

Summary

The present publication emphasizes the role of foreign affairs factor in the process of the trade formation in South Ukraine in the first part of 19 century. Foreign policy was essential for this region in terms of economical life of the area. Hostilities during numerous Russian-Turkish campaigns and trade blockade prevented traditional business relations. Along with this they were creating a new sphere for the trade activity, namely, cattle, provision and cloth supply for the Russian army.

І. М. Кривко

РОЗВИТОК РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.

На сучасному етапі розвитку нашої держави, коли все більше уваги приділяється проблемам ефективного управління підприємствами та економічним розвитком регіонів України, інтерес до системи шляхів сполучення на Півдні України, і зокрема річних, у другій половині ХІХ ст. значно зростає.

Сучасна історична наука розвивається у напрямку до більш пильного вивчення окремих регіонів або явищ, тому розгляд становлення річкової транспортної мережі на Півдні України, який у другій половині ХІХ ст. розвивався у промисловому відношенні набагато бурхливіше, ніж інші регіони України, є досить актуальним.

Інтерес до даної проблематики з нашого боку викликаний, насамперед, тим фактом, що на Півдні України у другій половині ХІХ ст. бурхливо розвивалася видобувна промисловість Криворізького залізничного та Донецького вугільного басейнів, що у свою чергу зумовило швидке зростання міст, внутрішньої та зовнішньої торгівлі. Тому розгляд розвитку річкових шляхів сполучення дає можливість на основі аналізу обсягів та номенклатури річкових перевезень охарактеризувати експортний потенціал всієї Російської імперії та визначити місце українських промислових регіонів в економіці держави. Серед інших причин слід назвати також і те, що розвиток транспортної мережі вимагав постійного вдосконалення рухомого складу, а це в свою чергу відображало науково-технічний потенціал України.

Мета даної статті – простежити динаміку розвитку річкового транспорту і встановити його місце та роль у соціально-економічному житті Південної України другої половини ХІХ століття.

Для досягнення поставленої мети автор поставив перед собою такі завдання:

- 1) порівняти динаміку введення парових двигунів на водному транспорті Південної України у порівнянні з іншими губерніями Російської імперії;
- 2) показати специфіку руху річкового транспорту у порожистій частині Дніпра;
- 3) з'ясувати вплив річкового транспорту Південної України на розвиток окремих галузей промисловості цього регіону;
- 4) розкрити роль річкового транспорту у формуванні на території Південної України місцевого національного ринку.

Історіографічна традиція дослідження розбудови річкових транспортних мереж Південної України другої половини ХІХ століття бере свій початок ще в дореволюційній літературі.

Ніхто з представників російської історичної науки не займався історією розвитку річкових транспортних мереж окремих регіонів Російської імперії. Загалом історія розвитку водного транспорту південноукраїнського регіону традиційно потрапляла в коло їх зацікавлень лише у зв'язку з дослідження специфіки капіталістичного розвитку малозаселених окраїнних губерній Російської імперії.

Серед дореволюційної російської літератури другої половини ХІХ століття, в якій розглядаються проблеми річкового транспорту, можна виділити роботи О.Афанасьєва-Чужбинського [1], А.Іловайського [2], Л.Маштакова [3]. Наприклад, А.Іловайський детально описав динаміку перевезень по Дніпру, зокрема в його порожистій частині, а О.Афанасьєв-Чужбинський – дніпровське лоцманство (його соціальний склад та умови роботи).

У книзі Л.Маштакова подано короткий географічний опис річок Дніпровського басейну, що дає змогу простежити шлях товарів від місць виробництва до місця споживання.

Не виділяючи розвиток південного краю в самостійну проблему з історії українського народу, перебуваючи у більшості своїй на позиціях пануючого в другій половині ХІХ століття в науці позитивізму, зазначені російські автори нагромадили чималий фактичний матеріал з історії розвитку транспорту та все ж їх праці не мають історичного аналізу і мають більш описовий характер.

