

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНЕ ТА КУЛЬТУРНО-ОСВІТНЄ ЖИТТЯ

Юрій ХОПТЯР,

*кандидат історичних наук, доцент,
доцент кафедри археології,
спеціальних історичних та правознавчих дисциплін
Кам'янець-Подільського національного університету
імені Івана Огієнка,
голова Кам'янець-Подільської територіальної
організації НСКУ*

Андрій ХОПТЯР,

*кандидат історичних наук, вчений секретар
Кам'янець-Подільського державного
історичного музею-заповідника,
член НСКУ*

СУДНОПЛАВСТВО ПО РІЧЦІ ДНІСТЕР (ДРУГА ПОЛОВИНА XIX ст.)

У статті розглядається розвиток судноплавства по річці Дністру у межах Подільської губернії і нижче по течії до Чорного моря. На архівному та документальному матеріалі аналізується об'єм перевезень водним транспортом. Визначаються транспортні засоби для переміщення вантажів, товарів та пасажирів.

Ключові слова: баржі, галери, зерно, навігація, пароплави, Поділля, реконструкція, річка Дністер, річковий транспорт, розвиток, товариство судноплавства, шляхи сполучення.

У другій половині XIX ст. у Подільській губернії продовжувалось будівництво та експлуатація шляхів сполучення – залізничних, ґрунтових та річкових. Так, будівництво залізниці Проскурів – Кам'янець-Подільський тривало з 1887 по 1914 рр.,

аналогічного шосейного шляху – з 1887-1891 рр. [12, с. 45-61]. Однак, все ж відчувалась логістична недостатність, зокрема у придністровських повітах губернії, через незадовільний стан під'їздних шляхів до залізничних станцій, річкових причалів і інше. Дістатись, до того чи іншого пункту можна було лише ґрунтовими сезонними дорогами, які регулярно перетворювалися у шляхи роз'єднання [2, с. 211].

Один із транспортних шляхів пролягав р. Дністер, що омивала довгий південно-західний кордон Подільської губернії довжиною у 442 км. У кінці XIX ст. річковий шлях по Дністру відігравав помітну роль у логістиці усього Придністров'я [1, с. 269-275]. Проте, подібно ґрунтовим дорогам, цей вид шляхів сполучення мав схожі вади. Зокрема стабільно судноплавним Дністер був лише у своєму низов'ї, а у середніх і верхніх відтинках ним можна було пропливати лише під час повеней, коли рівень води значно підвищувався. Зазвичай навігації по Дністру заважали мілини, звивистий, швидкий характер течії, і, особливо, пороги. Усе це утруднювало, а місцями унеможлиблювало перевезення пасажирів та вантажів [3, с. 41-43].

У зв'язку з цим судноплавство по Дністру ще за античних часів здійснювалося на особливих судах-галерах, керовані великими веслами, прикріпленими з двох сторін. У 1881 р. бессарабським земством була подана до міністерства шляхів сполучення доповідна записка в якій про галери повідомлялося, «... це навіть не судно, а довгасті плоту у вигляді ящика, збитого з колод та дощок без подвійного дна і без палуби, внаслідок чого навантажений на них товар, особливо хліб, дуже мокне» [4, арк. 65-67]. Примітивність таких плавзасобів пояснюється ще й тим, що вони проходили по річці, в основному, тільки за течією і після доставки вантажу продавалися за безцінь, або розбиралися на дрова [3, с.41].

Одним з основних вантажів, що провозилися річковим шляхом було зерно, а транспортування його галерами впливало на його якість та собівартість. Існував паралельно і комбінований спосіб доставки збіжжя до місця призначення. Так, хліб із уз-

бережжя верхнього і середнього Дністра, який везли галерами, кілька разів перевантажували через непрохідні місця на порогах та мілинах поки не діставалися до Вареницької пристані (станція Південно-Західної залізниці). Далі зерно перевозилося залізницею до м. Одеси, де у магазинах його просушували і тільки тоді його завантажували на іноземні судна для відправки за кордон. Вартість доставки пшениці подібним чином з берега середнього Дністра (Могилівський, Ямпільський чи Балтський повіти) і до завантаження в Одесі у трюми корабля досягала до 40 коп. за пуд (16 кг.) і більше [5, с. 41].

