

УДК [930.253:656.615](477.72)

І. В. ЛОПУШИНСЬКА*

ГЕНІЧЕСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ПОРТ У ДОКУМЕНТАХ ДЕРЖАВНОГО АРХІВУ ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Здійснено огляд фондів та видань науково-довідкової бібліотеки Державного архіву Херсонської області, що висвітлюють роботу Генічеського морського порту.

Ключові слова: Генічеськ; Херсонщина; порти Азовського моря; морська торгівля; пасажирські перевезення.

Херсонський край здавна вважався аграрним регіоном. Значна кількість вирощеної сільськогосподарської продукції потребувала місць переробки, ринків збуту та вчасної доставки до них. Задовольняли ці потреби морські порти. Херсонщина омивається двома морями – Чорним та Азовським. Історія виникнення Херсонського морського порту непогано вивчена, чого не можна сказати про історію Генічеського морського порту.

Власне портова територія існувала у Генічеську від його заснування. Місто розташоване у південно-східній частині Приазовської низовини, на узбережжі Утлюцького лиману Азовського моря і протоки Тонкої, яка з'єднує лиман із Сивашем¹. Перша загадка про Генічеськ належить до 1784 р.², коли на берегах Азовського моря та Сивашу виникло невелике поселення Усть-Азовськ, яке згодом отримало назву Генічеськ. Містяни займалися хліборобством, вівчарством та рибальством. Значного розвитку отримало також видобування солі. У 1835 р. від Генічеська по Арабатській стрілці було прокладено поштовий тракт до Феодосії. Розташований на шляху, Генічеськ з часом став одним з центрів Приазов'я, через який за кордон експортувалися хліб, сіль, вовна. Тоді ж з'явилися перші споруди майбутнього порту³.

У доповіді члена Товариства сприяння Російському торговому мореплавству інженера Н. А. Сахновського зазначається, що у 1882 р. у місті Генічеськ відсутнє те, що зазвичай вважається морським портом, а саме: “частина моря, що захищена від хвиль або басейн, виритий у березі, до яких заходили б кораблі дальнього плавання, що мають глибоку посадку, та які б завантажувалися прямо з набережної або з вагонів залізниці, – а існує лише природній, нічим не захищений рейд”⁴. У Генічеському порту вантажі до суден підвозились від пристані кабо-

* Лопушинська Ірина Володимирівна – головний спеціаліст відділу використання інформації документів Державного архіву Херсонської області.

тажними суднами з мілкою посадкою. Каботажні судна, що стояли на відкритих рейдах, часто зазнавали аварій, зривалися з якорів, руйнувалися хвилями, також протікали трюми, що призводило до підмочування вантажів. Для усунення цих негараздів потрібно було збудувати порт, використавши природний рейд.

Зазначимо, що впродовж останньої чверті XIX ст. здійснюються офіційні розвідки стосовно будівництва Азовських портів. У 1875 р. розроблено проект покращення Генічеського порту, яким визначалося п'ять різних місць для прориття поглибленого морського каналу як варіантів територіального розміщення порту. За результатами пошукових робіт, у 1893 р. було розроблено план Генічеського порту, за яким передбачалося прорити поглиблений підхідний морський канал до 12 футів, звести будівлю пароплавного агентства, дерев'яні та цегляні хлібні комори, лоцмейстерську казарму⁵.

Обсяги перевезень Генічеського порту почали зростати з 1876 р., коли від новозбудованої залізниці Лозова – Сімферополь було прокладено залізничну колію до м. Генічеська. З порту щороку відправлялося понад 4 млн. пудів зерна на експорт. Так, у 1887 р. через Генічеський порт було вивезено зернових на 1 млн. 311,3 тис. рублів. Порт обслуговував як каботажні перевезення, так і міжнародні. Впродовж 1887 р. до Генічеського порту зайшло 115 каботажних суден та 22 судна під іноземними прапорами⁶.

