

БЕЗПЕКА РУХУ ДНІПРОВСЬКИМИ ПОРОГАМИ В ОСТАННІЙ ЧВЕРТІ XVIII СТОЛІТТЯ

Остання чверть XVIII ст. принесла Росії проблему освоєння і якнайшвидшого включення в систему економічних відносин держави завойованих територій. 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. Тому всі погляди були спрямовані на найбільшу річкову артерію регіону – Дніпро. Він пов'язував лісисті та сільськогосподарські райони російських, білоруських та українських земель з південними степовими територіями і Чорним морем, що зумовило зростання його ролі наприкінці XVIII ст. саме в якості водного шляху. Це було закономірно, зважаючи на багатовіковий досвід судноплавства Нижнім Дніпром. Поступово річковий транспорт став головним перевізником товарів в регіоні і не втрачав лідируючих позицій до самого 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 [1, с. 217]. За таких умов все більшого значення набувало питання безпеки руху на водному транспорті.

Найбільш актуально на Нижньому Дніпрі питання безпеки руху поставало на Дніпровських порогах. Саме на цьому відносно невеликому відрізку ріки зосереджувалася велика кількість природних перепон, що ускладнювала, а досить часто взагалі припиняла рух рікою. Зокрема йдеться про пороги, забори, надводні і підводні камені, мілини, острови і таке інше. Тому дотримання жорстких мір безпеки було запорукою безперебійного руху порогами.

В цілому безпека руху ґрунтується на заходах, націлених на запобігання аварій та пом'якшення їхніх 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 покращання умов судноплавства (поглиблення або випрямлення фарватеру, ліквідацію різноманітних перешкод, а також влаштування зручних портів, стоянок для суден та пристаней тощо). Недотримання бодай однієї з цих складових могло стати причиною пошкодження корабля або вантажу, іншими словами аварії [2, 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.

Досліджуючи це питання, слід враховувати, що значна кількість літератури торкається проблематики безпеки руху на Дніпровських порогах одночасно і опосередковано, і безпосередньо. Перше явище пов'язане з тим, що інтерес до порогів на Дніпрі, а отже і переважна більшість робіт про них, виник саме завдяки проблемі судноплавства. Друге пов'язане з тим, що автори не висвітлюють безпеку руху як комплексне питання, зосереджуючи свою увагу переважно на одному з її аспектів – природно-географічному. Це породило цілу низку робіт описового характеру, що показує пороги однобоко, лише як заваду для судноплавства. До таких робіт, в першу чергу слід відносити статті зі словників, таких

як «Словарь географическій Россійскаго государства, описывающій Азбучнымъ порядкомъ» [1] та енциклопедичного словника Брокгауза і Ефрона [3]. Цінні характеристики Дніпра можна зустріти у «Военно-статистическомъ обозреніи Россійской имперіи» за 1850 р. [4] та в «Матеріалахъ для военной географіи и военной статистики Россіи, собранныхъ офицерами генеральнаго штаба» за 1863 р. [5]. Відчутним кроком вперед у вивченні порогів стала книга А. С. Іловайського «Днѣпровскіе пороги» (1911), в якій він ретельно описав сутність поняття «пороги», походження порогів на Дніпрі, їх характеристику, роботи, що велися для покращання судноплавства, історію судноплавства на порогах та багато іншого [6]. Економічні збитки підприємців від Дніпровських порогів описує в своїй книзі «Днѣпровскіе пороги и ихъ вліяніе на торговые сношенія При-Днѣпровскаго района» (1885) А. Г. Фосс [7]. А. Н. Уліссов у статті «Пути сообщения» наголошує на тому, що Дніпровські пороги поділяють ріку ніби на дві частини, кожна з яких має свій власний флот і розвивається окремо одна від одної [8, с. 420].

