

**ДНІПРО В ГОСПОДАРЬКОМУ ЖИТТІ СТЕПОВОЇ УКРАЇНИ  
В ОСТАННІЙ ЧВЕРТІ XVIII СТ.**

Місце, яке посідає Дніпро в житті населення — складне і надзвичайно широке питання. Велика ріка так чи інакше впливала майже на всі сфери діяльності людей, які проживали поруч з нею. В останній чверті XVIII ст. Південна Україна зазнала суттєвих територіальних, господарських, соціальних та інших змін. В результаті російсько-турецьких війн вся течія Дніпра, від витоків до гирла, опинилася під контролем однієї держави — Російської імперії. Таким чином, Росія отримала довгоочікуваний вихід до Чорного моря. У зв'язку з цим на території Степової України почалася трансформація функціонального змісту річкової системи з пасивного дрібногосподарського, воєнного і побутового у активний господарський (транспортний). Внаслідок цього розпочалися порушення або зміни біологічних сезонних циклів рік, їх екології, русла, характеру течії, берегів. З одного боку, це призвело до видозміни зовнішнього вигляду водоймищ, їх природного балансу, з іншого — до більш глибоких процесів — соціальних змін (урбанізація, поява на півдні України нових соціальних груп) та поступової зміни в духовності, світобаченні людей, що опинилися в зоні цих процесів.

Дотепер комплексним дослідженням Дніпра і його місця в житті регіону ніхто не займався. Всі відомі публікації присвячені надзвичайно вузьким аспектам цієї теми. Більшість статей і книг, головним об'єктом вивчення яких є Дніпро, відображають суто природно-географічні його аспекти. Так, А.С. Іловайський в своїй роботі «Дніпровські пороги» (1911) [1] розглядає природні особливості Дніпровських порогів, їх походження, характеристики. Способи покращення судноплавства на порогах докладно описані у книзі К.Л. Пентковського «По вопросу об улучшении условий судоходства въ Днѣпровскихъ порогахъ» (1887) [2]. А.Г. Фосс в книзі «Днѣпровскіе пороги и ихъ вліяніе на торговья сношенія При-Днѣпровскаго района» (1885) [3] одним з перших спробував показати і довести залежність торгівлі від природи. Автор звертається до проблем малої рентабельності річкового судноплавства на Нижньому Дніпрі. В статтях В.В. Морачевського «Промыслы и занятія населенія» (1910) [4] та В. Горленка «Рибальство» (1999) [5] йдеться про найпоширеніший на Дніпрі промисел — рибальство та його способи. Вплив водної середовища на вірування, обрядовість українців чудово розкриваються автором монографії «Судноплавство у духовності давньої України» (2001) Г.І. Шаповаловим [6]. Узагальнену, але роздільну інформацію про Дніпро можна знайти в монографіях Є.И. Дружиніної [7] та А. Скальковського [8; 9].

Починаючи з першої половини XVIII ст. військова функція басейну Дніпра для місцевого населення і для Росії була одним з головних його призначень. Прикордонний характер території, і, як наслідок, постійна турецько-татарська небезпека робили південні ріки ідеальними кордонними смугами між державами і народами. Втім, після приєднання у 1783 р. до складу Російської імперії Кримського ханства, оборонна функція південноукраїнських рік, а також фортець і гарнізонів, розташованих на їхніх берегах, зникає [7, с. 92].

В останній чверті XVIII ст. у Степовій Україні на перший план виходить транспортна складова Дніпра, що було зумовлене рядом причин. Завоювання Росією нижньої течії Дніпра тягнуло за собою гостру необхідність якнайшвидшого освоєн-

ня цього регіону. Налагодження якісного транспортного сполучення між північними губерніями і щойно приєднаними землями дозволяло оперативно доставляти будівельні матеріали, промислові товари до головних будівельних майданчиків Півдня — Катеринослава, Херсона, Миколаєва та Одеси. В цей період на Півдні України ще не існувало якісного суходільного сполучення між поселеннями у вигляді шосейних доріг. Навіть у середині XIX ст. в Катеринославській губернії експлуатувалося тільки 8 поштових доріг, а шосейні дороги між Харковом і Новочеркаськом та Севастополем були лише в проектах [10, сс. 75 — 76]. Картина суттєво не змінилася і наприкінці XIX ст. Під час негод будь-яке суходільне транспортне сполучення на відрізку між Олександрівськом та Одесою на відстані 535 км при ширині 64 — 160 км з правої та лівої сторони Дніпра завмирало [3, сс. 13 — 14]. Заважали пересуванню суходолом і сильні посухи, що траплялися в Південній Україні майже щороку. Сонце випалювало всю траву, що слугувала кормом для коней [7, с. 208; 11, сс. 572 — 573]. Тому перевізники під час посух, як правило, відмовлялися від дальніх маршрутів. Труднощі в степу з питною водою і дровами змушували торговців, послів і просто мандрівників запасатися цими необхідними речами задалегідь, везучи дрова на возах, а воду в бочках [11, с. 573].