На кінець 1880-го р. у Генічеському порту налічувалося 13 суден, серед власників яких були генічеські міщани Федір Янаті та Микола Караданай. Вісім із тринадцяти суден були збудовані на місці, у Генічеську, а саме: катер “Ілля”, трамбаки “Єлизавета”, “Святий Іоан”, “Святий Миколай”, “Свята Анастасія”, “Пликсевра” та “Травіата”, а також голет “Владислав”. Всі судна, приписані до Генічеського порту, мали патент на “мале плавання”⁷.

Юридичну основу свого існування Генічеський порт отримав лише у 1898 р., коли законом Російської імперії “Про відчуження приватного земельного нерухомого майна під облаштування порту, який будується у м. Генічеську”, чотири десятичини сімсот шістдесят квадратних сажень землі з будівлями, що розташовувались на ній, було віддано під облаштування у м. Генічеську порту⁸.

У 1912 р. від міської станції до Генічеського порту прокладено залізничну колію протяжністю до 1 км⁹. Порт стрімко розвивався, товарообіг набирив обертів, місто розширялося, збільшувалася кількість населення. В.Піхуля зазначає, що у навігаційний період 1913 р. вантажообіг порту досягав 25 млн. пудів на рік, із них 6 млн. пудів у каботажі. За кордон вивозили зерно, борошно, вовну. У каботажі – сіль, борошно, вугілля, дрова. На вантажних роботах щоденно працювало до 800 людей. Ці роботи здійснювались вручну¹⁰.

Вищезазначені дані про історію Генічеського порту часів Російської імперії містяться у друкованих виданнях того часу, статистичних збірниках, атласах карт та відомостях Імператорського товариства сприяння Російському торговому мореплавству. Цікаві матеріали подано у краєзнавчих дослідженнях, зокрема у роботі В. Піхулі “Генічеськ та генічани”, де цілий розділ “Порт – серце міста” присвячений історії порту. Текст ілюстровано багатьма світлинами.

Документи з історії порту за 1898–1922 рр. на зберігання до Державного архіву Херсонської області не надходили. Відсутність архівних документів за вказаний період пояснюється постійними адміністративно-територіальними змінами, що безпосередньо стосувалися міста. Так, на момент заснування порту Генічеськ був містом Мелітопольського повіту Таврійської губернії, яка була ліквідована у березні 1918 р. З цього ж року місто входить до складу Катеринославської, з 1920 р. – Олександрівської, з 1921 р. – Запорізької, а з 1922 р. – знову Катеринославської губернії¹¹. Після ліквідації губерній, а згодом і округів у 1932 р. Генічеський район належав до Дніпропетровської, а з 1939 р. – Запорізької області¹². І лише після визволення території Херсонщини від нацистської окупації та утворення за Указом Президії Верховної ради СРСР від 30 березня 1944 р. Херсонської області, до її складу увійшов Генічеський район¹³.

Основний масив документів радянської доби, що містять відомості про роботу Генічеського порту, відклався у кількох архівних фондах, а саме: “Генічеський повітовий виконавчий комітет”, “Генічеський районний комітет Компартії України”, “Виконавчий комітет Херсонської обласної ради”, “Херсонський обласний комітет Компартії України”, “Виконавчий комітет Генічеської районної ради”, “Виконавчий комітет Генічеської міської ради”, “Генічеське повітове статистичне бюро”. Хронологічно ці фонди охоплюють період з 1920-х до 1960-х рр. Здебільшого це доповідні записки про стан та розвиток порту, що розглядалися на засіданнях виконавчих комітетів, історичні довідки, а також накази про призначення на посаду відповідальних працівників портової адміністрації, звіти про роботу партійної ланки. Використовуючи зазначені документи, можна частково відтворити історію порту після Громадянської війни, його роботу у 1920–1940-х рр. та після закінчення Великої Вітчизняної війни.

Перші документи про діяльність Генічеського порту в післяреволюційний період відклалися у матеріалах перепису установ Катеринославської губернії у жовтні 1922 року. Зафіксована картка установи – Управління Генічеського торгового порту – Морагенства, яке підпорядковувалося Народному Комісаріату шляхів сполучення та розташовувалося по вул. Морській, № 16. Географічно порт обслуговував територію від с. Кирилівки до с. Чокрак. Генічеський торговий порт у

радянський час почав працювати у грудні 1920 р., знаходився на держзабезпеченні. За штатом в управлінні працювало 4 службовці та 3 робітники. Із семи осіб чоловічої статі старше 18 років один отримував ставку кваліфікованого робітника. Службовці отримували зарплатню згідно зі ставками Союзу Державного пароплавства¹⁴.

