

УДК 656.62:930.25:908(477.41-21)«18/19»

DOI: 10.20535/2307-5244.59.2024.318629

**О. М. Жам**

ORCID: 0000-0002-6216-5167

*Національний історико-етнографічний заповідник  
«Переяслав»*

**Ю. С. Фігурний**

ORCID: 0000-0002-6463-0920

*Науково-дослідний інститут українознавства  
Київського національного університету імені Тараса Шевченка*

**Ю. О. Лебедєва**

ORCID: 0000-0003-0628-0309

*Національна академія  
образотворчого мистецтва і архітектури*

*O. Zham*

*National Historical and Ethnographic Reserve «Pereyaslav»*

*Yu. Fihurnyi*

*Institute of Ukrainian Studies of Taras Shevchenko Kyiv National University*

*Yu. Lebedeva*

*National Academy of Fine Arts and Architecture*

**БУДІВНИЦТВО ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ  
АНДРУШІВСЬКОЇ ПРИСТАНІ НА ДНІПРІ ПОБЛИЗУ  
М. ПЕРЕЯСЛАВА ПОЛТАВСЬКОЇ ГУБ.**

**У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ — НА ПОЧАТКУ ХХ ст.**

*Construction and Functioning of Andrushiv Port on the Dnipro  
near Pereyaslav, Poltava Province  
in the 2<sup>nd</sup> Half of 19<sup>th</sup> — the Early 20<sup>th</sup> Century*

Судноплавство по Дніпру, найбільшій водній транспортній магістралі України, залишається актуальною темою для досліджень. Особливо цікавий період — друга половина ХІХ — початок ХХ ст. — час, коли пароплавство розвивалося найактивніше. За останні роки інтерес до цієї проблеми суттєво зріс у зв'язку з відродженням вантажних і пасажирських перевезень річкою. Одним з малодосліджених питань історії судноплавства по Дніпру імперської доби залишається створення та функціонування Андрушівської пристані поблизу м. Переяслава Полтавської губ. Це питання побіжно порушувалось у низці робіт з гідрології, географії, судноплавства, історії міста Переяслава, однак об'єктом спеціального дослідження досі не стало. У статті на основі щорічних постанов і звітів Переяславських

земських зборів та Переяславської земської управи, праць з гідрології, географії, судноплавства висвітлено історію виникнення Андрушівської наплавної пристані на Дніпрі поблизу м. Переяслава Полтавської губ. та її функціонування у другій половині XIX — на початку XX ст. З'ясовано джерельний комплекс дослідження, охарактеризовано особливості пристані, визначено вантажообіг, окреслено основні проблеми у її функціонуванні та коло питань, які потребують подальшого наукового осмислення.

**Ключові слова:** Андрушівська пристань, Дніпро, Переяслав, функціонування, вантажообіг, навігація, пасажир, дамба.

*Navigation on the Dnipro, Ukraine's largest waterway, remains a significant research topic. The period from the second half of the 19<sup>th</sup> to the early 20<sup>th</sup> century represents the most active phase of shipping development. Recent years have witnessed renewed interest in this subject, driven by the revival of freight and passenger traffic on the river. Among the least-studied aspects of navigation during the imperial era is the creation and operation of the Andrushivka pier near Pereyaslav in Poltava province. While briefly mentioned in works on hydrology, geography, shipping, and local history, this pier has not yet been the subject of a comprehensive historical investigation. Based on annual resolutions, Zemstvo reports, and scholarly works in hydrology, geography, and shipping, this article explores the history and operational dynamics of the Andrushivka steamship pier on the Dnipro River, located near Pereyaslav in Poltava province during the second half of the 19<sup>th</sup> and early 20<sup>th</sup> centuries. The research clarifies the source base, characterizes the pier's distinctive features, assesses its cargo turnover, identifies key operational challenges, and delineates areas requiring further scholarly investigation.*

*The Andrushivka pier was among the oldest and most renowned Dnipro piers. It entered the history of Dnipro navigation in the 17<sup>th</sup>–19<sup>th</sup> centuries as a «bread pier,» playing a crucial role in the region's wholesale grain trade. Most contemporary publications documented the priority of grain goods in the pier's cargo turnover and the active participation of local Jews in these operations. With the development of steamship navigation on the Dnipro in the 1840–1850s, the Andrushivka pier also gained passenger transportation significance.*

*The specifics of organizing transport and passenger services through the Andrushivka pier were primarily determined by a limited navigation period, the absence of a stable pier location, distance from Pereyaslav, and inconvenient land access routes. Overall, the Dnipro section near the Andrushivka pier was quite challenging for navigation. Dangerous conditions were created by stone obstacles, numerous shallow areas, sandy banks, the unsystematic river current, and its division into multiple branches and lakes. The most significant problem in the pier's functioning was the transportation of cargo and passengers during spring floods.*