Навесні вода стрімкими потоками неслася крутими балками та руслами найнезначніших річок, знищуючи таким чином всі засоби переїздів через них (дерев'яні мости, гаті, греблі) і переправ. Деякі ріки, розливаючись, робили навколишні ґрунти надзвичайно топкими та в'язкими [10, сс. 23, 80, 93]. Подібна картина спостерігалася як на Дніпрі, так і на малих річках регіону. Особливо небезпечними серед них були Самара, Вовча, Оріль та Кінська [10, с. 78]. Відбудову знищених паводками переправ ускладнював і брак в регіоні лісу для їх відновлення [10, с. 24]. Співвідношення лісів до всієї території Катеринославської губернії в середині XIX ст. складало 1 : 60 (тобто 101707 дес. у 1863 р. [12, с. 80] та 101703 дес. у 1850 р. [10, табл. № 7]). В безлісних районах для того, щоб переправитися з одного берега на інший в невеликі річки кидали хмиз і очерет [11, с. 574]. Ці обставини підштовхували людей користуватися більш зручними водними засобами пересування. На користь цього виступали й інші чинники. Дніпровський водний шлях був найдешевшим і найшвидшим засобом транспортування товарів. Таким чином, Дніпро стає головним шляхом для перевезення будівельних матеріалів для потреб будівництва міст і флоту.

Проте, Дніпро в нижній своїй течії був вкрай незручним для судноплавства. Причиною найбільших незручностей виступали Дніпровські пороги. Влітку, під час мілководдя, водне сполучення між Катеринославом та Олександрівськом припинялося [10, с. 7]. У випадках блокування на цьому відрізку водного сполучення існувала практика обнесення порогів суходолом. Човни разом з товаром ставили у Новому Кодаку на вози і таким чином оминали небезпечну ділянку Дніпра. Нижче порогів їх знову опускали на воду і човни вже своїм ходом йшли до Херсону [13, с. 52]. Своєрідним показником зростання транспортної долі Дніпра було заснування «Товариства Дніпровських Лоцманів», що мало опікуватися проведенням човнів і плотів через Дніпровські пороги. Збільшення попиту на їхні послуги призводило до розширення товариства і постійного збільшення кількості лоцманів [14, сс. 3 — 5].

Втім, «велика вода» не завжди приносила з собою лише незручності і руйнування. Щорічні затоплення 16-кілометрової долини Дніпра нижче Олександрівська давало можливість місцевому населенню доставляти впритул до жител, установ,

складів необхідні для будівництва матеріали — дерево, лозу, а після відпливу — збирати очерет для опалювання жител, випасати на луках худобу [10, с. 44].

Дніпровська водна система і Дніпро зокрема посідали далеко не останнє місце у внутрішній і зовнішній торгівлі Новоросії. Ріками були пов'язані між собою чисельні ярмарки. Ланцюжок перших з них тягнувся переважно вздовж Дніпра аж до самого Чорного моря: Царичанка Кобелякського пов. Полтавської губ. (16 — 19. 01) — Кременчук (30. 01 — 6. 02) — містечко Сідневка Ананівського пов. Херсонської губ. (1 — 4. 03) — Царичанка (30. 03 — 5. 04), с. Гупалково Новомосковського пов. Катеринославської губ. (12 — 18. 04) — Катеринослав (19 — 23. 04) — Новомосковськ (7 — 9. 05), с. Каховка Дніпровського пов. Таврійської губ. (9 — 13. 05) — Гупалково (16 — 21. 06), Царичанка (20 — 26. 06), Катеринослав (25 — 29. 06) — Новомосковськ (1 — 9. 08), Катеринослав (13 — 16. 08) — Кременчук (1 — 5. 09) — Одеса (14. 09 — 1. 10) [15, с. 226]. З огляду на час проведення ярмарок, скористатися перевагами водного транспорту для перевезення товарів з одного містечка до іншого, в більшості випадків не було жодної можливості. Дніпро в цьому випадку відігравав, скоріше, роль основного орієнтиру, а не транспортного шляху. Втім, не можна виключати можливості перевезення Дніпром і його допливами товарів з квітня по червень та в осінні місяці.

