

БЕЗПЕКА РУХУ НА ДНІПРОВСЬКОМУ ВОДНОМУ ШЛЯХУ В ОСТАННІЙ ЧВЕРТІ XVIII СТ.

Остання чверть XVIII ст. принесла Росії не тільки посилення міжнародного авторитету внаслідок завоювання нових територій, але й проблему їх освоєння і якнайшвидшого включення в систему економічних відносин держави. Ці питання не могли успішно вирішитися без розвитку і вдосконалення мережі шляхів, яких на той час в Південній Україні було не так вже і багато.

Наявність в регіоні Дніпра – великої річкової артерії, що пов'язувала лісисті та сільськогосподарські райони російських, білоруських та українських земель з південними степовими районами і Чорним морем, – зумовила зростання його ролі наприкінці XVIII ст. саме в якості водного шляху. Це було закономірно, зважаючи на багатовіковий досвід судноплавства Нижнім Дніпром. Лише зруйнування у середині 70-х рр. XVIII ст. Січі і самоліквідація лоцманської служби на порогах, що складалася переважно з козаків, паралізували рух рікою на кілька років. Врешті, початок будівництва Херсону, а потім і Чорноморського флоту змусили російський уряд швидше вирішувати транспортне питання. З 1777 р. розпочався активний пошук лоцманів, що призвів до створення у 1785 р. нової лоцманської служби [1, с.5]. Поступово річковий транспорт став головним перевізником товарів у регіоні і не втрачав лідируючих позицій до будівництва в другій половині XIX ст. залізниць. В енциклопедичних виданнях початку позаминулого століття ріку Дніпро називали “самым полезным и главным путем к судоходству” півдня Росії [2, с.217]. За таких умов все більшого значення набувало питання безпеки руху на водному транспорті.

Безпеку руху неможливо розглядати виключно в одній якійсь площині. Вона включає в себе такі складові, як заходи, націлені на запобігання аварій та пом'якшення їх наслідків, у випадку, якщо аварії уникнути не вдалося. Система цих заходів, в свою чергу, включає в себе підготовку і навчання учасників руху, вдосконалення конструкції плавальних засобів, а також покращення умов судноплавства (поглиблення або випрямлення фарватеру, ліквідація різноманітних перешкод, наприклад, порогів, а також влаштування зручних портів, стоянок для суден та пристаней).

Через недотримання бодай однієї зі складових безпеки руху могло статися пошкодження корабля або вантажу, іншими словами аварія [3, с.10]. Дуже часто її наслідки тягнули за собою великі збитки, пов'язані з частковою або повною втратою вантажу чи товару, його псуванням, пошкодженням або втратою судна і, що особливо прикро, людей. Тому безпека руху є одним з найважливіших елементів функціонування водного шляху, показником його затребуваності, рівня розвитку і культури користування.

Сучасні дослідники приділяють напрочуд мало уваги безпеці руху на водному транспорті XVIII ст. Більшість з них зосереджують свою увагу на природних перепонах, що зустрічаються на ріках і потенційно можуть стати причиною корабельної аварії. Найбільш повно це питання висвітлюється в роботах авторів кінця XIX – першої половини XX ст. А.С. Іловайський в своїй роботі “Дніпровські пороги” (1911) ретельно описав сутність поняття “пороги”, походження порогів на Дніпрі, їх характеристику, роботи, що велися для покращення судноплавства, історію судноплавства на порогах та багато іншого [4]. Ця робота стала логічним продовженням іншої його книги “Дніпровські лоцмани” (1910) [1]. Економічні збитки підприємців від Дніпровських порогів описує в своїй книзі “Дніпровські пороги и их влияние на торговые сношения При-Дніпровского района” (1885) А.Г. Фосс [5]. Розлогі описання Дніпра, особливо його порожистої частин та Великого Лугу зустрічаємо в роботах А. Афанасьєва-Чужбинського “Поѣздка въ Южную Россію. Очерки Днѣпра” (1863) [6], Я.П. Новицького “Съ береговъ Днѣпра” [7], Д.І. Яворницького “Дніпрові пороги” [8], М. Філянського “Від порогів до моря” (1928) [9]. Але якщо в книгах А. Афанасьєва-Чужбинського та М. Філянського Дніпро описується з позиції мандрівників, то в книгах Я.П. Новицького та Д.І. Яворницького ріка виступає скарбницею народної історичної мудрості та фольклору. В їх роботах природні особливості Дніпра відходять на другий план, створюючи фон для головної оповіді. Корисні дані щодо географії Дніпра, в тому числі і його нижньої течії, містяться в дореволюційних географічних та енциклопедичних словниках [2; 10].

