

Источник: Таганрогская правда
Дата выпуска: 30.11.1993
Номер выпуска: 279
Заглавие: Порт ... в блеске проектов
Автор: Виктор Мищенко

Во второй половине XIX века значительные изменения претерпела организация торговли. У истоков торговых отношений наиболее распространенным способом транспортировки товаров являлась крестьянская подвода.

Нескончаемая вереница их тянулась проселочными дорогами к Таганрогу. Извозчики, которых называли чумаками, доставляя товары на таганрогский рынок, получали гроши за свой тяжелый труд. «Никто еще не видел разбогатевших чумаков, их заработок или остается в кабаках, или поглощается немедленно падежом скота в дороге или болезнью его по совершению двукратной поездки в Одессу, Таганрог или Ростов» — писал Неболсин.

Купцы приобретали продовольственные товары непосредственно в помещичьих имениях, перепродавая их затем по более высокой цене в Таганроге. Те же, кто специализировался на «плавающей» продукции, выезжали в море и скупали рыбу прямо на рыболовецких судах. Сотни перекупщиков, которых называли «кулачниками», получали громадные барыши от спекуляции хлебом и рыбой.

Пока по России, поскрипывая на знаменитых ухабах, не спеша катила чумацкая повозка, Америка лихорадочно изобретала и совершенствовала земледельческие орудия, портовые сооружения, систему погрузки-выгрузки товаров, создавала подъемные пути к портам. Все это вело к удешевлению американского хлеба. Угроза навсегда потерять европейские рынки сбыта нависла над Россией, заставила предпринимателей искать новые пути для борьбы уже не с выдуманным, а реальным конкурентом. В коммерческих кругах страны, правительстве стали подниматься два очень важных вопроса: о проведении железных дорог к южным морям и улучшении портовых сооружений.

В 1864 году было предложено провести железнодорожную линию от Харькова на Одессу или Ростов. М. Н. Катков в «Московских ведомостях» настаивал на линии Киев — Одесса, а таганрожец Н. Т. Джурич и авторитетный предприниматель, горный инженер И. П. Горлов выступили в защиту линии Харьков—Таганрог. После трехлетней «железнодорожной дискуссии», как всегда изобиловавшей взаимными обвинениями ростовских и таганрогских оппонентов, известный купец Поляков, наконец, получил подряд и крупную правительственную ссуду в 9 миллионов рублей на строительство Курско-Харьковско-Азовской железной дороги. Одновременно сооружалась железнодорожная ветка, соединившая Ростов с последним пунктом харьковской линии — Таганрогом, что в очередной раз привело к примирению вечных соперников.

Теперь зерно, поступающее из прилегающих районов, быстро поступало в город. Многочисленные агенты таганрогских торговых контор, постоянно находившиеся на железнодорожных станциях Успенской, Матвеево-Кургана и других, скупали хлеб у крестьян, повозки которых теперь развернулись в сторону новых мест продажи. Значительное количество зерна по-прежнему привозилось непосредственно в Таганрогский порт. Из портовых складов, а то и прямо с повозок хлеб грузился на каботажные суда с последующей перегрузкой на иностранные корабли, постоянно маячившие на таганрогском рейде. Таким образом, состояние порта стало иметь решающее значение для судеб морской торговли.

За столетие с начала активных торговых операций общая картина погрузки-выгрузки в Таганрогском порту, к сожалению, почти не изменилась. «Суда, пристававшие к набережной, грузились здесь только на 30—50 процентов и отходили на более глубокое место для приемки остального груза. Суда грузоподъемностью более 200 тонн начинали принимать товар у острова Черепаха, в двух милях от города, остальную часть груза принимали в тридцати верстах. Суда грузоподъемностью более 400 тонн начинали погрузку в тридцати, а закан-

чивали в двадцати верстах от города», — писал известный краевед Д.А. Бровкович.

Как видно, печальная пальма первенства в портовых расходах на одну тонну товара при погрузке принадлежала Таганрогу. Это не могло не сказаться на цене экспортируемых товаров, которые становились все дороже. Необходимость благоустройства гавани и порта была очевидной.

В 1867 году петербургский инженер Мочалин представил проект по устройству двух оградительных молов. Работы оценивались в полмиллиона рублей и продолжались до 1874 года. Однако конструкции молов были деревянные, серьезно страдали от влаги и высыхания. Ледяные наносы и бури ускоряли разрушение надводных построек. Обмеление гавани, постепенное превращение акватории порта в кладбище разобранных судов завершали неприглядную картину.

Во второй половине XIX века инженер Саханский предложил создать новый огромный порт на Белосарайской косе взамен всех портов Азовского моря, не отвечающих современным требованиям экспортной торговли. (Оказывается, неумная фантазия владела умами не только нынешних реформаторов — прим. авт.). Создание порта требовало фантастической суммы в 70 миллионов рублей, и проект, недоверчиво встреченный многими специалистами, остался на бумаге.

Более реальный план создания Таганрогского порта представил в конце 80-х годов прошлого столетия инженер Рукшетель. Он предложил провести железную дорогу до самого рейда, сделав для этого прочную насыпь в море. Проект, оцененный в 35 миллионов рублей, вначале был встречен с энтузиазмом. Но так как конечным пунктом отправки грузов должна была стать деревня Дмитриадовка, расположенная в 10 километрах от Таганрога, это обстоятельство вновь серьезно встревожило городских предпринимателей, усмотревших в проекте появление еще одного потенциального конкурента. (Господи, и откуда они все время берутся? — прим. авт.).

«Проект Рукшетеля, — писал председатель Таганрогского комитета торговли и мануфактур, — я причисляю к химерам, измышляемым без достаточного знакомства с условиями местной хлебной торговли, и трудно поверить, чтобы нашлись десятки миллионов без гарантии со стороны правительства или города для подобного предприятия. С самого появления проекта я считал его безусловно вредным для интересов города, так как вся торговая деятельность переместится из города к новому порту». (Оставим в стороне суть вопроса, вчитаемся только в интонации. Не правда ли, уважаемый читатель, до боли знакомая мелодия? — прим. авт.). Несмотря на ряд упрощений и дополнений, проект Рукшетеля был так же, как и предыдущие, тихо похоронен.

С 1888-го по 1902 год все же состоялась еще одна реконструкция Таганрогского порта под руководством талантливого практика инженера В.Н. Соболева. Были возведены надводные каменные стены, южный мол соединен с берегом, устроены и продолжены новые набережные, углублено дно бассейна. И хотя подобные половинчатые меры, обошедшиеся всего лишь в один миллион рублей, не могли полностью нормализовать судоходство, вывоз хлеба из Таганрога в начале XX века стабилизировался до первой мировой войны.

Стремясь оживить морскую торговлю, правительство предоставило целый ряд льгот закупщикам: проверку товара на складе, а не на погрузке, выдачу таможенного паспорта, дающего право его владельцу избегать некоторых видов осмотра, освобождение отдельных товаров от дополнительных пошлин. В 1863 году по представлению начальника Таганрогской таможни Министерство финансов разрешило снабжать таможенными паспортами и шкиперов каботажных судов, развязав таким образом инициативу в их межпортовой деятельности.

Строительство в 1886 году телеграфной станции для более эффективной связи капитанов судов с таганрогскими торговыми конторами, замена ценовой пошлины на весовую, усиливавшую контроль за движением товара, постройка электрического маяка — все это объективно способствовало увеличению торговых оборотов Таганрогского порта.