Від якісного транспортного сполучення залежало процвітання будь-якої сфери діяльності. Родючі ґрунти, а також наявність Дніпра — потенційної транспортної артерії, що з'єднувала глибинні території з чорноморськими портами, мали значний імпульс для інтенсивного розвитку в краї сільського господарства [10, с. 104]. Однак, пороги робили Дніпровський водний шлях неконкурентноспроможним з-поміж інших. Зокрема, шлях з Дону до Азовських портів Таганрогу й Маріуполя вважався набагато важливішим, бо володів низкою переваг [12, с. 44]. «Пороги, парализують всякую підприємчивость въ судоходствѣ и задерживаютъ развитие торговли, которая становится убыточной ...», — писав у 1885 р. А.Г. Фосс [3, с. 7].

На порогах залежність купців від природи була особливо відчутною. Весна на Півдні приходила не завжди в один і той же час. Іноді вона починалася напрочуд рано — в лютому, а бувало, що й у березні ще лежав сніг [16, с. 90]. Тому неможливо було точно знати, коли саме почнеться сплав Дніпровськими порогами. Суднопромисловці не мали можливості зробити навіть приблизних розрахунків своїм оборотам, оскільки вони не знали наперед, дійдуть їх товари до кінцевого пункту чи ні [3, с. 49]. Ці обставини робили ведення великої підприємницької діяльності, пов'язаної з річковими перевезеннями, досить ризикованою. Під час стрімкого неочікуваного пониження рівня води в порогах, підприємці, чиї товари не встигли пройти цю перепону, змушені були продавати частину товару за безцінь на місці стоянки. Це, в свою чергу, тягнуло за собою стрімке подорожчання певних товарів нижче порогів. Одним з варіантів вирішення даної проблеми могло бути відправлення вантажу сухоходом, оминаючи пороги. Проте, такі дії призводили до додаткових витрат. Не рідкість, коли плоті через погодні умови залишалися на зимівлю в Катеринославі, що позбавляло їх власників «оборотки» на цілих півроку [3, с. 49; 10, сс. 7 — 8].

Проходження порогів значно збільшувало й собівартість лісу. Плоті, що сплавалися до низов'їв Дніпра, зв'язувалися щільніше, ніж ті, що були призначені для верхів'їв і складалися з 250 — 350 колод. Ліс, що призначався для місцин розташованих вище Катеринослава, зв'язувався у плоті по 350 — 400 колод. Тому, при проходженні порогів, менші плоті потребували більшої кількості наглядачів

і супроводжуваних осіб [3, с. 15]. Втім, Дніпро був єдиним шляхом для постачання до Катеринославської губернії лісу. З Катеринославської пристані його розвозили в різні куточки губернії [12, с. 81]. Проведення через пороги лісу потребувало великої кількості робочих рук. У відомості майбутніх витрат на 1780 р. йдеться про те, що в разі непроходження колод через поріг Ненаситець, доведеться найняти близько 1 тисячі людей додатково. На це відводилося 10 тис. рублів. Наймання 900 — 1200 людей для вивантаження лісу на порогах було цілком звичайною справою [7, с. 82].

Отже, через вкрай низьку пропускну спроможність Дніпровських порогів, що складає лише 30 — 40 днів на рік, страждало майже все населення Південної України. По-перше, за порогами відчувалася нестача деяких товарів, а по-друге, товар, проведений через пороги, коштував значно дорожче [3, с. 7]. На формування ціни товарів за порогами впливало багато чинників. До збільшення витрат на транспортування призводило і одноразове використання човнів. Здебільшого власники суден, що сплавалися з верхів'їв Дніпра до гирла, будували їх в лісистих північних губерніях, завантажували товарами, а після того, як вони приходили до Херсону, продавали не тільки товар, а й самі човни [12, с. 43]. Барки, будівництво яких обходилося судновласникам недешево, продавали в «злам» з втратою 80 % від їх первинної вартості. З такими ж втратами в Херсоні продавали й берлини, хоча вони були ще здатні виконувати рейси між Херсоном і Олександрівськом [3, с. 9]. Розбирали і продавали також човни з якорями та іншим приладдям, що супроводжували плоти чи барки. Добра деревина з цих всіх суден йшла на будівництво, а погана — на пальне [3, с. 20].

Щорічні обміління русла Дніпра за порогами також певним чином впливали на ціноутворення товарів, що перевозилися рікою. Баржі часто сідали на мілини, через що доводилося підводити до них інші судна для перевантаження частини вантажу. Внаслідок таких дій траплялися випадки підмокання товарів. Тому дніпровські судновласники для того, щоб виправдати зайві витрати на подолання мілин і проблем з ними пов'язаних, встановлювали між Олександрівськом, Нікополем та Одесою підвищені фрахти [17, спр. 140, арк. 20, зв.]. Наприкінці XIX — на початку XX ст. на ділянці між Олександрівськом та Нікополем судновласникам під час «низької води» доводилося брати на борт лише третину вантажу [17, спр. 140, арк. 27]. Це робило рейси не такими прибутковими як вище порогів. Через мілководдя Дніпровського гирла, великим кораблям, що приходили з моря, доводилося розвантажуватися поблизу Очакова, не дивлячись на всі незручності цього місця. Взимку, через відсутність зручної бухти, лід підходив до самого берега, псуючи судна [7, с. 254]. Проте, це становило проблему не лише для Очакова, але й для всього Нижнього Дніпра [3, сс. 7 — 8; 18, с. 671].

