс і насялявся. Вигода вільної торгівлі, будівництво адміралтейства, військових кораблів привабляли багатьох купців та іноземців, з усіх усюд сюди з'їжджалися «промислові» люди, будували комерційні контори. До Херсону привозили меблі, туалетні приналежності, тканини, французькі вина, лікери, цукор, спеції, деревину, а з Херсону вивозили пшеницю, ячмінь, борошно, чай, льняне і конопляне насіння.

Херсон вів торгівлю з портами Європи, Малої Азії, Африки, серед

ба (це і асигнування, комісії, і дослідження гирла, ведення розчищувальних робіт) за поглиблення судового каналу, закінчилась дуже сумно – загальна сума витрат становила 540536,70 крб., а у подальшому кредитуванні було відмовлено. Наступні 10 років характеризуються все більшим замулюванням дна, глибина досягла 8 футів, що загрожувало не лише паровому судноплавстві, а й каботажному.

За статистичними даними на 1900 рік Херсонський порт посідає 4-місце за реалізацією продукції (в основному зерно і хліб) після Одеси, Ростова і Миколаєва. Це і стало визначальним у подальшій боротьбі за розвиток порту. Технічна Рада Міністерства шляхів сполучення доручила інженерові В.В.Надпорожському скласти проектну документацію на створення каналу від мису Аджигол до Станіслава глибиною в 24 фути і про-

мілини викликали з Миколаєва криголам «Гайдамак», а, зазвичай, практикували супровід іноземних суден портовим катером-криголамом «Євгеній», котрий лише вказував суднам фарватер. У 1914 році Міністерство торгівлі замовило у Англії декілька стандартних портівих льодорубів, один з них призначався і для Херсонського порту, але з початком імперіалістичної війни судна були відправлені до Архангельська, лише у 1923 році криголам №7 переправили до Херсона.

З 1929 року почалася повна реорганізація порту. Завершено будівництво причалу №4, збудовано котельний цех майстерень, дерев'яний причал на сваях для пасажирського транспорту, виріс бульвар (стіна, що запобігає сповзанню ґрунту у місці стикування його з водою) У Херсонський порт із Севастополя повернулися землесос «Безстрашний» та пароплав «Світлана», які разом з пожежно-роз'їзним буксирно-криголамним пароплавом «Тимофій Копейкін», паровими катерами «Тамань», «Чкалов» склали кістяк флоту порту. У 1930 році на місці дерев'яного приміщення морського агентства продовжувалися роботи над будівництвом морського вокзалу, що тривали до 1933 року, навпроти було збудовано приміщення каботажного складу. Будівництво житлових будинків, так як кількість завербованих робітників морпорту вимагало вирішення житлового питання (до цього люди проживали у бараках по Одеській площі), у 1936 році

му розвитку, об'єм переробки вантажів зріс у 5,5 разів порівняно з 1917 роком.

Нацистська окупація міста тривала 31 місяць.

Після звільнення Херсонщини від нацистських окупантів Херсонський морський порт являв з себе жалюгідну картину. Як згадують колишній капітан порту Д.М.Малик, колишній економіст В.С.Ожеговська та ін., вся територія була перерита окопами, ходами і, крім того, ще й замінованою; склади, елеватор, пасажирський вокзал та інші набережні споруди спалені, залізничні шляхи підірвані. Морський канал за час окупації обмілів на 10 футів і був захарашений затопленими суднами, зірваним маяком. Навігація знищена повністю через відсутність плавзасобів. З метою найшвидшого відновлення порту наказом Наркомморфлоту була створена оперативна група на чолі з начальником порту Г.П.Волчковим. Професіоналізм, досвідченість, трудовий героїзм членів групи (В.Т.Маклаков, Д.М.Малик, П.С.Кожевніков та ін.) увінчався успіхом – уже на початку 1945 року Херсонський морський порт почав працювати, переробляючи народногосподарські вантажі та забезпечуючи своєчасні перевезення. До 1948 року повністю відремонтовано гідротехнічні споруди, територію порту, службові та побутові будівлі, порт облаштували кранами та іншою необхідною технікою. Флот порту на січень 1949 року налічував 23 судна.

У 1950 році Рада Міністрів СРСР прийняла постанову про збільшення пропускних можливостей портів. Ця постанова торкнулася і Херсонського порту, були поставлені глибинні землесоси і роботи велися до кінця 1952 року.

З кожним роком порт нарощував свою потужність, річні плани перевиконувались, переробка вантажів збільшувалась. Затон №2 стає основною вантажною базою, де судноремонтний елінг, флот порту поповнюється новими суднами, буксирами, криголамами, ботами, суховантажними баржами, отримує плавучі крани з Франції та НДР. Телефонна мережа порту нараховує близько 170 номерів, радіотелеапаратура сучасної іноземної марки «Дженераль-Корне». В районі 5 причалу вмонтовують другу електропідстанцію на 2 трансформатори. Колектив порту досягає значних успіхів і вперто бореться за можливість перейти у розряд вищої категорії.

