

Сергій Єсюнін,
кандидат історичних наук,
провідний науковий співробітник
Хмельницького обласного краєзнавчого музею

СУДНОПЛАВСТВО У МЕЖАХ ПОДІЛЬСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ XIX – НА ПОЧАТКУ XX СТ.

У статті розглянуто розвиток судноплавства в межах Подільської губернії у другій половині XIX – на початку XX ст. Подані статистичні матеріали з обсягів вантажоперевезень, кількості суден, працівників річкового транспорту, відомості про найбільші пристані.

Ключові слова: річковий транспорт, судноплавство, пароплавство, пристань, Дністер, Поділля, Подільська губернія.

На середину XIX ст. транспортна мережа Поділля ще була прив'язана до давніх торгових шляхів, котрі проходили через територію регіону в різних напрямках. Основні зовнішні вантажопотоки здійснювалися за напрямком до чорноморських портів, на схід до Києва і далі до Росії, й на захід – до європейських країн. До портів (Одеса, Херсон, Миколаїв) товари йшли суходолом та Дністром, на схід – суходолом через Бердичів, на захід – суходолом через подільські митниці Гусятин, Ісаківці та волинські – Волочиськ і Радзивилів.

Суходолом товари перевозилися гужовим транспортом. Але, гужовий транспорт в умовах відсутності доріг з твердим покриттям та низькою швидкістю мав обмежені резерви до зростання обсягів перевезень. Отож, великий обсяг перевезення вантажів припадав на судноплавну річку – Дністер, рух якої дозволяв виходити на Бесарабію, південні регіони країни і чорноморські порти.

Незважаючи на те, що судноплавство Дністром відігравало суттєву роль у русі вантажопотоків для Поділля, але в середині XIX ст. воно перебувало на низькому технічному рівні розвитку. Фактична відсутність пароплавного транспорту дозволяло використовувати річку переважно для одностороннього руху за течією. Найбільш популярними були судна, які подоляни називали «галери» – плоскодонні, довжиною 10-15 метрів, з високими бортами, без парусу. Перевозили вони від 50 до 70 тон, потребували малої глибини та були дешеві у виготовленні. Будували такі судна переважно на Галичині, але й подільські майстри спускали на воду значну кількість «галер». Головний їх недолік – вони розраховані були лише

на один рейс: «галери» йшли вниз течією до пристані Маяк (неподалік Дністровського лиману) самосплавом, звідти вантаж возами доправляли до Одеси, а судна продавали молдованам як деревину за третину їх початкової вартості. Певну «революцію» в судноплавстві на Дністрі зробив у першій половині XIX ст. полковник Луба. Він почав будувати невеличкі плоскодонні «плашкоути», які вже могли повертатись вверх течією до місця відправлення на парусах. Майже три десятиліття кораблі Луба домінували на Дністрі. Його справу в середині XIX ст. розвив поміщик Сулятицький – він запросив італійця Сонеллі, який вдосконалив «плашкоути» – зробив подвійне дно, меншу посадку (до 20 дюймів), й збільшив вантажність до 170 тон. Хоча таке судно коштувало до 3 тис. руб. – на той час великі кошти, але воно того було варте [8, с. 32-33].

Одночасно, у середині XIX ст. (40–60-ті рр. XIX ст.) на Дністрі стали з'являтися перші пароплави, зокрема «Російського товариства пароплавства та торгівлі» (пароплав «Братець», 1857 р.), промисловця Поповича (пароплав «Марія», 1864 р.), поміщика Л. Сапегі (пароплав «Дністер», 1867 р.). Але, будучи ще доволі примітивними, вони так й не змогли пройти Дністер – заважали пороги та мілина [9, с. 123-124].

Таким чином, у 40-х – 60-х рр. XIX ст. майже всі вантажі Дністром доправлялись непаровими суднами і плотами. Наприклад, у 1862 р. було завантажено-розвантажено 362 судна і 616 плотів, які перевезли товарів на 416 тис. руб. Протягом наступних років ці обсяги зростали і досягли у 1864 р. 1,3 млн. руб. [10, с. 38]. Вантажі переважно рухалися вниз за течією, серед них переважали зерновий хліб, спирт, сухофрукти, ліс, сіль тощо. Найважливіші пристані були у містах і містечках – Жванець, Стара Ушиця, Калюс, Могилів-Подільський, Ямпіль, Кам'янка, Рибниця, куди суходолом завозилися великі партії товарів для їх подальшого транспортування водним шляхом.