Відчутно шкодила розвитку судноплавства і торгівлі і відсутність на Дніпрі зручних місць для зимівлі суден, а також затонів для їх стоянки. Човни часто псувалися глибами першого льоду або сплавним лісом, бо не мали змоги сховатися у гавань. Можливість поставити судно в затон під час скресання значно подовжила б період навігації, а також стимулювала б розвиток судноплавства і торгівлі [17, спр. 140, арк. 5, зв.; 19, сс. 59 — 60].

Не дивлячись на всі вищеописані перешкоди, Дніпро залишався одним з п'яти російських шляхів, що виходили до морів і які можливо було використовувати у міжнародній торгівлі. В порівнянні з іншими річковими артеріями, як то Північна Двіна, Нева, Західна Двіна і Дон, Дніпро володів низкою переваг. По-перше,

Дніпро мав великий басейн з розвиненою в верхній течії системою допливів, що дозволяло охоплювати всі південно-західні і частину західних губерній Росії. По-друге, найбільші перепони, у вигляді порогів, компактно локалізувалися на невеликій ділянці ріки довжиною 66,2 км [20, с. 799], що складає приблизно 2,9 % від його загальної довжини. В той же час проблемні ділянки на Західній та Північній Двіні носять перманентний характер. По-третє, Дніпро — це єдиний водний шлях на Півдні України, що при низькому рівні розвитку суходільних шляхів, робило водний транспорт єдиним прийнятним у регіоні.

Поки про усунення головної перешкоди дніпровського судноплавства — порогів лише мріяли, частину стратегічних товарів доставляли до Херсону і Миколаєва сухоходом. Кожної весни і осені до Новомосковська зі Смоленської, Вітебської, Малоросійської та Київської губерній байдаками спускали якорі, смоляний канат, лину, вапно, вугілля, гаряче вино, смолу, дьоготь та інші товари, необхідні для майбутнього флоту. В Новомосковську основну масу товару перевантажували на наземний транспорт і далі до Херсону везли сухоходом [7, с. 248].

Північне Причорномор'я було основною транзитною зоною, що пов'язувала між собою Кримський півострів з іншими губерніями Росії. Трохи північніше проходили маршрути, що прямували зі сходу на захід — з Дону до Польщі. Головні торговельні шляхи зазвичай проходили вододілами рік, однак, їм не вдавалося уникнути чисельних переправ через водні перепони. Річкові переправи відігравали відчутну роль в економічному житті регіону. Купці, які переправлялися з одного берега на інший, змушені були сплачувати мито зі свого товару. Тому за право володіти перевозами велася запекла боротьба. Відомо, що одна переправа біля Мішуриноного Рогу давала козакам щорічного прибутку на 12 тис. рублів [21, с. 18]. З 6 липня по 14 жовтня 1772 р. Бугогардівська переправа дала прибуток у 300 крб. [22, с. 64].

Великі відкриті території, а також поступове збільшення посівних площ створювали на Півдні України прекрасні умови для розвитку млинарства. Найбільш поширеними наприкінці XVIII ст. були млини трьох видів: вітряні, водяні та земляні. У 1793 р. в Катеринославській губернії налічувалося понад 2947 млинів, з яких майже третина (950) були водяними [7, с. 213]. В частині повітів, як то у Слов'янському, Бахмутському, Донецькому та Маріупольському, водяні млини домінували над вітряками. В Полтавському та Новомиргородському повітах їхнє співвідношення було приблизно 65 % до 45 % на користь вітряків [7, с. 212]. Тільки на Дніпрі в межах Катеринославської губернії в 50-х рр. XIX ст. налічувалося близько 100 водяних млинів [10, с. 50].

Серед водяних млинів розрізняли звичайні і напливні (або лодейні). Напливні млини розташовували на суднах або плотках. Найбільше їх будували на Дніпрі, запобігаючи таким чином знесенню устаткування під час повеней [7, с. 211]. Проте, вони не набули значного розповсюдження, оскільки влаштування на хвилях стаціонарного майданчика було нелегкою справою. Тому поширення набули звичайні водяні млини і вітряки [23, с. 274]. Найбільша кількість водяних млинів розташовувалася по берегах невеликих річок. На р. Оріль у середині XIX ст. їх налічувалося до 10 [10, с. 71], багато млинів було й на річці Вовчій [10, с. 65]. За картою останньої чверті XVIII ст., наведеною у роботі А.В. Бойка [24], два водяних млина розташовувалися на р. Інгулець — поблизу балки Городацької та неподалік від сучасного міста Снігурівка. Для підняття рівня води та збільшення її напору, малі ріки перегороджували гатями з навозу або землі, змішаної з камінням [7, с. 211].