Деяко інший характер має науково-технічна література, основною метою якої став пошук рішень поліпшення судноплавства на цьому невеликому, але водночас непростому відрізку шляху. Наприкінці XIX ст. вийшла книга П. Герасимова «О благоустройствѣ Приднепровскаго края» (1898), загальним контекстом якої була потреба негайного покращання умов судноплавства порогами [9]. У 1911 році вийшов 26 випуск «Матеріаловъ для описанія русскихъ рекъ и исторіи улучшенія ихъ судоходныхъ условій», в якому розглядався проект покращання судноплавних умов на Дніпровських порогах, запропонований інженерами А. М. Рундо та Д. І. Юскевичем [10]. В цьому ключі написані і роботи І. Г. Александрова «Гидрометрические данные порожистой части реки Днепра» (1925) [11] та К. Л. Пентковського «По вопросу объ улучшеніи условій судоходства въ Днепровскихъ порогахъ» (1887) [12].

Ще однією лінією дослідження порогів є культурно-історичний напрямок. Найпомітнішими роботами цього напрямку стали «Поѣздка въ Южную Россію. Очерки Днѣпра» (1863) О. С. Афанасьєва-Чужбинського [13], «Съ береговъ Днѣпра» (1905) Я. П. Новицького [14] та «Дніпрові пороги» (1928) Д. І. Яворницького [15]. Не дивлячись на те, що проблема безпеки руху лунає і в їхніх роботах, акцент вони роблять все-таки на культурно-історичний, фольклористичний аспект Дніпровських порогів.

Немаловажний бік функціонування Дніпра в якості шляху і Дніпровських порогів як його невід'ємної частини на сторінках своїх публікацій підіймають А. С. Іловайський та А. В. Бойко. Вони пишуть про дніпровських лоцманів — людей, які уособлювали собою безпеку руху на порогах. В книзі «Днѣпровскіе лоцманы» А. С. Іловайський намагається прослідкувати історію виникнення лоцманської служби на Дніпрі, її структуру та процес підготовки нових професійних кадрів [16]. А. В. Бойко в статті «До історії Дніпровських лоцманів» наводить цікаві документи щодо діяльності лоцманів в останній чверті XVIII ст. [17].

Дослідження, в яких чітко окреслюються корабельні аварії, їх причини, наслідки та інші непередбачені ситуації на водних шляхах, зустрічаються вкрай рідко. Ще менше робіт означеної тематики, що стосувалися б Дніпра та особливо його порогів. В книзі вже згаданого вище А. С. Іловайського «Днѣпровскіе 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. [6].

Таким чином, тема безпеки на порогах залишається маловивченою до сьогодення. Однорічність висвітлення означеного питання у історіографії ХІХ — першої половини ХХ ст. створює певну стереотипність сприйняття образу Дніпровських порогів, як нездоланної перешкоди. Але чи так це було в дійсності? В даній статті здійснена спроба комплексного дослідження безпеки руху на порогах.

І справді, головну небезпеку на Дніпровському водному шляху наприкінці ХVІІІ ст. і впродовж наступних більш ніж ста років становили саме Дніпровські пороги. Порожиста частина починалася в 16-ти км нижче міста Катеринослава і тривала близько 66 км. Високі, круті і обривчасті береги на порогах здіймалися в спекотні місяці на 64 м над поверхнею води. Вони ніколи не затоплювалися під час повеней, за виключенням кількох низинних місць. Ширина ріки тут коливалася від 320 м (Вовче горло) до 1,8 км, а глибина влітку не перевищувала 1,8 м [3, сс. 799 — 800]. Але окрім них у верхній і нижній течії Дніпра було чимало інших перепон у вигляді піщаних кіс, мілин, островів, перекатів та забор. Наприклад, вище Катеринослава нараховувалося близько 300 островів та 12 забор, а протягом трьох місяців, починаючи з липня, глибина на окремих ділянках не перевищувала 0,9 — 1,2 м [3, сс. 795 — 798]. В той же час нижче Олександрівська головну небезпеку представляли більше 50 перекатів та розкидані руслом камені [18, спр. 65, арк. 4 — 5]. Більш того, статистика кінця ХІХ ст. повідомляє всього про 0,4 % невдалих спроб подолати Дніпровські пороги [6, дод., сс. 1 — 16]. Найбільше аварій траплялося на Ненаситецькому порозі. Майже вісім з десяти суден, що потрапляли у аварії на Дніпровських порогах, розбивалися саме тут. Це складає приблизно 76,8 % всіх аварій на 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 [6, дод., сс. 1 — 16]. На плесах між порогами часто траплялися забори. Найнебезпечнішою з більш ніж тридцяти забор була Воронова забор, на якій розбивалося близько 1,5 % суден [6, дод., с. 9].

