

В. П. ВАЩЕНКО

МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ ПІВДЕННОЇ УКРАЇНИ В ДОРЕФОРМЕНИЙ ПЕРІОД

Приморське місцезнаходження краю диктувало необхідність забезпечення зростаючого обсягу морських перевезень. Історія функціонування водного транспорту, в тому числі морського, в дореформений період ще не знайшла належного висвітлення в роботах дослідників. Окремі відомості про водний транспорт в регіоні є в роботах А. Скальковського, А. Шмідта, В. Павловича, О. Афанасьєва-Чужбинського та інших, хто звертався до історії краю в XIX ст. В радянській історіографії розрізнені відомості про річковий і морський транспорт у зв'язку з розглядом інших питань наводяться в роботах І. Гуржія, О. Дружиніної, Л. Мельника, В. Золотова та інших. Окремі питання розвитку пароплавства розглядалися в монографіях С. Іловайського і М. Залесського¹.

Спеціальних досліджень розвитку морського транспорту в Південній Україні немає. Складовою частиною такого дослідження має стати вивчення питань про розвиток торговельно-морського пароплавства і суднобудування в Південній Україні, про власників суден і суднобудівників.

Неухильно зростали перевезення товарів між річковими і морськими портами, а також між останніми. За свідченням Рішельє в 1812 р. перевезення по Дніпру, а потім морем між Херсоном та іншими портами здійснювали 200 суден². В 1839 р. в Одесу, за відомостями А. О. Скальковського, прибуло з Херсона, Ялти, Євпаторії та інших портів 808 каботажних вітрильників і пароплавів з вантажем на суму понад 6 млн. крб. Лише з одного Нікополя товарів було відправлено в Одесу на 2 млн. крб. асигнаціями³. Від Херсона до чорноморсько-азовських портів в 1841 р. вантажі перевозили 250 каботажних суден⁴. В 1858 р. в Одесу прибуло

1825, в Миколаїв — 324 і в Херсон — 692 каботажних судна⁵.

Відомості про загальну кількість парусних торгових суден, які плавали в той чи інший період в басейнах Чорного і Азовського морів, розрізнені, а інколи й суперечливі. В 1839 р. «Одесский вестник» повідомляв, що в Азовському і Чорному морях плавало 545 вітрильних суден, а в 1842 р. ця ж газета писала, що таких суден було близько 600⁶. Російський дослідник історії суднобудування І. І. Яковлев підрахував, що в торговому флоті країни в 1858 р. було близько 1500 вітрильних дерев'яних суден, загальною вантажопідйомністю близько 150 тис. тонн. За його підрахунками в Азовському морі плавало понад 300, а в Чорному — 125 вітрильних дерев'яних суден⁷. При оцінці цього показника необхідно врахувати, що в роки Кримської війни загинула велика кількість торгових суден. Спираючись на наявні в літературі розрізнені дані можна припустити, що загалом на Чорному і Азовському морях в роки Кримської війни загинула майже половина вітрильних суден торгового флоту⁸.

Паровий торговий флот в чорноморсько-азовському басейні в передреформений період лише зароджувався. Нечисленні державні пароплави в 30—50-ті роки переважно перевозили пошту і пасажирів, їх роль у перевезеннях вантажів була незначною. Приватні пароплави, які також були представлені одиницями, використовувалися для буксирування барж і плотів, перевезення вантажів і пасажирів. В 1825 р. через пороги Дніпра провели збудований на Київщині у маєтку М. С. Воронцова пароплав, який розпочав здійснювати рейси між Херсоном і Миколаєвом. З 1847 р. по Дністру плавав буксирний пароплав «Луба», який належав поміщику і носив його ім'я.

Влітку 1827 р. здійснив перший рейс з Одеси до Херсона пароплав «Надежда». З 1828 р. зв'язки між Одесою і портами Криму підтримував пароплав «Одесса». Влітку 1830 р. до Одеси прибув збудований у Петербурзі пароплав «Нева», який з 1831 р. обслуговував лінію до Константинополя. Письменник і етнограф О. С. Афанасьєв-Чужбинський подорожував в 1856 р. по Південній Україні і засвідчив наявність пароплава, який здійснював рейси з Херсона до Одеси⁹.

Швидко почала наростати кількість пароплавів в чорноморсько-азовському басейні після поразки царизму у Кримській війні. Помітну роль у зростанні кількості паро-

плавів в цьому басейні відіграло Російське Товариство пароплавання і торгівлі (РТПіТ). В 1857 р., на час утворення РТПіТ на Чорному і Азовському морях нараховувалось до 10 пароплавів, а в літку 1859 р. лише товариству належало 17 пароплавів. В 1859 р. на його суднах було перевезено 6117 тис. пудів вантажів¹⁰.