Багато млинів зосереджувалося у великих населених пунктах. В Градизьку їх нараховувалося близько 45, в Херсоні — 23, в Новому Кодаку та Сахачевці — 21 (в тому числі й 12 лодейних) [7, с. 213], в Нікополі — 23 (в тому числі і 2 водяних) [25, с. 426]. Для спорудження полодного млина, а також для влаштування колодязів у 1787 р. до Катеринославу було відправлено машинного майстра Савела Сакера [26, с. 253].

Серед водяних млинів переважали 1, 2, 3-поставні, але зустрічалися і великі млини (до 12 поставів), як от на дачі майорші Шахової, що на Бахмутщині. В Павлограді на р. Вовчій працювали два борошняних млина з шістьма поставами, що належали Голеніщевій-Кутузовій [7, с. 213]. В селі Петровському Катеринославського повіту на р. Мокрій Сурі знаходився водяний млин на 5 поставів [7, с. 215]. Двома млинами на Дніпрі володів і мешканець села Половиці козак Глоба. Один млин був влаштований на камінні, а інший був байдачним. У 1887 р. їх вже не було на тому місці через зниження рівня води [26, сс. 31 — 32]. Мабуть саме про ці ж байдачні млини із селища Половиця розповідали Я.П. Новицькому старожили: «... було, стукотять всю ніч» [16, с. 97]. Кількість млинів постійно зростала. Протягом шести років, починаючи з 1793 р., в Катеринославському (Новоросійському) повіті кількість вітряків зросла на 124, а водяних млинів на 41 одиницю, що свідчить, перш за все, про розвиток сільського господарства.

У сільському господарстві ріки відігравали надзвичайно велику роль. Втім, скористатися водами Дніпра могли лише мешканці, що жили неподалік великої ріки. Малі ріки, як правило, протікаючи в глибоких долинах, в спекотні місяці пересихали. Часті посухи на Півдні України перетворювали цей край в зону ризикованого землеробства. Тому живильна волога на півдні дуже цінувалася. Однак, незважаючи на це, систематичного використання рік для потреб землеробства в останній чверті XVIII ст. ще не було. Головними причинами цього були порівняно невеликі площі оброблюваних земель, недостатній розвиток техніки їхньої обробки [7, с. 206], тривала адаптація переселенців до кліматичних умов Півдня та пасовищне скотарство, як переважаюча галузь сільського господарства Південної України [27, с. 92; 28, с. 95]. Більшу частину її території займали пасовища. І хоча вже досить активно відбувалося освоєння цілих земель для потреб землеробства, їх все ще не вистачало для забезпечення хлібом бодай місцевого населення [7, сс. 208 — 209]. Про високотехнічне штучне зрошення в цій ситуації місцевим землеробам годі було й мріяти.

Великі відкриті степові території спонукали людей тримати велику кількість свійської худоби. Ще у середині XIX ст., в період бурхливого розвитку землеробства, в Новоросії під сінокосами і пасовиськами перебувало близько 12 млн. десятин землі, з яких 2 млн. склали луки [8, с. 69]. На цих величезних просторах в різний час випасалося багато великої та малої рогатої худоби. За припущенням А. Скальковського, у 1814 р. Новоросія могла мати до 300 тис. коней, 500 тис. голів рогатої худоби, до 2 тис. верблюдів і близько 2 млн. овець [8, сс. 339 — 341]. Більш реальні цифри наводить у своїй монографії А.В. Бойко. За його даними на початку XIX ст. в Катеринославському повіті нараховувалося близько 50 442 голів свійських тварин, з яких коней — 1572, волів — 6618, корів — 9629, овець — 32 623 [28, с. 186]. Така велика кількість тварин потребувала і великої кількості води. Вчені вирахували норми споживання прісної води різними видами свійських тварин. Так, середньодобове споживання води на протязі року однією дорослою коровою складає 50 — 70 літрів на добу, для овець та кіз — 3 — 5 літрів, для

коней — 45 — 50 літрів [29, с. 38]. Причому, споживання води влітку збільшується, а взимку навпаки — зменшується. Низька вологість повітря Південної України, спека та сухий корм підвищували потребу у воді [29, с. 31].

В природі дотепер існує три джерела забезпечення тварин прісною водою: поверхневі відкриті водоймища, підземні води та атмосферні опади. Головним з них були й залишаються поверхневі відкриті водоймища. Брати воду з рік, річок, струмків, озер та ставків було досить практично, адже в долинах рік знаходилася чимала частка луків для випасу худоби [29, с. 13]. Спеціально для водопою на невеличких ріках поблизу поселень влаштовували греблі, утворюючи таким чином штучні ставки [9, с. 66].