Відносно непогана статистика свідчить про те, що 99,6 % суден проходили пороги без зайвих ускладнень. Але проблема долання порогів полягала в іншому, а саме в наслідках цих аварій. Так, найпоширенішими видами корабельних аварій нижче порогів були зіткнення з підводним камінням і дуже рідко — потрапляння на мілину [19, спр. 37, арк. 1 — 6]. Їх причинами були переважно погані погодні умови, а наслідками — невеликі ушкодження корабля, котрі швидко можна було усунути. Натомість 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 об каміння. Таким чином, судовласники втрачали судно, а власники вантажу терпіли великі збитки. 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 суходолом [1, с. 220; 6, с. 84].

Зменшити кількість аварій на порогах були покликані Дніпровські лоцмани. Ще у 1656 р. для проходу суден через Дніпровські пороги була створена берегова сторожа з мисливців-лоцманів [16, сс. 3 — 4]. Після ліквідації у середині 70-х рр. ХVІІІ ст. Січі лоцманська служба самоліквідувалася, паралізувавши рух рікою на кілька років. Врешті, початок будівництва Херсону, а потім і Чорноморського флоту змусили російський уряд якнайшвидше вирішувати транспортне питання. З 1777 р. розпочав-

ся активний пошук лоцманів, що призвів до створення у 1785 р. нової лоцманської служби [16, с. 5]. У 1789 р. М. Л. Фалєєв виклав у своєму рапорті Г. О. Потьомкіну необхідні міри щодо нормального функціонування лоцманської служби на Дніпрі. Серед головних пунктів рапорту значилися створення верфі, пристані, комор для товарів, а також доведення кількості лоцманів до 120 осіб [17, сс. 36 – 39].

Окрім, безпосередньо, проводу суден через пороги, дніпровські лоцмани також займалися вивченням фарватеру та модернізацією човнів. Судна, що причалювали до Лоцманської Кам'янки або Кодаку, як правило, були непристосованими для проходження порогів. Лоцманам доводилося посилювати їх конструкцію та змінювати кермові механізми. Так, наприклад, під час мандрівки імператриці Катерини II, для того, щоб провести її флотилію через пороги, лоцмани були змушені замінити кермові механізми на звичайні стерна «что похожи были на широкую, длинную деревянную лопату из одного бревна вытесанную» [20, с. 20]. В подальшому планувалося доручити чорноморському правлінню зробити креслення суден, пристосованих для природних умов Півдня (в тому числі і до порогів) і розіслати їх у найбільші суднобудівні центри Білорусії та у Брянськ [17, с. 38]. Таким чином намагалися одразу вирішити дві проблеми: по-перше, зміцнити судно ще на етапі його будівництва, а по-друге, зекономити час на модернізації човнів перед проходженням порогів.

Важливе місце у дотриманні 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 суворий іспит, після якого міг бути прийнятий до служби [16, сс. 22 – 24]. Навчалися лоцманській справі, як правило, діти діючих лоцманів, «чтобы они знали совершенно ход реки Днепра, глубину и мелкость оной, также весенний, летний и осенней воды, пороги явные и потаенные, корчи или камни, или мели, по коим надобно вести судно ...» [17, сс. 36 – 39]. Тому секрети орієнтування і ведення судна у порогах передавалися у спадок, з покоління в покоління.

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 [21, с. 44].