Дослідження, в яких чітко окреслюються корабельні аварії, їх причини та наслідки та інші непередбачені ситуації на водних шляхах, зустрічаються вкрай рідко. Серед найбільш поширених робіт з цієї тематики можна назвати так звані “літописи” корабельних аварій російського флоту О. Соколова [11] та Л. Конкевича [12]. Обидві книги є своєрідними довідниками, в яких наведені списки кораблів, що зазнали шкоди починаючи з 1713 р. і до середини XIX ст., дані про кількість загиблих, висновки комісії і т. д. В статті Н. Коргуєва “К летописи крушений и пожаров русского флота” (1855) автор наводить дані щодо загибелі 59 російських кораблів в період з 1729 по

1819 рр. [13]. Втім, ці роботи торкаються лише корабельних аварій, що сталися на Балтійському, Чорному, Азовському, Охотському та інших морях і океанах, і жодним чином не торкаються річкових. Ще менше робіт означеної тематики, що стосувалися б Дніпра та, особливо, його нижньої течії. В книзі вже згаданого вище А. Іловайського “Дніпровські пороги” в додатках міститься таблиця з даними про корабельні аварії на порогах, з зазначенням типу суден, місця аварії, а також кількості та цінності вантажу. Таблиця охоплює період з 1877 до 1908 рр. [4].

Тема підготовки професійних кадрів для обслуговування водного шляху частково розкрита у роботі А.С. Іловайського “Дніпровські лоцмани” [1] та в статті А.В. Бойка “До історії Дніпровських лоцманів” [14].

Щодо інших ситуацій, що впливали на безпеку руху на Дніпрі, то в літературі вони чітко не виокремлюються. Деякі автори лише згадують про протизаконні дії місцевого населення щодо кораблів та їх команди, що терпіли аварію. Така інформація зустрічається у вже згаданій роботі А. Афанасьєва-Чужбинського [6].

Головну небезпеку на Дніпровському водному шляху, особливо в його нижній течії, наприкінці XVIII ст. становили чисельні природні перепони у вигляді островів, мілин, піщаних кіс, забор та порогів, що не просто заважали судноплавству, а, подекуди, ставали причинами серйозних корабельних аварій і великих збитків. Ці обставини змушували лоцманів пильно стежити за напрямком руху судна.

Дніпро аж до XX ст. вважався судноплавним від самого Дорогобужа (вище Смоленська). Звідти і до впадіння в нього ріки Самари біля Катеринослава, основну складність для лоцманів становили піщані відмілини, що були особливо небезпечними в межінь. В цей час протягом трьох місяців, починаючи з липня, глибина на окремих ділянках не перевищувала 0,9 – 1,2 м, а в посушливі роки падала ще нижче [10, с.798]. Більше 300 островів перетворювали русло Дніпра між Києвом і Катеринославом на розгалужену мережу протоків і рукавів, а в 12,8 км нижче Кременчука починалися забори, загальна кількість яких дорівнювала 12. Це значно ускладнювало роботу лоцманів, адже деякі судноплавні ділянки Дніпра, внаслідок вищеозначених причин, часто перетворювалися на непрохідну для суден перешкоду [10, с.795-798]. Все це, звичайно, посилювало вірогідність сісти на мілину, однак досвідченому капітану не складало жодної проблеми обійти небезпечні місця, а, переважно піщаний характер дна не міг завдати великої шкоди судну, яке за різних обставин все-таки наскочило на мілину. До того ж, для боротьби з мілинами на Дніпрі планували застосувати досвід, розповсюджений на ріках північних районів Росії, де лоцмани, що перші навесні долали небезпечні ділянки, позначали безпечний шлях віхами [2, с.218-219]. Тому великих аварій на ділянці від Києва до Катеринослава було дуже мало.

