

УДК 627: 94 (477.53)

Из истории развития водных путей в Полтавской губернии

М.А. ДЖАМАН, В.В. ЕРМАКОВ

Рассматривается проект создания искусственных водных коммуникаций на территории Полтавской губернии в первой половине XIX века, показана связь данного проекта с развитием товарно-денежных отношений и рыночной конъюнктурой в регионе.

Ключевые слова: мануфактура, мануфактурная стадия, судоходные каналы, внутренние водные пути, развитие капитализма, Полтавская губерния.

The project to create artificial water communications in Poltava province in the first half of the nineteenth century is discussed. The relationship of the project with the development of commodity-money relations and market conditions in the region is shown.

Key words: manufactory, manufacturing stage, shipping channels, inland waterways, development of capitalism, Poltava region.

На протяжении эпохи позднего феодализма и раннего капитализма внутренний водный транспорт играл значительную роль в осуществлении торгово-экономических связей между различными районами Российской империи. В немалой степени это было обусловлено относительной дешевизной водного транспорта по сравнению с сухопутным. Отсутствие усовершенствованных путей сообщения и примитивность транспортных средств передвижения делало сухопутные связи достаточно продолжительными во времени и ненадежными, сильно зависимыми от погодных условий. В целом такое техническое состояние транспортных средств было характерно для феодальной экономики, отображая аналогичное состояние промышленной и аграрной технологии. Поэтому исследование экономического значения естественных и искусственных внутренних водных путей сообщения будет способствовать углубленному изучению проблем специфики использования водных ресурсов территории, позволит наметить этапы и перспективы этого использования.

Ретроспективные аспекты транспортного использования водных путей получили отражение в работах по экономической истории, социально-экономической географии, в том числе в работах статистиков XIX в. [1]–[3]. Есть также специальные исследования, посвященные особенностям развития внутренних водных путей в первой половине XIX в. [6]. При этом значительный материал по инженерным гидротехническим проектам отложился в центральных и региональных архивных фондах. В частности, в данной статье нами были использованы материалы Полтавского областного архива относительно проекта соединения бассейнов левых притоков Днепра (Сулы, Псла и Ворсклы) в пределах Полтавской губернии судоходным каналом.

Специфические условия разложения феодальных отношений и зарождения капитализма обусловило сосуществование двух основных типов промышленных предприятий по характеру организации производства: крепостнических (вотчинных) и капиталистически организованных мануфактур с использованием вольнонаёмного труда и работы на свободный рынок [5, с. 70–80].

Дальнейшая динамика отраслевой структуры промышленного производства Полтавского региона определялась наличием и различной исторической судьбой этих двух видов мануфактур, поскольку капиталистическая мануфактура и фабрика могли возникнуть только на основе простой капиталистической кооперации и только на таких предприятиях мог осуществиться промышленный переворот. Поэтому анализ динамики отраслевой структуры промышленности за данный период позволяет провести условную группировку производственных отраслей по степени адаптации к новым рыночным условиям. Примером удачной адаптации можно считать винокурение и сахарную промышленность, противоположным примером – суконное и селитряное производства.

Среди причин значительного развития и распространения винокурения в помещичьих имениях следует выделить трудности в сбыте главного продукта имений – зерновых хлебов из-за неблагоприятной ценовой конъюнктуры, что стало наблюдаться с 20-х гг. XIX в. В условиях узости внутреннего рынка, отсутствии усовершенствованных путей сообщения и транспортных средств происходило накопление значительных его остатков. Так, по свидетельству современников, в пределах Полтавской губернии «...дороги все грунтовые, подвержены распутице, гололедице, замерзанию, снежным заносам» [2, с. 299]. Поэтому только развитие технических производств в помещичьих имениях могло гарантировать компенсацию потерь от уменьшения доходности зернового хозяйства. Соответственно выход из кризиса сбыта хлебных излишков дворянами Левобережной Украины был найден в изменении товарной формы зерна в виде переработки его на водку и спирт. Другим фактором распространения винокурения была также правительственная поддержка данного производства. Указанные причины обусловили повышенное внимание к проектам усовершенствования существующей и построения новой системы внутренних водных путей.

