

УДК 656.628(477)(09) «19/20»

## СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У XIX – НА ПОЧАТКУ XX СТОЛІТТЯ

**Сандурська О.В.**

*(Херсонська державна морська академія)*

*У статті досліджені основні риси розвитку річкового транспорту в XIX - початку XX ст. Автором висвітлені основні проблеми та перспективи розвитку річкових шляхів. Також звертається увага на технологічні зміни в транспортних засобах у зв'язку з проведенням технічної реконструкції. Простежено вплив політики правлячого уряду на розвиток річкового транспорту в Україні.*

**Ключові слова:** транспортна мережа, річковий транспорт, водні шляхи, річково-сполучення, розвиток суднобудування.

Одне з важливих місць в історії соціально-економічного розвитку України у XIX – на початку XX століття займали внутрішні водні шляхи. Складаючи стабільну основу транспортної мережі, вони були необхідною умовою функціонування суспільного виробництва. Водні шляхи виступали у якості матеріальної основи зв'язків у сфері безпосереднього виробництва і обігу, розвитку водного транспорту як галузі народного господарства.

Річковий транспорт України завжди виступав важливим елементом транспортних комунікацій. Він забезпечував зв'язки між різними областями країни, між виробником і ринком, стимулював різні соціальні процеси, впливав на інтенсивність економічного розвитку регіонів. Завдяки розгалуженій гідросітці України, річковий транспорт забезпечував перевезення великої кількості вантажів на значні відстані, будучи найбільш економічним видом транспорту.

Сьогодні, після відновлення державної незалежності України, постає необхідність ґрунтовно дослідити роботу транспортної системи, яка де-

монструє основоположні закономірності внутрішніх процесів розвитку будь-якої держави та її соціально-економічний стан. Лише через вивчення історії річкового транспорту України можна проаналізувати його сучасне положення та спрогнозувати перспективи подальшої модернізації. Окрім цього, розвиток транспортної мережі вимагав постійного вдосконалення рухомого складу, а це в свою чергу відображало науково-технічний потенціал України.

Річковий транспорт України до сих пір не був предметом спеціального вивчення у вітчизняній історіографії, хоча окремі моменти розглядалися спеціалістами, але це відбувалося, як правило, в межах узагальнюючих праць з історії України, історії транспорту, історії суднобудування.

Серед дореволюційної вітчизняної літератури, в якій розглядаються проблеми річкового транспорту, можна виділити роботи А. Іловайського [9], С. Житкова [4]. Наприклад, А. Іловайський детально описав динаміку перевезень по Дніпру, зокрема в його порожистій частині.



У книзі С. Житкова проаналізована транспортно-економічна функція водних шляхів та портів Російської імперії. В цьому контексті розглядається і воднотранспортний басейн Південного Причорномор'я.

В радянській історіографії річковий транспорт Південної України розглядається лише в контексті загальноукраїнської або загальноросійської історії. Так, вплив фінансових установ на розвиток шляхів сполучення проаналізовано в працях присвячених адміністративним та фінансовим аспектам економічного розвитку Російської імперії. Серед них можна виділити монографії Б. Ананьїча [1] та Л. Шепелева [15].

Становленню і розвитку мореплавства на Чорному морі та прилеглих до нього річкових басейнах присвячена праця М. Залеського [5]. Дана робота викладена на основі архівних джерел і дає опис історії створення перших пароплавів і організації пароплавних сполучень на півдні Росії в першій половині XIX ст. Наведені детальні описи пароплавів тощо.

Розвитку суднобудування на Півдні України присвячена монографія Б. Зубова [8]. На основі вивчення різноманітних, в тому числі і архівних, джерел автор висвітлює історію становлення і розвитку суднобудівної галузі та військового флоту починаючи з часів Київської Русі і до 1917 року.

Серед праць радянського періоду присвячених історії мореплавства взагалі слід виділити роботу Ю. Грішина [3]. Автор висвітлює питання становлення та розвитку світового мореплавства від найдавніших часів до середини XX ст. Однак дана монографія є дещо заідеологізованою.