Таке становище, до якого додавався досить складний стан з під'їзними шляхами не могло не привертати увагу, як місцевої влади, так і центральної у російській імперії. Першими спробами уряду щодо відкриття пароплавного руху стало придбання нових суден, що повинні були замінити патріархальні галери. Ще у 1843 р. міністерством шляхів сполучення було замовлено в Англії спеціально для Дністра пароплав з аналогічною назвою «Дністер». Однак, після спуску на воду виявилось, що піднятися уверх проти течії команді вдалося лише до м. Тирасполя, тому пароплав повернув назад до Одеси. У 1847 р. урядом був закуплений новий пароплав «Луба», який зробив нову спробу підкорити річку, проте безрезультатно. Подібна доля попередників спіткала і пароплав «Братець» у 1857 р. [2, с. 17].

Перші невдалі спроби уряду поліпшити судноплавство по Дністру довели, що без реконструкції русла річки щодо його поглиблення, досягти прогресу у вирішенні цього питання неможливо. Тому на початку 1862 р. приймається урядове рішення про виділення 25 тис. крб. на очищення дна річки. У липні того ж року розпочалися роботи що тривали до 20 жовтня. За цей період робітники розчистили 65 км. найбільш складної ділянки середнього Дністра між м. Могилевом і с. Кладками.

У наступні 1863-65 рр. тривали очисні роботи і на поверхню з дна річки підняли близько 1,5 тис. різних перешкод, а на непрохідних ямпільських порогах Дністра використовувалася навіть вибухівка. Зокрема, було висаджено в повітря найбільший

камінь цієї гряди, який місцеве населення називало «Сторож» [2, с. 16]. На цьому ремонтні роботи були завершені, і хоча вони проходили за значні урядові кошти, проте їх виявилось недостатньо для відкриття повноцінного руху суден.

У 1860-х рр. проблемою судноплавства по Дністру здійснило спробу зайнятись ще й акціонерне товариство «Пароходства і торгівлі». За рахунок компанії, для дослідження русла річки і вироблення технічної документації об'єму робіт, запросили інженера Гартлея. Однак, роботи так і не розпочалися.

Спроби підкорити річку тривали. У 1864 р. одеський купець Попович спробував піднятись уверх по течії Дністра. На своєму пароплаві «Марія» при осанці 60 см. з двома причіпними баржами завантаженими по 3 тис. пудів кожна, скориставшись високим рівнем води встиг «проскочити» навіть вище м. Могилева. На всю експедицію пішло 27 днів і ще 5 днів на зворотній шлях. У підсумку подібна комерція виявилася не рентабельною, а тому купець пароплав продав.

У березні 1867 р. здійснив рейс вниз по річці черговий пароплав «Дністер», який належав австрійському товариству судноплавців. Спущений на воду на верхньому Дністрі поблизу м. Жураново, пароплав з великими труднощами пробився до Чорного моря і більше підкорити річку спроб не робив через розпад компанії [6, с. 8-9]. У 1870-х рр. спроби здійснити рейси по Дністру тривали, але не вище м. Могилева. Загалом стан судноплавства по Дністру радикально не змінився.

На початку 1880-х рр. до питання про судноплавство по Дністру повернулося вказане вище акціонерне товариство «Пароходства і торгівлі». У 1881 р. ними було організовано експедицію для остаточного прийняття рішення щодо можливості відкриття пароплавного руху. До її складу входили голова товариства, декілька досвідчених капітанів, і навіть представник від міністерства шляхів сполучення. На початку травня 1881 р., скориставшись повінню, вони вирушили з м. Бендери вгору по Дністру. Надані у розпорядження експедиції пароплави «Граф Воронцов» і «Дочка» у перші дні йшли безперешкодно і швидко дісталися

до адміністративного кордону з Подільською губернією. Там їх тепло зустрічали натовпи людей, більшість з яких вперше бачили пароплави. Із найближчих сіл духовенство виходило з молебнами та іконами, благословляючи членів експедиції та екіпажі суден, а у місцях причалювань очікували депутації селян з хлібом і сіллю.

Не довго усі раділи успішному плаванню, оскільки рівень води через кілька днів почав падати, і після кількох спроб пробитися далі вверх по річці експедиція остаточно зупинилася. На заваді став поріг Каганово у Могилівському повіті. Здійснивши кілька невдалих спроб поглибити русло екіпажі залишили пароплави на міліні, очікуючи підняття рівня води. І лише після рясних дощів у кінці червня валка суден повернулася до м. Одеси. Комісія, яка підводила підсумки експедиції, зробила висновок, що для запровадження стабільного судноплавства по Дністру необхідна державна підтримка у вигляді виділення значних коштів для поглиблення русла річки [5].

