



ГОРБОВИЙ

Олександр Анатолійович,
молодший науковий співробітник
науково-дослідного відділу
історичного краєзнавства
Національного історико-етнографічного
заповідника «Переяслав»
o.horbovyi@ukr.net
(м. Переяслав)

**ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СИСТЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ СПЛАВУ
ЛІСУ ЧЕРЕЗ ПОРОГИ ДНІПРА (XIX – СЕРЕДИНА XX СТ)**

У статті проаналізовано організацію лісосплаву через 9 порогів на Дніпрі, який забезпечував дефіцитною деревиною південний степ. Автор використав історично-генетичний, статистичний та описовий методи. Він встановив, що у XIX – першій половині XX ст. деревина була головним товаром на Дніпрі. Сплав плотів був набагато дешевшим, ніж транспортування колод залізницею. У 1832–1842 рр. лоцмани використовували природний хід на порогах від 30 до 94 днів при тихій погоді. У 1854 р. штучний фарватер подовжив сплав вантажів на близько 1,5 місяця. Протягом XIX ст. зростала кількість плотів, які сплавили Дніпром: від 1 тис. 200 плотів на початку XIX ст. до 2 тис. 500 – 3 тис. 500 плотів у кінці XIX ст. Також збільшився сплав плотів порогами: за 1832–1842 рр. через них пропущено 4 тис. 939 плотів, за 1877–1887 рр. – 7 тис. 166 і 1/2 плотів. Аварії у порогах траплялися не часто (у 1832–1842 рр. розбилося лише 107 плотів).

***Ключові слова:** Дніпро, пліт, ліс, пороги, лоцман, фарватер, лісосплав, вантаж.*

**TECHNICAL SUPPORT OF THE SYSTEM OF ORGANIZATION OF
TIMBER RAFTING THROUGH THE THRESHOLDS OF THE DNIEPER
(19TH – THE MIDDLE OF 20TH CENTURY)**

The article analyzes the organization of the alloy through 9 rapids on the Dnipro, which provided scarce timber to the southern steppe. The author used historical-genetic, statistical and descriptive methods He found that in the XIX – the first half of the XX century wood was the main goods on the Dnipro. Timber rafting

was much cheaper than transporting logs by railway. In 1832-1842, pilots used a natural waterway on the rapids for 30 to 94 days in quiet weather. In 1854, the artificial canal extended the cargo alloy for about 1,5 months. During the XIX century the number of rafts flooding the Dnipro increased: from 1200 rafts in the early XIX century to 2500-3500 rafts in the late XIX century. The rafting of rafts by rapids also increased: in 1832–1842 4939 rafts were passed through them, in 1877–1887 – 7166 and 1/2 rafts. Accidents in the rapids did not occur frequently (in 1832-1842 only 107 rafts crashed).

Keywords: Dnipro, raft, forest, rapids, river pilot, fairways, timber rafting, goods.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ СПЛАВА ЛЕСА ЧЕРЕЗ ПОРОГИ ДНЕПРА (XIX – СЕРЕДИНА XX В.)

В статье проанализирована организация лесосплава через 9 порогов на Днепре, которая обеспечивала дефицитной древесиной степь на юге. Автор использовал историко-генетический, статистический и описательный методы. Он установил, что в XIX – первой половине XX в. древесина была главным товаром на Днепре. Сплав плотов был намного дешевле, чем транспортировка бревен по железной дороге. В 1832-1842 гг. лоцманы использовали естественный ход на порогах от 30 до 94 дней при тихой погоде. В 1854 г. искусственный фарватер продлил сплав грузов до около 1,5 месяца. В течение XIX в. росло число плотов, которые сплавляли по Днепру: от 1 тыс. 200 плотов в начале XIX в. до 2 тыс. 500 – 3 тыс. 500 плотов в конце XIX в. Также увеличился сплав плотов порогами: за 1832-1842 гг. пропущено 4 тыс. 939 плотов, за 1877-1887 гг. – 7 тыс. 166 и 1/2 плотов. Аварии в порогах случались не часто (в 1832-1842 гг. разбилось лишь 107 плотов).

Ключевые слова: Днепр, плот, лес, пороги, лоцман, фарватер, лесосплав, груз.

