

Тарас Гончарук,

*доктор історичних наук, професор кафедри історії України
Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова*

ПРОПОЗИЦІЇ СТВОРЕННЯ «ВІЛЬНОЇ ГАВАНІ» В ОДЕСЬКОМУ ПОРТУ ЗА ЧАСІВ ГЕТЬМАНАТУ П. СКОРОПАДСЬКОГО 1918 Р. (ЗА МАТЕРІАЛАМИ МІСЦЕВОЇ ПРЕСИ)

Цього року виповнюється 100 років від початку Української національної революції 1917 – 1921 рр. та 200 років від маніфесту про проголошення в Одесі порто-франко (16 квітня 1817 р.). Історичні події, розглянуті в цій публікації певною мірою пов'язані з обома цими ювілеями. Йдеться про спроби влягування в Одесі «вільної гавані» у революційний час, а саме 1918 р. – за доби гетьманату П. Скоропадського. Ці спроби будуть розглянуті за матеріалами провідних тодішніх російськомовних одеських газет – «Одесский листок» та «Одесские новости» та провідної україномовної газети міста – «Вільне життя».

Як відомо, «золота доба» історії Одеси в першій половині XIX ст. співпала з періодом функціонування тут режиму порто-франко (митний корон навколо міста діяв у 1819 – 1859 рр.). В кінці XIX ст. поширилася ідея створення в Одеському порту «вільної гавані» (зони безмитної торгівлі). На той час Одеса вже була потужним промисловим центром і оголошення всього міста порто-франко завдало б промисловому виробництву значних втрат. До того ж порто-франко тоді в Європі вже вважалися анахронізмом та були замінені «вільними гаванями», дія у яких обмежувалася територією порту. Про це, зокрема, писав 1905 р. голова Одеського біржового комітету А. Анатра, але його пропозиції були відхилені урядом. У 1908 р. Одеський біржовий комітет в записці міністру торгівлі та промисловості знов запропонував створити в Одесі вільну гавань за зразком германських. Цю ідею підтримували і підприємницькі кола міста, місцеве відділення Російського тех-

нічного товариства, градоначальник, керівництво порту (одеське Присутствіє з портових справ 1909 р. постановило «Устройство вольной гавани в Одесском порте признать необходимым для интересов всего Юга России» [1. 17–18], тобто усіх українських земель) та ін. Пропозиції створення вільної гавані в Одесі були підтримані за її межами, зокрема, біржовим комітетом м. Риги (хоча в інших портових містах біржові комітети висловлювалися лише за створення «вільної гавані» в своєму порту), а на скликаному 1910 р. II з'їзді судновласників Чорноморсько-азовського району було прийнято спеціальну резолюцію, яка зазначала: «Одесса по своему географическому и экономическому положению является самым благоприятным пунктом для учреждения в ней вольной гавани на Черном море» [1. 18–19], ця ідея була підтримана і на III з'їзді судновласників регіону 1912 р. [1. 26–27].

На конкурс до Одеського біржового комітету 1 січня 1913 р. було подано ґрунтовний проект «вільної гавані» в Одесі під промовистим гаслом: «Лучше поздно, чем никогда». Початок війни 1914 р. завадив його реалізації, проте проект було доповнено і опубліковано у 1915 р. Він мав 212 сторінок тексту й докладний план території майбутньої вільної гавані [1. 31–242]. У передмові інженер шляхів сполучення Вільгельм Федорович Екерле (на той час «младший производитель работ Одесского порта» та секретар правління Одеського відділення Російського технічного товариства [2. 311–337]) висловлював надію, що по завершенні війни «вільну гавань» буде відкрито [1. 61]. Вочевидь, В. Ф. Екерле і був автором вищезгаданого проекту.