В останні роки процес розробки проблем з історії річкового транспорту дещо активізувався. Наприклад, проблемі розвитку річкового транспорту на Півдні України у другій поло-

вині XIX ст. присвячена праця І. Кривко [11]. Розвиток шляхів сполучення і транспорту як складової урбанізаційних процесів на Півдні України другої половини XIX – початку XX ст. проаналізовано у доробку В. Константиної [10]. Вплив водних шляхів на розвиток суднобудування на початку XIX ст. окреслює у своїй статі О. Безлуцька [2]. Аспектом політики протекціонізму у водному транспорті України займається О. Морозов [12].

Однак, такі питання розвитку річкового транспорту як суднобудування річкових суден, підготовка кваліфікованих кадрів для даної сфери транспорту, лоцманство через Дніпровські пороги залишаються недостатньо вивченими.

Враховуючи недостатньо повне висвітлення проблем річкового транспорту в літературі, автор ставить за мету висвітлення основних проблем становлення та розвитку річкового транспорту в Україні у XIX – на початку XX ст. Для цього необхідно вирішити наступні завдання: висвітлити основні риси становлення річкового транспорту; окреслити основні проблеми у розвитку річкового транспорту в Україні в означений період; проаналізувати значення річкового транспорту для розвитку економіки регіону.

Річковий транспорт у XIX – на початку XX ст. відіграв помітну роль у розвитку внутрішнього національного ринку. Він мав ряд переваг перед сухопутним, зокрема: готові природні шляхи, використання течії води, можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів [6, с. 470].

Головними недоліками водних комунікацій України були їхня невелика вантажоспроможність та надто обмежений навігаційний період.

Розвиток річкового транспорту на території українських губерній у XIX – на початку XX ст. слід розглядати у тісній залежності від розвитку

суднобудування. Вже в кінці 1806 р. на Херсонській судноверфі було побудовано 14 великих морських кораблів, які могли транспортувати по Дніпру, лиману та морю хліб, будівельний ліс та інші вантажі. Херсон разом з Олешками (сучасний Цюрупинськ) та Голою Пристанню перетворилися на центри приватного суднобудування, де кораблі споруджувалися для Дніпра, Бугу, деяких портів Чорного моря і навіть для грецького Архіпелагу [2].

Вирішальною при визначенні особливостей режиму судноплавства на всіх річках Російської імперії у XIX столітті була специфіка фізико-географічних факторів та кліматичних умов. Ці показники стосувалися і дніпровської водної артерії. Незважаючи на те, що в господарчих і транспортних цілях була задіяна вся річка, повноцінне судноплавство здійснювалося лише на моголівсько-кременчуцькій ділянці [11, с. 75]. Нижня течія Дніпра та ділянка Кременчук – Катеринослав характеризувалася рухом одностороннім (сплав за течією), верхів'я між Могилевом та Смоленськом хоч і мали двосторонній рух, через мілководність та коротку навігацію використовувалися лише для плавання малих суден та для сплаву лісу. Як два самостійних водних шляхи існували середнє і нижнє плеса Дніпра. Причиною цього були Дніпровські пороги. Вони скорочували термін навігації, зменшували типологію суден та вантажів, що могли проходити в пониззя річки. Через пороги економічне значення річки було нижчим, ніж у її аналогів Волги чи Дону.

У 1835 р. було створено першу пароплавну приватну компанію на Дніпрі, вона мала два пароплави. Дніпровські комунікації мали велике значення не тільки для українських губерній, вони економічно пов'язували області Польщі, Білорусі,

Росії. Тому не дивно, що вже з 1846 р. розпочала свою діяльність пароплавна компанія купця С. І. Мальцева. Роль дніпровських пароплавних компаній у нових економічних обставинах постійно зростала, і в 1858 р. почало функціонувати акціонерне товариство “Пароплавство по Дніпру і його притоках” [12, с. 10].