Аналогічна ситуація у вивченні особливостей річкового транспорту Південної України другої половини ХІХ ст. спостерігалася і в радянській історіографії, оскільки майже у всіх працях радянських істориків Південна Україна розглядається не окремо, а лише в контексті загальноукраїнської або загальноросійської історії. Наприклад, в другій половині ХХ ст. з'явилися праці, присвячені адміністративним та фінансовим аспектам економічного розвитку Російської імперії. Серед них можна виділити монографії Б.Ананьїча [4]; Л.Шепелева [5]; І.Гіндіна [6]. В цих працях проаналізовано вплив фінансових установ на розвиток як промисловості взагалі, так і шляхів сполучення зокрема. Неабияку увагу в праці Л.Шепелева приділено таким значним транспортним компаніям, як “Російське товариство пароплавства і торгівлі”, “Доброфлоту” та іншим великим акціонерним компаніям.

В останні роки процес розробки проблем з історії річкового транспорту дещо активізувався. Відхід від монополії марксистсько-ленінської методології, що панувала в радянські часи, дозволяє сучасним українським історикам (А.Давиденко [7, с.14–17], Г.Омельченко [8, с.139]) розглядати проблему розвитку південноукраїнських транспортних мереж у другій половині ХІХ всебічно, з застосуванням різноманітних теоретико-методологічних підходів.

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

Водний транспорт у другій половині ХІХ ст. відіграв помітну роль у розвитку внутрішнього національного ринку. Значно дешевше транспортування вантажів водою в порівнянні з перевезенням їх гужовим транспортом та залізницями, менші витрати на будівництво рухомого складу, а також ряд інших економічних переваг обумовили неухильне його зростання.

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

Погано використовувалися можливості головної річкової артерії – Дніпра. По його берегах розташовувалося тоді п'ять губернських і 12 повітових міст. Як і в дореформений період, суцільного судноплавства тут не було. Розчистка порогів від підводних каменів, створення так званих “відкритих каналів” на порогах, зокрема на Старо-Кайдацькому, відбулися ще в 30–50-ті роки [9, арк.37]. Цими каналами користувалися і в другій половині ХІХ ст. Захоплення залізничним будівництвом призвело 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. В 1893 р. інженер Леявський створив проект шлюзування каналів; і 1897 р. спеціальна комісія розробила новий проект шлюзування. Проте й ці проекти лишилися на папері. Пороги, як і раніше, перешкоджали суцільному судноплавству на Дніпрі [10, с.16].

При транспортуванні вантажів з верхів'їв цієї річки до чорноморських портів товари везли вздовж порогів суходолом і нижче порогів знов завантажувались на судна. Невигідність такого способу була очевидною. При сплаві великих партій товару збитків було більше, ніж при аваріях на порогах [11, арк.116].

Слід згадати також про мінливість русла Дніпра, про те, що в багатьох місцях дно 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 [10, с.17].

У другій половині ХІХ 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 [12, с.89].

Протягом 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 поблизу Олександрівська і Нікополя. Певна увага була приділена встановленню вказівних і попереджувальних знаків. На берегах Дніпра розмістили 528 знаків, що освітлювалися, на фарватері – 550 бакенів [9, арк.95].

Проведені на Дніпрі роботи по поліпшенню русла та взагалі умов навігації сприяли швидкому зростанню річкового судноплавства протягом 80-х – 90-х років ХІХ ст.

Велике капіталістичне підприємництво у річковому пароплавстві набуло широких масштабів після скасування кріпацтва.

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 пароплавлі була досить помітною. Так, якщо на Дніпрі РТППТу належало 15 пароплавів загальною потужністю понад 1 тис. кінських сил, а “Товариству пароплавання по Дніпру” – дев’ять пароплавів загальною потужністю 520 кінських сил, то купцям Левіну і Рабиновичу – п’ять, Яхненку і Симиренку – два пароплави. Купці та інші приватні власники володіли 40 пароплавами загальною потужністю понад 1,9 тис. кінських сил.

З року в рік збільшувало свої операції на Дніпрі “Товариство пароплавання по Дніпру”. Навіть і за невеликої кількості суден (у 1869 р. товариству належало, як уже відзначалося, дев’ять, а у 80-ті роки – 40 пароплавів) і недосконалих засобів перевезень вантажів (пароплави товариства були порівняно невеликі, застарілих конструкцій, вони споживали велику кількість палива) “Товариство пароплавання по Дніпру” досягло на середину 80-х років значних економічних успіхів, утримуючи дев’ять пасажирських маршрутів та займаючись перевезенням вантажів [6, с.224].