Наприкінці XVIII ст. до цього питання повернулися знов. У 1780 р. прем'єр-майор М. Л. Фалєєв за власний кошт розпочав розчистку фарватеру на Дніпровських порогах [17, с. 35]. Тоді окремі великі камені, що найбільше заважали судноплавству, підривали за допомогою вибухівки. Роботи розпочали влітку, коли рівень води в Дніпрі і інтенсивність руху були найменшими. 16 серпня 1780 р. шість «пилщиковъ с пилами і всіма принадлежностями» з Царичанського повіту мали прибути у розпорядження М. Л. Фалєєва до Катеринославу [22, спр. 596, арк. 1]. Звідти на розчистку порогів направляли і ковалів. Робочих наймали з власним інструментом та запасом провіанту. Для керування роботами при Старо-Кодацькому порозі була створена спеціальна контора [22, спр. 1128, арк. 1].

Нажаль, відчутного покращання розчистка фарватеру не принесла, тому пізніше, у 1795 р., з'явився новий 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 Ненаситецькому порозі, там же у 1803 – 1805 рр. встановили і двокамерний шлюз. Інші канали будували вже без шлюзів. Останній з них з'явився у 1810 р. [6, сс. 86 – 87].

Прикро визнавати, але через похибки у проектуванні канали виявилися дуже незручними і такими, що не відповідали вимогам лоцманів. По-перше, невдалим було місце розташування каналів. Їх спорудили біля лівого берега, осторонь головного водного потоку, в той час, як старий козацький хід проходив поруч з протилежним правим берегом. Тому, для того, щоб увійти в канал, лоцманові потрібно було прикласти чимало зусиль, вириваючись з головного водного потоку. По-друге, незручними були і входи-виходи з каналів. Нерідко плоті розбивалися на самому вході у канал. По-третє, канали були заниженими і навесні часто повністю вкривалися водою. Всі ці незручності змушували лоцманів направляти барки старим ходом. Наступна спроба покращити умови судноплавства у порогах була здійснена В. Шишовим тільки у 1824 р. [21, с. 45].

Окрім природних перепон, на судноплавців і судновласників очікувала інша небезпека – з боку місцевих жителів. У 1765 р. влада звернула увагу на свавілля мешканців сіл, що розташовувалися неподалік Боровицьких порогів. Вони користувалися важким становищем купців, що направляли свій товар до столиці, подекуди власноруч створюючи аварійні ситуації. «Когда барки (на) наносяхъ меляхъ и каменяхъ останавливаются то оные обыватели не допускають силою многлюдства служащихъ на баркахъ людей выгружать товары а принуждають купцовъ нанять ихъ выгружать за дорогую цѣну а сверхъ того ища себѣ большой прибыли сносятъ зимою съ береговъ каменя и бросаютъ ихъ по концамъ фарвартера въ средине жь онаго ставятъ утвердя подводною стяги отъ которыхъ дѣлается какъ и отъ подводныхъ большихъ камней и такъ лоцманы увидя струи и опасаясь чтобъ не разбить барку поворачиваютъ судно въ сторону на брошенные по концамъ фарвартера камни на которые барка садится или отъ оныхъ разбивается ...». Тому, «... дабы впредь идущему на баркахъ въ Санкт-Петербургъ и другия мѣста купечеству таковыхъ примѣтокъ и притѣсненія ни от кого ни подъ какимъ видомъ чинено не было и въ судовыхъ рѣкахъ фарвартеры ничѣмъ не засаривали, губернаторамъ и воеводамъ въ своихъ подчиненныхъ местахъ неослабно смотрѣть и къ пресеченію сего вреда дѣлать по благоразсмотрѣнію своему учрежденіе потомъ во всемъ государствѣ публиковал печатными указами съ таковымъ подтвержденіемъ что виновные неотменно наказываны впредь будутъ» [23, спр. 1038, 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 азіотаж 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. Вилон деревини та інших товарів був одним зі способів виживання, а пізніше і заробітку, мешканців деяких сіл, що знаходилися на берегах Дніпра неподалік від порогів. О. С. Афанасьєв-Чужбинський, наприклад, повідомляє про мешканців