Основні документи, що стосуються Генічеського порту, – це численні резолюції про відновлення його роботи, проведення ремонту причалів, зруйнованих під час Громадянської війни. Так, у доповіді Генічеського повітового виконавчого комітету від 16 липня 1923 р. “Про використання Генічеського порту для експорту хліба” зазначалося, що через повну руйнацію Генічеського порту, пристані та складів, а також нестачу коштів на ремонт і робіт по розчищенню каналів, транспортна секція Генічеського повітового комітету вважає недоцільним його відновлення¹⁵.

Роботи з відбудови порту були зупинені та розпочалися лише у 1926 р. Генічеський районний комітет Компартії України 1 квітня 1926 р. прийняв резолюцію: “...Генічеський порт може служити за своїм географічним положенням дуже зручним експортним і імпортерним пунктом, але потрібне його відновлення, тому просити окружний виконком підтримати перед центром подане Президією райвиконкому прохання про відновлення порту”¹⁶.

Упродовж 1927 р. на території Генічеського порту було відремонтовано дві ділянки пристані довжиною 56 та 74 пог. саж. Того ж року було ухвалено рішення про відновлення експорту хліба через порт Генічеськ (до 1927 р. такі перевезення здійснювалися через порт Феодосію)¹⁷.

Завдяки відновленню вантажних перевезень у 1928 році наглядач порту тов. Стешенко ставить питання перед окружним партійним комітетом, Бердянським портом та Центральним управлінням морського транспорту щодо переведення Генічеського приписного пункту 3 розряду у Генічеський приписний пункт 1 розряду. Такі зміни мотивувалися тим, що Генічеський порт був на 90 % відновлений у порівнянні з його дореволюційним станом та готовий до експлуатації¹⁸.

На заваді розвитку порту стало замулення підхідного каналу, яке вдалося частково ліквідувати впродовж 1928–1929 рр., коли на території порту було проведено днопоглиблювальні роботи землечерпальним караваном із Керченського порту¹⁹.

У 1929 р. бюро Генічеського парткому ухвалює резолюцію “Про перспективи розвитку Генічеського порту”, де зазначається, що Генічеський порт є одним із важливих у економіці Мелітопольського округу. Його товарообіг становив 18 млн. пудів на рік, але після Громадянської війни він різко упав і поступово став збільшуватись лише з 1927 р. Генічеський порт станом на 1929 рік був, головним чином,

портом для хлібних вантажів, мав глибину підхідного каналу 12 фут. Через мілководність та відсутність устаткування, а також складських приміщень для експортної діяльності порт втрачав багато коштів. Тому бюро районного партійного комітету ухвалює рішення про здійснення першочергових заходів щодо покращення діяльності порту, а саме: поглиблення морського каналу до 24 фут.; спорудження огорожувальних дамб каналу з метою зменшення його занесення; спорудження внутрішнього басейну; спорудження набережних із закладкою ґрунту на 30 фут.; спорудження механізованих складських приміщень для зерна приблизно до 2 тис. тонн; спорудження під'їзних колій; побудови окремої пристані з під'їзною колією для навантаження солі; придбання моторного двигуна (мотовоза) для розвантаження території порту від вагонів та забезпечення своєчасної доставки солі з безпосереднім перевантаженням на пароплави та добудування комор на місці видобування солі²⁰.

Проте здійснити передбачені заходи з покращення роботи порту не вдалося. Вже у 1931 р. Генічеський районний партійний комітет знову ухвалює рішення про прориття нового підхідного каналу, розширення акваторії порту, побудову нових складських приміщень та ін. У цей час у місті будується бавовняний завод, сировину для якого, а також виготовлену заводом продукцію планують вивозити через Генічеський порт²¹.