У 1888 р. було засноване “Друге товариство пароплавання 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 пароплавання 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 [5, с.47].

Новому пароплавлі 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 – “Царь-пароход” і “Держава”) а у навігацію 1890 р. воно придбало ще шість. У 90-ті роки капітал товариства складав 1 млн. крб. [6, с.227].

Слід відзначити, що потреби річкового судноплавання в пароплавах різноманітних типів значною мірою вдовольняли вітчизняні машинобудівні заводи. За станом на 1890 р. 41,2% пароплавів, що плавали Дніпром, були збудовані в Росії. Для ремонту суден у 1873 р. на Трухановому острові в Києві заснували майстерні “Товариства пароплавання по Дніпру”. В 1898 р. для ремонту пароплавів, землечерпалок, різноманітного річкового обладнання на Оболоні розпочалося будівництво Київських ремонтних майстерень [5, с.152].

Про масштаби і темпи розвитку капіталістичного пароплавання на Дніпрі і Південному Бузі свідчать такі узагальнені дані: від 1862 до 1890 р. кількість пароплавів на вказаних ріках зросла з 27 до 175, тобто у 6,5 рази. Річковий паровий флот Дніпра щорічно зростав у середньому на 5 пароплавів. Протягом вказаного періоду загальна потужність суден збільшилася майже у вісім разів: від 1,3 тис. кінських сил до 9,6 тис. кінських сил. Якщо у 1862 р. Дніпром і його притоками плавали пароплави лише трьох типів, то у 1890 р. – уже шести. Це – пасажирські (61 судно), вантажні і вантажо-пасажирські (22), буксирно-пасажирські (30), буксирні (42), службові (20). Особливо швидко зростало пароплавання на Дніпрі і його притоках протягом 80-х років. Так, лише з 1884 по 1890 р. кількість пароплавів тут збільшилася на дві третини, а їх загальна вантажопідйомність зросла у 1,5 рази. Підвищувалася швидкість суден, збільшувалися їх розміри, але собівартість зростала повільніше, ніж вантажопідйомність, що свідчило про успіхи в техніці суднобудування, його здешевлення [12, с.95].

Річкові пароплави на Дніпрі все більше переходили до споживання кам’яного вугілля. У 1895 р., наприклад, лише 91 судно працювало на дровах, а 195 – на вугіллі і нафті [13, с.167].

За станом на 1890 р. ріками України – переважно Дніпром – плавали 220 пароплавів (Дніпром з притоками – 164 пароплави, Південним Бугом – 40, Дністром – 11, Сіверським Дінцем – чотири, Західним Бугом – один пароплав). Їхня загальна вантажопідйомність перевищувала 1,2 млн. пудів, загальна потужність машин дорівнювала 11,2 тис. кінських сил. На цих суднах було зайнято близько 2,9 тис. чоловік екіпажу: матросів, машиністів та ін. Проте в порівнянні із загальноросійськими масштабами питома вага річкового пароплавання України була невеликою. Так, річковий паровий флот Росії в 1890 р. налічував 1824 пароплави загальною вантажопідйомністю 9,2 млн. пудів і потужністю машин 103,2 тис. кінських сил. Отже, кількість пароплавів в Україні становила близько 12,2% кількості парових суден у всій Росії. Вантажопідйомність та потужність машин складали 13 і 10,8% відповідних загальноросійських показників [12, с.122].

У 90-ті роки кількість пароплавів у басейні Дніпра швидко зростала. Протягом 1895–1897 рр. судновласники одержали 241 пароплав. У 1895 р. Дніпром плавали 186 пароплавів, а в 1900 р. – 356.

Перед серед судновласників вели акціонерні товариства. Так, у 1890 р. лише на Дніпрі вони володіли 185 суднами (в тому числі 89 паровими), неакціонерні і торговельні компанії – 508 (у тому числі 51 пароплавом), казенні та громадські установи – 22 пароплавами, окремі приватні власники (купці, дворяни, міщани, іноземні капіталісти) – понад 1,3 тис. суден, серед яких налічувалося лише 72 парових. Машинні судна становили найбільшу питому вагу саме в акціонерному річковому флоті. До того ж це були найбільші, найпотужніші, а отже, й найпродуктивніші пароплави.