*Further study of the topic could be directed towards researching the access routes to the pier, upon which its operation largely depended.*

**Keywords:** *Andrushivska pier, Dnipro, Pereyaslav, functioning, cargo turnover, navigation, passenger, dam.*

*Постановка наукової проблеми та її значення.* Судноплавство по Дніпру, найбільшій водній транспортній магістралі України, залишається актуальною темою для досліджень. Особливо цікавий період — друга половина XIX — початок XX ст. — час, коли пароплавство розвивалося найактивніше. За останні роки інтерес до цієї проблеми суттєво зріс у зв'язку з відродженням вантажних і пасажирських перевезень річкою. Одним з малодосліджених питань історії судноплавства по Дніпру імперської доби залишається створення та функціонування Андрушівської пристані поблизу м. Переяслава Полтавської губ., яка відіграла важливу транспортну роль в оптовій торгівлі зерном у регіоні. Недостатня вивченість цієї теми, виявлення нових даних визначили актуальність цієї розвідки.

*Аналіз останніх досліджень.* Андрушівська пристань побіжно згадується в розвідках географів, гідрологів, геологів, картографів XIX — початку XX ст., публікаціях сучасних дослідників регіональної історії, однак об'єктом спеціального дослідження досі не стала. Найґрунтовнішими дослідженнями, в яких висвітлено природно-кліматичні, соціально-економічні, політичні обставини функціонування Андрушівської пристані, є праці А. М. Щекатова «Географический словарь Российского государства, сочинённый в настоящем оног виде» (1801), М. І. Арандаренка «Записки о Полтавской губернии Николая Арандаренка, составленные в 1846 году» (1852), М. А. Маркевича «Реки Полтавской губернии» (1856), П. П. Семенова Тянь-Шанського «Географическо-статистический словарь Российской империи» (1865), О. О. Русова «Русские тракты в конце XVII и начале XVIII веков и некоторые данные о Днепре из атласа конца прошлого столетия» (1876), О. В. Богдановича «Сборник сведений о Полтавской губернии» (1877), В. Г. Ляскоронського «История Переяславской земли с древнейших времён до половины XIII столетия» (1897), М. І. Максимовича «Дніпро і його басейн» (1901), В. Ф. Мейєна «Россия в дорожном отношении» (1902, т. II — Полтавська губ.).

Дослідники зараховують Андрушівську (Переяславську) пристань до найважливіших на Дніпрі, наголошують на її зерновому спрямуванні, згадують особливості судноплавства на ділянці Дніпра, де діяла пристань. Даючи загальну характеристику згаданим працям, слід наголосити на тому, що їхні автори не мали предметного дослідницького інтересу до Андрушівської пристані зокрема й до комплексного вивчення формування мережі пароплавних пристаней на Дніпрі. З сучасних досліджень вартує уваги стаття О. М. Жам «Терехтемирівська поромна переправа в просторі та часі» (2020),

де висвітлено передісторію створення Андрушівської пристані, а саме побутування на цьому місці Зарубинецького броду в давньоруський час і Трахтемирівської поромної переправи в козацьку добу (Жам, О. 2020).

*Наукова новизна* полягає в тому, що вперше на основі першоджерел проаналізовано історію будівництва та функціонування Андрушівської пристані у другій половині XIX — на початку XX ст.

*Джерельна база.* Комплексність заявленої проблеми визначила міждисциплінарний підхід до її вивчення. У роботі використано джерела з різних галузей знання, таких як історія, краєзнавство, географія, геологія, гідрографія, економіка, законодавство, торгівля, транспорт. Найбільшим за обсягом та інформативним наповненням комплексом джерел стала діловодна документація місцевих органів влади — щорічні постанови і звіти Переяславських земських зборів та Переяславської земської управи, які видавалася в досліджуваний період. Зазначені документи наразі ще не були об'єктом дослідницької уваги й уперше вводяться до наукового обігу. Як додаткові джерела інформації до аналізу залучено довідкову літературу, енциклопедичні видання, картографічні матеріали, записки мандрівних дослідників. Саме комплексне вивчення сукупності джерел різного походження дало змогу проаналізувати будівництво та функціонування Андрушівської пристані в другій половині XIX — на початку XX ст. та виявити її особливості з-поміж інших пароплавних пристаней на Дніпрі.

*Методологічною основою дослідження* стали принципи історизму, об'єктивності й системного підходу. Спираючись на них, під час розробки теми використано загальнонаукові методи аналізу, синтезу, порівняння та узагальнення. Використання джерелознавчого аналізу сприяло пошуку та систематизації первинної інформації в діловодній документації Переяславського земства, а системного підходу — дало змогу всебічно дослідити історію будівництва та функціонування Андрушівської пристані в досліджуваний період. Порівняльний метод допоміг виявити схожі та відмінні риси Андрушівської пристані з іншими пароплавними пристанями на Дніпрі. Конкретні результати наукового дослідження визначено за допомогою методів систематизації та узагальнення.