Новим етапом у діяльності порту стало відкриття пасажирських перевезень у 1933 р., коли на лінії Керч – Генічеськ – Бердянськ було поставлено парусно-моторне судно “Уч-Дере”, вантажний трюм якого обладнаний для пасажирів²².

У 1935 р. здійснювалися роботи з озеленення портової території, збудовано огорожу та звільнено територію від приватних мешканців²³.

Вперше фінансові прибутки від діяльності порту у сумі 30 тис. крб. були отримані у 1936 рр. У 1936–1937 рр. працівникам порту вдалося зменшити виробничий простій суден, знизити собівартість переробки однієї тонни вантажу, за що працівники порту одержали премії. За 7 місяців 1937 р. порт отримав прибутку у сумі 50 тис. крб. Серед працівників порту налічувалося 17 стахановців, однак поширеним явищем була низька трудова дисципліна серед працівників порту, частина яких щоденно без дозволу виходила на підробітки до колгоспів²⁴.

Упродовж другої половини 30-х рр. ХХ ст. збільшується вантажообіг Генічеського порту. У 1935 р. він становив 58000 тонн, у 1936 р. – 83000 тонн, у 1937 р. – по плану вказувалася цифра у 92000 тонн. Зауважимо, що у цей же час використовувався метод ручної переробки вантажу і постійно порушувалося питання щодо його механізації.

Того ж 1937 р. загострюється конфлікт між керівництвом Генічеського порту і Бердянського, якому він був підпорядкований. За 8 місяців

1937 р. керівництво Бердянського порту лише раз відвідало Генічеськ. Розглядався варіант перепідпорядкування порту безпосередньо Пароплавству, а не Бердянському порту²⁵, але це питання так і не було вирішено.

Наприкінці 30-х – на початку 40-х рр. ХХ ст. відбуваються часті зміни керівництва порту. У жовтні 1939 р. начальником Генічеського морського порту було призначено Єременка Кузьму Антоновича. А вже у квітні 1940 р. начальником порту став Штукатур Іван Лазаревич, який очолив порт і у 1944 р. після звільнення міста від німецьких окупантів²⁶.

У 1940 р. порт мав власну електростанцію, водопостачання, радіовузол, вантажну ділянку, товарообіг становив 70 тис. тонн в рік. Підхідний канал та акваторія порту забезпечували приймання суден з осадкою до 4-х метрів, причальна лінія мала протяжність 272 метри. Планувалося збудувати лазню, гуртожиток та приміщення для очікування²⁷.

Перед початком Великої Вітчизняної війни Генічеський порт жив буденним робочим життям: ремонтувалися обладнання електротранспортерів, причал, здійснювалося налагодження роботи електромережі порту і його електростанції, планувалося відкриття їдальні для працівників порту²⁸.

Потрібно зауважити, що документи за 1941–1944 рр. по м. Генічеську та його підприємствам на зберігання до державного архіву області не надходили, тому прослідкувати діяльність Генічеського порту у роки нацистської окупації немає змоги.

Генічеськ було звільнено військами Червоної Армії 30 жовтня 1943 року²⁹. За часів окупації порт зазнав значних руйнувань: знищені система водопостачання, частина причалів порту, обмілів підхідний канал. У 1944 році розпочалися роботи з відновлення порту – почали працювати портова електростанція, механічна, теслярська майстерні та кузня. Проте пристань не була очищена від сміття, не були підготовлені складські приміщення, колектив порту часто використовувався не на відновлювальних роботах, а займався виловом риби³⁰.

На 1 грудня 1946 р. Генічеський порт знаходився у позаексплуатаційному стані. Працівники переважно виконували позапортову роботу. Так, механічна майстерня та будівельно-ремонтна група виконували сторонні замовлення районних організацій; місцеві позапланові перевезення вантажу виконувалися у незначних обсягах; у риболовному господарстві працювало 8 рибалок. Через відсутність державної дотації ці роботи були єдиним джерелом існування працівників порту.