Враховуючи такі обставини Міністерство шляхів сполучення імперії у кінці 1881 р. звернулося до законодавчої державної думи (діяла 1810-1917 рр.) з проханням виділити 400 тис. крб. для поглиблення русла Дністра. Однак вказане звернення було відхилено можновладцями через брак коштів. Тому уряд запропонував шукати необхідну суму у межах Подільської губернії, що означало цілковиту незацікавленість у реалізації проекту реконструкції русла. Оскільки усім було добре відомо, що у губернії таких коштів не було, тому у черговий раз все закінчилося на рівні намірів [7, арк. 7-10].

На початку 1883 р. міністерство шляхів сполучення підготувало чергове звернення до уряду імперії, і цього разу сталося малоімовірне – 28 листопада 1883 р. державна дума вирішила таки виділити 400 тис. руб. [7, арк. 25-26]. У наступні 1884-85 рр. зазначена сума виділялась як позичка під 1% збору річкових перевезень. У 1884 р. роботи розпочалися, однак вимагали значно більших асигнувань, тому до 1892 р. було витрачено ще 450 тис. руб. (загалом 850 тис.) [8].

У зв'язку з земляними роботами по очищенню русла Дністра, річку поділили на три частини: 1) верхню – від австрійського кордону (с. Ісаківці Кам'янецького повіту) до м. Могилева – довжиною близько 200 км; середню – від м. Могилева до с. Вихватинці Балтського повіту – довжиною близько 250 км; 3) нижню – с. Вихватинці до дельти Дністра – довжиною близько 400 км.

Через недостатність коштів, роботи по поглибленню русла зосередилися на середній частині Дністра в ході яких з дна підняли чималу кількість кам'яних брил, корчів, затоплених колод, плотів, галер. Загалом на берег витягли близько 3 тис. великих перешкод, не рахуючи значної кількості дерев, які звалилися з берегів внаслідок їх підмивання. За допомогою вибухівки розчистили два пороги. Після цього взялися за мілководдя (перекати), де малі галери з провідниками, рухаючись, відносно невеликим вантажем до 1200 пудів, змушені були зупинятися і розвантажуватися, або зупинятися і довго чекати підняття рівня води. Оскільки таких перекатів на Дністрі значилося всього понад 80 (36 із них у середній течії річки), а поглиблення їх вимагало за попередніми підрахунками близько 4 млн. руб., тоді стало зрозумілим чому роботи у середній течії по реконструкції русла носили локальний характер. З 1884 по 1891 рр. їх проводили на 25 перекатах [9].

Розчищення кожного перекату проводилося за такою методикою: 1) налагодження системи споруд для зміни течії річки; 2) земляні роботи що очищали та поглиблювали русло річки. У такий спосіб до 1892 р. на більшості об'єктів Середнього Подністров'я роботи завершилися. Причому на 8 перекатах їх вдалося виконати у повному обсязі, на 22 – на 80% від запланованого, а на 6 перекатах, що вважалися другорядними, роботи тільки розпочалися. Проведені заходи помітно вплинули на стан навігації у вказаній частині річки, бо уже у 1890 р. галери та плоскодонні пороми з осанкою до одного метра проходили весь сезон навігації, незважаючи на спад води до мінімального рівня. Це призвело до значного збільшення обсягу перевезень вантажів з 5 765 483 пудів у 1884 р. до 15 032 422 пудів у 1890 р. [9].

За 1883-1890 рр. обсяг перевезень вантажів зріс у 3,4 рази, причому собівартість транспортування знизилась. Так, наприкінці 1886 р. доставка вантажів галерами з Подільської губернії до Одеси коштувало не 40 коп. за пуд, як раніше, а 30 коп. тобто на 25% дешевше. Якщо при цьому врахувати те, що з 1886 по 1891 рр. по Дністру галерами перевезли близько 47 млн. пудів хліба, то лише на такій оборудці власники зекономили 5 млн. руб. [8].