У 1917 р. ідея оголошення порто-франко відродилася у зв'язку зі спробами перетворення Одеси на «вільне місто» за часів УНР. Зазначені спроби були детально розглянуті в працях Т. С. Вінцовського [3. 80 – 91] та В. А. Савченка [4. 43 – 65]. З приходом до влади більшовиків у січні 1917 р. питання про «вільну торгівлю» втратило свою актуальність. Однак вже через два дні після в'їзду до міста австро-угорських та німецьких військ газета «Одесский листок» повідомила, що спеціальна комісія міської думи повернулася до проекту конституції Одеси. Як зазначала газета: «Заклучение мира

связывается с восстановлением строгих основ украинского государства. Ввиду этого вновь возникает вопрос о вольном городе Одессе. Согласно проекту особой комиссии город. думы конституция Одессы рисуется в следующем виде. ...внешняя торговля и таможенное дело подлежат как в законодательном, так и в административном отношении, ведению общегосударственных органов, но Одесса, как вольная гавань будет находиться вне общегосударственной таможенной черты впредь до того времени, пока она не заявит о включении ея, частично или полностью в эту черту» [5].

Досить скоро питання про митну автономію Одеси зі шпальт місцевих газет зникло. Хоча, з посиленням на німецьких офіцерів, повідомлялося навіть про плани створення «вольного німецького міста Одессы», а саме: «створення на Чорному морі другого німецького Гамбурга». Як зазначав з цього приводу «Одеський листок»: «Возможность такого разрешения вопроса не отрицается и в украинских кругах, утверждающих однако, что экономические интересы Одессы связывают ее с Украиной» [6]. Вочевидь, останнє стало причиною того, що російськомовні одеські видання навесні 1918 р. більше цікавила культурна та мовна, ніж економічна, зокрема митна, автономія Одеси. До того ж український уряд планував залучити для удосконалення Одеського порту значні кошти, яких одеська міська скарбниця самотужки знайти б не змогла («Украина затратит массу миллионов, – писал «Одеський листок», – не остановится ни перед какими размерами ассигнований для того, чтобы создать из Одессы образцовый порт, превратить ее в первый порт Украины. Понятно, что «вольный город» Одесса всех этих возможностей получить не сможет» [7]), а досить соціалістична економічна політика УНР (зокрема, державна монополія зовнішньої торгівлі) не надто узгоджувалася з принципами «вільної торгівлі».

Від часів приходу до влади гетьмана Української держави П. П. Скоропадського економічна політика уряду України значно поправішала та стала ефективнішою. В захисті своїх інтересів одесити розраховували на допомогу земляків в уряді гетьмана, зокрема, голови одеського біржового коміте-

ту Сергія Михайловича (Сруля Міхелевича) Гутника, який був призначений міністром промисловості і торгівлі Української держави. Як зазначали «Одесские новости», в травні 1918 р. на зустрічі в Одеському біржовому комітеті товариш (заступник) голови комітету Г. Вейнштейн прохав новообраного міністра «не слагать с себя полномочий председателя биржевого комитета впредь до упрочения новой власти», а також «выразил уверенность, что на посту министра торговли и промышленности С. М. Гутник с еще большей энергией будет отстаивать интересы родной Одессы, в особенности в вопросах о прямой линии Одесса – Киев, о вольной гавани и т.п.» [8]. Одеські газети в подальшому приділяли особливу увагу діяльності міністра С. М. Гутника, зокрема, його приїздам до Одеси у зв'язку з відродженням торговельного флоту та ін. («Приезд в Одессу министра торговли и промышленности С. М. Гутника связан был с вопросом о восстановлении нашего торгового флота...» – повідомляв «Одесский листок» в кінці травня 1918 р. [9]).

Саме за часів перебування С. М. Гутника на міністерський посаді питання про «вольну гавань» знов стало на порядку денний одеського життя. Так, газета «Одесские новости» 22 червня 1918 р. повідомляла: «Вчера в помещении биржи состоялось совещание биржевого комитета с представителями гор. самоуправления и разных общественных организаций по вопросу о вольной гавани в Одессе. Совещанию было представлено три проекта: инж. Куровского из Киева, общества бессарабских жел. дорог и в последний момент поступивший проект одессита Брунштейна. После обстоятельного обмена мнений, совещание избрало комиссию под председательством инж. Пеля для ознакомления с проектами и заключения» [10]. Досить коротким було і повідомлення цієї газети про подальшу роботу створеної комісії. Так 11 липня 1918 р. повідомлялося, що «комиссия... разрабатывает в настоящее время вопрос о месте постройки вольной гавани. Ею рассматривается проект, представленный обществом инженеров бессарабских железных дорог. Вскоре будет созвано заседание комиссии для рассмотрения эскизных проектов создания вольной гавани» [11].