Велика маса товарів перевозилась між чорноморсько-азовськими і закордонними портами. З 1802 по 1804 рр. в південні порти прийшло з далекого плавання 600 суден. В 1856—1861 рр. в Одесу з-за кордону прийшло 7434 судна. Але суден, які належали підданам Росії, було ще дуже мало¹¹.

При підрахунках кількості одиниць водного транспорту в Південній Україні потрібно враховувати, що часто не попадали до узагальнюючих даних у багатьох статистиків, до опису міст і сіл, тощо численні шаланди, баркаси, дубки, човни і т. ін. Вони у великій кількості були у містах і селах на берегах річок і морів. Використовували їх у рибальстві, а також для перевезення товарів і пасажирів, в тому числі між річковими й морськими портами.

В одному описі південних губерній в 1841 р. відзначалось, що на Дніпрі у Збурівці, Олешках і Голій Пристані нараховувалось кілька десятків човнів, які ходили з вантажами в Одесу, Севастополь і Миколаїв. Крім того, відзначив автор опису, в Олешках і Голій Пристані було ще до 30 дубків, частка яких перевозила хліб між Нікополем і Херсоном, а інші здійснювали перевезення різних товарів і пасажирів між Херсоном і Миколаєвом¹².

В деяких портах регіону використовувалися так звані перевозні човни. На них перевозилися товари між суднами і причалами. В кінці 50-х років в Одеському порту було близько 120 великих перевозних човнів та кілька десятків дрібних¹³.

Попит на засоби водного транспорту задовольнявся перш за все за рахунок суднобудування в регіоні. На розгортання будівництва суден різного класу і човнів позитивно впливали широкі торговельно-економічні зв'язки краю з багатьма районами країни. В Південну Україну довозились ліс, залізо, смола, парусина і деякі інші товари, які були необхідні для будівництва і оснащення суден.

В деяких містах, містечках і селах суднобудування займало видне місце в промислах населення. Сучасники відзначали, зокрема, будівництво різних суден в Херсоні, Мн-

колаєві, Олешках, Голій Пристані, Козачих Лагерях, Каховці і Нікополі.

З кінця XVIII ст. зростало будівництво військових кораблів на державних мануфактурах в Херсоні і Миколаєві. В XIX ст. Миколаїв перетворився в головний центр військового суднобудування на Чорному морі. Одночасно на Півдні України успішно розвивається будівництво порівняно великих купецьких суден. На початку XIX ст. було дозволено будувати судна дворянам, купцям і посадським незалежно від стану та асигновано 100 тис. карбованців для надання бажаним будувати судна позик. Херсонський купець Б. Уразов писав, що багато людей залишили інші заняття і почали будувати судна, використовуючи не лише свої капітали, але роблячи й борги приватні і у державі¹⁴.

За офіційними відомостями на херсонській мануфактурній верфі в 1789—1810 рр. (відомості за 1799 і 1808 рр. відсутні — В. В.) було збудовано 124 судна і човни. Але багато суден і човнів будувалось і поза цим підприємством. В 1821 р. для заохочення суднобудування на Чорному і Азовському морях було асигновано ще 150 тис. крб. для надання позичок. А в 1831 р. офіційно було відкрито у місті купецьку верф¹⁵. Після Кримської війни в 1857—1860 рр. в Херсоні було збудовано не менше 35 суден вантаженидйомністю близько 2800 т.

Будівництво суден проводилось і в інших містах. Торговельні і промислові судна будувались в Миколаєві і Одесі. В останній за відомостями Одеського комерційного суду в 1860 р. було збудовано 27 підвізних човнів¹⁶.

Будувались човни і невеликі судна також в Олешках і Бериславі, Севастополі, Феодосії, Місхорі, Ялті, Кучукамбіте і Портеніте. В придунайській частині краю центром суднобудування був Ізмаїл¹⁷.

Продукція суднобудівних мануфактур краю включала і порівняно великі для того часу судна. Вже на початку століття в Херсоні будувались судна вантаженидйомністю до 560 т¹⁸.