Між капіталістами-судновласниками точилася шалена конкурентна боротьба, яка, зокрема, знаходила вияв у прагненні за будь-яку ціну “відбити” пасажирів у конкурентів [14, с.249].

Не слід применшувати роль у розвитку річкового судноплавства непарових суден. Основна їх частина належала купцям, торговельним компаніям та акціонерним товариствам. На Дніпрі у 1884 р. налічувалося 1725, у 1895 р. – 1877, а у 1900 р. – уже 2205 таких суден. Слід зазначити, що ці показники зростали за рахунок не вітрильників, які, зрозуміло, були не в змозі конкурувати із машинним флотом, а спеціальних несамохідних суден, призначених для буксирних вантажних перевозів – барж, “берлинів”, “гончаків”, підчалків”. Підвищувалася їх пересічна вантажопідйомність. У 1884 р. купці та торговельні компанії володіли лише 167 непаровими суднами (9,8% загальної кількості останніх в Україні), а в 1890 р. – уже 553 (30,7%). Це свідчило про прискорення процесів концентрації і в капіталістичному суднопластві [15, с.95].

У 1890 р. на Дніпрі нижче порогів налічувалося 20 вантажних пароплавів, 52 буксири і 220 барж загальною вантажопідйомністю понад 6 млн. пудів та 660 вітрильників загальною вантажопідйомністю 5,4 млн. пудів, але середня вантажопідйомність парових суден становила 25–27 тис. пудів, а вітрильних – лише 8,2 тис. Отже, хоча у кількісному відношенні вітрильники переважали пароплави, вантажопідйомністю вони значно поступалися останнім. Якщо згадати про незаперечну перевагу машинних суден у швидкості (особливо при русі проти течії), буде зрозумілим, чому пароплави, доводячи свою вищу продуктивність, попри всі переваги непарових суден на початку 90-х років одержали над ними цілковиту перемогу. В згаданий період, наприклад, 96,5% усього хліба, вивезеного від пристані Нижнього Дніпра до Одеси, транспортувалася баржами, що їх тягли парові буксири [15, с.187].

Всі пасажирські маршрути обслуговували лише пароплави.

Необхідно наголосити на тому, що в приватному суднопластві в Україні поряд із незаперечними технічними досягненнями неминуче проявлялися й соціально-економічні вади: в гонитві за прибутками підприємці нехтували необхідністю більш-менш гармонійного розвитку всього комплексу річкової транспортної мережі. Як зазначалося на зборах інженерів-шляховиків, – “багато прибережних міст і промислових центрів Дніпровського басейну виявилися зовсім невідповідними до такого розвитку судноплавства по Дніпру, і набережні були захаращені будовами, виявилася відсутність придатних шляхів і сполучень з пристанями, а особливо відсутність безпечних місць для зимування суден річкової флотилії...” [7, с.34].

Протягом 80–90-х років на головних ріках України проводилися роботи по реконструкції існуючих пристаней і спорудженню нових затонів. Наприкінці ХІХ ст. пристані Півдня України, зокрема Херсонська та Олександрівська, разом із Київською, були найбільшими пристанями на Дніпрі [15, с.159].

Про значне зростання вантажних перевезень на ріках України протягом другої половини ХІХ ст. свідчать такі дані. В 1871–1874 рр. щорічний вантажообіг на Дніпрі досягав 16,8 млн. пудів, а загалом на всіх ріках – 24,6 млн. пудів, то у 1881–1884 рр. – відповідно 23,6 млн. і 34,2 млн. пудів. Таким чином, лише протягом 10 років – від середини 70-х до середини 80-х років – вантажообіг зріс на 9,5 млн. пудів, тобто пересічний річний приріст становив майже 1 млн. пудів. На 1895 р. товарні вантажі, що транспортувалися ріками басейну Дніпра, зросли до 222 млн. пудів, а через 7 років, у 1902 р. – до 238 млн. пудів. Це забезпечувало головним чином буксирне пароплаводство, яке дало можливість водним шляхам досить успішно конкурувати із залізницями. Більше того, із створенням залізничної мережі в Україні значення річкового транспорту постійно зростало. Залізниці, що підійшли до річкових портів Катеринослава, Олександрівська, Паркан-на-Дністрі та інших міст Півдня України, залучили судноплавні ріки до єдиної транспортної мережі Новоросійського краю [16, с.236].