села Миколаївка, що розташовувалося біля Ненаситецького порогу, які, збираючи ліс, загублений під час проводу плотів через пороги, продавали його, заробляючи на цьому цілі капітали [13, сс. 105, 126]. Автор, ніби виправдовуючи шукачів легкої наживи, дивувався, «яким образом возможно благосостояние людей там, где какая-нибудь щепка продается чуть не на вес золота?» [13, 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 до Кайдаковъ состоящихъ по сю сторону пороговъ в девяти байдакахъ и пяти плотахъ заготовленныхъ на корабельное строение лѣсовъ и мачтовыхъ деревъ равно и для понужденій обявзавшихся въ случае имъ медленности командировать здешнего «б» баталіона поруччикъ Николай Григоровъ ... всего десять человекъ» [24, спр. 8606, арк. 1]. Такого роду пропозиції зустрічаємо і в інших місцях [24, спр. 8606, арк. 2 – 3, 5 – 6 зв., 18 – 18 зв.].

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 с восьмью байдаками из Брянска нагруженными материалами и что следуетъ мне плыть къ всемъ теми же работными до Кайдацкихъ доносилъ для всякихъ непредвиденныхъ случаевъ что чинено было мне въ всехъ местахъ вспоможеніе не имею на открытого указа чего ради вашего высокопревосходительства покорнейше прошу таковымъ повеленіемъ меня снабдить» [24, спр. 9030, арк. 2]. На це прохання було дане таке розпорядження за номером 544:

«Предъявитель сего морскихъ баталіоновъ поруччикъ Трифонъ Варыпаєвъ с командою и работными людьми отправленъ изъ Кіева водянымъ путемъ внизъ рѣкою Днѣпромъ до Кайдацкихъ для препровожденія отправленныхъ туда нагруженными восьми байдаковъ, того ради состоящимъ по берегу рѣки Днѣпра присутственнымъ местамъ и фарпостамъ командирамъ а въ селахъ и деревняхъ владельцамъ управителямъ прикащикамъ и старостамъ и всемъ до кого сие принадлежитъ предлагаю, естли иногда паче чаяніе помянутые байдаки по нещастію възнесетъ на мель или на карчу, то по объявленіи сего въ соблюдение высочайшаго ЕЯ ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА интереса чинить надлежащее вспоможеніе, и тотъ часъ давъ людей, снимать и ставить на воду. Въ противномъ же случае всякой могущей быть чрезъ то казне убытокъ взыманъ будетъ съ того, кто в семъ нужномъ случае пособія и вспоможенія делать не станетъ Кіевъ маія 1779 года» [24, спр. 9030, арк. 3].

Схожого листа отримав і морського флоту капітан-лейтенант П. Лежньов, що «съ находящимися въ ведомствѣ его работными людьми слѣдуетъ изъ Кіева внизъ рѣкою Днѣпромъ до Кайдаковъ для препровожденія отъправленныхъ туда въ шести плотахъ на корабельное строение лѣсовъ да одного съ разными нагруженными морскими матеріалами байдака» [24, спр. 9030, арк. 5].

Всі вищенаведені документи діяли в Малоросії вздовж Дніпровського водного шляху, починаючи від Києва до самої Кам'янки або Кодаку. Цілком імовірно, що в межах Азовської губернії діяли схожі правила. 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 [25, спр. 2, арк. 27 — 54]. В ньому, зокрема, регламентувалися основні засади купецького судноплавства, а також давалися інструкції щодо дій у різних непередбачених ситуаціях. В окремих главах розроблявся алгоритм дій під час аварій та корабельних пригод.

Всі попередні устава, включаючи перший устав, складений К. Крюйсом у 1698 р. на взірєць 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 [26, 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. [27].

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. [38, 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 [25, спр. 2, 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 [25, спр. 2, арк. 27 зв.]. 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 [25, спр. 2, арк. 46 зв.]. Четвертий і останній вид аварії — аварія взаємної шкоди — траплявся в разі зіткнення двох суден [25, спр. 2, арк. 46 зв.].