У 1824 – 1826 рр. інженером Шишовим був розроблений проект, який передбачав створення по обидва береги Дніпра судноплавних каналів зі шлюзами для роздільного судноплавства вгору та вниз за течією. Витрати на здійснення будівництва визначалися у 4,2 млн. рублів, але після тривалих обговорень у 1833 – 1837 рр. були врешті-решт проведені лише каменюборні роботи [14, с. 137].

Друга половина XIX століття пов'язана з технічною реконструкцією річкового транспорту – широким розповсюдженням механічних суден, пароплавів. Цей процес зумовив реформування транспортного господарства та мав широкі соціальні наслідки [8, с. 14]. Також у другій половині XIX ст. запатентували гребний гвинт для використання у пароплаванні [5, с. 10]. Ще одним важливим показником технічного вдосконалення стала поява турбінних двигунів та використання в транспорті двигунів внутрішнього згорання [3, с. 75].

Проте, промислова революція у водному транспорті просувалася порівняно з іншими галузями економіки досить повільно. До кінця XIX ст. розроблялися проекти вдосконалення водних шляхів, які постійно відставали від потреб економічного розвитку України. Так, у Дніпровському басейні в 1852 році налічувалося лише 7 пароплавів. Більше половини пароплавів належали приватним особам – купцям та поміщикам [7, с. 222].

Починаючи з 1857 р. відкривається річкове сполучення між містами

Олександрівськ та Херсон. З цього часу активно використовується для річкових перевезень нижня течія Дніпра. Діяльність лінії підтримували 8 пароплавів, з яких 5 курсували до Одеси. Перевозили річковими шляхами пшеницю, ячмінь, будматеріали та пасажирів. Для пасажирських пароплавів на території херсонського порту було збудовано дерев'яну пристань [4].

Річковим транспортом перевозилася значна кількість товарів і вантажів по Південному Бугу. У гирлі Південного Бугу до Вознесенська в 1859 р. було відкрито буксирне сполучення. Південним Бугом до Одеського порту перевозили хліб, спирт, цукор, сіль, лісові будівельні матеріали та кам'яне вугілля.

Завдяки розвитку річкового транспорту поживалася торгівля в Придністров'ї. Баржами транспортувалися спирт, дрова, будівельний матеріал та пшениця. Обсяги перевезень по Дністру тривалий час були незначними, що пояснюється важкими умовами судноплавства в регіоні. Ріка Дністер неглибока та має значну кількість піщаних мілей і перекатів [4].

Стрімкий розвиток залізничного будівництва призвів до занепаду споруд на каналах у Дніпровських порогах. Лише в 1884 – 1886 рр. на Старо-Кайдацькому порозі був розчищений так званий “старий”, або “козацький хід”. У ці ж роки інженер Сулковський розробив проект повної розчистки порогів, але він не був реалізований. Лише вздовж старих каналів збудували дерев'яні стінки [11, с.75]. В 1893 р. інженер Лелявський створив проект шлюзування каналів, а 1897 р. спеціальна комісія розробила новий проект шлюзування [7, с. 241]. Проте, й ці проекти лишилися на папері.

Усе XIX століття суттєвою перешкодою для судноплавства та фактором, що заважав економічному об'єднанню південних губерній із центром Російської імперії, продов-