*Мета статті* — проаналізувати історію будівництва й функціонування Андрушівської пристані в другій половині XIX — на початку XX ст. З'ясувати її роль у вантажних і пасажирських перевезеннях.

*Виклад основного матеріалу.* Дніпро здавна використовували для судноплавства. Для його потреб будували пристані — спеціальні ділянки берега річки, обладнані для стоянки та обслуговування суден: посадки й висадки пасажирів, перевантажувальних та інших операцій. Відомо, що в X ст. на Дніпрі налічувалося 11 значних пристаней: Смядин, Любеч, Вишеград, Угорська, гирло Почайни, Трипіль, Витачів, Канів, Хортич острів, острів

Св. Ельфєрія, Білобережжя (Барсов, М. 1873). Андрушівська пристань серед них не згадується, ймовірно, що в цей час вона ще не існувала, або не належала до визначних. Натомість давньоруські літописи зафіксували існування в цій місцевості поромної переправи (перевіз, брід): Лаврентіївський під 1096 р. і Троїцький під 1151 р. (Барсов, М. 1873, с. 124; Швець, Г. 1960, с. 24). Про функціонування тут не лише переправи, а й пристані йдеться в працях XVII–XIX ст. Г. Л. де Боплана, А. М. Щекатова, М. І. Арандаренка, О. О. Русова, М. А. Маркевича, П. П. Семенов Тянь-Шанського, М. І. Максимовича (Боплан, Г. 1651; Щекатов, А. 1801; Арандаренко, М. 1852, с. 301; Русов, О. 1876, с. 122; Маркевич, М. 1856, с. 349; Максимович, М. 1901, с. 347).

Після започаткування регулярного пароплавання на Дніпрі в 1830-тих рр. на тому місці, де існувала переправа, почала функціонувати Андрушівська пристань. Загальновідомо, що з давніх часів до місць, де було зручно переправитися на інший берег річки, сходилися стежки й дороги, які з часом стали усталеними під'їзними сухопутними шляхами. Саме тут часто й розташовувалися пристані.

Андрушівська пристань розміщувалася за 110 верст від Києва нижче за течією, на лівому березі Дніпра, поблизу с. Андруші Переяславського пов. Полтавської губ., на відстані 8–9 верст від м. Переяслава, через що називалася також «Переяславська». Це була третя від Києва вниз за течією пристань на Дніпрі, після Трипільської та Ржищівської. Всього в середині XIX ст. в межах Полтавської губ. на Дніпрі налічувалося 9 пристаней: Кременчуцька, Келебердянська, Орликівська, Переволочанська, Прохорівська, Бубнівська, Андрушівська, Жереб'ятинська, Ячницька<sup>1</sup>. Три останні входили до складу Переяславського повіту й підпорядковувалися начальнику 4-ї дистанції Округного управління Міністерства шляхів сполучення (Максимович, М. 1901, с. 310).

Судноплавання в районі Андрушівської пристані загалом майже не відрізнялося від судноплавання в середній частині течії Дніпра (між Києвом і Катеринославом), яка вважалася найпридатнішою для руху пасажирських, вантажних і буксирних суден. Багатоводність річки на цій ділянці й достатня глибина (23–25 футів) давали суднам змогу ходити майже весь рік (Русов, А. 1876, с. 126). Навігація на згаданій ділянці була сезонна. Розпочиналася зі скресанням Дніпра й тривала до середини липня, потім — із середини вересня до початку замерзання річки. Найінтенсивнішими судноплавання, а також сплав деревини від лісистого верхів'я Дніпра в степові місцевості нижньої Наддніпрянщини були 15 березня — 1 червня, коли річка була найповно-

<sup>1</sup> Списки населенных мест Российской империи, составленные и издаваемые Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел: [По сведениям 1859]. Санкт-Петербург: изд. Центр. стат. ком. Мин. внутр. дел, 1861–1885. [Вып.] 33: Полтавская губерния / Обраб. Н. Штигилицом. 1862. XXXIII, [1], 262 с.

воднішою (Маркевич, М. 1856, с. 342). В період мілководдя рух вантажних суден, які давали значну усадку, а також великих пасажирських пароплавів різко скорочувався. Вони змушені були рухатися повільніше, обминаючи численні мілини, які утворювалися внаслідок того, що узбережжя розвивалося й у річище Дніпра потрапляли пошкоджені дерева, ґрунт, каміння (Максимович, М. 1901, с. 354).