Найбільш аварійно небезпечними на Дніпрі були пороги. Статистика кінця XIX ст. повідомляє про 0,4 % невдалих спроб їх подолати [4, прил., с.1-16]. Не дивлячись на невисокий відсоток аварійності, слід враховувати, що наслідки аварій на порогах були найтяжчими. Судна, що тут розбилися рідко можна було відновити для подальшої експлуатації. Вантаж, разом з уламками корпусу човна, підхоплювала стрімка течія і швидко розносила на велику відстань, продовжуючи їх бити о каміння. Таким чином, судновласники втрачали судно, а власники вантажу терпіли великі збитки від втраченого або сильно зіпсованого товару. Внаслідок цього лоцмани часто не наважувалися пропускати через пороги навантажені судна. Тому спускали тільки плоти, а також порожні невеликі барки й кораблі, а товари вивантажували біля гирла Самари і перевозили до міста Олександрівська суходелом [2, с.220; 4, с.84].

Порожиста частина починалася в 16-ти км нижче міста Катеринослава і тривала близько 66 км. Високі, круті і обривчасті береги на порогах здійснювалися в спекотні місяці на 64 м над поверхнею води. Вони ніколи не затоплювалися під час повеней, за виключенням кількох низинних місць [10, с.799]. Ширина ріки тут коливалася від 320 м (Вовче горло) до 1,8 км, а глибина влітку не перевищувала 1,8 м [10, с.799-800]. Найбільше аварій траплялося на Ненаситецькому порозі. Майже вісім з десяти суден, що потрапляли у аварії на Дніпровських порогах, розбилися саме на Ненаситці. Це складає приблизно 76,8 % всіх аварій а порогах. 11,6 % суден затонули на Старо-Кодацькому порозі, 4,3 % – на Волнигському, 2,9 % – на Лоханському і по 1,5 % – на Вільному і Звонецькому порогах [4, прил., с.1-16].

На плесах між порогами часто траплялися забори. Найнебезпечнішою з більш ніж тридцяти забор була Воронова забор, на якій розбивалося близько 1,5 % всіх суден, що загинули в порогах. [4, прил., с.9].

Окрім порогів і забор русло ріки рясніло великою кількістю поодиноких каменів і невеликих скель. Деякі з них були верхівками кам'яних гряд, що залягали на великій глибині. Окрім того, в порожистій частині знаходилося більш ніж 60 великих островів. [10, с.799]. Втім, ці перепони не представляли для досвідчених лоцманів особливої небезпеки.

Між порогами і гирлом Дніпра також існували небезпечні ділянки, не дивлячись на спокійних характер течії. Головну небезпеку тут представляли більше 50 перекатів та розкидане руслом каміння [15, арк.4-5]. Однак, аварійність на цій ділянці, порівнюючи з порогами, була достатньо низькою. Наприклад, в донавігаційний період могло затонути не більше трьох суден [15, арк.3]. Найпоширенішими видами корабельних аварій нижче порогів ставали зіткнення з підводним камінням і дуже рідко – потрапляння на мілину [16, арк.1-6]. Їх причинами були погані погодні умови, як то туман, або керування судном у сутінках.

Скарги на поганий стан Дніпровського водного шляху лунали навіть на початку ХХ ст. Так, судовласники, чиї судна курсували від Олександрівська до Одеси, у 1900 р. просили поглибити русло Дніпра на ділянці Олександрівськ – Херсон. “Днѣпръ въ иныхъ мѣстахъ мелѣлъ настолько, что его возможно было переходить, и грузовое движеніе по рѣкѣ испытывало огромныя затрудненія” [17, арк.20зв.].

Таким чином, найбільш аварійно небезпечним Дніпро був в районі порогів, другою за небезпечністю йшла ділянка від Кічкасу до Херсону і найменш складною для лоцманів ріка була від Києва до Катеринослава.