Більше того, собівартість перевезень збіжжя ще більше знизилася аж до 16 коп. за пуд із заміною патріархальних галер на нові баржі. Завдяки реконструкції русла Дністра збільшилися надходження до державної казни, як за рахунок зниження собівартості перевезень, так і отримання прибутку від 1% податкового збору, котрий направлявся на погашення державної позики на реконструкцію русла. У такий спосіб до 1891 р. держава податковим збором погасила більше половини (431 263 руб.) суми, що виділялася на реконструкцію русла (850 тис. руб.) [9].

Важливе значення для збільшення транспортування вантажів дністровською водною артерією мав стан берегової інфраструктури, тобто шляхів під'їзду, місць відвантажень (пристані, причали, пірси, набережні, портові пункти) тощо. У 1891 р. на Дністрі у межах Подільської губернії функціонували 28 місць відвантажень, щоправда, порівняно з попереднім 1890 р. їх кількість скоротилась на 6 місць [10, с. 31]. Між повітами вони розподілялися: Балтський – 12, Ольгопільський і Ушицький – по 4, Кам'янецький і Ямпільський – по 3, Могилівський – 2 [11, с. 35].

Серед транспортування вантажів, що переважали знаходилися будівельні матеріали (деревина, дошки, гіпс), зерно пшениці, кукурудзи, а також фрукти та спирт. Найчастіше на Поділля привозили лісоматеріали, дрова та вироби з дерева, гіпс та фрукти. Так, у 1891 р. на дністровських причалах розвантажили 933 577 пудів усіх вантажів. Одночасно Дністер служив переважно для експорту товарів, тому вивіз вантажів з губернії переважав над ввозом, що було цілком зрозумілим явищем, адже край славився виробництвом зерна [10, с. 31; 11, с. 35].

У 1891 р. об'єм перевезень по Дністру дещо знизився. Про таке положення свідчить аналіз різних показників. Так, на той час значно зменшилась кількість причалів, а відтак надходження від податкового збору знизилися до 22% порівняно з попереднім роком. Спостерігалось скорочення кількості галер (на 138) та плотів (на 37). Серед багатьох причин такого регресу була складна навігація, спричинена складними погодними умовами (засуха) [10, с. 31].

У 1890 р. впродовж восьми місяців в межах губернії курсували два буксируючі пароплави – «Брат», «Сестра» і пасажирський пароплав «Піонер», що належали товариству «пароплавства і торгівлі» [1, с. 274].

Таким чином роботи з реконструкції та поглибленню русла Дністра у другій половині XIX ст. поліпшили судноплавство лише у нижній та середній його відтинках. Верхня частина річки, від австрійського кордону (с. Ісаківці Кам'янецького повіту) до м. Могилева – довжиною близько 200 км, у межах Подільської губернії продовжувала залишатися у своєму природньому стані і була доступною для навігації та проходження суден епізодично, лише під час повеней, що були спричинені таненням снігу, потужними зливами тощо. Попри несприятливі умови для навігації товариство «Пароплавства і торгівлі» відправляло свої судна у верхів'я Дністра до Кам'янецького та сусідніх повітів.

Список використаних джерел і літератури:

1. Хоптяр Ю.А. Налагодження судноплавства по Дністру в межах Подільської губернії (60-ті – поч. 90-х рр. XIX ст.). Матеріали Х-ї Подільської іст.-краєзн. конф. Кам'янець-Подільський, 2000. С. 269-275.
2. Гульдман В.К. Подольская губерния. Опыт географическо-статистического описания. Каменец-Подольский, 1889. 435 с.
3. Афанасьев-Чужбинський О.С. Нариси Дністра. Львів: Апріорі, 2015. 415 с.
4. Держархів Хмельницької області, ф. 228, оп.1, спр. 646, арк. 65-67.

5. Подольские губернские ведомости. 1991. 9 ноября.
6. Гросул-Толстой П. Судходство и торговля на Днестре. С-Пб., 1875. 265 с.
7. Держархів Хмельницької області, ф. 228, оп.1, спр. 8278, арк. 7-10; арк. 25-26
8. Подольские губернские ведомости. 1991. 14 декабря.
9. Подольские губернские ведомости. 1991. 13 ноября.
10. Обзор Подольской губернии. Каменец-Подольский, 1890. 320 с.
11. Обзор Подольской губернии. Каменец-Подольский, 1891. 290 с.
12. Хоптяр Ю.А., Хоптяр А.Ю., Хоптяр А.О. Ярмолинеччина від найдавніших часів до сьогодення: монографія, Кам'янець-Подільський : Видавець ПП Зволейко Д.Г., 2022. 300 с.