Здавна одним з основних видів діяльності населення Південної України було рибальство. Про великі рибні багатства місцевих рік згадували багато мандрівників. Втім, А. Скальковський в своїй роботі зазначає, що наприкінці XVIII ст. рибні ловлі на Нижньому Дніпрі вже не були такими масовими і прибутковими, як на початку століття. Порівнюючи чотири південних риболовецьких райони — Дунайський, Керченський, Нижньодніпровський та Нижньо-Донський — він зазначав, що найменш привабливим з них був саме Дніпровський район [8, с. 410]. Досить розповсюджені на землях Коша риболовецькі заводи (так звані «гарди») після зруйнування Січі стали менш помітними [22, с. 61]. Об'єми риболовецького промислу нижче порогів все більше і більше звужувалися до місцевого масштабу. Втім, незважаючи на невтішні порівняння, в пониззях Дніпра, особливо в районі гирла Самари, Дніпровському лимані та у Великому Лузі, рибальство було все ще надзвичайно поширеним. Рибу тут ловили як приватні особи, так і рибалки, що працювали на спеціалізовані рибні заводи.

На Дніпрі і його допливах в межах Катеринославської губернії було влаштовано близько 100 таких заводів [10, с. 50]. Їх кількість і розміри постійно збільшувалися. Так, у 1799 р. в Новоросійському повіті, в порівнянні з минулими роками, замість 8 риболовецьких підприємств налічувалося вже 19. Замість старих заводів з'являлися інші, на нових місцях. В гирлі Дніпра на острові Маслові навпроти Херсону виник новий рибозавод, осетри, стерлядь і білуга для якого виловлювалися поблизу Очакова [4, с. 223]. В 1793 р. на Дніпрі в Катеринославському повіті відчинилися рибні ловлі поручика Ломіковського, генерал-майора І.Н. Неплюєва, князя О.О. В'яземського, колезького асесора І. Руденка. В цьому повіті рибальство було в таких казенних селах, як Старі Кайдаки, Волоське, Томаківська та у Нікополі. В Херсонському повіті найбільш розвинутим риболовецький промисел був у місті Херсоні. Великі рибозаводи належали віце-канцлеру І.А. Остерману з с. Козацьке, через дачу якого протікали одразу кілька рік — Дніпро, Кінська, Кам'янка та Козацька [4, с. 222].

Для вільного риболовецького промислу на південноукраїнських ріках наприкінці XVIII ст. слід було отримати спеціальний дозвіл («білет») [30, с. 36]. Подібний привілей в якості заохочування отримували колишні запорожці, що погоджувалися на переселення з зимівників до нових поселень [31, с. 38].

Промислове рибальство залежало від пори року й погоди. Сезонном рибної ловлі на Дніпрі вважалися весна й осінь. Взимку, риба, що була виловлена восени, продавалася замороженою, а риба, яка була виловлена навесні, продавалася влітку соленою, в'яленою та копченою. Однак, Дніпро у середині XIX ст. давав не так багато зиску, як раніше, тому дніпрова риба продавалася більшою мірою місцевим обивателям [10, с. 121].

Дніпро з його лиманом, великою дельтою, чисельними допливами, озерами, річищами, плавневою частиною зі спокійною, теплою і неглибокою водою, а також достатнім вмістом органіки створював прекрасні умови для життя і розмноження річкових риб [4, с. 356]. Місцем масового вилову риби став Великий Луг. Господарі більш ніж 600 зимівників займалися тут рибальством та випасом худоби [24, с. 7]. Рибне розмаїття в різних частинах Дніпра відрізнялося одне від одного. Так, у Самарі і Орелі, вище порогів, ловилися осетри, стерляді, судаки, соми, чабаки, коропа, окуні, йоржі, тарані, лини і т. д. [32, с. 93]. Багатими на рибу були і допливи цих рік (Кам'янка, Самоткань, Саксогань, Омельник, Берестова), в яких водилися щуки, окуні, лини, плотва, соми та карасі [4, сс. 222, 357; 18, с. 93]. На Дніпровських порогах ловили білугу, що сягала 6 м завдовжки. Рибалки, які працювали на Дніпро-Бузькому лимані, спеціалізувалися на вилові білуг, осетрів, севрюг, стерляді, сомів, коропів, лящів, щук, окунів, тарані, а також бичків, чехоні, оселедців, скумбрії [32, с. 94].