жували залишатися дніпровські пороги. Пороги заважали економічному розвитку регіонів, південь постійно відчував дефіцит будівельних матеріалів, а наддніпрянські губернії не мали стабільного ринку збуту для зерна. Слід згадати також про те, що в багатьох місцях дно Дніпра було вкрите корчами, камінням тощо. Ще у 80-ті роки на Дніпрі налічувалося до 30 великих мілин, які заважали регулярному пароплавству. Подекуди судна розвантажували і переводили через мілину порожніми. Влітку на обмілілому Дніпрі нерідко скупчувалися тисячі плотів. У другій половині XIX ст. судноплавство на Дніпрі (з притоками) було підпорядковане одному окружному управлінню в Києві (до 1865 р. трьом округам: Могилівському, Київському і Катеринославському). У 1878 р. воно приступило до очищення русла Дніпра і Прип'яті від корчів і каміння. Для поліпшення судноплавства після спаду весняних вод на перекатах установлювали тимчасові щити для відхилення течії та скеровування її по головному судноплавному ходу, попереджувальні знаки на небезпечних місцях, сигнальні пости тощо. Недисциплінованість річковиків та особливо плотарів, які, нехтуючи складною обстановкою на фарватерах, нерідко створювали аварійні ситуації, змушувала якнайшвидше впроваджувати навігаційну інспекцію [11, с. 75].

У 1896 р. Дніпровський, Південно-бузький і Дністровський басейни мали вже 11 тис. верств судноплавних шляхів. Тільки по Дніпру та Південному Бугу в 1890 році курсувало 234 пароплави. Перевезення товарних вантажів у басейні Дніпра за 30 років кінця XIX ст. зросло в 11 разів [7, с. 249].

Упродовж 80-х років були проведені великі роботи по виправленню русла і зміцненню берегів на Дніпрі та інших ріках. У 90-ті роки посилювалися землечерпальні роботи, зокрема по-

близу Олександрівська і Нікополя. Певна увага були приділена встановленню вказівних і попереджувальних знаків [11, с. 75, 77].

Збільшення кількості парових суден на Дніпрі викликало появу пароплавних товариств, які давали можливість консолідувати капітали для побудови нових транспортних засобів, контролювати ціни на транспортні послуги, координувати роботу пароплавів на лініях.

Поряд з великими акціонерними пароплавними товариствами Російським товариством пароплавства і торгівлі. (РТПТ) і Товариством пароплавства по Дніпру виникло чимало приватних пароплавств, заснованих купцями. Вже наприкінці 60-х років роль купецького капіталу у дніпровському пароплаванні була досить помітною. Так, якщо на Дніпрі РТПТ належало 15 пароплавів загальною потужністю понад 1 тис. кінських сил, а Товариству пароплавства по Дніпру – дев'ять пароплавів загальною потужністю 520 кінських сил, то купцям Левіну і Рабиновичу – п'ять, Яхненку і Смирненку – два пароплави. Купці та інші приватні власники володіли 40 пароплавами загальною потужністю понад 1,9 тис. кінських сил.

Товариство пароплавства по Дніпру з року в рік збільшувало свої операції. Навіть і за невеликої кількості суден і недосконалих засобів перевезень вантажів (пароплави товариства були порівняно невеликі, застарілих конструкцій, вони споживали велику кількість палива), воно досягло на середину 80-х років значних економічних успіхів, утримуючи дев'ять пасажирських маршрутів та займаючись перевезенням вантажів.

У 1888 р. було засноване Друге товариство пароплавства по Дніпру. До складу нової акціонерної компанії входили цукрозаводчики Київщини, власники донецьких шахт і акціонери

Брянського заводу в Катеринославі. Головною метою товариства було вкладення капіталів у не досить розвинену галузь пароплавства на Дніпрі вище порогів – вантажне судноплавання (перевози металу, вугілля, цукру), що в ході розвитку великої капіталістичної промисловості в Придніпров'ї і Донбасі забезпечувало акціонерам високі дивіденди. Новому пароплавному належало 10 пристаней на Дніпрі. З 1888 р. воно розпочало рейси між Києвом і Кременчуком та між Катеринославом і Кременчуком. Уже через рік Другому товариству належало 15 пароплавів (серед них найбільші на Дніпрі “Цар-пароплав” і “Держава”) а у навігацію 1890 р. воно придбало ще шість. У 90-ті роки капітал товариства склав 1 млн. карбованців [11, с. 75].