Щорічні весняні повені завдавали чимало клопоту не лише переяславським лівобережним пристаням, а й під'їзним шляхам до них: «Пристани в сс. Андруши, Ячниках и Жеребьятине по убыли весенней воды становятся малодоступны» (Семенов-Тянь-Шанский, П. 1867, с. 55). Особливо складним був під'їзд до Андрушівської пристані. Дістатися до неї сухопутними шляхами було неможливо. 1846 р. М. І. Арандаренко з цього приводу писав: «Андрушевская пристань в Переяславском уезде открыта для ветров и неудобоподъездима, особенно весной, после половодья. В это время на большем пространстве остаются рытвины, наполненные водой, а местами топи. Притом же с убылью воды причалы переменяются, так, что в продолжении лета несколько мест переменить надобно для пристани» (Арандаренко, М. 1846, с. 301). Про негативні наслідки повеней ідеться в доповіді Переяславської земської управи від 29.01.1887 р.: весняними розливами Дніпра щороку заливає значну територію, вода іноді доходить аж до підгородної частини с. Карань. Заливає й дорогу, яке веде до пароплавної й хлібної пристаней у районі Андрушів. Вода відходить повільно, може стояти до червня. В цей час до пристані неможливо ні проїхати в екіпажах, ані пройти пішки. Особливо небезпечно дорога вночі<sup>1</sup>. Пасажирам часто доводилося їхати екіпажами, до половини зануреними в холодну й брудну воду. Найскладнішою для проїзду була ділянка завдовжки 6 верст на під'їзді до с. Андруші з боку м. Переяслава, яка пролягала по низинному заливному лузі, перерізаному кількома балками, де після весняної повені довго стояла вода. Складності додавало й те, що дорога проходила через греблю завдовжки 50 сажнів при Архієрейському водяному млині. Ця млинова гребля внаслідок значного навантаження від численних проїздів по ній чи просто від розливів Дніпра часто руйнувалася. Щоб забезпечити безперебійний проїзд до пристані, її доводилося регулярно ремонтувати шляхом натуральної повинності селян с. Андруші<sup>2</sup>. Окрім паводків шкодили пристані й піски. Місцевість, на якій розташовувалося с. Андруші, була найбільшою піщаною не лише в Переяславському повіті, а й у всій Полтавській губ. й займала площу понад 1000 дес. (Семенов-Тянь-Шанский, П. 1867, с. 55). Під час паводків і піщаних бур пісок засипав під'їзні дороги до пристані й саму пристань. Тому її доводилося переносити.

<sup>1</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1887 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1888. С. 23.

<sup>2</sup> Свод постановлений Переяславского очередного земского собрания XXI-го созыва в августе 1885 г. Переяслав: Типография П. Лепского и И. Вурмана, Базарн. площадь д. Канавера, 1885. С. 128.

Місце локалізації Андрушівської пристані не було сталим. Спершу пристань містилась у самому с. Андруші, на кутку «Староселиця», навпроти Дзюбиного подвір'я, з того боку, звідки в село заходила дорога від м. Переяслава<sup>1</sup>. Пізніше її винесли за межі села на 2 км вниз за течією Дніпра. На межі XIX–XX ст. функціонувало вже дві окремі пристані — вантажна («хлібна») й пасажирська.

Пріоритетним напрямком вантажоперевезень Андрушівської пристані було зерно. Тому в історію судноплавства на Дніпрі вона ввійшла як «хлібна» («зернова»). В напрямку Дніпра транспортували зерно з «хлібних» повітів Полтавської губ.: Переяславського, Прилуцького, Пирятинського, частково Лохвицького, Миргородського, Лубенського, яке потім відправляли по Дніпру в різні місцевості. Пріоритетність хлібних товарів у вантажообігу цієї пристані фіксують більшість тогочасних видань. Так, у праці «Экономическое состояние городских поселений Европейской России» зазначено: «В Переяславе производится довольно значительная торговля зерновым хлебом, который отправляется по Днепру с пристани близ с. Андруши, находящейся в 7 верстах от города»<sup>2</sup>. П. П. Семенов Тянь-Шанський зазначив, що з Андрушівської пристані «хлеб идёт, кроме местного потребления, частью направляется верх по Днепру в Киев» (Семенов-Тянь-Шанский, П. 1867, с. 55). Лаконічно охарактеризував торгівлю хлібом на Андрушівській пристані на початку XX ст. інспектор по дорожній частині при Міністерстві внутрішніх справ Російської імперії В. Ф. Мейен: «Переяслав находится при реках Альте и Трубеже. Торгует хлебом, отправляемым по Днепру от пристани у села Андрушей в 7 верстах от города» (Мейен, В. 1902, с. 216). Автори «Энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона» також звернули увагу на важливість хлібних вантажів у вантажообігу Андрушівської пристані: «С пристани на Днепре — Андруши — в 1894 г. отправлено хлебных грузов 369 тыс. пудов, семени льняного 29 тыс. пудов, сахара и сахарного песка 14 тыс. пудов, лесных материалов 45 тыс. пудов. Прибыло хлеба 2 тыс. пудов, соли 20 тыс. пудов, дров 14 тыс. пудов, каменного угля 3 тыс. пудов, других товаров 7 тыс. пудов»<sup>3</sup>. Віце-губернатор Полтавської губ. (1868–1878) О. В. Богданович так охарактеризував діяльність Андрушівської пристані: «Близость Андрушевской пристани на Днепре, на которую свозится громадное количество хлеба с хлебородных уездов: Прилуцкого, Пирятинского, частью Лохвицкого, Миргородского и Лубенского, не обогатила город через который про-