У останню чверть XIX ст. транспортна мережа Поділля набула значних змін. Перш за все, з'явилась залізниця (Балта – Жмеринка – Вінниця – Київ та Жмеринка – Проскурів – Волочиськ, 1870 р.; Жмеринка – Могилів-Подільський, 1892 р.), яка суттєво вплинула на зменшення перевезень вантажів на дальні відстані гужовим транспортом. По-друге, були прокладені перші дороги з твердим покриттям (шосе Старокосянтинів – Проскурів – Кам'янець-Подільський – Ісаківці, 1892; та інші менші), які дозволяли цілорічно використовувати гужовий транспорт, а на початку XX ст. – автомобільний. По-третє, відбулось покращення (технічне, інженерне, організаційне) річкового транспорту, що призвело до значного зростання масштабів судноплавства. Статистика свідчить, що кількість вантажів, які перевозилися Дністром у межах Подільської губернії збільшилася в період 1862-1899 рр. з 400 тис. руб. до 4,3 млн руб. [3, с. 149].

Таке піднесення перевезень відбулося завдяки покращенню умов судноплавства та введенню регулярного пароплавного руху. Після декількох невдалих спроб влаштувати на Дністрі пароплавний рух, у 1881 р. до цього питання знову повернулися акціонери «Російського товариства пароплавства та торгівлі». Того року ними було організовано експедицію для дослідження Дністра та остаточного прийняття рішення щодо можливості пароплавного руху. У висновках експедиційної комісії, що були направлені до Міністерства шляхів сполучення, було доведено перспективність розвитку пароплавства, але при умові проведення комплексу робіт з покращення річкового русла. Заручившись державною підтримкою, «Російське товариство пароплавства та торгівлі» з 1884 р. розпочало згадані роботи (вибиралися корчі, каміння, углиблювали мілину). Всього до 1893 р. на покращення судноплавства на Дністрі було використано понад 1 млн руб. Всі ті заходи сприяли введенню регулярного пароплавного сполучення, як буксирного, так й пасажирського, й як наслідок – збільшенню вантажообігу у 4 рази. Так, у 1883 р. Дністром пройшло 4386,7 тис. пудів вантажів, а у 1890 р. – 15032,4 тис. пудів [2, с. 813]. Приблизно третина цього вантажообігу припадала на пристані Поділля. Наприкінці XIX ст. у межах Подільської губернії було найбільше місць завантаження суден, що відправлялись вниз по течії – 32, у тому числі в межах Кам'янець-Подільського повіту – 2, Ново-Ушицького – 3, Могилів-Подільського – 5, Ямпільського – 6, Ольгопільського та Балтського – по 8. Місць розвантаження, тобто тих що приймали ввезені знизу по течії вантажі, було 13, а саме в межах Кам'янець-Подільського та Могилів-Подільського повіту – по 1, Балтського – 3, Ямпільського та Ольгопільського – по 4 [4, с. 41-42]. У перші роки XX ст. річкою курсувало 9 парових кораблів вантажопідйомністю 19 тис. пудів та 187 непарових на 1,35 млн пудів.

Найбільшим річковим портом залишався Могилів-Подільський, функціонування якого особливо покращилося після завершення у 1902 р. будівництва нової пароплавної пристані [11, арк. 5]. Наступного року Відомство шляхів сполучення Київської округи підняли питання про влаштування у Могильові-Подільському залізничної пристані, для чого за їх розрахунками потрібно було 350 тис. руб. (на прокладання залізничної колії до пристані – 160 тис. руб., влаштування лінії причалу – 90 тис. руб., влаштування затону для зимування суден – 60 тис. руб., роботу по поглибленню річки – 30 тис. руб.). Ці витрати могли швидко окупитися, адже можливість підвозити вантажі залізницею прямо до суден і плотів здешевили би витрати на 3 копійки з пуда, що при товарообігу близько мільйону пудів на рік склало солідну суму. Розгляд пропозиції розтягнувся на три роки, і нарешті восени 1906 р. був ухвалений Подільською губернською

управою в справах земського господарства та взятий до реалізації в найближчий час [1, арк. 22].