Газета «Одесский листок» подала більше інформації про подані проекти та вищезгадану «комісію под председательством инженера Н. И. Пеля» (вочевидь, мався на увазі Микола Васильович Пель, на 1917 р. – головний інженер «Управления строительной частью в коммерческих портах Новороссийского края» [12. 69]), при тому порадівши, що «заглохший за дни большевизма вопрос об устройстве в Одессе вольной гавани... вновь служил предметом обсуждения специального совещания» [13]. Невдовзі «Одесский листок» помістив розлогу публікацію, присвячену можливим проектам «вільної гавані», текст якої вміщено нижче (Дивись Додаток 1). Зі статті можна судити про масштабність цих проектів. Показово, що автор статті наголошував на необхідності урахування екологічних питань при розгляді проектів й важливості збереження курортного значення Одеси (від весни 1918 р. місцеві газети звертали увагу, на зростання ролі Одеси як загальноукраїнського курорту, після втрати українською державою Криму).

Газета «Вільне життя» також приділяла значну увагу економічним питанням на своїх шпальтах. В тому числі діяльності міністра С. М. Гутника та питанням зовнішньої торгівлі [14]. Тому не дивно, що саме в ній у липні 1918 р. була оприлюднена стаття з промовистою назвою «Вільна гавань для вільної України» під криптонімом «В. Е.», текст якої також вміщено нижче (Дивись Додаток 2). Автор статті виказував добру обізнаність з попередніми проектами «вільної гавані» в Одесі (зокрема, говорячи «Раніше ми потішали себе тим що: «Ліпше пізно, ніж ніколи», тепер же настав час сказати: «Негайно, бо буде пізно», автор явно натякав на гасло вищезгаданого проекту 1913 р. «Лучше поздно, чем никогда»). Це дозволяє стверджувати, що автором статті був вищезгаданий В. Ф. Екерле. Він у цей час перебував в Одесі і від 1919 р. працював у створеному за часів гетьмана П. П. Скоропадського Одеському політехнічному інституті (тепер – Одеський національний політехнічний університет) [15. 96]. Пізніше – на початку 1920-х рр. – під час НЕПу В. Ф. Екерле продовжував висловлюватися за створення в Одеському порту «вільної гавані» («Начальник управления

работ порта В. Екерле 10 июня сделал в научно-техническом клубе доклад по вопросу о вольных гаванях, являющимся в настоящее время актуальным и животрепещущим» – писала газета «Моряк» 1922 р. [16]). Отже, В. Ф. Екерле був прихильником та популяризатором ідеї створення «вільної гавані» в Одесі під час влади принаймні трьох держав: Російської імперії, Української держави П. П. Скоропадського та УСРР.

Що стосується пропонованих влітку 1918 р. проектів «вільної гавані» в Одесі, то, як вже говорилося вище, вражає їхня масштабність. Як не дивно, але за часів УНР та Української держави в місті здійснювалися проекти, що не вдавалося здійснити за більш спокійних дореволюційних часів (наприклад, заснування сільськогосподарського та політехнічного інститутів). Дописувач «Одесских новостей» у вересні 1918 р., підводячи підсумки першого року роботи першої в історії міста демократично обраної міської думи («год тому назад, – писав він, – впервые собралась в свое заседание новая демократическая одесская городская дума, избранная на основании всеобщего прямого, равного и тайного избирательного права»), констатував наявність досить суттєвих її здобутків, попри не лише незручні, але й небезпечні умови роботи протягом 1917 – 1918 рр. («эта дума мужественно, достойно и четко выполнила свой долг перед избравшим ее населением и ее крупные заслуги будут признаны нелицеприятным судом истории», – зазначав дописувач) [17].

Через падіння гетьманату та черговий прихід більшовицької влади, проекти створення «вільної гавані» в Одесі за часів Української національної революції здійснені не були. Вільна економічна зона «Порто-франко» на Карантинному молу Одеського порту була створена вже за часів незалежної України, але проіснувала недовго (2000 – 2003 рр.) [18.70].