На період 1965 року Херсонський торговий порт став портом I розряду. Як відмічав Л.П.Соловйов, ця дата стала однією з найважливіших і найвагоміших у всій історії Херсонського морпорту. Фондоутворювач пояснює це тим, що «...у нас в порту багато людей з «талановитим серцем» і частка їх, на перший погляд, непомітної праці величезна». Є.М.Ніщенко, В.М.Сидоренко, Д.М.Малик, Є.М.Якобзон, М.К.Лагутенко, І.С.Калабухов, Г.Й.Таран та багато інших – це ті люди, котрі в складні часи ставили перед собою великі цілі, досягали їх і вперто виводили наш порт на передовий рівень.

Ксенія ГНАТЕНКО, науковий співробітник державного архіву Херсонської області



них з Ліворно, Трієстом, Неаполем, Генуєю, Марселем, Шербургом, Тулоном, Константинополем. Олександрією та ін. Особливо інтенсивною була торгівля у 1787 році з Австрією, нею було зайнято 900 кораблів. У Херсоні перебували австрійські та італійські консули.

Бурхливий розквіт Херсона як міста і порту тривав недовго. Це було зумовлено і виникненням у 1789 році Миколаєва, і смертю губернатора князя Г.О.Потьомкіна, і відкриттям у 1794 році Одеського порту, і у зв'язку з цим заборонаю міжнародної торгівлі.

З 1794 року Херсон стає каботажним портом, котрий забезпечує вивіз товарів в Одесу для експорту і, як наслідок, вже у 1810 році існуючі в Херсоні торгові контори перестають працювати.

Перед портом постає ще одна серйозна проблема. З початку існування порту князем Потьомкіним піднімалося питання покращення судноплавства у гирлі Дніпра, імператор Микола II у 1816 році звертав увагу на необхідність поглиблення Дніпровського гирла. Починаючи з 40-х років питання про поглиблення гирла з кожним роком набувало все більшої значущості і переростало з місцевого у загальнодержавне.

Роботи по розчищенню гирла почалися у 1841 році і тривали рік. З 1862 року за проханням високих посадових осіб питання знову почало розглядатися. Так, генералу-губернатору Новоросійському і Бессарабському графу Коцебу державою було відпущено 16690 руб. для створення глибоководного підходу до Херсону з мінімальною глибиною у 15-17 футів. Дослідники відмічають, що до 1883 року бороть-

тяжністю 25 верст, створення каналу при вході в р. Рвач довжиною 10 верст. Проект було виконано та схвалено Державною Радою 6 лютого 1903 року. Керував поглиблювальними роботами молодий інженер з Петербурга Павло Миколайович Потоцький. Уже з 1907 року глибоководні морські вантажні судна мали можливість без перешкод потрапляти у Херсонський морський порт і завантажуватись до 22 футів глибиною. Подальші роботи з утримання каналу зводились до щорічної зачистки для підтримання необхідної глибини і ширини. Завідував роботами в гирлі Дніпра відомий інженер і за сумісництвом начальник Управління Миколаївського порту Лоренц Карлович Юстас за підтримки інженерів П.М.Потоцького та М.І.Мартиновського.

У 1907 році м.Херсон було приєднано до загальноімперської мережі залізничних доріг, далі поставило завдання з'єднати Херсонський порт з залізницею, виявилися розміри надходження різноманітних вантажів для експорту за кордон і стала нагальною необхідність криголаму. Іноді в особливих випадках для зняття іноземних суден з

було збудовано і ідально по Спартаківському провулку. В цей період було збудовано елеватор, кузню, розроблені проекти вантажних суден. Під керівництвом конструктора-практика І.Г. Сушка були спущені на воду пароплави «Комсомолка» (судно пройшло війну і повернулося у порт), «Комсомолец», «Боліндер», «XIX партз'їзд», «Локке». У 1933 році завершено будівництво стаціонарного берегового елеватора (найпотужнішого у Радянському Союзі), облаштованого німецькими зерноперевантажувальними транспортерами. Ще одна дуже важлива подія в житті порту – будівництво нафтогавані, котра запрацювала напередодні Великої Вітчизняної війни.

У 1939 році відбулися значні зміни в апараті управління. У зв'язку із потужним ростом морського флоту, Раднарком УРСР постановив про поділ Наркомводу на Наркомморфлот і Наркомрічфлот. Хоча Херсонський порт підпорядковувався Наркомрічфлоту.

До початку Великої Вітчизняної війни Херсонський морський порт досяг значних результатів у своє-