Суттєво зросло значення пристані в містечку Жванець, що знаходилась усього за 18 верст від губернського міста Кам'янця-Подільського та поблизу кордону з Австро-Угорською імперією. Враховуючи те, що десятиліттями (з кінця 1870-х років) ніяк не могли вирішити питання прокладання до губернського центру залізниці, пристань у Жванці стала головним вантажним пунктом південного заходу Подільської губернії. Після того, як з початку XX ст. з'явилося регулярне пароплавне сполучення, до Жванця стали заходити великі парові кораблі. Наприклад, лише за квітень-червень 1914 р. найбільший дністровський буксирний пароплав «Богатир» здійснив шість рейсів до Жванця, приводячи за рейс до чотирьох барж з вантажем понад 50 тис. пудів. [14, с. 48].

На початку XX ст. перевезення вантажів Дністром вийшло на доволі високі показники. Так, у 1904 р. у межах Подільської губернії було завантажено 3806 тис. пудів на 433 судна і 706 плотів, розвантажено 1338,1 тис. пудів з 345 суден і 195 плотів. Найбільші за товарообігом пристані: Жванець, Стара Ушиця, Калюс, Немія, Могилів-Подільський, Рашків, Рибниця, Кам'янка. Дністром курсувало 14 пароплавів, з яких 10 товарно-пасажирських та 4 буксирних [1, арк. 1-3].

У кризовий 1906 р. показники вантажообігу значно впали і були наступні: завантажено 1774,3 тис. пудів на 320 суден і 326 плотів, розвантажено 699,8 тис. пудів з 150 суден і 159 плотів [5]. Проте, вже наступного, 1907 р., судноплавство Дністром відновили свої обсяги: завантажено 3398,8 тис. пудів на 783 судна і 448 плотів, розвантажено 1075,6 тис. пудів з 390 суден і 168 плотів. Найбільшими за товарообігом стали пристані: Жванець, Стара Ушиця, Калюс, Могилів-Подільський, Рибниця, Кам'янка. Дністром курсувало 17 пароплавів, з яких 7 товарно-пасажирських та 10 буксирних [6].

Надалі річні показники судноплавства суттєво темпів не зменшували. Так, у 1912 р. в межах Подільської губернії було завантажено 3227 тис. пудів на 796 суден і 405 плотів, розвантажено 886 тис. пудів з 312 суден і 142 плотів. Найбільшими за товарообігом були пристані: Жванець, Стара Ушиця, Могилів-Подільський, Яруга, Ямпіль, Рибниця, Кам'янка [12, с. 61].

Сезон судноплавства тривав як правило вісім місяців, від кінця березня до кінця листопада. Головні вантажі, що йшли Дністром на початку XX ст. проти течії – сіль, кам'яне вугілля, бакалія, мануфактура, галантерея, залізо, металеві вироби, чавун, нафтопродукти. Вниз по течії відправляли переважно зерновий хліб, будівельний ліс, вироби з деревини, дрова, різний камінь, гіпс, фосфорити, фрукти, овочі.

На початку XX ст. серед 27 подільських пристаней найбільші діяли у Жванці, Калюсі, Старій Ушиці, Могилеві-Подільському, Ямполі, Рибниці, Кам'янці.

У житті згаданих міст і містечок судноплавство відігравало важливу роль. Яскравий приклад тому – Стара Ушиця. Давнє місто опинилося поза важливих сухопутних шляхів та втратило адміністративні функції, отож поступово занепадало. Але, після розвитку судноплавства, Стара Ушиця стала важливою пристанню й отримала нове життя. Особливо відчули це містяни з появою пароплавів. От як про таку подію повідомляла 1909 р. газета «Подолія»: «У житті нашого міста відбулася зміна. Пароплави «Благодать» та «Відважний II», що здійснюють регулярні рейси Дністром, сколихнули застигле болото буденності. Пароплави щоденно ходять до Устя та Могилева, й у зворотному напрямку. Тепер від Старої Ушиці стало зручно та дешево добиратися до губернського центру (через Устя). У самому місті, поблизу пристані вирує життя, особливо коли пароплави роблять півторагодинну зупинку...» [7]. Додамо, що того року Дністром курсувало 11 пасажирських пароплавів, які значно поживлявали життя населених пунктів на Дністрі.