На початку ХХ ст. на розвитку водного сполучення України відбилися складнощі переходу імперії до індустріального суспільства, пов'язані з розгортанням модернізаційних процесів у межах старих політичних і суспільних структур, в умовах збереження поліцейсько-авторитарного режиму, з прагненням держави тримати під цілковитим контролем розвиток економіки, з непослідовністю та незавершеністю реформ. Ці складнощі відбилися і в законодавстві, що регулювало експлуатацію водних шляхів сполучення Південної України.

Серед важливих проблем, пов'язаних із розвитком водного сполучення в регіоні, була його значно менша державна підтримка порівняно з тією, що надавалася залізницям, суперечливість поєднання протекціоністських заходів щодо малого каботажу і відсутності відповідних обмежень щодо великого каботажу і, тим більше, – “далекого плавання”, недостатня продуманість митної політики, що суттєво впливала на економічне благополуччя портів, недоліки річкових комунікацій. Однак, були і досягнен-

ня: 1) пароплави практично витіснили вітрильніки із закордонного плавання; 2) зростання інтенсивності річкового судноплавства було сталим фактором зростання товарообігу та пасажироперевезень [10, с. 71 – 72].

Не зважаючи на те, що на початку ХХ ст. річковий транспорт орієнтувався, у першу чергу, на обслуговування внутрішніх комунікацій по лініях Дніпро – Десна – Прип'ять, Дніпро – Чорне море, роль дніпровських пароплавних компаній у нових економічних обставинах постійно зростала. Про значення річкового пароплавства свідчить факт зростання пароплавного складу дніпровських компаній. Якщо в 1859 р. на Дніпрі використовувалось 17 пароплавів, у 1884 р. – 208, то у 1906 р – уже 440.

У ході організації перевезень річковими комунікаціями великого значення набули портові вузли: Черкаси, Київ, Олександрівськ. За даними судноплавної дистанції, щорічно на початку ХХ ст. у Черкаському порту під навантаженням знаходилося до 900 суден, а вартість вантажу дорівнювала 2 млн. крб., одночасно розвантажувалось на 3 млн. крб. Так, за 1905 рік прибуло 687 суден із вантажем 5 451 800 пудів вартістю 2 465 679 крб. Київський порт у 1907 – 1909 рр. приймав і обробляв щомісячно понад 70 пароплавів. За цей період Київським портом було перероблено близько 19 млн. пудів різноманітних вантажів і відправлено 2,5 млн. пудів. До вантажного переліку входили такі види товарів: ліс та напівфабрикати з нього, сіль, продукція металургійних підприємств, цукор, що прямували до Білорусі, західних губерній Росії. За інформацією інспектора Катеринославського відділення судноплавства Київ-

ського округу до січня 1911 р. перевезено вантажів по Дніпру 87 969 324 пудів вартістю 65 259 920 крб. [10].

Пароплавні компанії Дніпра на початок ХХ ст. мали у своєму складі 1/5 всього річкового пароплавного складу Російської імперії і поступалися лише компаніям Волзького басейну (2 099 пароплавів). Зростання чисельного складу пароплавних компаній Дніпра стало прямим наслідком розвитку українських машинобудівних і металургійних підприємств України, що засвідчило також і відкриття в 1873 р. спеціалізованих пароплавних майстерень, які з часом перетворились на потужну верф річкового суднобудування в Україні [8, с. 10].

В 1912 році у налічувалося близько 406 пароплавів і 2566 не пароплавних суден, які перевозили близько 2-3 млн. тонн вантажу. Під час Першої світової війни та Російської революції розвиток річкового транспорту дещо призупиняється, а з 1918 р. розпочинається нова доба розвитку річкового транспорту вже у новоствореному Радянському Союзі [13, с.1101].