Час, місце і прийоми вилову риби цілком і повністю залежали від сезонних переходів риби з лиманів до рік і в зворотному напрямку, а також з моря у лимани та з лиманів у море. Навесні риба з лиману йшла на нерест у плавні. Там для неї склалися непогані умови: слабка течія, невелика глибина, тепла вода, багата органічними речовинами. В очеретяних плавнях відтіралось не менше 2/3 всієї риби нижнього Дніпра і Бугу. Після нересту риба знову відходила у лиман. Деякі види риб, такі як сом, короп, тарань, щука, судак поверталися на зимівлю з лиману до ріки [4, с. 357].

Таким чином, Дніпро в останній чверті XVIII ст. представляв собою природну систему, за допомогою якої вирішувалося багато господарських завдань місцевого та державного рівнів. Оборонну функцію Дніпра поступово витісняє більш актуальна в цей період транспортна функція, яка, в свою чергу, була продиктована безальтернативністю розвитку. Розвиненої системи суходільних шляхів і всієї належної інфраструктури на Півдні України тоді ще не існувало. Певні незручності і ризик таїли в собі Дніпровські пороги. Вони накладали відбиток на сферу перевезень у вигляді підвищення тарифів на послуги перевізників. Однак, пороги носили суто локальний характер, тому відмовлятися від найдешевшого виду транспорту ніхто не збирався. Навпаки, російський уряд вкладав великі кошти в проекти покращення судноплавства на Дніпрі, яке щороку збільшувало масштаби. Навіть з будівництвом в регіоні залізниць, попит на річкові перевезення не згасав і судновласники продовжували свою роботу.

#### Бібліографія

1. Иловайский А.С. Днѣпровскіе пороги. — К.: Тип. Т.Г. Мейнера, 1911. — 151 с.
2. Пентковскій К.Л. По вопросу объ улучшеніи условій судоходства въ Днѣпровскихъ порогахъ. — СПб., 1887. — 38 с.
3. Фосс А.Г. Днѣпровскіе пороги и ихъ вліяніе на торговыя сношенія При-Днѣпровскаго района. — Херсонъ: Тип. Н.О. Ващенко, 1885. — 34 с.
4. Морачевскій В.В. Промыслы и занятія населенія // Россія. Полное географическое описаніе нашего отечества. — СПб.: Изд. А.Ф. Девріена, 1910. — С. 228 — 418.
5. Горленко В. Рибальство // Українці: Історико-етнографічна монографія у двох книгах. — Опішне: Українське народознавство, 1999. — Книга 1. — С. 285 — 286.

6. Шаповалов Г.І. Судноплавство у духовності давньої України. — Київ — Запоріжжя: Дике поле, 2001. — 264 с.
7. Дружинина Е.И. Северное Причерноморье в 1775 — 1800 гг. — М.: АН СССР, Инст. ист., 1959. — 280 с.
8. Скальковскій А. Опытъ статистическаго описанія Новороссійскаго края / Хозяйственная статистика Новороссійскаго-Края. — Одесса: Тип. Францова и Нитче, 1853. — Ч. 2. — 552 с.
9. Скальковскій А. Опытъ статистическаго описанія Новороссійскаго края / Географія. Этнографія и народосчисленіе Новороссійскаго края — Одесса: Тип. Францова и Нитче, 1850. — Ч. 1. — 364 с.
10. Герасимов П.А. О благоустройствѣ Приднѣпровскаго края. — Одесса: «Славянская» тип., 1898. — 29 с.
11. Мурзакевичъ Н. Молдо-Влахійскія гарматы, хранящіяся въ Бессарабіи // ЗООИД. — Одесса, 1850. — Т. II. — С. 562 — 658.
12. Матеріали для военной географіи и военной статистики Россіи, собранные офицерами генеральнаго штаба: Военное обозрѣніе Екатеринославской губерніи. — СПб.: Военная тип., 1863. — 210 с.
13. Південна Україна кінця XVIII ст. в альбомі Жана-Анрі Мюнца. — Запоріжжя: РА «Тандем — У», 2005. — 55 с.
14. Иловайскій А.С. Днѣпровскіе лоцманы. — К.: Тип. Т.Г. Мейандера, 1910. — 52 с.
15. Миронов Б.Н. Внутренний рынок России во второй половине XVIII — первой половине XIX в. — Л.: «Наука», 1981. — 260 с.
16. Новицкий Я.П. Народная память о Запорожье. Предания и рассказы, собранные в Екатеринославщине. 1875 — 1905 г. // Очерки истории Запорожья (Александровска до 1921 года). — Запорожье: РИП «Выдавэць», 1992. — С. 89 — 122.
17. ДАЗО, Ф. 24, Оп. 1.
18. Собственноручныя распоряженія князя Потемкина-Таврическаго, во время Второй Турецкой войны, въ царствованіе императрицы Екатерины II // ЗООИД. — Одесса, 1850. — Т. II. — С. 667 — 674.
19. Дружинина Е.И. Южная Украина в 1800 — 1825 гг. — М.: «Наука», 1970. — 384 с.
20. Бѣлявскій П.Е. Днѣпръ // Энциклопедическій словарь / Изд. Брокгаузъ Ф.А., Ефронъ И.А. — СПб.: Издательское Дѣло, 1901. — Т. XX — С. 791 — 808.
21. Эварницкий Д.И. Запорожье въ остаткахъ старины и преданіяхъ народа. Факсимильное издание. — Запорожье: Премьер, 2002. — Часть I. Глава I. — 72 с.
22. Мірущенко О.П. Економічна політика Коша в останнє десятиліття існування Нової Січі (1765 — 1775 рр.) // Музейний вісник. — Запоріжжя, 2003. — № 3. — С. 48 — 67.
23. Горленко В. Сільськогосподарські знаряддя та способи праці // Українці: Історико-етнографічна монографія у двох книгах. — Опішне: Українське народознавство, 1999. — Книга 1. — С. 252 — 278.
24. Бойко А.В. Запорозький зимівник останньої чверті XVIII століття. — Запоріжжя: РВП «Видавець», 1995. — 56 с.
25. Мельников Г.И., Позняков К.И., Пятигорец А.И. Никополь // История городов и сел Украинской ССР. Днепропетровская область. — К., ИИ АН УССР, 1977. — С. 425 — 445.
26. Владиміровъ М.М. Первое столѣтіе г. Екатеринослава: 1787 — 9 мая — 1887 г. — Екатеринославъ: Тип. Я.М. Чаусскаго, 1887. — 275 с.