В дореформений період на Півдні України розпочалося будівництво пароплавів. Воно проводилось перш за все в Миколаєві, в якому урядовими органами дозволялося використовувати слінги адміралтейства для будівництва цивільних парових суден. Перше таке судно з машиною в 60 к. с. було спущено на воду в 1828 р. Побудоване воно було за підрядом Одеського будівельного комітету купцем

М. Варшавським і назване «Одесса»¹⁹. В 1831 р. в Миколаєві також за підрядом Одеського будівельного комітету було збудовано судно «Наследник» з двома паровими машинами по 35 к. с.²⁰. В цей же час, також за підрядами, купці Бухтєєв і Кунарєв будували в Миколаєві ще два парових судна. Тоді ж Бухтєєвим за замовленням купця Серебряного було побудовано пароплав «Лнман» для буксування плотів з Херсона в Миколаїв²¹.

Епізодично будівництво цивільних парових суден здійснювалось в Одесі. В місті було збудовано в 1837 р. пароплав «Митридат». Дещо пізніше в Одесі було збудовано буксир з паровою машиною в 40 к. с. для купця Луба. В 1860 р. РТНТ було збудовано пароплав з залізними корпусом і машиною в 15 к. с. «Чайка»²².

Серед власників суден були представники різних соціальних груп: дворяни, купці, міщани, державні селяни. Інколи власниками переважно дубів та різних інших невеликих плаводнищ були і члени громад вільних матросів. Найбільшу за числом і найбільш впливову групу серед власників суден складали купці. Підрахунки показують, що вантаженідійомність суден, які належали купцям Миколаєва на початку 60-х років становила 57,4% вантаженідійомності суден жителів міста²³. Окремі купці були і судовласниками. Херсонському купцеві Єгору Неміту належало 4 судна, в тому числі одне вантаженідійомністю 250 т²⁴.

Прагнення купецтва і уряду налагодити постійні зв'язки між чорноморсько-азовськими портами, а також між ними і закордонними портами привело до утворення перших акціонерних компаній. В 1833 р. цар затвердив положення про морське транспортне підприємство в Одесі. Утвореному Чорноморському товариству було передано пароплав «Нева» і пароплави, які будувалися — «Імператор Николай» та «Імператрица Александра». В 1834 р. товариство отримало ще один пароплав від уряду. Він же надав товариству деякі пільги у платежах митних зборів. Капітал компанії було визнано в 250 тис. крб. (500 акцій по 1 тис. крб.). Товариство зробило внесок в середині 30-х років в організацію регулярних рейсів між Одесою та іншими чорноморсько-азовськими портами, а також Константинополем. В силу різних причин Чорноморське пароплавне товариство працювало збитково і в 1843 р. після завершення строку, на який воно було засноване, самоліквідувалось. В травні того ж року було відкрито казенну експедицію постійних па-

роплавних сполучень -Одеси з Константинополем, яка в 1843 р. була реорганізована в Новоросійську пароплавну експедицію (її називали також Одеською експедицією). В 1843 р. уряд для нового підприємства замовив пароплави «Аидил», «Дарго», «Бердянск» і «Таганрог». Для перевезення пасажирів і вантажів експедиція використала до 1855 р. 11 суден. Пароплави її забезпечували перевезення пасажирів по 8-ми лініях, хоча перевезення по більшості ліній приносили збитки»²⁵.

Значні успіхи у розвитку торгового флоту в Чорноморському басейні було досягнуто в результаті заснування РТПіТ, статут якого цар затвердив 3 серпня 1856 р. Основними акціонерами РТПіТ були місцеві купці, зацікавлені у розвитку суднобудування і, зокрема, у впровадженні сполучення для подальшого розгортання торгівлі. Але у зв'язку з тим, що це співпадало з інтересами дворянства, перш за все місцевого, його представники вступали до цієї акціонерної компанії і гаряче вітали її організацію. Зростання зв'язків регіонального ринку з всеросійським, зацікавленість купецтва різних районів країни у розвитку зовнішньої торгівлі через чорноморсько-азовські порти обумовили участь купців інших міст Росії у діяльності товариства. На зборах міських голів, які прибули до Москви на коронацію Олександра II, в один день, 12 вересня 1856 р., було розкуплено акції товариства на суму 250 тис. карбованців²⁶.

Активно діяли вже в передреформенний період акціонерні компанії, які здійснювали страхування морських перевезень. Не пізніше 1807 р. розпочала свою діяльність «Компанія Одесской страхової конторы». В 1817 р. у місті було не менше 4 страхових компаній, а в 1836 р. їх було 6²⁷. Неухильно зростає капітал компанії і загальна сума страхових полісів.