По Дніпру транспортувалися в основному лісоматеріали, зерно, борошно, картопля, цукор та металеві вироби. Так, у 1889 році було перевезено хлібу 42 млн. пудів, цукру 1,2 млн., солі 3,6 млн., кам’яного вугілля 1,6 млн., лісових будівельних матеріалів та дров 102 млн. пудів [1, с.228].

Розвиток річкового сполучення викликав швидке зростання одного з загонів транспортного пролетаріату України – робітників-річковиків.

Точні підрахунки кількості робітників річкового і морського транспорту до початку ХХ ст. у Росії не проводилися. За статистичними даними початку ХХ ст., у цей період на внутрішніх водних шляхах Європейської Росії працювали 157 тис. постійних робітників. Із розвитком водного транспорту протягом 60–80-х років уп’ятеро збільшилася чисельність складу так званої машинної команди [15, с.144].

Після завершення навігації багато судових робітників залишалися працювати в майстернях або на судноремонтних заводах. Значна частина річковиків належала до сезонних робітників, зайнятих допоміжними роботами на каналах, пристанях і в портах.

Серед робітників водного транспорту на ріках України у другій половині ХІХ ст. можна виділити ряд категорій. Це – численна група зайнятих тимчасово плотарів; постійні судові робітники: матроси, кочегари, машиністи пароплавів; працівники, зайняті на землечерпальних роботах та в службі берегового та судноплавного нагляду; лоцмани на дніпровських порогах тощо.

На весняний сплав плотів Дніпром у південні райони України наймалися зубожілі селяни-заробітчани Мінської, Могилівської, Вітебської губерній, зокрема з числа недоїмників (за вимогою

волосних правлін). В умовах найму вказувався або певний кінцевий пункт (Київ, Кременчук або Катеринослав), або певний строк – звичайно до Ільїна дня (20 липня). Кожний пліт вели п'ять чоловік. Плоті супроводжували човни (дуби). Плотарів очолювали отамани – переважно мешканці старообрядницької слободи Радуль [15, с.157].

Усього на сплаві плотів Дніпром у 70–80-ті роки було зайнято 40–50 тис. робітників. У другій половині 80-90-х років сплав дещо зменшується (від 10 тис. плотів у 70-ті роки до 7 тис. у 90-ті), відповідно зменшується й число плотарів. У 80-ті роки останні за сплав одержували 12–22 крб., артільні отамани – 30–60 крб. Значна частина цих грошей видавалася авансом у волосному правлінні ще взимку, коли селянин терпів особливо гостру нужду, решта – під час спуску колод на воду, незначні суми (3–4 крб.) видавалися по прибутті плотів до місця призначення.

Через пороги плоти та річкові судна, як і раніше, переправляли досвідчені дніпровські лоцмани – мешканці Лоцманської Кам'янки, Широкого, Старого Кодака. Плоти йшли Дніпром з “горішними лоцманами” до пристані Лоцманської Кам'янки, а звідти – з “низовими лоцманами” до Олександрівська [10, с.17].

У 1874 р. була проведена реформа самоуправління дніпровських лоцманів. Були впроваджені волосні і сільські правління загального типу, ліквідоване “громадське” господарство. Посилилося втручання місцевих властей у справи лоцманських громад, започаткувалася військова повинність (служба на флоті). Загалом для лоцманів був характерним відрив від землі: навесні, влітку, восени вони проводили плоти і судна через пороги (понад 1 тис. плотів щороку у 80-ті роки). Тому значна частина лоцманів здавала свої земельні наділи в оренду. Більшість з них жила виключно на “річковий” заробіток. Взимку, з припиненням навігації, ніякого заробітку не було, через що багатих серед лоцманів було мало, а “лоцманські” села не відзначались заможністю. А проте, як свідчили сучасники, це були сильні, незалежні, вольові люди, вони помітно виділялися з-поміж інших, забитих нужденним життям селян [2, с.69].