<sup>1</sup> Село Андруші. Історико-етнографічний нарис / [за заг. ред. Г. Скрипник]; С-29 НАН України, ІМФЕ ім. М. Т. Рильського. Київ, 2016. С. 75.

<sup>2</sup> Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861-62 г. Ч. 1. Санкт-Петербург: в типографии К. Вульфа, 1863, 1863. С. 34.

<sup>3</sup> Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. XXIII: Патенты на изобретения — Петровпавловский. 1898. с. 293.

ходить весь этот хлеб, только размножила евреев, которых считается в нём до 3000, следовательно третья часть населения города» (Богданович, А. Сборник сведений о Полтавской губернии. 1877, с. 146). Євреї фактично монополізували пристань, оскільки використовували її для вивезення різних товарів, насамперед зерна, яке дешево скуповували в селян» (Переяславський соціум на перехресті епох. 2019, с. 115). Невдоволення переяславської міської громади засиллям у місті євреїв та їхнім впливом на економіку краю призвело врешті-решт до єврейських погромів. Найбільші відбулись у липні 1881 р. та жовтні 1905 р. Однією з основних вимог, які висували міщани й селяни, була заборона євреям скуповувати зерновий хліб і взагалі на відстані близько 30 верст від Переяслава примусити їх розібрати всі комори для зберігання зерна й борошна, котрі вони збудували в повіті (Переяславський соціум на перехресті епох. 2019, с. 116). Також чималий обсяг перевезень припадав на жорновий камінь із с. Підсінне, бруківку, жорна й надмогильні хрести з Трахтемирівського родовища, сирі овочі з навколишніх поселень, сіно, багато якого потребували військова кавалерія, поштова служба, різноманітні державні установи, візники (Лемеха, С. 2019, с. 47). Серед товарів, які доправляли до Андрушівської пристані: сіль (з півдня); ліс, дьоготь, вапно, крейда, пенька, насіння льону, межигірська цегла, кам'яне вугілля, дерев'яний посуд, ободи для коліс, горілка (з півночі). Частина з цих товарів залишалася на місці, частину — розвозили «фурщики», які доправляли до пристані зерно, у зворотному напрямку, решту — сплавляли далі по Дніпру, вниз або вгору по течії. З розвитком пароплавства на Дніпрі у 1840–1850-тих рр. Андрушівська пристань набула важливого пасажирського значення.

Функціонування пристані великою мірою залежало від можливості дістатися до неї під час весняних паводків, коли рух суден був найактивнішим. В цей час під'їхати до пристані було можливо лише по греблі Архієрейського млина на р. Станіслав — завдовжки 55 сажнів і завширшки 4 сажні. Але й її часто накривала вода, після сходження якої проїзд по напівзруйнованій греблі ускладнювався. 1880 р. Переяславські земські збори виділили кошти на ремонт греблі, укріплення відкосів «трахтемирівським каменем» і облаштування при греблі нового мосту<sup>1</sup>. 1882 р. греблю знову ремонтували на суму 2356 крб. 90 коп. На ній збудували новий міст вартістю 385 руб. 15 коп.<sup>2</sup>

Щоб вирішити проблему під'їзду до пристані, на початку 1890-х рр. Переяславська земська управа вирішила збудувати за с. Андруші, на затоці «Станіслав» («Старик», «Річчище»), нижче від Архієрейського млина

<sup>1</sup> Свод постановлений Переяславского уездного собрания XVI созыва, в июне месяце 1880 года. Полтава, 1880. С. 147.

<sup>2</sup> Отчёт Переяславской уездной Земской Управы за 1882 г. Киев: Типография Г. Т. Корчак-Новицкого, 1883. С. 13.