Зменшити кількість аварій на Нижньому Дніпрі були покликані Дніпровські лоцмани. Ще у 1656 р. для проводу суден через Дніпровські пороги була створена берегова сторожа з мисливців-лоцманів [1, с.3-4]. Вони супроводжували судно не тільки на порогах, але, за бажанням судовласника, і нижче. Окрім, безпосередньо, проводу суден через пороги, лоцмани також займалися вивченням фарватеру та модернізацією човнів. Судна, що причалювали до Лоцманської Кам'янки, як правило, були непристосованими для проходження порогів. Лоцманам доводилося посилювати їх конструкцію та змінювати кермові механізми.

Важливе місце для підтримки безпеки руху займала й підготовка нових кадрів для лоцманської служби. Офіційно учнів брали з 18 років, але процес навчання починався в 10 – 12 років. По закінченню кожен потенційний лоцман здавав суровий іспит, після якого міг бути прийнятий до служби.

Окрім організації лоцманів, проблему безпеки руху на порогах намагалися вирішити за допомогою розчищення русла і будівництва каналів. Ця тема вже не була новою, адже ще Петро Перший волів бачити Дніпро абсолютно безпечним. Запропонований тоді капітаном Перрі проект був розрахований на 12 років і передбачав будівництво 50 кам'яних шлюзів. Однак, у царя не було часу стільки чекати і плани будівництва на порогах відклали на далеке майбутнє [18, с.44]. У 1780 р. прем'єр-майор М.Л. Фалєєв за власний кошт розпочав розчистку фарватеру на Дніпровських порогах [14, с.35]. Тоді окремі великі каміння, що найбільше заважали судноплавству, підривали за допомогою вибухівки. Пізніше, у 1795 р., з'явився проект інженера Ф. де Воллана, за яким окрім розчищення русла пропонувалося влаштування у Кодацькому, Сурському, Лоханському та Ненаситецькому порогах каналів зі шлюзами. Виконувати проект доручили все тому ж М.Л. Фалєєву, який на той час вже мав багатий досвід роботи на порогах. Перший канал було споруджено у 1799 р. у Ненаситецького порогу, там же у 1803 – 1805 рр. встановили і двокамерний шлюз. Інші канали будували вже без шлюзів. Останній з них з'явився у 1810 р. Втім, незручність всіх цих каналів змушувала лоцманів направляти барки старим ходом. Наступна спроба покращити умови судноплавства у порогах була здійснена В. Шишовим тільки у 1824 р. [4, с.86-87].

Окрім природних перепон, на судноплавців і судовласників очікувала інша небезпека – з боку місцевих жителів. У 1765 р. влада звернула увагу на свавілля місцевих жителів на Боровицьких порогах. Вони користувалися важким становищем купців, що направляли свій товар до столиці, подекуди власноруч створюючи аварійні ситуації. “Когда барки наносахъ меляхъ икаменьяхъ останавливаются то оные обыватели недопускають силою многлюдства служащихъ набаркахъ людей выгружать товары апринуждають купцовъ нанять ихъ выгружать задорогую цѣну асверхъ того ища себѣ большой прибыли сносятъ зимою съ береговъ каменья ибросають ихъ поконцамъ фарвартера въ срединежь онаго ставятъ утвержда подводю стяги отъ которыхъ дѣлается какъ иоть подводныхъ большихъ камней итакъ лоцманы увидя струи иопасаясь чтобъ неразбить барку поворачивають судно въ сторону на брошенные поконцамъ фарвартера камни накоторыя барка садится или отъ оныхъ разбивается...”. Тому, “... адабы впредь идущему набаркахъ въсанктпетербургъ идругия мѣста купечеству таковыхъ примѣтокъ ипритѣсненія ни откого ни подѣ какимъ видомъ чинено небыло ивъ судовыхъ рѣкахъ фарвартеры ничѣмъ не засаривали, губернаторамъ ивоеводамъ въ своихъ подчиненныхъ местахъ неослабно смотрѣть икъ пресеченію сего вреда здѣлать поблагоразсмотрѣнію своему учрежденіе потомъ всемъ государствѣ публиковал печатными указами съ таковымъ подтвержденіемъ что виновные неотменно наказываны впредь будутъ” [19, арк.55].