Актуальність теми. Дніпро – головна ріка України, яка має велике транспортне та економічне значення. До побудови Дніпрогесу (1932 р.) її природні судноплавні можливості суттєво ускладнювали пороги у нижній течії. Проте місцеве населення доклало великих зусиль, щоб знайти шляхи їх подолання. Завдяки багатовіковому досвіду сформувалася своєрідна спільність запорізьких лоцманів, які спеціалізувалися на переправі через природні перешкоди суден, плотів, людей та різних вантажів. Одним із товарів, який вони спускали вниз була деревина. Знання про особливості організації її сплаву

дозволить краще зрозуміти соціальні та економічні процеси, які протікали у суспільстві у відповідний період.

Історіографія. Окремі аспекти плотового лісосплаву по Дніпру на його порогах частково розкрито у низці робіт як комплексного, так і тематичного характеру. Зокрема, у статті 1845 р. інженер Міністерства шляхів сполучення охарактеризував різні аспекти питання проходження плотів через пороги: статистичні дані, погодні умови, забезпечення робітниками тощо [1]. Його економічна сфера висвітлена також у працях останньої чверті XIX ст. [12; 13]. В узагальнюючих роботах інженерів кінця XIX – початку XX ст. наведено кількісні показники обсягів сплаву лісових матеріалів загалом по Дніпру [4; 9]. У повному географічному описі Російської імперії науковці докладно розглянули організацію спуску плотів із Верхнього Подніпров'я [11], надали статистику їх проходження через пороги у кінці XIX ст. [10]. За часів незалежної України велика увага приділена лісосплаву на Карпатах [2] та на Поліссі [3]. Проте питання спеціального комплексного висвітлення організації лісосплаву через пороги Дніпра залишилося відкритим. **Джерельна база** роботи включає цінну замітку із періодики [7], опублікований документ 1846 р. [5], інформативні довідкові матеріали із туристичного путівника 1888 р. [6] та спогади останнього лоцмана дніпрових порогів [8].

Мета статті: дослідити організацію лісосплаву через пороги Дніпра.

Завдання: встановити причини, умови та способи спуску деревини через гранітні перешкоди.

Виклад основного матеріалу. Верхів'я Дніпровського басейну мають великі масиви лісів (Полісся). Промисловці налагодили їх продаж як за кордон, так і в малозабезпечену деревиною область середньої (лісостеп) та, особливо, нижньої (степ) течії Дніпра.

Транспортувати лісові матеріали у південному напрямку могли водою або ж залізницею. Перший спосіб вважався значно дешевшим, ніж другий [9, с. 265]. Адже, за даними інженера та херсонського тимчасового купця А. Г. Фосса водний фрахт товарів по Дніпру від Орловської і Курської губернії

до Херсону (1300 верст¹ або ≈ 1387 км) становив лише 12–13 копійок за пуд (≈ 16 кг), а залізницею до Миколаєва, а далі сухим шляхом або водою – 75 копійок. Крім того колоди самі по собі через великі розміри були не зручні для перевезення залізницею [12, с. 8–9, 13].

У XIX – першій половині XX ст. деревина була головним товаром для транспортування по Дніпру. Зокрема, на початку XX ст. загальний вантажообіг всієї дніпровської водної системи становив до 300 млн. пуд. (≈ 4 млн. 914 тис. 206,160 тонн). Із них близько 52% – лісові матеріали, близько 15% – дрова, близько 28% – хліб, близько 2,5% – кам'яне вугілля і близько 2,5% – всі інші вантажі (цукор, чавун, спирт, льон, конопляне прядиво та інші) [4, с. 50].

Ліс для сплаву до м. Херсон заготовляли на відстані не більше місяця від порогів, щоби встигнути пропустити товар через них під час великої води [12, с. 13]. На Верхньому Дніпрі лісозаготівельники восени рубали дерева, які перевізники зимою доставляли до залізничних станцій та річкових пристаней. Ранньою весною починався їх сплав. У залежності від глибини води на річках, він міг проводитися розсипом (поштучно) або ж у різноманітних зв'язках по декілька штук. На Дніпровському басейні зв'язані одиниці лісосплаву називали по-різному (у порядку зростання розмірів): торки², клейни³, тафлі⁴, гребінки⁵, плениці⁶, плоти⁷. Колоди кріпили один до одного за допомогою скручених дубових чи лозових хомутів та поперечних жоростей⁸.