Робота морського транспорту вимагала неухильно зростаючого числа суднобудівників і вантажників. Матросами на судна наймаліся міщани, різночинці, державні і відпущені поміщицькі селяни, колишні козаки тощо. На початку 40-х років за підрахунками сучасників лише для суден каботажного плавання, які базувалися на чорноморсько-азовські порти, треба було до 5 тис. судноробітників. Суднам, які здійснювали перевезення між портами Новоросійського краю та іноземними, потрібно було до 5 тис. судноробітників. Переважна кількість суден далекого плавання належала іноземцям, які комплектували екіпажі за кордоном.

Для плавання на суднах далекого плавання місцеве купецтво залучало також багато іноземців, оскільки знайти кваліфікованих матросів було надзвичайно важко. Департамент зовнішньої торгівлі у звіті за 1824 р. зазначав, що після заключення Сардинією договору з Туреччиною, один з пунктів якого забороняв сардинським підданам плавати під іноземними прапорами, в Генуї через відсутність матросів було продано 15 російських суден²⁸.

Царизм притаманними йому методами зробив спробу забезпечити купецькі судна найманими матросами. В 1830 р. було дозволено засновувати в портах Чорного і Азовського морів цехи, а в 1834 р. — поселення вільних матросів. За відомостями за 1861 р. в губерніях Південної України і Бессарабії в громадах вільних матросів і дніпровських лоцманів (існувала і така — В. В.) було 25 тис. чоловіків і жінок²⁹. Сучасники вважали, що резерв для торгового флоту складали 30% від числа чоловіків в таких громадах. Таким чином, ці поселення, до яких не дозволялося записуватися кріпосним поміщицьким селянам, не могли пом'якшати нестачу судноробітників. Частково їх лави поповнювалися за рахунок тих, хто приходив на заробітки з інших губерній.

Значна кількість товарів, які перевозилися морським транспортом, обумовила зайнятість на вантажо-розвантажувальних роботах великого числа вантажників. Дослідники вважають, що в середині 30-х років в найбільшому морському порту Південної України — Одесі працювало від 2-х до 3-х тисяч робітників. В кінці 50-х років в час найвищої торгової активності в порту працювали, напевно, до 4—6 тис. вантажників. Між ними поступово складалася спеціалізація. В порту працювала група вантажників, яка спеціалізувалася на перевезеннях в човнах або буксирувала від судна до причалу в діжках (бочках) імпортовані товари (вино, ром, масло тощо), що не підлягали очистці в карантині. В середині 40-х років таких вантажників називали «водолазами» або «бочарами». Вантажники наймалися власниками суден або підрядчиками, частина вантажників об'єднувалася в артілі по 25 чоловік. Правила цих артілей були затверджені генерал-губернатором О. Г. Строгановим.

Впливову групу в Одеському порту становили стівідори, які розміщували вантажі на судні. В 1837—1838 рр. в Одесі було зареєстровано 35 стівідорів і 12 стівідорів-підмайстрів³⁰.

Розвиток морського транспорту в Південній Україні від-

бувався під впливом формування регіонального і українського національного ринку — складової частини всеросійського ринку. Великий вплив на розвиток морського транспорту здійснювало встановлення і розширення торгових зв'язків з багатьма зарубіжними країнами. Морський транспорт регіону не лише перевозив товари і пасажирів між чорноморсько-азовськими портами, але й включався до обслуговування експортної та імпоротної торгівлі.