Технічне обладнання порту у 1946 р. складалося з одного вантажного складу на 160 кв. м; двох причалів, загальної протяжністю 107 погонних метрів; вантажно-розвантажувальної механізації: 4-х стрічкових транспортерів типу “Январець”, завдовжки 5 погонних метрів

кожен, що знаходилися у експлуатаційній готовності; однієї вантажної автомашини марки ГАЗ-АА; механічна майстерня була обладнана 1 токарним, 1 гвізdkовим, 1 наждачним верстатом, електрозварювальним апаратом; кузня мала 1 горно ручного дуття, теслярське відділення з одним верстаком; електростанція потужністю 36 квт. у робочому стані не використовувалася; службово-допоміжний флот складався з мотоботу, тоннажністю 7 тонн та потужністю 17 кінських сил; 4 вітрильних баркасів, вантажопідйомністю від 0,5–2 тонн кожен; 3 веслових баркаси, вантажопідйомністю від 0,5–2 тонн кожен. Глибина біля причалів порту була мінімальна – 12 м, бухта була очищена повністю, очищення підхідного каналу не проводилося.

На території порту були розташовані службово-промислові будівлі: цегляні будинки управління порту, механічної майстерні та вантажного складу³¹.

У доповідній записці “Про перспективи розвитку Генічеського порту” начальника Генічеського порту В. І. Андрєєва від 19 червня 1947 р. вказано, що нормальна експлуатаційна робота порту не була відновлена, крім незначних надходжень у порт рибної продукції для рибзаводу, інший вантажний обіг у порту не здійснювався³². Станом на 1947 р. у порту було відновлено 2 дерев’яних причали, склад для вантажів, механічні майстерні, електростанція та водогін. Акваторія порту була очищена від затоплених суден, проведено тралення бухти та вхідного каналу³³.

З весни 1944 р. налагоджуються баркасні перевезення пасажирів через протоку Тонку, пасажирські перевезення на лініях Генічеськ – Бірючий острів та Комісарівка – Генічеськ було відновлено у 1954 році³⁴.

З 1947 по 1956 рр. проводяться роботи з відновлення зруйнованої у роки Великої Вітчизняної війни залізничної колії до Генічеського порту³⁵ довжиною 1 км. У документах архівного фонду “Херсонський обласний комітет Компартії України” збереглося майже дев’ятирічне листування з цього приводу. У багатьох документах відображене прохання надіслати техніку для поглиблення підхідного каналу. Однак, попри всі труднощі, у п’ятдесятих роках ХХ ст. Генічеський порт починає нарощувати обсяги вантажних перевезень. Так, у 1953 р. через Генічеський порт було перевезено 731 тонну вантажів, а у 1957 р. – 6543 тонн³⁶. Але, як зазначає В. Піхуля, вантажообіг Генічеського порту у радянські часи не досяг показників початку ХХ ст.³⁷

З 1960-х рр. інформація про діяльність Генічеського порту поступово зникає із документів архівних фондів, що пов’язано з його прямим підпорядкуванням Бердянському порту. В основному документи представленні рішеннями виконавчого комітету Генічеської районної ради про виділення земельних ділянок під будівництво житлових будинків для працівників порту, прокладання асфальтованої дороги до порту тощо.

Історія промислових підприємств регіону – це перспективний напрям дослідження економічного розвитку рідного краю, адже і нині Генічеський порт залишається одним із важливих центрів вантажних перевезень сучасної України.

¹ Історія міст і сіл Української РСР. Херсонська область. – Київ, 1972. – С. 313.

² Орлова З. С., Ратнер И. Д. Из истории заселения Херсонщины. Краткий справочник. – Херсон, 1993. – С. 64.

³ Історія міст і сіл Української РСР. Херсонська область. – Київ, 1972. – С. 314.

⁴ Известия Императорского общества для содействия Русскому торговому мореходству. Выпуск X. – Москва, 1882. – С. 153–154.

⁵ Материалы для описания русских коммерческих портов и истории их сооружения. Вып. XX : Керч. Генічеськ, Ейск, Темрюк, Анапа. Результаты изысканий, произведенных в 1893–1894 гг. Атлас чертежей / Сост. инженер путей сообщения В. Ю. Руммель. – СПб., 1896. – С. 5–6.