¹ У статті згадуються старі міри довжини, поверхні, ваги, об'єму, але вони переведені у метричну систему. Зокрема, у тексті та у джерелах зустрічаються такі міри: верста – 500 сажнів $\approx 1,067$ м; сажень – 3 аршини – 7 футів $\approx 2,13$ м; аршин – 16 вершків – 28 дюймів $\approx 0,71$ м; фут – 12 дюймів $\approx 0,30$ м; вершок $\approx 0,04$ м; дюйм $\approx 0,03$ м; сажень² $\approx 4,55$ м²; пуд – 40 фунтів $\approx 16,38$ кг; фунт $\approx 0,41$ кг; фут³ $\approx 0,03$ м³.

² В оригіналі – «торки» (рос.) [11, с. 265].

³ В оригіналі – «клейны» (рос.) [11, с. 265].

⁴ В оригіналі – «тафли» (рос.) [11, с. 265].

⁵ Гребінка (в оригіналі рос. – «гребенка») – одиниця лісосплаву, яка складається із скріплених між собою за допомогою жоростей колод одномірного лісу [6, с. 134].

⁶ Пленіця (в оригіналі рос. – «пленица») – одиниця лісосплаву, яка складається із двох зв'язаних або спарених між собою гребінок [6, с. 134].

⁷ Пліт – одиниця лісосплаву, яка складається із двох скріплених між собою плениць [11, с. 265; 6, с. 134].

⁸ Жорості або жерості (в оригіналі рос. – «жоростями» або «жеростями» від «жерсти») – колода розміром 8 сажнів ($\approx 17,07$ м), яка кладеться поперек колод, що сплаваються (тобто по струменю води), і скріплює їх [6, с. 134].

Пліт складався із двох плениць. Кожна із них мала від 25 до 30 сажнів (від $\approx 53,34$ м до $\approx 64,01$ м) довжини, від 5 до 6 сажнів (від $\approx 10,67$ м до $\approx 12,80$ м) ширини та містила у собі до 170 колод. Якщо вода була глибока і йому не загрожувала небезпека сісти на міліну, то на нього зверху іще накладали різні лісові матеріали (60–80 колод). Тобто загалом він міг вмещувати до 450 колод. Пліт складався із одного або двох рядів колод (їх кількість залежала від розмірів товару та глибини річки), нижній ряд завжди клався поперек, а верхній – вздовж струменя води. Пліт занурювався у воду на глибину не менше одного аршину ($\approx 0,71$ м), а висувався із неї не більше як на один вершок (0,04 м).

12–20 плотів становили «гонку». Вона містила 5–10 тис. колод та при хорошій погоді проходила від 50 до 60 верст ($\approx 53,34$ – $64,01$ км) на день. Витрати по сплаву одного плоту до м. Катеринослав (нині – м. Дніпро) становили близько 800 рублів, а до м. Херсон – понад 1200 руб. Із Могилевської губернії до м. Катеринослав плоти самостійно йшли близько двох місяців, до м. Херсон – від 3 до 4; барка – близько 1½ місяці, а берліна – від 5 до 7 тижнів (берліни зазвичай велися на буксирі, що скорочувало їх проходження на 1½ тижня). Для кожного плоту для сплаву наймалося не більше 5 робітників та човен [11, с. 264–270].

П. П. Червінський навів документ від 26 лютого 1876 р. договору найму 15 селян с. Пакулі⁹ робітниками на сплав плотів від пристані с. Ротичі¹⁰ до м. Херсон. У ньому зазначено, що кожен із них загалом за роботу мав отримати по 19 руб. сріблом (дубовик – 21 руб., картузи і платки). По першій вимозі власника вони мали прибути на пристань і спішно зайнятися в'язкою лісу у плоти з доставленої ним лози та інших матеріалів. Процес мав тривати не більше 20 днів. За кожен додатковий день їм мали платити по 30 коп. кожному. Під час в'язання власник мав щодня уранці та увечері виділяти по рюмці

⁹ Пакуль, село Чернігівського повіту Чернігівської губернії – нині село Пакуль Чернігівського району Чернігівської області.

¹⁰ Ротичі, село Радомишльського повіту Київської губернії (при гирлі р. Тетерів, на 60 верст ($\approx 64,01$ км) вище м. Києва) – у 1960-х рр. с. Ротичі Чорнобильського району Київської області затопили води Київського водосховища.