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 пробоїну, перебуває під імператорським про-

тегуванням 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 [25, спр. 2, арк. 38].

Кожний, хто приймав 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» [25, спр. 2, арк. 40 зв.].

Особам, які присвоювали собі вантаж з затонулого судна або не повідомляли вчасно про аварію справнику чи городничому, погрожувала судова відповідальність [25, спр. 2, арк. 39]. Каралися й особи, обвинувачені у продажу прихованого, а також його купівлі [25, спр. 2, 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 цього 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 Дніпровських порогах 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.

Бібліографія

1. Днѣпръ : Словарь географическій Россійскаго государства, описывающій Азбучнымъ порядкомъ / [сост. А. Щекатовъ]. — М. : Въ Университетской Типографіи, 1804. — Ч. 2 : Г — К. — С. 216 — 225.
2. Аварія : Энциклопедія военныхъ и морскихъ наукъ / [глав. ред. Лееръ]. — СПб. : Тип. В. Безобразова и комп., 1883, — Т. 1. — 594 с.
3. Бѣлявскій П. Е. Днѣпръ / П. Е. Бѣлявскій : Энциклопедическій словарь / [изд. Брокгаузъ Ф. А., Ефронъ И. А]. — СПб. : Издательское Дѣло, 1901. — Т. XX. — С. 791 — 808.

4. Военно-статистическое обозрѣніе Россійской имперіи / [сост. Драчевскій]. — СПб : Тип. Департамента Генеральнаго Штаба, 1850. — Т. XI. — Ч. 4. Екатеринославская губернія. — 186 с.

5. Матеріали для военной географіи и военной статистики Россіи, собранные офицерами генеральнаго штаба : Военное обозрѣніе Екатеринославской губерніи / [сост. Павлович]. — СПб. : Военная тип., 1863. — 210 с.

6. Иловайскій А. С. Днѣпровскіе пороги / А. С. Иловайскій. — К. : Тип. Т. Г. Мейандера, 1911. — 151 с.

7. Фосс А. Г. Днѣпровскіе пороги и ихъ вліяніе на торговые сношенія Приднѣпровскаго района / А. Г. Форс. — Херсонъ. : Тип. Н. О. Ващенко, 1885. — 34 с.

8. Улиссов А. Н. Пути сообщенія / А. Н. Улиссов // Россія. Полное географическое описаніе нашего отечества. — СПб. : Изданіе А. Ф. Девріена, 1910. — С. 418 — 456.

9. Герасимов П. А. О благоустройствѣ Приднѣпровскаго края / П. А. Герасимов. — Одесса : «Славянская» тип., 1898. — 29 с.

10. Матеріали для описанія русскихъ рекъ и исторіи улучшенія ихъ судоходныхъ условій. — Вып. XXVI. — СПб. : Тип. Министерства Путей Сообщенія, 1911. — 49 с.

11. Александров И. Г. Гидрометрические данные порожистой части реки Днепра / И. Г. Александров // Государственное Днепроовское строительство, вып. 3 — М. : Б. и., 1925. — 408 с.

12. Пентковскій К. Л. По вопросу объ улучшеніи условій судоходства въ Днѣпровскихъ порогахъ / К. Л. Пентковскій. — СПб., 1887. — 38 с.

13. Афанасьев-Чужбинскій А. Поѣздка въ Южную Россію. Очерки Днѣпра / А. Афанасьев-Чужбинскій. — СПб., 1863. — Ч. 1. — 468 с.

14. Новіцкій Я. Съ береговъ Днѣпра : Очерки Запорожья / Я. Новіцкій // Сборникъ статей Екатеринославскаго научнаго общества по изученію края. — Екатеринославъ : Тип. Губернскаго Земства, 1905. — С. 11 — 205.

15. Яворницький Д. І. Дніпрові пороги : Географічно-історичний нарис / Д. І. Яворницький. — Дніпропетровськ : Промінь, 1989. — 142 с.