Додаток 1. Стаття «Вольная гавань» з газети «Одесский листок» від 17 липня 1918 р. (Бек. Вольная гавань // Одесский листок. – 1918. – 17 июля)

«Когда «революционная Одесса» очень серьезно думала о «вольной Одессе», правительство Голубовича пообещало

ей вольную гавань, считая, что этим должны ограничиться «вольные» вождения граждан «южной Пальмиры». Но в сутолоке наступивших событий, наряду с выявившимся экономическим бессилием гор. управления, вопрос этот оказался отвлеченным в сторону от общественного внимания. Однако, естественное развитие экономических потребностей края рождает возможность утилизации всех географических и топографических особенностей Одессы, независимо от политических симпатий. О-во Бессарабских железных дорог ищет необходимого выхода к морю для устроенных им дорог и в поисках такового обратилось к гор. управлению с ходатайством о предоставлении ему концессии на устройство у ярмарочной площади обширного бассейна вольной гавани. Вокруг бассейна должен быть расположен фабричный район для переработки фабрикатов, привозимых из-за границы. Особым каналом, который пересечет начало Николаевской дороги, бассейн гавани может быть соединен с морем.

Гор. технический совет, где проект обсуждался разделил конечно те соображения, что сооружение вольной гавани подымет значение Одессы, как крупного мирового порта. Но сооружение гавани и фабричного района на территории полей орошения недопустимо. В первую очередь следует иметь в виду, что канал отрежет Пересыпское предместье от главного подъездного к Одессе пути, по которому производится снабжение одесских рынков сельскохозяйственными продуктами. Даже при наличии достаточного количества мостов сообщение по улицам Пересыпи будет затруднено. Да, наконец, застройка полей орошения нарушает тут резервуар чистого воздуха, который находится вблизи города и способствует его санитарному благополучию.

Был выдвинут другой проект устройства вольной гавани у Карантинного мола. Город приобретает весьма ценное сооружение в виде окружной железной дороги, а о-во Бессараб. дорог берет на себя попечение о сохранении в целости береговой полосы от Ланжерона до дачи Вальтуха, что чрезвычайно важно для города. Но в то же время следует иметь

ввиду, что территория проектируемой гавани мала и уже не может быть расширена в дальнейшем, а также то, что расстояние от фабричного района до вольной гавани велико.

Поэтому приходится возвратиться к территории полей орошения, совет сам допускает невозможность устроить порт в другом месте, но в этом случае ставит концессию перед ряд[ом] условий. В первую очередь концессионер должен создать новую территорию, могущую компенсировать отчужденный участок полей орошения, что возможно путем устройства дамбы поперек Хаджибейского лимана и насыпи части его, прилегающей к полям орошения. Необходимо соорудить водопроводную станцию для перекачки дренажных вод с полей в лиман, в количестве свыше одного миллиона ведер в сутки.

Устройство водного бассейна внутри полей орошения подымет грунтовые воды на полях и вызовет затопление части территории полей, лежащей ниже уровня моря. Следовательно для предотвращения полного уничтожения полей орошения необходимо устроить непроницаемые внутренние бассейны. Возникает также угроза затопления Пересыпи дождевыми водами, почему необходимо озаботиться об устройстве ливнеотводов. Что бы урегулировать уличное движение необходимо замостить кубиками Московской ул. и устроить разводные мосты. Так как господствующие в Одессе северные и северо-восточные ветры будут стеснять всю пыль с территории проектируемой гавани в город и вредить курортам, безусловно необходимо замостить на ней все улицы и проезды. Оставляя за собой право еще некоторых изменений, совет единогласно высказался за желательность сооружения вольной, хлебной и угольной гавани на берегу моря за нефтяным молом. Осуществление всех поставленных условий потребует много миллионов рублей. Перспектива вольной гавани и нового фабричного района весьма блестяще, но следует всемерно выяснить отношение к нему и права на него город. управления. Допустимо ли, что бы крупнейший фактор экономического благополучия будущей Одессы всецело находился в руках частной предпринимательской организации».

Додаток 2. Стаття «Вільна гавань для вільної України» з газети «Вільне життя» 1918 р. (В. Е. Вільна гавань для вільної України // Вільне життя. – 1918. – 16 липня).