горілки на робітника. Харчі теж забезпечував купець (на тиждень): 28 фунтів ($\approx 12,70$ кг) печеного житнього («ржаного») хліба, 8 фунтів ($\approx 3,63$ кг) пшона, 1 фунт ($\approx 0,45$ кг) сала, солі та олії (для дубовика – 2 фунти або $\approx 0,9$ кг). Якщо у порогах трапляється аварія та втрата лісу, то робітники за це не відповідають, але протягом семи днів вони мають безкоштовно збирати розсіпані колоди та в'язати їх у плоти, а потім за кожен день такої роботи їм мають платити по 30 коп. кожному. Якщо через мілководдя порогами не можна буде проводити цілі плоти, то робітники розпускають їх по пленіцях і пропускають через канави кожну з них без додаткової оплати. Якщо треба буде сплавити деревину торками, то власник має платити за це по 3 руб. на тиждень кожному з них [13, с. 102–104].

Суттєво ускладнювали спуск плотів до м. Херсон гранітні перешкоди. Вони перекривають ділянку ріки між сучасними містами Дніпро та Запоріжжя (98 км, її загальне падіння при середньо-низькому горизонті становить 34,25 м). На ній фарватер звивається між окремими каменями та їх скупченнями: забори і пороги. Власне порожиста частина простягається між колишніми поселеннями Лоцманська Кам'янка¹¹ та Кічкас¹² від вершини Старо-Кайдакського і до кінця Вільного порогів (65,3 км, падіння – 30,85 м). Офіційна традиція налічує дев'ять перемежованих плесами порогів: Старо-Кайдацький, Сурський, Лоханський, Звонецький, Ненаситецький (найбільший та найгрізніший), Вовнизький, Будиловський, Лишний та Вільний. При межені на них найбільша швидкість течії від 1,96 м (Лишний) до 5,33 м (Лоханський). При весняній повені вона додатково зростає.

Після скресання льоду у плотів було 30 днів, щоб дістатися із верхів'я Дніпра до порогів на найвищу воду, яка бувала здебільшого до 9 травня. Сплав порогами починався після очищення Дніпра від криги і прибуття перших весняних вод (здебільшого у квітні місяці, рідше – у кінці березня або на

¹¹ Лоцманська Кам'янка – нині південно-східна частина м. Дніпро.

¹² Кічкас – нині затоплений водами Дніпровського водосховища.

початку травня). Він був небезпечним і потребував гарної підготовки¹³. В основному спуск відбувався природним «Козацьким ходом» («Старий хід») попід правим берегом. У 1832–1842 рр. найдовше судноплавство було у 1837 р. – 94 дні (30 березня – 2 липня), а найкоротше – у 1835 р. (30 днів – 1–30 травня). Загалом – 621 день (у середньому щорічно – 2 місяці) [1, с. 200–201].

У 1833–1837 рр. та 1843–1854 рр. інженери за 2 млн. руб. спорудили «Миколаївські канали» («Новий хід») попід лівим берегом. Загалом він не виправдав покладених на нього сподівань, але дозволив продовжити спуск товарів порогами іще на близько 1,5 місяці [9, с. 9]. Він був складнішим для сплаву, навіть, за «Козацький хід». Тому його використовували лише тоді, коли природній хід попід правим берегом уже був надто мілким.

Сплав через пороги напругу залежав від горизонту води. Відповідно, місцеві відповідальні особи налагодили спостереження за ним і розробили інструкцію, у якій відображено особливості проходження порогів із товарами в залежності від глибини води (Див. табл. нижче).

Регламентация способів плотового лісосплаву порогами у залежності від глибини ходу¹⁴		
№ п/п	Показник водомірного посту¹⁵	Спосіб лісосплаву
1.	Понад 96 вершків (≈4,27 м)	Взагалі не проводився через надто високу воду ¹⁶ .
2.	64–96 вершків (≈2,84–4,27 м)	Ліс не сплавливали з тієї ж причини.

¹³ Зокрема, про це свідчить той факт, що страхові компанії відмовлялися страхувати вантажі, які направлялися через пороги [6, с. 211; 12, с. 9]. Адже, у 1832–1842 рр. перед відправкою через пороги змушені були зимувати 310 плотів. За цей же період розбилася 107 плотів. При цьому, у 1835 р. розтросило лише 1 пліт, а у 1839 р. – 31. При аварії плотів їх деревину по можливості збирали і знову зв'язували [1, с. 201, 203–204].