Втім, проблема не була подолана. В останній чверті XVIII ст. з початком будівництва на півдні України міст і військового морського флоту, ліс у великій кількості пішов з Брянську та Вітебську до Києва, звідки місцеві купці “власним коштом” сплавливали його до Кам'янки або Кодаків. Найбільша концентрація руху приходилася на травень – початок червня.

Великі потоки деревини, що хлинули в південний регіон, де дерево було у дефіциті, могли спровокувати нездоровий ажіотаж серед місцевого населення. Будь-яка нестандартна ситуація в дорозі гіпотетично тягнула за собою неминучі збитки для судновласника і власника лісу і навпаки, великі прибутки для жителів сіл, поблизу яких трапилася пригода. Так, наприклад, небезпечними у цьому відношенні були Дніпровські пороги. Вилов лісу та інших речей був одним зі способів виживання мешканців деяких сіл поблизу найбільш небезпечних з них. Одним з таких сіл була Миколаївка, що розташовувалася неподалік Ненаситецького порогу [6, с.105]. Деякі лісоторговці заробляли на цьому цілі капітали [6, с.126]. А. Афанасьєв-Чужбинський, ніби виправдовуючи шукачів легкої наживи, дивувався, “каким образом возможно благосостояние людей там, где какая-нибудь щепка продается чуть не на вес золота?” [6, с.85].

Для того, щоб уникнути будь-яких непорозумінь у разі виникнення аварійної ситуації, власники лісу почали звертатися до влади з проханням (“пропозицією”) сприяти вирішенню конфліктних ситуацій, що могли трапитися в дорозі. Так, 1 червня 1778 р. на ім'я генерал-фельдмаршала сенатора П.О. Румянцева-Задунайського прийшла пропозиція “для охранения отправленных отсюда вниз рѣкою Днѣпромъ доайдаковъ состоящихъ посю сторону пороговъ вдевяти байдакахъ ипяти плотяхъ заготовленныхъ накорабельное строение лѣсовъ имачтовыхъ деревъ равно идля понужденийъ обязавшихся въслучае имъ медленности командировать здешнего “6” баталіона порутчикъ Николай Григоровъ... всего десять человекъ”. Крім того, “вообратный отайдаковъ докіева путь помянутому порутчику Григорову ... ирядовымъ всего десяти человекамъ подправіантъ наммуницию наодну обывтельскіе подводы надлежащее число прогоновъ изъподлежащей доставить кантору нащеть адмиралтейской суммы записатьъ върасходъ оному Григорову выдать съроспискою” [20, арк.1]. Такого роду пропозиції зустрічаємо і в інших місцях [20, арк.2-3,5-6зв.,18-18зв.].

Існував і інший спосіб убезпечити себе і свій вантаж. Так, морських батальйонів поручик Т. Варапаєв у своєму рапорті київському обер-коменданту Я.В. Єлчанінову у 1779 р. повідомляє “о прибытии моемъ свосьмью байдаками избрянска нагуженными материалами ичто следуетъ мне плыть квсемъ темиже работными доайдацкихъ доносиль для всякихъ непредвиденныхъ случаевъ что чинено было мне въвсехъ местахъ вспоможение неимею на открытого указа чего ради вашего высокопревосходительства покорнейше прошу таковымъ повелениемъ меня снабдить” [21, арк.2]. На це прохання було дане таке розпорядження за номером 544:

“Предъявитель сего морскихъ баталіоновъ порутчикъ Трифонъ Варыпаєвъ скомандою иработными людьми отправленъ изъ Кіева водянымъ путемъ внизъ рѣкою Днѣпромъ доайдацкихъ для препровождения отправленныхъ туда нагуженными восьми байдаковъ, того ради состоящимъ поберегу рѣки Днѣпра присутственнымъ местамъифарпостамъ командирамъ авъ селахъ идеревняхъ владельцамъ управителямъ прикащикамъ истаростамъ ивсемъ докого сие принадлежитъ предлагаю, естли иногда паче чаяніе помянутые байдаки понещастію възнесеть намель или накарчу, то пообъявлении сего въсоблюдение высочайшаго ЕЯ ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА интереса чинить надлежащее вспоможение, итотъ часъ давъ людей, снимать иоставить наводу. Въпротивномже случае всякой могущей быть чрезъ то казне убытокъ взыманъ будетъ сътого, кто всемъ нужномъ случае пособія ивспоможения делать нестанеть кіевъ маія 1779 года” [21, арк.3].

Схожого листа отримав і морського флоту капітан-лейтенант П. Лежнев, що “съ находящимися въ ведомствѣ его работными людьми слѣдуетъ изъ Кіева внизъ рѣкою Днѣпромъ доайдаковъ для препровождения отъ правленныхъ туда въшести плотяхъ накорабельное строение лѣсовъ даодного съ разными нагуженными морскими материалами байдака” [21, арк.5].

Всі ці листи свідчать про бажання влади попередити зловживання у випадку аварії кораблів зі стратегічним вантажем, а також бажання виконавців уникнути можливих збитків і відповідальності. З одного боку вони підтверджують схожість проблем на Боровицьких порогах і на Дніпрі, з іншого – вказують на неабияку важливість вантажів, що перевозилися рікою. Адже вони призначалися для побудови життєво необхідного на Півдні флоту. Тому найменші втрати або затримки могли спровокувати зміщення графіків будівництва флоту.

В цій ситуації вихід у 1782 р. “Устава общества купеческого судоходства по рекам и морям” був досить доречним [22, арк.27-54]. В ньому, зокрема, регламентувалися основні засади купецького судноплавства, а також давалися інструкції щодо дій у різних непередбачених ситуаціях. В окремих главах розбирався алгоритм дій під час аварій та корабельних пригод.

Всі попередні устави, включаючи перший устав, складений К. Крюсом у 1698 р. на взірць голландського і датського, і перевиданий з незначними правками Петром I у 1710 р. під назвою "Инструкции и артикулы военному Российскому флоту", представляли собою здебільшого перелік проступків корабельних чинів і покарань за скоєні злочини [23, с.101].

У 1720 р. вийшла "Книга Устав Морской о всем, что касается доброму управлению в бытность флота в море". Вона була складена на основі перекладів англійського, голландського, датського, французького та шведського уставів. В ньому йшлося про обов'язки і права всіх службовців на флоті, їх взаємовідносини і покарання за провини. В уставі 1720 р. також були викладені правила внутрішнього корабельного благоустрою, встановлювався загальний порядок при плаванні цілого флоту. Доповненням уставу став "Регламент о управлении адмиралтейств и верфи; и о должностях коллегии адмиралтейской и прочих всех чинов при адмиралтействе обретающихся", виданий у 1722 р. [24].

Втім, не дивлячись на велику роботу, що проводилася на початку XVIII ст. в сфері морського законодавства, Устав 1782 р. став першим, в якому чітко виокремлювалися глави, присвячені корабельним аваріям та пригодам, а також спасінню товарів і людей. Він, доопрацьований у 1836 р., використовувався на флоті аж до XX ст. [25, с.860].

Цей устав розрізняє чотири види корабельних аварій: 1. проста і окрема, 2. велика і загальна, 3. мала, 4. взаємна шкода. Під першим розуміли збиток судну або товару від погоди або іншого нещасного випадку, як то утиски або пригнічення, затримка місцевої влади, недогляд власника або найманих людей, від чого могло спричинитися загублення канату або мотузки, вітрила, якоря, щогли або будь-чого іншого, тощо [22, арк.27]. Під другим видом розуміли збиток судну або вантажу заради спасіння їх а також людей у випадках звільнення від "рук неприятельских и воровских", під час захисту та оборони, або гибелі, відділення якоря, канату, щогли, або кидання їх у воду заради полегшення судна [22, арк.27зв.]. Малою аварією називали будь-який збиток судну або вантажу внаслідок виходу з порту чи пристані, як то лоцманська платня, привальні та відвальні гроші, огневі та інші збори, наймання шлюпок або людей для буксування, та інші портові витрати [22, арк.46зв.]. Четвертий і останній вид аварії – аварія взаємної шкоди – траплявся в разі зіткнення двох суден [22, арк.46зв.].