наплавний міст завдовжки 30 сажнів для безперерійного зв'язку з пристанню протягом року, включаючи період великої весняної води. Причому його мали розводити для пропуску берлин, які заходитимуть у затоку для завантаження хліба. Потім від цього мосту до пристані через луг навпростець мали прокласти нову дорогу завдовжки 1½ версти по підвищеній місцевості, де раніше був проїзд для збирання сіна під час мілководдя. Стара дорога до пристані мала довжину 6 верст, пролягала через балки, які часто заповнювала вода. Спорудження нової дороги потребувало відчуження в місцевих селян ділянки розміром 3½ десятин вартістю 1500 руб.<sup>1</sup> Цей проект схвалило Полтавське губернське земство й 1886 р. виділило дотацію на придбання зазначеної землі. Додатково було виділено 3781 руб. 65 коп. на будівництво наплавного мосту на заплаві «Станіслав» для в'їзду на нову дорогу й закладено 148 руб. 50 коп. на посадку верб з обох боків дороги<sup>2</sup>. Та вже невдовзі будівництво наплавного мосту визнали недоцільним і ухвалили будувати постійний кам'яний міст. Потрібну для цього земельну ділянку спершу виділило Андрушівське товариство в подвірну власність селянину Саві Добросоку, який 25 жовтня 1887 р. продав її за 1500 руб. Полтавському губернському земству через повіреного — голову Переяславської земської управи А. В. Стороженка<sup>3</sup>. Кілька років тривали підготовчі роботи і лише 1893 р. від пристані в напрямку м. Переяслава на 2 версти нижче за течією від с. Андруші збудували дамбу (5 км) та кам'яну шосейну дорогу (9 км), яка частково пролягала по хребту дамби. Роботи відбулися підрядним способом коштом губернського земства і дотації уряду (підрядник Москальов). Основні земляні роботи виконали чорнороби з с. Літки Остерського пов. Чернігівської губ. й місцеві селяни. За робочий день вони отримували 30 коп. Було задіяно близько 200 однокінних підвод «каламашок» на 30–40 пудів. Сотня коней працювала від берега Дніпра до р. Станіслав, друга сотня коней, з відповідною кількістю людей, гатила греблю через Станіслав, з боку Переяслава, йдучи назустріч першій групі. В результаті глибоке річище р. Станіслав пересипали землею<sup>4</sup>.

Новозбудована дамба простояла лише два роки. Весною 1896 р. під час паводку була зруйнована. Щоб акумулювати кошти на екстрений ремонт дамби Переяславська земська управа 27 вересня 1900 р. встановила плату за проїзд і прогін худоби по ній: за пару волів в упряжці — 3 коп., за голову рога-

<sup>1</sup> Свод постановлений Переяславского очередного земского собрания XXI-го созыва в августе 1885 г. Переяслав: Типография П. Лепского и И. Вурмана, 1885. С. 128.

<sup>2</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1889 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1890. С. 16.

<sup>3</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1889 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1890. С. 17.

<sup>4</sup> Село Андруші. Историко-этнографический нарис / [за заг. ред. Г. Скрипник]; С-29 НАН України, ІМФЕ ім. М. Т. Рильського. Київ, 2016. С. 75.

тої худоби без упряжі — 1 коп., з коня верхового і в упряжці — по 2 коп.<sup>1</sup> 12 червня 1901 р. тарифи за проїзд по Андрушівській дамбі затвердило Міністерство внутрішніх справ. Кошти збирав сторож із помічником. До кінця 1901 р. було виторгувано 1142 руб., з них 669 крб. 52 коп. витрачено на «караульний будинок», шлагбаум, друк марок для видачі подророжнім, лавочки, ліхтарі, гас<sup>2</sup>. Наступного 1902 р. виторгували 2238 руб. 62 коп.<sup>3</sup>

Попри те, що надходження від дорожнього збору були достатньо значними й навіть при суттєвих витратах на утримання дамби лишався чималий прибуток, Переяславські земські збори постановили з 1 січня 1903 р. здавати збір на Андрушівській дамбі в оренду на 3 роки. Початкова ставка торгів мала становити 1500 руб. Найвищу ціну на торгах 17 грудня 1902 р. запропонував переяславський міщанин Ілля Костенко — 2200 руб. Із ним і було укладено орендну угоду до 1 січня 1906 р.<sup>4</sup> Від збору звільнялися службовці, які проїжджали в державних справах, працівники пошти, державний транспорт. Також право на безкоштовний проїзд мали мешканці сіл Андрушів, Карані зі слобідкою Полуботковою і хут. Максимівка при проїзді на польові роботи й назад і за прогін худоби на пасовисько за умови, що в разі розмивання дамби водою Андрушівське товариство постачатиме одночасно 180 підвод на роботи, а Караньське товариство — не допускати проїзду до пристані своїми землями приватних осіб<sup>5</sup>. Внаслідок малого виторгу І. Костенко просив Переяславську земську управу знизити йому орендну плату, 1903 р. до 1700 руб. та 1904 р. — до 1200 руб. Перший раз його клопотання задовольнили, наступного разу — відхилили. Після того він самоусунувся від утримання дамби й 25 жовтня 1904 р. був офіційно відсторонений від оренди. Після цього Переяславська земська управа рік вела збір господарським способом і отримала 1459 руб., які ледь перекрили витрати на утримання й ремонт дамби<sup>6</sup>. У подальшому Переяславська земська управа вирішила знову здавати дамбу в оренду. Та оскільки охочих не знайшлося, дорожній збір скасували, шлагбаум зняли, караульний будинок здали в оренду за 10 руб. 50 коп.<sup>7</sup> Значні пошкодження дамби 1907 і 1908 рр., викликані