¹⁴ Таблиця складена за відомостями із [6, с. 166–167]. Також вони із деякими змінами містяться у [4, с. 44–46].

¹⁵ На скелі острова Каменуватий (росіяни називали його Московським) поблизу с. Лоцманська Кам'янка запорожці організували природний водомір. Його підшва (нуль) відповідала горизонту води на самих високих каменях Ненасицького порогу (знаходився за 30 км від острова). Якщо горизонт води досягав нуля або був нижче нього, то сплав по «Старому ходу» припинявся.

¹⁶ При надто високій воді надмірно зростала швидкість течії у порогах та вкривалися водою спеціальні камені-знаки (орієнтири). Хоча у 1907 р. при горизонті 2,09 сажні (≈4,46 м) вище нуля через пороги пропустили землечерпальний караван «Дніпровський 3-й» [4, с. 45].

3.	48–64 вершків ($\approx 2,13$ – $2,84$ м)	По-пленічно (не довше 24 сажнів або $\approx 51,21$ м), з повним вантажем.
4.	8–48 вершків ($\approx 0,36$ – $2,13$ м)	Цілими плотами із повним вантажем.
5.	4–8 вершків ($\approx 0,18$ – $0,36$ м)	По-пленічно (не довше 24 сажнів або $\approx 51,21$ м), без вантажу.
6.	8 вершків ($\approx 0,36$ м)	Новим ходом по-пленічно (не довше 36 сажнів або $\approx 76,81$ м) ¹⁷ .
7.	0 м	
8.	12 вершків ($\approx 0,53$ м)	
9.	12–16 вершків ($\approx 0,53$ – $0,71$ м)	Торками шириною 5 сажнів ($\approx 10,67$ м).
10.	16–20 вершків ($\approx 0,71$ – $0,89$ м)	Торками шириною 3 сажні ($\approx 6,40$ м).
11.	21–25 вершків ($\approx 0,93$ – $1,11$ м)	Торками шириною 2 сажні ($\approx 4,27$ м).
12.	Ниже 25 вершків ($\approx 1,11$ м)	Окремими колодами.

Велику загрозу для плотів становили вітри, які під час повені часто не дають плотам рухатися у порогах [1, с. 202]. Під час вітряної погоди при весняному сплаві було лише два місця для стоянки, щоб перечекати негоду: вище Козлового острова перед Ненаситцем та нижче Лишнього порогу у правого берегу проти середини Виноградного острову. Тому плоти від Лоцманської Кам'янки відчалювали лише в тихий день і пройшовши Кайдакський, Сурський, Лоханський і Звонецький пороги зупинялися на ніч під Козловим островом і чекали там тихого ранку. При зниженні горизонту води їх кількість зростала [4, с. 46–47].

Станом на 1845 р. (до будівництва нового ходу) вважалося, що для проведення одного плоту через пороги у високу воду потрібно у середньому 14 осіб (разом із лоцманом), у середню – 11, а у малу – 9. «Корінних» робітників із верхів'я Дніпра на плоті було від 4 до 6 осіб. Відповідно, перед порогами власники за 3 руб. сріблом кожному тимчасово наймали додаткових місцевих робітників: у високу воду – 8, у середню – 5, а у малу – 3 особи [1, с. 199].

¹⁷ Вище описано способи сплаву «Старим ходом». «Новим ходом» ліс пропускали пленіцями, торками або колодами без вантажу.

Прибувши до Лоцманської Кам'янки власник плотів відправлявся до місцевої канцелярії Начальника Катеринославського відділення Київського округу шляхів сполучення. Там він оплачував послуги лоцманів. Згідно із тарифом від 15 травня 1881 р. проведення плоту до Гадючої пристані коштувало 4 рублі 30 коп., а до Кічкаса – 5 руб.¹⁸. Натомість чиновники видавали йому білет. У ньому вони зазначали пункт призначення, шлях руху («Старий» або «Новий» хід), осадку плотів та загальну кількість потрібних для них лоцманів із розрахунку: на 1 пліт будь-якого розміру (залежав від рівня води у порогах) по 1 лоцману із помічником. Потім власник відправлявся до Начальника відділення, який призначав йому лоцманів із їх списку (по можливості дотримуючись черги). Купець міг додатково найняти, з дозволу місцевого керівництва, досвідченого та вільного від черги лоцмана («дядю») для допомоги уже призначеному, якщо він ще новенький або вантаж дуже цінний, або після значного спаду води, коли фарватер був особливо тяжким. Потім призначені лоцмани оглядали та готували плоти до проходження порогів [6, с. 157–160].