За уставом, судно, що на території Росії від бурі, необережності, необачності або незнання потоне, або сяде на камінь, мілину чи зійде на берег, або іншим чином розіб'ється, якщо в ньому почнеться таке протікання, що не буде змоги викачати воду або полагодити пробію, перебуває під імператорським протегуванням і захистом. Кожен "в службе и присягою верности обязанный и служение военное или гражданское отправляющий, да поможет крушение или гибель терпящим и да приложит крайнее старание о спасении корабля или судна и людей, товара или груза и всего того, что только спасти возможно". Будь-хто з того, хто знайшов ушкоджений корабель або вантаж, повинен був забезпечити йому надійне зберігання і після цього в найменші строки повідомити про аварію повітовому справнику, або городничому, губернське правління, губернський і міський магістрат або ратушу, а також митницю, якщо вона була поблизу [22, арк.38].

Кожен, хто брав участь у спасінні судна та вантажу, мав отримати за свою допомогу відповідну винагороду. У випадках, коли судно розбивалося на відстані однієї версти від берега, нагородою кожному рятувальнику була четверта частина того, що вдалося врятувати. Якщо ж судно затонуло поблизу берега, рятувальники мали отримати лише шосту частину від врятованого. Спасіння людського життя ніяк не оцінювалося. Рятувальники мали це робити "из единой жалости и человеколюбия к ближнему и утопающему" [22, арк.40зв.].

Особам, які присвоювали собі вантаж з затонулого судна або не повідомляли вчасно про аварію справнику чи городничому, погрожувала судова відповідальність [22, арк.39]. Каралися й випадки продажу прихованого, а також його купівлі [22, арк.40].

Таким чином, російський уряд, починаючи з останньої чверті XVIII ст., прагнув максимально використовувати можливості Дніпровського шляху. Відновлення лоцманської служби, розчищення русла ріки в районі порогів і будівництво на них каналів були покликані не стільки покращити умови судноплавства на Дніпрі, скільки збільшити його пропускну спроможність. Тому досить низька аварійність на порогах – всього 0,4 %, – була наслідком не успішних дій уряду по забезпеченню безпеки руху рікою, а високим професіоналізмом лоцманів, які обслуговували цю ділянку.

Вихід у 1782 р. Уставу товариства купецького судноплавства по ріках і морях мав на меті наблизити російське морське законодавство до світових стандартів. Прописані в ньому інструкції та застереження на півдні України часто не виконувалися. Причиною цьому могла стати ще не досить досконала і жорстка організація системи влади і контролю на щойно приєднаних територіях.

Все це дає привід вважати організацію безпеки руху на Дніпрі в останній чверті XVIII ст. другорядним питанням, що вирішувалося під час розв'язання першочергової проблеми – збільшення вантажопотоку на Дніпрі в цілому і на Дніпровських порогах зокрема.