ПРИМІТКИ

1. Иловайский С. И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. — Одесса, 1907; Залесский Н. А. «Одесса» выходит в море. Возникновение парового мореплавания на Черном море. 1827—1855 гг. — Ленинград, 1967.
2. Російський державний історичний архів (далі РДІА). — Ф. 1152. — Оп. 1. — Спр. 4. — Арк. 10.
3. Скальковский А. Сравнительный взгляд на Очаковскую область 1790 и 1840 гг.//Записки Одесского общества истории и древностей. — Одесса, 1844. — Т. 1. — С. 16.
4. Журнал мануфактур и торговли. — 1841. — Ч. 1. — С. 27.
5. Скальковский А. Записки о торговых и промышленных силах Одессы. — СПб., 1865. — С. 59—60; Його ж. Торговля, заводская, фабричная и ремесленная промышленность в Одессе.//Труды Одесского статистического комитета. — Вып. 1. — Одесса, 1865. — С. 247; Мордвинов С. А. Общее обозрение внешней торговли по Одесскому таможенному округу за 1865 г.//Там само. — Вып. 11. — Одесса, 1867. — С. 232.
6. Одесский вестник. — 1839. — № 24; 1842. — № 91.
7. Яковлев И. И. Корабли и верфи. — Ленинград, 1973. — С. 99.
8. Вестник финансов, промышленности и торговли. — 1886. — № 50. — С. 712; Ильин И. Об основании коммерческой верфи в Николаеве.//Морской сборник. — 1887. — № 8. — С. 33.
9. Материалы для географии и статистики России. — Т. 24. — Херсонская губерния. — СПб., 1861. — Ч. 1. — С. 346, 349; Афанасьев-Чужбинский А. С. Поездка в Южную Россию. — СПб. 1861. — Ч. 1. — С. 311; Новороссийский календарь на 1845 год. — Одесса, 1844. — С. 91; Яковлев И. И. Корабли и верфи... — С. 121; Залесский Н. А. «Одесса» выходит в море... — С. 28—33.
10. Яковлев И. И. Корабли и верфи. — С. 124; Материалы для географии и статистики России... — Т. 24. Херсонская губерния. — Ч. 1. — С. 351.
11. Одесский вестник. — 1841. — № 50; Скальковский А. Торговля, заводская, фабричная и ремесленная промышленность в Одессе. — С. 363.
12. Заблоцкий А. О некоторых губерниях южного края России.//Журнал министерства государственных имуществ. — 1841. — Ч. 1. — С. 37—38.
13. Скальковский А. Одесское градоначальство в начале 1846 года. — С. 421; Його ж. Записки о торговых и промышленных силах Одессы. — С. 31.
14. Державний архів Одеської області (далі ДАОО). — Ф. 1. — Оп. 220. — Спр. 24. — Ч. 11. — Арк. 2.

15. Полное собрание законов Российской империи (Собрание 1-е). — Т. XXVIII. — № 21908; Т. 5. — № 3776; Городские поселения в Российской империи. — Т. V. — Ч. 11. — СПб. — С. 15—16; Одесский вестник. — 1835. — № 18; ДАОО. — Ф. 1. — Оп. 220. — Спр. 21—31. — Арк. 11—14.

16. ДАОО. — Ф. 1. — Оп. 221. — Спр. 9. — Арк. 44—46; Ф. 2. — Оп. 1. — Спр. 558. — Арк. 20—21, 28.

17. Яковлев Ф. К. О купеческом судостроении в России, решено в прибрежном. — СПб. — 1869. — С. 3; Секеринский С. А. Из истории развития промышленности в Крыму в первой половине XIX века. — С. 181; Філіал Державного архіву Одеської області в Ізмаїлі. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 224; Спр. 134. — Арк. 71, 77; РДІА. — Ф. 18. — Спр. 490. — Арк. 1—3, 14.

18. Там само. — Ф. 13. — Оп. 2. — Спр. 1691. — Арк. 1—2; Скальковский А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края. 1770—1823. — Одесса, 1823. — С. 23, 341.

19. ДАОО. — Ф. 1. — Оп. 191. — Спр. 91. — Арк. 29, 314, 366.

20. Там само. — Арк. 224, 258, 287.

21. ДАОО. — Ф. 1. — Оп. 191. — Спр. 51. — Арк. 33; Материалы для географии и статистики России. — Т. 24. Херсонская губерния. — Ч. 1. — С. 346.

22. Новороссийский календарь на 1838 год. — Одесса, 1837. — С. 68; Материалы для географии и статистики России. — Т. 24. Херсонская губерния. — Ч. 11. — С. 346.

23. Морской сборник. — 1861. — № 3. — С. 6.

24. ДАОО. — Ф. 1. — Оп. 181. — Спр. 49. — Арк. 43.

25. Залесский Н. А. «Одесса» выходит в море. — С. 43, 53, 54, 65, 78.

26. Пловайский С. И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. — С. 25.

27. РДІА. — Ф. 13. — Оп. 2. — Спр. 1310. — Арк. 15—17; Вестник Европы. — 1870. — № 7. — С. 204—205; Скальковский А. Первое тридцатилетие истории Одессы. — Одесса. — 1837. — С. 268.

28. РДІА. — Ф. 560. — Оп. 38. — Спр. 211. — Арк. 2.

29. Материалы для географии и статистики России. — Т. 4. Екатеринославская губерния. — С. 272; Т. 24. Херсонская губерния. — Ч. 11. — С. 377.

30. Скальковский А. Одесское градоначальство в начале 1816 года. — С. 421; Пого ж. Записки о торговых и промышленных силах Одессы. — С. 31; Пого ж. Историко-статистический опыт о торговых и промышленных силах Одессы. — С. 4; РДІА. — Ф. 13. — Оп. 2. — Спр. 511. — Арк. 26—29.