27. Миронов Б.Н. Хлебные цены в России за два столетия (XVIII — XIX вв.). — Л.: «Наука», 1985. — 302 с.

28. Бойко А. Південна Україна останньої чверті XVIII ст. Частина 1. Аграрні відносини. — Запоріжжя: РА «Тандем — У», 1997. — 204 с.

29. Мовсисянц А.П. Водопой скота на пастбище. — М.: Россельхозиздат, 1979. — 55 с.

30. Жалоба трехъ бывшихъ Запорожцевъ Новороссійскому губернатору Н.Д. Языкову на притѣсненія со стороны земскаго комиссара Новопавлоскаго уѣзда Т. Овсянникова (1779 года, октября 23) // Матеріалы для исторіи колонизаціи бывшихъ Запорожскихъ владѣній. — Екатеринбургъ: Тип. Губернскаго Земства, 1914. — С. 36 — 37.

31. Рапортъ Славянскої провинціальной канцеляріи Новороссійскому губернатору Н.Д. Языкову о средствахъ поощренія Запорожцевъ къ переходу изъ зимовниковъ в города и слободы (1779 года, апреля 11) // Матеріалы для исторіи колонизаціи бывшихъ Запорожскихъ владѣній. — Екатеринбургъ: Тип. Губернскаго Земства, 1914. — С. 37 — 38.

32. Козирев В. Запорізька спадщина Південної України останньої чверті XVIII — початку XIX століття. — Запоріжжя: ЗНТ ім. Я. Новицького, 2006. — 416 с.

*Мордовской М.М.*

**Днепр в хозяйственной жизни Степной Украины  
в последней четверти XVIII в.**

Характер, темпы и география развития Южной Украины последней четверти XVIII в. во многом зависели от специфических природных условий данной местности. Не последнюю роль в этом процессе сыграло наличие в регионе крупной водной артерии — Днепра. Статья посвящена особой роли Днепра в хозяйственной жизни населения края последней четверти XVIII в.

*Mordovskoy M.M.*

**Dnieper River in Economic Life of Steppe Ukraine  
in the last quarter of the XVIIIth century**

The character, rates and geography of development of Southern Ukraine in the last quarter of the XVIIIth century in many aspects depended on specific natural conditions of this area. The existence of a large-scale water artery Dnieper river in the region has played not the last role in this process. The article is dedicated to the peculiar role of Dnieper river in an economic life of population of the region in the last quarter of the XVIIIth century.

*Чайка О.В.*

**ПРИНЯТИЕ ЗАКОНОВ О ЛИКВИДАЦИИ НЕМЕЦКОГО ЗЕМЛЕВЛАДЕНИЯ  
В РОССИИ В 1915 ГОДУ И ЕГО ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ОСТРОВА ХОРТИЦЫ.**

Исторически сложилось так, что на территории Российской империи проживало большое количество выходцев из Германии. Поселение основной их массы происходило на льготных условиях: предоставлялись значительные земельные наделы, льготы по налогообложению, свобода вероисповедания и многое другое. Меннониты кроме всего прочего были освобождены и от воинской повинности. Даже после введения в 1874 году нового воинского устава, который предусмат-