Наприкінці 90-х років лоцмани поділялися на лоцманів першої статті (проводили через пороги судна), другої (проводили плоти) та третьої статті, або “учнів” (це були помічники лоцманів першої і другої статей). Загальна чисельність лоцманів перших двох статей складала близько 400 чоловік.

Про масштаби судноплавства через пороги і діяльність лоцманів дають уявлення такі дані. В другій половині 90-х років XIX ст. 90–95 лоцманів першої статті і понад 300 лоцманів другої щорічно проводили через пороги два-три пароплави, близько 150 непарових суден та близько 600 плотів.

Кам'янські та кодацькі лоцмани першої статті за проведення через пороги барки чи “берлину” одержували у 80-х роках під час повені (коли сплав тривав два-три дні) 20–25 крб.; у мілководдя, коли сплав тривав тиждень, плата підвищувалася до 50–60 крб. Крім того, лоцман одержував невелику платню натурою – “даровизну”. Лоцмани другої статті за сплав плоту через пороги одержували 10–15 крб., у мілководдя плата підвищувалася. Працювали за чергою, встановленою при волосному правлінні, за якою наглядали урядовці з відомства річкових шляхів сполучення. Загалом за навігацію кожний лоцман проходив пороги чотири-п'ять разів. Увесь заробіток лоцмана другої статті за навігацію складав 150–200 крб. [15, с.171].

Найбільш численний загін робітників-водників складали матроси на непарових суднах. Ще в 1890 р. Дніпром (з притоками) плавали вітрильні та веслові судна: “берлини”, барки, які піднімали від 10 до 50 тис. пудів, лайби і човни (до 5 тис. пудів вантажопідйомністю). Деякі вантажні дерев'яні судна будувалися лише на одну навігацію: люзи, “брянки”, “галери”. Дніпром нижче порогів курсували вітрильні бригади, шхуни, шаланди, требаки, які обслуговували і каботаж. На кожному з цих типів суден була зайнята різна кількість матросів. Так, у 1890 р. Дніпром нижче порогів плавало 706 непарових суден (з них 660 дерев'яних) із 2,8 тис. екіпажу; зокрема, 481 судно обслуговувало від двох до чотирьох чоловік, а на 225 суднах налічувалося від п'яти до 10 матросів [16, арк.117].

Загалом у 1895 р. на судноплавних ріках України на 2,2 тис. непарових суден працювали понад 11,2 тис. робітників-водників; у 1895 р. їх кількість дещо зменшилася і становила 10,6 тис. чоловік.

Найкваліфікованішими, хоч і менш численними, були річковики, які обслуговували паровий транспорт: матроси, кочегари, машиністи, механіки тощо. На пароплавах, зрозуміло, екіпаж складався із значної кількості чоловік. Так, Дніпром вище порогів у 1890 р. курсували 42 пасажирських пароплави з екіпажем 533 осіб, 29 пароплавів мали команду чисельністю від 10 до 20, дев'ять – від 5 до 10 і лише чотири судна – менше 5 чоловік. 21 товарно-пасажирський і буксирний пароплав обслуговував 191 чоловік, причому 11 пароплавів мали лише від 10 до 20 матросів і кочегарів.

У 1901 р. на парових суднах пересічна місячна заробітна платня річника становила: на Дніпрі нижче порогів у період навігації – 33,1 крб., вище порогів – 24,6 крб., у зимовий період – відповідно 40,6 і 35,2 крб. На непарових суднах пересічна місячна заробітна платня становила: на Дніпрі нижче порогів у період навігації – 25, вище порогів – 19,1 крб., у зимовий період – відповідно 17,9 і 35,2 крб. [18, с.136].

Судновласники вважали за потрібне утримувати частину заробітку до завершення навігації як заставу. Із зарплати матросів і вантажників на “законних підставах” робилися відрахування, які служили в руках судновласників знаряддям усіляких зловживань. Слід ще зазначити, що власники

суден на невеликих пристанях (де не було артілей вантажників) удавалися при розвантаженні трюмів до використання праці матросів, виплачуючи їм за це грошей у кілька разів менше ніж вантажникам.