<sup>1</sup> Свод постановлений Переяславского очередного уездного земского собрания XXVI созыва в сентябре 1900 года. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1901. С. 5.

<sup>2</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1901 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, д. Кубышкина, 1902. С. 65.

<sup>3</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1902 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1903. С. 103.

<sup>4</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1902 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1903. С. 106.

<sup>5</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1904 г. Типография Лепского и Вурмана, 1905. С. 47.

<sup>6</sup> Свод постановлений Переяславского очередного уездного земского собрания XLI созыва в сенябре 1905 года и чрезвычайного земского собрания 13 декабря 1905 года. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1906. С. 321.

<sup>7</sup> Отчёт Переяславской уездной земской управы за 1906 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1907. С. 37.

«необыкновенно громадным розливом Днепра», спонукали місцеву владу з 1 січня 1909 р. відновити збір за проїзд і прогін худоби Андрушівською дамбою й передавати його в спецфонд по її ремонту<sup>1</sup>. 1907 р. пошкоджену дамбу обстежив губернський технік і зробив висновок про те, що за низинним положенням ніякі заходи, навіть дорогі, результату не дадуть, тому залишається щорічно її ремонтувати. Відновлення дамби 1907 р. коштувало земству 8956 руб. 32 коп.<sup>2</sup> 1908 р. на ремонт дамби витрачено 940 руб. 78 коп.<sup>3</sup> 1911 р. — ще 2000 руб.<sup>4</sup>

Проте функціонуванню пристані шкодила не лише дамба, яка постійно руйнувалася, а й велика піщана коса, яка утворилася на Дніпрі навпроти пристані на початку ХХ ст. й перешкоджала вільному ходу та швартуванню пароплавів. Їм навіть доводилося швартуватися заднім ходом, обігнувши косу. Після спаду води пристань від дамби віддалялася вниз на значну відстань, проїзд до неї погіршувався, бо проходив сипучими пісками, між горбилями, порослими лозою. У зв'язку з цим 1910 р. пароплавне товариство на Дніпрі запропонувало перемістити Андрушівську пристань на правий берег Дніпра (територія Київської губ.). Переяславська земська Управа заперечувала, бо це потребувало облаштування й утримання «перевозу» (поромної переправи). Щоб не втратити пристань, Переяславська земська управа подала клопотання до Київського округу шляхів сполучення про виділення землечерпалок для розчищення й поглиблення Дніпра в районі пароплавної пристані<sup>5</sup>. Після необхідних робіт пристань лишилася на старому місці. Її функціонування й надалі залежало від стану Андрушівської дамби. Тому на щорічний ремонт останньої витрачалися чималі кошти: 1913 р. — 15 978 руб. 58 коп., 1914 р. — 1671 руб., 1915 р. — 4869 руб. 25 коп.<sup>6</sup>

У той час, коли Андрушівська дамба була пошкоджена й не могла забезпечити проїзд пасажирів і доставку вантажів до пристані, цю функцію виконували перевізники на плавзасобах. Переправу забезпечували мешканці

<sup>1</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1908 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1909. С. 43.

<sup>2</sup> Свод постановлений Переяславского очередного уездного земского собрания XLII созыва в сентябре 1906 года и Чрезвычайных Земских Собраний 6-го мая и 25 июня 1906 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1907. С. 267..

<sup>3</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1908 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1909. С. 31.

<sup>4</sup> Свод постановлений Переяславского очередного уездного земского собрания XLVI созыва в октябре 1910 года и Чрезвычайного Земского Собрании 25 мая 1910 года. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1911 г. С. 234.

<sup>5</sup> Свод постановлений Переяславского очередного уездного земского собрания XLVI созыва в октябре 1910 года и Чрезвычайного Земского Собрании 25 мая 1910 года. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1911 г. С. 331.

<sup>6</sup> Постановления Переяславского очередного уездного земского собрания L созыва в ноябре 1914 года и чрезвычайных земских собраний 28 марта и 10 августа 1914 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1915. С. 183; Свод постановлений Переяславского очередного уездного земского собрания XLVIII созыва 1912 года. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1913. С. 301.