«В останні роки до війни по участі в мировому грузобороті Росія займала по даним на 3-х ліття 1910 – 1912 рр. тільки 7-ме місце, а по торговим оборотам її опереджали навіть такі невеличкі держави як Голландія і Бельгія.

Причини цього: економічна безструктурність країни.

Україна багата хлібом, товаром, цукром, вугіллям, рудою і іншими сирівцями, по правді могла лічитися житницею Росії і лишками своєї добуваючої промисловості постачала навіть значну частину Європи.

– Відповідно ж колоніальних товарів, мануфактури, продуктів хімічної і красильної індустрії, а також машинобудівної і других галузей обробляючої промисловості Україна досі завжди залежала від закордонного імпорту. –

Тому для молодой Української Держави питання поліпшення умов міжнародного обміну являється ще більш важливими і гострими ніж для бувшої Росії.

Від належного розрішення сих питань залежить її економічний добробут, а у зв'язку з сим і політична доля. –

Особливу увагу що до організації товарообміну повинно звернути на полегшення морської торгівлі, як сприяючої утриманню безпосередніх зносин зо всіма країнами миру.

Найліпшим способом для досягнення цієї мети являється для України установа в портах «Вольних Гаванів» на зразок закордонних, але пристосовуючись до місцевих умов.

Економічна сила Германії обов'язана своїм розвитком головним чином германським «Вільним Гаваням»: Гамбургу, Бремену, Любеку, Штетину і ін.

Майже усі культурні краї в тій чи іншій формі заводили в своїх портах «Вільні Гавані» або «Вільні Склади», бажаючи всіми заходами зменшити умови морського торгу і притягти до себе безпосередні операції світового товарообміну.

Обороти датського порту Копенгагена збільшились в скільки раз за одно десятиліття існування в ньому «Вільної гавані».

Маленька Румунія не жаліє втрат і асигнує із свого незначного бюджету для установи і належного обладнання

«Вільної Гавані» в Констанці і намічає утворення «Вільних Гаванів» в Галаці і Браїлові.

Чи повинна після цього гаяти час і не проводити реформ про будування «Вільних Гаванів» молода Україна?

Раніше ми потішали себе тим що: «Ліпше пізно ніж ніколи», тепер же настав час сказати: «Негайно бо буде пізно».

Дійсно, відновлення економічного добробуту краю настільки важно, що гаяння погрожує Україні розрухою і катастрофою.

Вона не має права занехати самі незначні фактори, котрі сприяли б її економічному відродженню.

Що ж уявляє собою «Вільна Гавань» і що вона обіцяє Україні?

1) «Вільна Гавань», в сучасному значенню цього поняття уявляє частину портової території, відокремленої від таможених кордонів і обнесеної ґином, за яким всі закордонні доставлені морем товари можуть без догляду і контролю таможні й попередньої очистки від полини вигружатися, складатися в пакгаузи, перепаковуватися, сортуватися і навіть в окремих випадках промислово перероблюватися зі зміною ґатунку і назвиська товару безпосередньо розпорядженням ґоварохозіяв.

Територія «Вільної Гавані» користується відносно таможених формальностей і зборів правом екстериторіальності, тобто розглядається як закордонна країна. При цьому на території «Вільної Гавані» не допускається споживання різних привозних товарів, котрі є в складах і забороняється проживання в її кордонах населення, аби запобігти споживанню, підрахувати яке було б дуже трудно.

При вивозі товарів з «Вільної Гавані» до міста всі товари повинні бути очищені від пошліни, в зв'язку з чим держава отримує весь прибуток від таможених пошлин за споживання краєм привозних товарів.

«Вільну Гавань» не треба змішувати з «Порто-франко», котре давалось переважно малокультурним районам для штучного розвитку якоїсь країни.