Наприкінці ХІХ ст. річковий транспорт поступово втрачає те значення, яке мав ще в середині ХІХ ст. Це, з одного боку пояснюється появою більш швидкого і дешевого засобу транспортування вантажів – залізниць, з іншого – суттєвими недоліками умов для транспортування (сезонність роботи транспорту, пороги на Дніпрі, які значно ускладнювали судноплавство, технічна відсталість рухомого складу та ін.). У той же час обсяги перевезень, зокрема пасажирських, протягом другої половини ХІХ ст. зростали, і річковий транспорт все ж не залишався осторонь від промислового розвитку. Однак цей розвиток мало позначився на річкових шляхах сполучень, оскільки технічно застарілий засіб транспортування вже не міг впевнено конкурувати з новими, прогресивними видами транспорту, що являли собою залізниця та морські судна.

Джерела та література

1. Афанасьев-Чужбинский А. Поездка в Южную Россию. Очерки Днепра. – Ч. 1. – СПб., 1861.
2. Иловыйский А.С. Днепровские пороги. – К., 1911.
3. Маштаков Л.П. Список рек Днепровского бассейна. – СПб., 1913.
4. Ананьич Б.В. Банкирские дома в России, 1860-1914 гг. – М., 1964.
5. Шепелев Л.Е. Акционерные компании в России. – М., 1972.
6. Гиндин И.Ф. Русские коммерческие банки. – М., 1974.
7. Давиденко О.И. История развития судоходства на Дніпрі // Водник. – 1996. – № 2.
8. Омельченко Г. Лоцмани порогів Дніпрових // Дзвін. – 1993. – № 7–9.
9. Материалы о реорганизации речного судоходства на Днепре за 1864 г. // Государственный архив Запорыжской области (далі – ДАЗО). – Ф. 1. – Оп. 1. – Спр. 811.
10. Захаров В.В. Развитие пароходостроения в России в предреформенный период // Судостроение. – 1973. – № 10.
11. Указы Екатеринославского губернского управления за 1858 г. // ДАЗО – Ф. 1. – Оп. 1. – Спр. 711.
12. Мельник Л.Г. Технічний переворот на Україні у ХІХ ст. – К., 1972.
13. Дерев'янкін Т.І. Промисловий переворот на Україні. – К., 1975.
14. Черменский Е.Д. Экономическое и политическое развитие России в 90-х годах ХІХ в. – М., 1975.
15. Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку 60–90-х років ХІХ ст. – К., 1968.
16. Материалы, относящиеся к устройству Александровской гавани // ДАЗО. – Ф. 1. – Оп. 1. – Спр. 825.
17. Нестеровский Б. Здесь начинался Черноморский флот // Морской флот. – 1988. – № 11.
18. Сосновская Ю.Ю. История Бердянского порта // Морской флот. – 1996. – № 8.

Summary

In the article the author considers the questions of development of river transport in the South of Ukraine in the second half of ХІХ century. The author analyzes the specific of movement of river transport in the part of rapids of the Dnipro and exposes the role of this type of transport on forming of South-Ukrainian local market. Greater growth of volumes of passenger transportations comparing to transportation of loads was set.

Г. А. Гарбар

СФЕРА ГОСТИННОСТІ м. МИКОЛАЄВА В ОСТАННІЙ ТРЕТИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ: ЗАКЛАДИ ХАРЧУВАННЯ

Просліджуючи еволюцію закладів харчування, можна дізнатися не лише про характер харчування певного суспільства у певний історичний період, але й про властивий йому рівень культури гостинності, адже послуги харчування завжди були поряд із послугами тимчасового розміщення, головними елементами відповідної інфраструктури.

Дослідження цього питання у сучасній вітчизняній історичній науці можна вважати явно недостатніми, оскільки воно є побічним у тих працях, що присвячені історії мандрівництва, туризму та готельної справи в Україні, зокрема, таких як “Історія туризму в Україні” В. Сидоренко і Т. Дьорової, яка вийшла друком у Києві 2002 р. Особливо це стосується закладів харчування в містах країни, котрі мають не таку давню історію вивчення, як, наприклад, Київ чи Львів. Це цілком може бути віднесено до м. Миколаєва, еволюція подібних закладів у якому ще потребує свого дослідження.

Хоча б частково заповнити цю прогалину і має на меті стаття, що пропонується.