Після всіх підготовчих процедур плоти вирушали у пороги при тихій погоді та великій воді від 3 год. ранку до 12 год. обіду. А зі спадом води – до 5–6 год. вечора. Найбільший караван мав налічувати до 60 плотів та суден разом. Спочатку відчаливали судна великих розмірів, потім менших, а у кінці і плоти¹⁹ (рухаються найповільніше). Вони тримають дистанцію у плесах не менше 80 сажнів ($\approx 170,69$ м). При Ненаситецькому порозі знаходився державний сторожовий дуб, який допомагав при аваріях. По прибуттю у пункт призначення власник відмічав у книжці лоцмана час прибуття та якість його роботи [6, с. 163–165, 168–170].

¹⁸ Дніпровські лоцмани жили у селах Лоцманська Кам'янка, Старий Кодак, Широке та Сурських хуторах Катеринославського повіту. Вони та їхні помічники здавали спеціальні екзамени по своїй професії. На плоти призначалися менш підготовлені особи (другої статті, їх комплект – до 300 осіб, скільки ж і помічників). Державний тариф (4,30 руб.) ішов на формування капіталу лоцманського товариства, а не самому провіднику. Тому при відчаливанні у пороги власники видавали їм по добровільній згоді подарунки у вигляді лісних матеріалів та продуктів (олія, сало, хліб печений, крупи) загальною сумою на 2,5–7 руб. на лоцмана. А по завершенню сплаву у пункті призначення – грошовий подарунок (3–15 руб., інколи 20 руб., а за доставку цінного вантажу бували випадки – і до 100 руб.) [6, с. 172, 174–175].

¹⁹ На порогах плоти керувалися за допомогою весел, які називалися «бабайки» [6, с. 184; 1, с. 200].

У 1842 р. була дуже складна ситуація із проходженням порогів. Через маловоддя на Дніпрі багато плотів залишилося зимувати на Кам'янській пристані і тільки призначені для Миколаївського адміралтейства 163 щогли і 2100 колод були пропущені через пороги із значними труднощами. Витрати по їх сплаву перевищили звичайні майже вдвоє. Замість 38 плотів їх поділили на 60 і пропустили через пороги трьома караванами. Перший із них пробув у порогах – 21 добу, а два інших – 31 добу [1, с. 204].

Загалом по Дніпру на початку ХХ ст. сплавляли близько 1 тис. 200 плотів [9, с. 2–3], станом на 1846 р. – близько 2 тис. 100 [5, с. 581], у навігацію 1894 р. – 3 тис. 690, 1895 р. – 3317, 1 тис. 900 – 2557 [11, с. 269]. За 11 років першої половини ХХ ст. (1832–1842 рр.) через пороги пропущено 4 тис. 939 плотів [1, с. 200], а за 11 років другої половини (1877–1887 рр.) – 7 тис. 166 і 1/2 плотів [6, с. 210; 12, с. 27]. У 1890–1894 рр. у середньому через пороги проводили 609 плотів, у 1895–1899 рр. – 536, а у 1900 р. – 397 [10, с. 423]. Щорічна вартість плотового лісу із вантажем на ньому, який проходив через пороги у першій половині 1880-х рр., становила близько 2–2,5 млн. руб. [12, с. 16].

Перша світова війна та подальші соціальні потрясіння перервали рух лісових матеріалів водою до Херсону. Лише у 1925 р. через дванадцятирічну перерву він відновився і доправив біля мільйону куб. футів (≈ 28 тис. $316,85 \text{ м}^3$) лісу: «Ринок свobodно доставляє лісоматеріал селу й місту» [7, с. 15]. У 1932 р. пороги затопили води Дніпровського водосховища. Сплав по ньому продовжувався до середини ХХ ст. Лише під час Другої світової війни Дніпровську греблю ненадовго пошкодили воєнні дії і пороги знову тимчасово стали перешкодою для сплаву.