Особенности эксплуатации и основные направления освоения внутренних водных путей в первой половине XIX в. в целом соответствовали феодальной экономике. Транспортная отрасль в 30–50-е гг. XIX в. находилась еще на ремесленной стадии (в то время как промышленность Украины находилась уже на стадии мануфактуры), т. е. естественные пути сообщения сочетались с мускульной силой тяги или природными силами [7, с. 147]. Даже после реформы 1861 г., несмотря на быстрое развитие речного пароходства и постепенное вытеснение сплавного и парусного судоходства, на отдельных реках Украины, в частности, на Днепре выше порогов и его притоках часть грузов и в конце XIX в. все еще перевозилась на непаровых судах [7, с. 168].

Экономическая значимость указанных вопросов подтверждается архивными документами, касающимися разработки проектов строительства водных каналов для удобства и удешевления вывоза зерна. Так, в начале XIX в., по поручению центральных ведомств, на территории новообразованной Полтавской губернии работал титулярный советник, геодезист А. Горский. Часть этих материалов отложилась в фондах Полтавского областного государственного архива [4]. Целью работы А. Горского было исследование условий судоходства на основных реках Полтавской губернии и определение возможных мест соединения бассейнов этих рек искусственным каналом с бассейном Днепра. Результаты его работы, помещенные в специальном отчете, свидетельствуют о крайне сложных условиях навигации на упомянутых реках на большинстве отрезков их течения в основном из-за маловодности и большого количества запруд крестьянскими и казацкими мельницами. В связи с этим участки верхнего течения основных рек Полтавской губернии оказались непригодными для соединения их каналом. Также непригодным был вариант соединения бассейнов Сулы и Хорола через реку Рудню, «...которого по всем обстоятельствам к замечанию служащим и выгоде проектов предпринимать нечего» [4, Ф. 83, Оп. 3, Д. 11, Л. 49–54]. Однако исследователем было определено возможное направление будущей трассы канала и места его пересечения с левыми притоками Днепра. Со стороны Сулы этот канал предполагалось начать из района местечка Сенча, используя долину левого притока Сулы – реки Артополот, далее по системе балок к соединению с Хоролом. От него также по системе балок до правого притока Псла – реки Груни, впадающей в Псел около Гадяча. Далее по Пслу до села Барановки, места впадения в Псел левого притока Грунь-Ташани. В ее долине предлагалось осуществить съемку трассы канала на предмет соединения его с Ворсклой на участке от Диканьки до Опршны (рисунок 1).

В целом для реки Псел А. Горский считает возможным осуществлять навигацию в течение пяти месяцев в год в условиях высокой воды весной и осенью, а также обустройство многих плотин специальными пропускными шлюзами [4, Ф. 83, Оп. 3, Д. 11, Л. 39].



Рисунок 1 – Проект соединения рек Полтавской губернии судоходным каналом в начале XIX в. [4]

Однако до реализации этого проекта дело не дошло, что было связано как с частными экономическими интересами, так и общегосударственным положением из-за назревавшей войны 1812 г.

По более поздним оценкам 40-х гг., кроме Днепра, в пределах Полтавской губернии пригодными для судоходства считалась Сула от устья до местечка Жовнино Золотоношского уезда и местечка Горошин во время весеннего половодья. Псёл также удобен для судоходства весной преимущественно в своем нижнем течении, но этому препятствуют многочисленные частные плотины без шлюзовых отверстий для судов [2, с. 299].

Надо отметить, что проект строительства этого канала разрабатывался в рамках общегосударственной системы внутренних водных путей. В частности, на начало XIX в. приходится создание новых судоходных каналов, которые соединяли различные водные системы России. Это Северо-Екатерининский канал, соединявший бассейны Камы и Северной Двины (1803 г.), Огинский и Березинский каналы, соединившие Днепр с Вислой и Западную Двину с Неманом (1804–1805 гг.). В течение 1808–1811 гг. были также созданы Мариинская и Тихвинская системы каналов, которые соединили Верхнюю Волгу с Балтийским морем. Эти системы действовали наряду с уже созданной в начале XVIII в. Вышневолоцкой водной системой и способствовали расширению торгово-экономических связей центральных и западных регионов страны с бассейном Балтийского моря [6].

Основными видами товаров, перевозимых реками и искусственными водными путями, выступали лес, строительные материалы, хлеб, промышленные и ремесленные изделия. Кроме того, для транспортировки различных товаров широко использовались также Ингулец, Северский Донец, Южный и Западный Буг, Тиса, Прут, Днестр (по Днестру сплавлялись до черноморских портов строительный лес, пиломатериалы, изделия из дерева, железо из Карпат, соль из Гуцульщины и Покутья, хлеб, масло, ткани, фосфориты и другие грузы с Подолья). Однако пропускная способность указанных водных систем была незначительной, что сдерживало широкое развитие внутренних водных перевозок.