Таким чином, річковий транспорт у ХІХ – на початку ХХ ст. порівняно з попереднім періодом докорінно змінився. Завдяки використанню парових кораблів значно збільшилася кількість та відстані річкових перевезень. Забезпечуючи зв'язки між різними областями країни, між виробником і ринком річковий транспорт стимулював різні соціальні процеси, впливав на інтенсивність розвитку регіонів. Серед проблем галузі слід вказати наявність дніпровських порогів та короткий навігаційний період.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Ананьич Б.В. Банкирские дома в России, 1860-1914 гг. : очерки истории част-

ного предпринимательства / Б.В. Ананьич . – 2-е изд. – М. : РОССПЭН, 2006 . – 295 с.

2. Безлуцька О.П. Вплив водних шляхів на розвиток суднобудування у Херсоні (остання чверть XVIII – початок XIX ст.) // наукова інтернет-конференція /http://intkonf.org/
3. Гришин Ю.А. История мореплавания/ Гришин Ю.А. – Куйбышев: Транспорт, 1972. – 160 с.
4. Житков С. М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период [1798-1898]/ С.М. Житков. – СПб., 1900. –110 с.
5. Залесский Н.А. «Одесса» выходит в море: Возникновение парового мореплавания на Черном море, 1827 – 1855 гг./ Залесский Н.А. – Л.: Судостроение, 1987. – 128 с.
6. Заставний Ф. Д. Географія України у 2-х книгах. – Львів : Світ, 1994. – 472 с., іл.
7. Злупко С. М. Економічна історія України : Навч. посіб. – К. : Знання, 2006. – 367 с.
8. Зубов Б. Н. Развитие кораблестроения на юге России. – Калининград: Кн. изд-во, 1990. – 383 с., ил.
9. Иловайский А.С. Днепровские пороги/А.С. Иловайский. – К., 1911. – 263 с.
10. Константинова В. М. Развитие путей сообщения и транспорта как складов урбанизационных процессов на юге Украины второй половины XIX – началу XX ст. // Литература і культура Полісся. – 36. наук. праць. – Вип. 61. – Ніжин, 2010. – С. 70 – 74.
11. Кривко І. М. Развитие речного транспорта на юге Украины у второй половине XIX ст. // Наукові праці історичного факультету Запорізького державного університету. – Запоріжжя : ЗНУ, 2006. – Вип. XX. – С.74 – 79.
12. Морозов О.В. Влияние политики протекционизма на развитие морского и речного транспорта в Украине (XIX – начало XX ст.)// Грані. – № 4 (66), липень-серпень. – Дніпропетровськ, 2009. – С. 9.
13. Транспорт України// Енциклопедія українознавства. Загальна частина. – К.: Наука, 1995. – С. 1101 – 1103.
14. Чеботарёв М.Н. Речное судоходство в России. – М.: Транспорт. – 352 с.
15. Шепелёв Л. Е. Акционерные компании в России: XIX — начало XX века / Л. Е. Шепелёв; СПб. гос. ун-т, Факультет менеджмента. — СПб: Издат. дом С.-Петербур. гос. ун-та, 2006. — 604 с.

**Сандурская Е.В.** Становление и развитие речного транспорта Украины в 19 – начале 20-го ст. В статье исследованы основные черты развития речного транспорта в XIX - начале XX в. Автором освещены основные проблемы и перспективы развития речных путей. Также обращается внимание на технологические изменения в транспортных средствах в связи с проведением технической реконструкции. Проллежено влияние политики правящего правительства на развитие речного транспорта в Украине.

**Ключевые слова:** транспортная сеть, речной транспорт, водные пути, речное сообщение, развитие судостроения.

**Sandurskaya E.V.** Formation and Development of River Transport of Ukraine in the 19th - early 20th century. Становление и развитие речного транспорта Украины в 19 – начале 20-го ст. In the article main traits of river transport development during the period XIXth century – beginning of the XXth century are studied. The author highlighted the main problems and perspectives of the development of river waterways. Also, he pays attention to technological changes in transport vehicles in connection with their technical reconstruction. Influence of the government policy of that period on the development of river transport of Ukraine is observed.

**Keywords:** transportation network, river transport, waterways, river transport, the development of shipbuilding.