Висновки. Отже, лісосплав у ХІХ – першій половині ХХ ст. був одним із найважливіших промислів на Дніпрі, який забезпечував роботою тисячі людей, а економіку – дефіцитною, необхідною для виробничих процесів деревиною. Не дивлячись на природні перепони у вигляді порогів, спуск плотів водним шляхом вважався значно дешевшим, ніж транспортування їх залізницею.

Особливо це стосувалося незручних для перевезення товарів (великогабаритних колод).

Заготовку деревини здійснювали не далі як за 30 днів ходу від порогів, щоб вчасно встигнути їх пройти. Згідно зі спеціальною інструкцією сплав ними заборонявся при вітряній погоді, надто високій або низькій воді. У залежності від глибини води ліс спускався окремими колодами або їх зв'язували по кілька штук. Природний хід через гранітні перешкоди був відкритим від 30 до 94 днів на сезон. Штучний хід подовжував навігацію на приблизно 1,5 місяця. Після його відкриття зросли обсяги сплавленого лісу: за 1832–1842 рр. через пороги пропущено 4 тис. 939 плотів (310 плотів запізнилися, а тому змушені були зимувати перед ними, а 107 плотів розбилося), за 1877–1887 рр. – 7 тис. 166 і 1/2 плотів. Загалом за сезон Дніпром сплавливали близько 1200 плотів на початку XIX ст., близько 2100 плотів – у середині XIX ст., близько 2500–3500 плотів – у кінці XIX ст.

Багатий досвід запорізьких лоцманів по організації лісосплаву плотами через пороги залишається невід'ємною та важливою частиною культури українського народу, навіть, після їх затоплення водами Дніпровського водосховища.

У подальшому виглядає перспективним дослідження інших складових товарообігу через пороги Дніпра: хліб, виробы заводів Мальцева тощо.

Список використаних джерел та літератури

1. [Головачев] Днепровские пороги. *Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий*. 1845. Т. 1. № 3. С. 192–217.
2. Глушко М. Етнографія бойківського лісосплаву. *Записки Наукового товариства імені Тараса Шевченка*. Львів, 1992. Т. ССХХІІІ: Праці секції етнографії та фольклористики. С. 155–171.
3. Глушко М. Сплав лісу в басейні Ужа. *Полісся України: матеріали історико-етнографічного дослідження*. Вип. 2: Овруччина. 1995 / НАН України. Інститут народознавства; ред.: С. Павлюк, М. Глушко. Львів: [б. и.], 1997 (1999). С. 45–50.
4. Днепр и его система / Издание Киевского округа путей сообщения. Киев: Тип. С. В. Кульженко, 1908. 111 с.

5. Днепровские пороги. *Записки Одесского общества истории и древностей*. 1853. Т. 3. С. 581–586.
6. Каргопольцовъ И. Н. Путеводитель по р. Днепру и его порогамъ. Екатеринбург: Типографія Н. Я. Павловскаго, 1888. 367 с.
7. Лісосплав через Дніпро. *Всесвіт*. 1925. № 18. 1 жовтня. С. 15.
8. Омельченко Г. М. Дніпрові лицарі. Дніпропетровськ: Поліграфіст, 2000. 184 с.
9. Очерк деятельности Киевского округа путей сообщения / Сост. Н. Я. Арондар, С. В. Вейнбейн, С. А. Вислоцкий и др. Киев: Лито-типография «С. В. Кульженко», 1913. [4], 364 с.
10. Россия. Полное географическое описание нашего отечества: [В 19-ти т.]. Т. 14: Новороссия и Крым / Сост. Б. Г. Карпов, П. А. Федулов, В. И. Каратыгин [и др.]. 1910. VIII, 983 с.
11. Россия. Полное географическое описание нашего отечества: [В 19-ти т.]. Т. 9: Верхнее Поднепровье и Белоруссия / Сост. В. П. Семенов, М. В. Довнар-Запольский, Д. З. Шендрик [и др.]. 1905. VIII, 620 с.
12. Фосс А. Г. Днепровские пороги и их влияние на торговые сношения При-Днепровскаго района. Херсон: Тип. Н. О. Ващенко, 1885. 34 с.
13. Червинский П. Экономические скитания: у 2 частях. *Отечественные записки*. 1880. Т. ССLI (251). № 7. Июль (2 часть). С. 71–116.