Это также было обусловлено техническим уровнем транспортных средств. Так, на реках бассейна Днепра важную роль в торгово-экономических связях играли различные типы мало- и крупногабаритных судов: «берлины», «байдаки», «барки», «баркасы» и др. Они отличались между собой не столько конструкцией, сколько размерами, тоннажем, внешними формами и элементами оснастки. Например, днепровские «берлины» часто накрывались двускатной крышей и оснащались парусами. Весло крепилось в носовой части. Такое судно имело длину 18–40 м и ширину 3–6 м, что позволяло перевозить на нем от 3,5 до 15 т груза.

«Байдак» двигался с помощью одного массивного весла, которое крепили в задней части судна. Против течения его тащили три–четыре человека. Габаритные «байдаки» вмещали 9–13 т груза, приднепровские «баркасы» и «баржи» имели грузоподъемность до 500 т. На этих судах в XIX – начале XX вв. работали преимущественно артели речников, специализировавшиеся на перевозке различных товаров и строительных материалов [8]. Например, от пристани Кременчуга в Киев осуществлялось регулярное транспортное сообщение. Нагруженные суда проходили вниз по течению Днепра во время весеннего половодья в условиях хорошей погоды около семи дней, в плохую погоду, или в межень этот путь преодолевался за пятнадцать суток и более, особенно при встречном ветре. В Киев против течения и при попутном ветре под парусами легкие «берлины» доходили за неделю, «байдаки» – за десять дней, а при встречном ветре – за двадцать четыре дня и более [3, с. 116–117].

Характер водного режима Днепра (летняя межень и мелководность), а также наличие порогов, повлияли на особенности строительства местных судов. Крупнейшими по размерам и тоннажу здесь были «галеры», которые строили из кругляка и обшивали досками, используя их для перевозки всех видов грузов до Черного моря. После доставки товара в пункт назначения «галеру» разбирали, а дерево продавали на дрова. В середине XIX в. размеры этого судна составляли преимущественно 15 м в длину, 5,5–6 м в ширину и грузоподъемностью 10–12,5 т [8].

Таким образом, общее состояние экономики России и Левобережной Украины в первой половине XIX в., а также технический уровень развития транспорта обусловили появление проектов гидротехнических сооружений на реках Полтавщины с целью улучшения условий судоходства. Торговое судоходство выступало как одно из направлений хозяйственного использования водных ресурсов территории в конкретных исторических условиях. Однако ряд причин, связанных, прежде всего, с состоянием внутренних водных путей, а также со сложной внешнеполитической ситуацией накануне наполеоновских войн, не позволил осуществить эти проекты в полном объеме.

Литература

1. Арандаренко, Н.И. Записки о Полтавской губернии : В 3-х ч. – Полтава : Типография Полтавского Губернского Правления. – Ч. 1. – Полтава, 1848. – II+191+1 л. нenum.
2. Арандаренко, Н.И. Записки о Полтавской губернии : В 3-х ч. – Полтава : Типография Полтавского Губернского Правления. – Ч. 2. – Полтава, 1849. – IV+384+1 л. нenum.
3. Арандаренко, Н.И. Записки о Полтавской губернии : В 3-х ч. – Полтава : Типография Полтавского Губернского Правления. – Ч. 3. – Полтава, 1852. – 434+44 с.
4. Государственный архив Полтавской области. Фонд 83. – Оп. 3. – Д. 11. – Л. 48–51.
5. Дерев'янкін, Т.І. Промисловий переворот на Україні : питання теорії та історії / Т.І. Дерев'янкін. – К. : Наукова думка, 1975. – 279 с.
6. Истомина, Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII–начале XIX века / Э.Г. Истомина. – М. : Наука, 1982. – 278 с.
7. Мельник, Л.Г. Технічний переворот на Україні у XIX столітті / Л.Г. Мельник – Київ : Вид-во Київського ун-ту, 1972. – 240 с.
8. Про Україну [Электронный ресурс]. – 2009. – Режим доступа : <http://www.about-ukraine.com/index.php?text=95>. – Дата доступа : 20.07.2009.

Полтавский университет экономики и торговли
Полтавский национальный педагогический
университет им. В.Г. Короленко

Поступила в редакцию 14.05.2014