2) «Вільна Гавань»: а) притягує великі партії закордонних товарів з перших рук в той порт, де буде утворена «Вільна

Гавань» з організацією в ньому склад очного і розподіляючого центру привозного торгу, б) визволяє торг від непотрібної стискуючої опіки таможні, завдяки чому товарокозьяї мають можливість поміщати товари в склади, сортувати їх, переупаковувати і вживати заходи до охорони від попсовання, утечи і т.д., в) розвиває судоскладочний кредит для товарів «Вільної Гавані», що неможливо для товарів, що складаються в таможених пакгаузах, г) визволяє судна «Вільної Гавані» від таможенного догляду, в зв'язку з чим зменшується їх постій в порту й накладені видатки і збільшиться використання тоннажу, що дуже важно після занепаду тоннажу під час війни, д) сприяє транзиту неочищених пошпиною товарів, в тим числі перероблених в «Вільній Гавані», е) сприяє розвитку рідної промисловості в зв'язку з побільшенням кількості ґатунку і цінності національної праці при переробленні товару в «Вільній Гавані».

Розширення поліпшень для торгу, котрі викликаються заведенням «Вільної Гавані» бажано для всіх портів, в котрих виконуються операції по закордонному привозу.

Одначе докази свідчать, що найбільшу вигоду в розумінню притягнення великих оборотів і оживлення судоходства беруть ті порти, котрі до того часу були найбільш оживленими по зовнішньому торгу.

Через се вигідніше сконцентрувати портовобудівничі кредити і мобілізувати торгові капітали для одного загального діла, ніж розкидатись по дрібницям, себто з українських потів належало б перше за все звернути увагу при утворенню «Вольної Гавані» на Одесу, як порт, де ще до війни було більш 70 проц. закордонного привозу в Чорно-Азовським районі.

Звичайно, заведенням «Вільної Гавані» в Одесі зовсім не розрішується питання відродження економічної ваги України.

Для останнього треба провести в життя великий комплекс заходів, котрі сприяли б політичному заспокоєнню краю, розрішенню земельної реформи, відновленню обробляючої промисловості, заміни спекуляції торгом й т. п. Але в усякім разі заведення «Вільної Гавані» в найбільш сприяючій об орудуванню порту України – питання дуже серйозне

і вимагає найскорішого розрішення, як найзначніший чинник економічного будівництва молодого Держави».

Література:

1. Вольная гавань в Одессе, ее значение и устройство. – Одесса, 1915.
2. Адрес-календарь Одесского градоначальства на 1914 год. – Одесса, 1914.
3. Вінцовський Т. С. Вільне місто Одеса в добу Центральної Ради: революційна інтерпретація політичного сепаратизму // Український історичний журнал. – 2013. – №1.
4. Савченко В. А. Проект «Украина». Вольная Одесса; Одесская республика; Юго-Западный край. – Харьков; Фолио, 2013.
5. Вольная Одесса // Одесский листок. – 1918. – 15 марта.
6. В эти дни. Вольная Одесса // Одесский листок. – 1918. – 16 марта.
7. Оккупированная Одесса. Власть Украины. Судьба Одессы // ОЛ. – 1918. – 16 марта.
8. Отклики в Одессе. Приезд С. М. Гутника в Одессу // Одесские новости. – 1918. – 8 мая.
9. Восстановление судоходства // Одесский листок. – 1918. – 23 мая.
10. Вольная гавань в Одессе // Одесские новости. – 1918. – 22 июня.
11. Вольная гавань в Одессе // Одесские новости. – 1918. – 11 июля.
12. Адрес-Календарь Одесского градоначальства на 1917 год. – Одесса, 1917. – С. 69
13. Вольная гавань в Одессе // Одесский листок. – 1918. – 22 июня.
14. Приїзд С. М. Гутника // Вільне життя. – 1918. – 23 червня; Д-р Еміль Лев. Майбутня торговельна політика України // Вільне життя. – 1918. – 5 липня.
15. История Одесского политехнического в очерках / под. ред. В. П. Малахова. – Одесса, 2000.
16. Вольные гавани (на лекции инж. В.В.Экерле) // Моряк. – 1922. – 14 июня.
17. Лазарович С. Знаменательная годовщина // ОН. – 1918. – 5 сентября.
18. Гончарук Т. Г. «Вільний порт» в Одесі ХІХ – початку ХХІ ст.: проекти та реалізації // Південь України: етноісторичний, мовний та культурний виміри: збірник наукових праць ІV Міжнародної наукової конференції (26 – 27 квітня 2013 р., Одеса) відповідальний редактор М. І. Михайлуца. – Одеса, 2013.