Джерела та література

1. Иловайский А.С. Днѣпровскіе лоцманы. – К., 1910.
2. Днѣпръ // Словарь географическій Россійскаго государства, описывающій Азбучнымъ порядкомъ. – М., 1804. – Ч. 2 (Г – К).
3. Аварія // Енциклопедія военныхъ и морскихъ наукъ / Глав. ред. Лееръ. – СПб., 1883, – Т. 1.
4. Иловайский А.С. Днѣпровскіе пороги. – К., 1911.
5. Фосс А.Г. Днѣпровскіе пороги и ихъ вліяніе на торговые сношенія При-Днѣпровскаго района. – Херсонъ, 1885.
6. Афанасьев-Чужбинский А. Поѣздка въ Южную Россію. Часть 1. Очерки Днѣпра. – СПб., 1863.
7. Новицкий Я. Съ береговъ Днѣпра: Очерки Запорожья // Сборникъ статей Екатеринославскаго научнаго общества по изученію края. – Екатеринославъ, 2005.
8. Яворницький Д.І. Дніпрові пороги: Географічно-історичний нарис. – Дніпропетровськ, 1989.
9. Філянський М. Від порогів до моря: (Дорожні етюди). – К., 1928.
10. Бѣлявскій П.Е. Днѣпръ // Энциклопедическій словарь / Изд. Брокгаузъ Ф.А., Ефронъ И.А. / Т. XX. – СПб., 1901.
11. Соколовъ А. Лѣтопись крушеній и пожаровъ судовъ Русскаго флота, отъ начала его по 1854 годъ. – СПб., 1855.
12. Конкевич Л. Лѣтопись крушеній и другихъ бѣдственныхъ случаевъ военныхъ судовъ русскаго флота. – СПб., 1874.
13. Коргуевъ Н. Къ лѣтописи крушеній и пожаровъ Русскаго флота // Морской сборникъ. – 1855. – № 1.
14. Бойко А.В. До історії Дніпровських лоцманів // Записки науково-дослідної лабораторії історії Південної України Запорізького державного університету: Південна Україна XVIII-XIX століття. – Вип. 1. – Запоріжжя, 1996.
15. Месячные сведения о глубинах воды на перекатах р. Н-Днепра от Александровска до Б-Лепетихи. 1922 г. // Державний архів Запорізької області (далі – ДАЗО). – Ф. Р-859. – Оп. 2. – Спр. 65.
16. Вопросные листки об авариях судов и происшествиях с людьми. 1921 г. // ДАЗО. – Ф. Р-809. – Оп. 1. – Спр. 37.
17. Справа про покращення умов судноплавства на ділянці від Олександрівська до Херсона. 1899-1900 рр. // ДАЗО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Спр. 140.
18. Кузьменко В.В. Інженерна думка другої половини XIX століття про можливість судноплавства на Дніпрі // Етнокультурні процеси на Півдні України в другій половині XIX ст. Зб. наукових праць II Регіональної наукової конференції 4-5 червня 1998 р. / Ред. кол.: Дедков М.В. та ін. – Запоріжжя, 1998.
19. Копія указа о запрещении прибрежным жителям намеренно засарять фарватеры судоходных рек с целью вызвать аварию купеческих судов. 1765. // Центральний державний історичний архів України (м. Київ) (далі – ЦДІАК). – Ф. 1725. – Оп. 1. – Спр. 1038.
20. Дело о сплавке строительного леса для построения кораблей по р. Днепру от г. Киева до Кайдаков, с назначением охраны и расходованных сумм на сплаву. 1 июня – 8 августа 1778 г. // ЦДІАК. – Ф. 59. – Оп. 1. – Спр. 8606.
21. Справа про видачу поручику Варапаєву Т. та капітан-лейтенанту Лежневу П. “открытых указов” про сприяння їм у сплаві корабельного лісу та морського спорядження р. Дніпром до фортеці Кодак. 14-15 травня 1779 р. // ЦДІАК. – Ф. 59. – Оп. 1. – Спр. 9030.
22. Устав общества купеческого судоходства по рекам и морям. 1782. // ЦДІАК. – Ф. 486. – Оп. 4. – Спр. 2.
23. Лебедев А.И. Эпоха Петра Великого // История Российского флота. – М., 2006.
24. Веселаго Ф. Краткая история русского флота. – М., 1939.
25. Яновскій А.Е. Крушеніе // Энциклопедическій словарь / Изд. Брокгаузъ Ф.А., Ефронъ И.А. / Т. XVI А. – СПб., 1895.

Summary

The article is devoted to one of the questions of Ukrainian life after the liquidation of Cossackhood – river navigation. The author demonstrates that traffic safety organization in Dnieper waterway in the last quarter of the XVIII century was a minor question solved together with the primary one – increasing the Dnieper freight flow.