16. Иловайскій А. С. Днѣпровскіе лоцманы / А. С. Иловайскій. — К. : Тип. Т. Г. Мейандера, 1910. — 52 с.

17. Бойко А. В. До історії Дніпровських лоцманів / А. В. Бойко // Записки науково-дослідної лабораторії історії Південної України Запорізького державного університету : Південна Україна XVIII — XIX століття. — Запоріжжя : РА Тандем-У, 1996. — Вып. 1. — С. 34 — 39.

18. ДАЗО, ф. Р-859, оп. 2.

19. ДАЗО, ф. Р-809, оп. 1.

20. Очеркъ повѣствованія о Новороссійскомъ краѣ изъ оригинальныхъ источниковъ почерпнутый. Съ 1787 по 1837-й годъ. — Тверь : Типографія Губернскаго Правленія, 1857. — 111 с.

21. Кузьменко В. В. Інженерна думка другої половини XIX століття про можливість судноплавства на Дніпрі / В. В. Кузьменко // Етнокультурні процеси на Півдні України в другій половині XIX ст. : зб. наук. праць II Регіональної наукової конференції (4 — 5 червня 1998 р.) — Запоріжжя : ЗДТУ, 1998. — С. 44 — 46.

22. ЦДІАК, ф. 2164, оп. 1.

23. ЦДІАК, ф. 1725, оп. 1.

24. ЦДІАК, ф. 59, оп. 1.
 25. ЦДІАК, ф. 486, оп. 4.
 26. Лебедев А. И. Эпоха Петра Великого / А. И. Лебедев // История Российского флота. — М. : ЭКСМО, 2006 — С. 18 — 103.
 27. Веселаго Ф. Краткая история русского флота / Ф. Веселаго. — М. : Военмориздат, 1939. — 304 с.
 28. Яновский А. Е. Крушение // Энциклопедический словарь / [изд. Брокгаузъ Ф. А., Ефронъ И. А]. — СПб. : Типо-Литография И. А. Ефрона, 1895. — Т. XVI-A. — С. 859 — 860.

Мордовской М. М.

**Безопасность движения по Днепровским порогам
в последней четверти XVIII века**

Данная статья посвящена Днепровским порогам, как одному из ключевых отрезков Днепровского водного пути и безопасности движения по ним. Автор выделяет ряд мероприятий, предпринятых правительством в конце XVIII века для обеспечения безопасной доставки грузов с верховьев реки в город Херсон.

Mordovskoy M. M.

**Safety of navigation along the Dnipro rapids
in the last quarter of the XVIII century**

The article is dedicated to the Dnipro rapids as one of the key leg of the Dnipro waterway and to safety of navigation along them. The author marks out a number of measures taken by the government at the end of the XVIII century to provide security for cargos delivery from the river heads to the city of Kherson.

Олененко А. Г.

**АРХЕОГРАФІЧНІ ПУБЛІКАЦІЇ ДОКУМЕНТІВ
АЗОВСЬКОЇ ГУБЕРНСЬКОЇ КАНЦЕЛЯРІЇ**

Документи Азовської губернської канцелярії мають велике значення для дослідження історії Південної України. Документація канцелярії є невід'ємною складовою джерельної бази історії України XVIII століття. Документи канцелярії Азовської губернії почали вводитися до наукового обігу з XIX століття закінчуючи сьогоднішнім, про що свідчать археографічні публікації різноманітних наукових історичних установ та окремих дослідників. Пошук та систематизація опублікованих джерел дозволять розширити джерельну базу історії Азовської губернської канцелярії та Південної України.

Публікація документів Азовської губернської канцелярії залежала безпосередньо від розвитку археографічних студій в країні. Археографія, як в XIX столітті, так і сьогодні, передбачає евристичну роботу з виявлення джерел, організацію публікаторської роботи, розробку методів та способів публікації історичних документів, вироблення правил науково-критичної обробки документальних джерел.