References

1. [Golovachev] (1845). *Dneprovskie porogi* [Dnieper rapids]. *Zhurnal Glavnogo upravlenija putej soobshhenija i publichnyh zdaniy* [Journal of the General directorate of railways and public buildings]. Т. 1. № 3. S. 192–217. [in Russian].
2. Hlushko M. (1992). *Etnohrafiia boikivskoho lisosplavu* [Ethnography of Boikiv timber rafting]. *Zapysky Naukovoho tovarystva imeni Tarasa Shevchenka* [Notes of the Taras Shevchenko Scientific Society]. Lviv, 1992. Т. CCXXIII: Pratsi sektsii etnohrafii ta folklorystyky. S. 155–171. [in Ukrainian].
3. Hlushko M. (1997 (1999)). *Splav lisu v baseini Uzha* [Timber rafting in the Uzh basin]. *Polissia Ukrainy: materialy istoryko-etnohrafichnoho doslidzhennia* [Polissya of Ukraine: materials of historical and ethnographic research]. Vyp. 2: *Ovruchchyna. 1995 / NAN Ukrainy. Instytut narodoznavstva; red.: S. Pavliuk, M. Hlushko* [№ 2: Ovruchchyna. 1995 / NAN of Ukraine. Institute of Ethnology; Edited by S. Pavlyuk, M. Glushko]. Lviv: [b. y.]. S. 45–50. [in Ukrainian].
4. *Dnepr i ego sistema* [The Dnieper and its system]. Kiev: Tip. S. V. Kul'zhenko, 1908. 111 s. [in Russian].
5. *Dneprovskie porogi* [Dnieper rapids]. *Zapiski Odesskago obshhestva istorii i drevnostej* [Notes of the Odessa Society of History and Antiquities]. 1853. Т. 3. S. 581–586. [in Russian].
6. Kargopol'cov I. N. *Putevoditel' po r. Dnepru i ego porogam* [Guide to the river Dnieper and its rapids]. Ekaterinoslav: Tipografija N. Ja. Pavlovskago, 1888. 367 s. [in Russian].

7. *Lisosplav cherez Dnipro* [Timber rafting through Dnipro]. *Vsesvit* [Cosmos]. 1925. № 18. 1 zhovtnia. S. 15. [in Ukrainian].
8. Omelchenko H. M. *Dniprovi lytsari* [Dnipro knights]. Dnipropetrovsk: Polihrafist, 2000. 184 s. [in Ukrainian].
9. *Ocherk dejatel'nosti Kievskogo okruga putej soobshhenija* [An essay of the activities of the Kiev district of communication] / Sost. N. Ja. Arondar, S. V. Vejnbejn, S. A. Vislockij i dr. Kiev: Lito-tipografija «S. V. Kul'zhenko», 1913. [4], 364 s. [in Russian].
10. *Rossija. Polnoe geograficheskoe opisanie nashego otechestva: [V 19-ti t.]. T. 14: Novorossija i Krym* [Russia. Full geographical description of our country: [In 19 volumes]. T. 14: New Russia and Crimea] / Sost. B. G. Karpov, P. A. Fedulov, V. I. Karatygin [i dr.]. 1910. VIII, 983 s. [in Russian].
11. *Rossija. Polnoe geograficheskoe opisanie nashego otechestva: [V 19-ti t.]. T. 9: Verhnee Podneprov'e i Belorussija* [Russia. Full geographical description of our country: [In 19 volumes]. T. 9: Upper Dnieper and Belarus] / Sost. V. P. Semenov, M. V. Dovnar-Zapol'skij, D. Z. Shendrik [i dr.]. 1905. VIII, 620 s. [in Russian].
12. Foss A. G. *Dneprovskie porogi i ih vlijanie na togovye snoshenija Pri-Dneprovskago rajona* [Dnieper rapids and their impact on trade relations of the Dnieper region]. Herson: Tip. N. O. Vashhenko, 1885. 34 s. [in Russian].
13. Chervinskij P. *Jekonomicheskie skitanija: u 2 chastjah* [Economic wanderings: in 2 parts]. *Otechestvennye zapiski* [Fatherland notes]. 1880. T. SSLI (251). № 7. Ijul' (2 chast'). S. 71–116. [in Russian].

Рецензент:

**Уткін О. І., д.і.н., професор
Щебетюк Н.Б., д.і.н., с.н.**

Надійшла до редакції 18.11.2019 р.