⁶ Сборник по текущей статистике на 1887–1888 год / Статистическое бюро Таврического губернского земства. – Симферополь, 1888. – С. 32–33, 35.

⁷ Известия Императорского общества для содействия Русскому торговому мореходству. Выпуск VI. – Москва. – 1881. – С. 342–343.

⁸ Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2-е. – СПб, 1901. – Т. 18. 1898 г. Отд. 1. От № 14861 – 16309 и Дополнения. – С. 115.

⁹ Державний архів Херсонської області (далі – Держархів Херсонської обл.), ф. Р-1979, оп. 5, спр. 89, арк. 1–2.

¹⁰ Пихуля В. М. Генічеськ и генічане. Генічеськ. – 1997. – С. 18.

¹¹ Збірник узаконень і розпоряджень робітничо-селянського Уряду України. – Харків, 1921. – № 4. – С. 135; Збірник узаконень і розпоряджень робітничо-селянського Уряду України. – Харків, 1923. – № 18–19. – С. 310.

¹² Збірник узаконень і розпоряджень робітничо-селянського Уряду України. – Харків, 1925. – № 29–30. – С. 233; Збірник узаконень і розпоряджень робітничо-селянського Уряду України. – Харків, 1930. – № 23. – С. 225; Зібрання законів і розпоряджень Уряду УСРР. – Харків, 1932. – № 5. – С. 28.

¹³ Наддніпрянська правда (Херсон). – 1944. – 21 травня.

¹⁴ Держархів Херсонської обл., ф. Р-1111, оп. 1, спр. 15, арк. 72.

¹⁵ Там само, ф. Р-1651, оп. 1, спр. 1, арк. 4.

¹⁶ Там само, ф. П-116, оп. 1, спр. 9, арк. 1, 65.

¹⁷ Там само, спр. 30, арк. 156, 16.

¹⁸ Там само, спр. 41, арк. 189, 190, 193.

¹⁹ Там само, ф. П-46, оп. 1, спр. 41, арк. 102.

²⁰ Там само, ф. П-116, оп. 1, спр. 50, арк. 85, 89.

²¹ Там само, спр. 64, арк. 56, 69, 70.

²² Там само, ф. П-46, оп. 14, спр. 10, арк. 3, 4.

²³ Там само, ф. П-116, оп. 1, спр. 202, арк. 103–103 зв.

²⁴ Там само, спр. 254, арк. 78, 82–83.

²⁵ Там само, арк. 85.

²⁶ Там само, спр. 294, арк. 91; спр. 307, арк. 45.

²⁷ Там само, спр. 307, арк. 76.

- ²⁸ Там само, спр. 323, арк. 142, 152, 153.
²⁹ Там само, ф. Р-1479, оп. 1, спр. 6, арк. 48.
³⁰ Там само, ф. П-116, оп. 1, спр. 368, арк. 2, 3 зв.
³¹ Там само, оп. 3, спр. 173, арк. 4–5.
³² Там само, ф. П-46, оп. 1, спр. 2408, арк. 65.
³³ Там само, спр. 788, арк. 15–16.
³⁴ Там само, ф. П-116, оп. 3, спр. 162, арк. 147–148.
³⁵ Там само, ф. П-46, оп. 1, спр. 2813, арк. 141; ф. П-116, оп. 13, спр. 23, арк. 42.
³⁶ Там само, ф. П-116, оп. 13, спр. 23, арк. 42.
³⁷ *Пихуля В. М.* Геничеськ и геничане. Геничеськ. – 1997. – С. 23.

Проведен обзор фондов, а также изданий научно-справочной библиотеки Государственного архива Херсонской области, которые освещают работу Геничеського морского порта.

Ключевые слова: Геничеськ; Херсонщина; порты Азовского моря; морская торговля; пассажирские перевозки.

There is presented the review of collections and the editions of the Scientific Library of State Archives of Kherson Region, than highlight the work of the Genichesk Sea Port.

Key words: Genichesk; ports of Asov Sea; the sea trade; the civil transporting.