До того ж, річкові вантажні перевезення потребували чимало робітників, що позитивно впливало на занятість населення. Наприклад, у 1904 р. на дністровських пристанях Поділля було задіяне 4303 судноробітників, у 1912 р. – 4542 осіб [1, арк. 2; 12, с. 61]. До того ж, декілька сотень працівників були задіяні безпосередньо в судноплавстві. Всіх цих людей на Поділлі називали на польський манер – флісаками (віл пол. *flisak* – особа, що займається сплавом річкою). Праця флісака була не з легких. Хто ходив річкою – тижнями не бували вдома, маючи єдиний притулок на плотах чи «галерах» – маленьку будочку з дощатим настилом. Тяжка праця була й у робітників пристані – всі судна вантажилися вручну. Проте, флісаки пишалися своєю професією, й діти охоче йшли стежкою батьків. Можливо ще й тому, що ця професія була овіяна певним ореолом романтичності. Флісаки виділялися серед іншого народу – особливо одягалися, спілкувалися своєю жаргонною мовою, тримали в пам'яті безліч пригодницьких історій, які залюбки розповідали першому ліпшому слухачеві у шинку [8].

На початку XX ст. виникла ідея розвивати судноплавство на р. Південний Буг в межах Вінницького, Брацлавського та Гайсинського повітів. У квітні 1913 р. на засіданні ради Подільського товариства сільського господарства і промисловості заступником голови А. Урбанським був викладений проект регуляції р. Буг для судноплавства. Проект одностайно ухвалили та вирішили для його реалізації вийти з клопотанням на Вінницьку міську управу та Міністерство шляхів сполучення. Проте, початок Першої світової війни не дав ходу цій справі [13, с. 52].

Таким чином, у другій половині XIX – на початку XX ст. судноплавство в межах Подільської губернії продовжило свій розвиток і досягло значних обсягів вантажообігу, залишившись одним з основних перевізників великих вантажів. Важливі технічні, інженерні та організаційні удосконалення судноплавства відбулись наприкінці XIX ст.

Список використаних джерел та літератури

1. Держархів Хмельницької обл., ф. 233, оп. 1, спр. 70, арк. 1-3
2. Днестр // Энциклопедический словарь. – СПб.: Изд. Ф. А.Брокгауз и И. А.Эфрон, 1893. – Т. X А. – С. 808-813.
3. Єсюнін С. М. Міста Поділля у другій половині XIX – на початку XX ст.: монографія / С. М. Єсюнін. – Хмельницький: ФОП Мельник А.А., 2015. – 336 с.
4. Обзор Подольской губернии за 1898 г. – Каменец-Подольский: Губ. тип., 1899. – 198 с.
5. Подолія. – 1907. – №53.
6. Подолія. – 1908. – №8.
7. Подолія. – 1909. – №38.
8. Ролле И. Гигиенические очерки Подольской губернии / И. Ролле // Труды Подольского губернского статистического комитета. – Каменец-Подольск: Тип. губ. упр., 1869. – С. 1-64.
9. Сборник сведений о Подольской губернии / Издание Подольского Статистического комитета. – Каменец-Подольск: Тип. Подольск. Губерн. правления, 1882. – Вып. II. – 151 с.
10. Статистические сведения о Подольской губернии за 1862, 1863 и 1864 годы / [сост. А. Демьяненко]. – Каменец-Подольск: Тип. губ. управления, 1865. – 68 с.
11. ЦДІАУ, ф. 692, оп. 23, спр. 189.
12. Экономическая жизнь Подолии. – 1913. – №3-4. – С. 61
13. Экономическая жизнь Подолии. – 1913. – №6.
14. Экономическая жизнь Подолии. – 1914. – №13. – С.48.