с. Андруші, які мали прибережні земельні ділянки на під'їзді до пароплавної пристані, а також євреї-орендарі. Вони перевозили пасажирів на власних човнах за обумовлену плату. В середині XIX ст. основним перевізником була родина місцевого землевласника К. Гудим-Левковича, в розпорядженні якої були пором і чимало човнів «дубів» (Максимович, Н. 1901, с. 347). У 1870-тих рр. цей прибутковий промисел спробувало монополізувати переяславське земство. 1873 р. Переяславська земська управа розробила положення «Про встановлення такси збору за перевезення пасажирів і багажу до пасажирської пароплавної пристані в заплаві р. Дніпро «Старик»» та подала його на погодження губернатора Полтавської губ., а той спрямував документ на затвердження Міністра внутрішніх справ. Запровадження збору місцева влада мотивувала тим, що переправа діяла на земській транспортній дорозі й на основі § 1 додатку до Статті 3 Т. VI Зводу законів і рішення № 338 Сенату за 1873 р. її утримання належало до прямих обов'язків земства. Товариство селян с. Андруші, посилаючись на статтю 843 Статуту шляхів сполучення, 17 квітня 1874 р. також надало в Переяславську управу проект встановлення зборів за перевезення пасажирів човнами до пристані з аналогічними розцінками<sup>1</sup>. 1874 р. право на отримання зборів з проїжджих отримала Переяславська земська управа з такими тарифами: 20 коп. з однієї особи і 5 коп. з пуду багажу. Кожен пасажир міг мати при собі ручний багаж без оплати. Право на безкоштовну переправу мали: поштарі, які приймали й здавали на пароплав кореспонденцію, державні службовці за наявності державних подорожніх.

14 січня 1887 р. переяславський міщанин Мендель Плоткін подав прохання про надання послуг із перевезення пасажирів до пристані на маленькому пароплаві та обіцяв усіх тих, хто їхатиме за державними потребами, доправляти безкоштовно. Переяславська земська управа прийняла його пропозицію і 9 лютого 1887 р. уклала угоду, згідно з якою він мав сплачувати земству 50 руб. на рік<sup>2</sup>. Андушани, які здавна вважали переправу своєю, спробували оскаржити це рішення в інстанціях повітового й губернського рівнів. Проте їм пояснили, що Статут шляхів сполучення гарантує вільне право для всіх охочих влаштувати з дозволу Окружного Правління Міністерства шляхів сполучення пристані, при них: комори й магазини; контори для укладання комерційних угод; ваги; місця для харчування, зберігання вантажів і смольних діжок, а також забезпечувати до пристаней підхід і під'їзд<sup>3</sup>. Між тим, через незначний розлив Дніпра 1887 р. переправа не знадобилась, і договір,

<sup>1</sup> Свод постановлений Переяславского уездного земского собрания X-го созыва 1874 г. Полтава: Типография Пигуренко, 1874. С. 17, 127.

<sup>2</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1887 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1888. С. 24.

<sup>3</sup> Россия. Законы и постановления. Свод законов Российской империи, повелением государя императора Николая Первого составленный. Издание 1916 года. Петроград 1916. Т. 12. Ч. 1: Устав путей сообщения; Общий устав российских железных дорог. 1916. С. 25, 39.

укладений із М. Плоткіним, не був виконаний<sup>1</sup>. Наступні кілька років переправу до Андрушівської пристані під час паводків знову забезпечувала Переяславська земська управа. Для цього використовували човни й орендовані пароплави. Так, 1889 р. пасажирів переправляли 3–7 квітня на човнах, з 7 квітня по 9 травня на невеличкому пароплаві, який законтракувала Переяславська земська управа в І. І. Найдьонова за 22 руб. на добу, і 9–20 травня — знову на човнах. Цього року перевезли 12 718 пасажирів і 1546 пудів 15 фунтів багажу. Валовий збір становив 2689 руб. 84 коп., витрати — 1721 руб. 96 коп., прибуток — 1312 руб. 09 коп.<sup>2</sup> 9–22 квітня 1900 р. пасажирів перевозили невеликим пароплавом, законтракованим у 2-го Товариства пароплавання по Дніпру за 20 крб. за добу (опалення й освітлення пароплава коштом переяславського земства), з 22 квітня по 9 травня — човнами<sup>3</sup>. 1893 р. переправа пасажирів і багажу до пристані тривала з 13 квітня по 13 травня й забезпечувалася човнами переяславського земства. За цей час було виторгувано 1394 руб. 62 коп., витрати становили 369 руб. 3 коп.<sup>4</sup>

Маючи надлишкові кошти від утримання переправи, місцева влада в серпні 1891 р. прийняла рішення спрямовувати їх на ремонт земських шляхів у Переяславському пов.<sup>5</sup> Також у планах місцевої влади було влаштувати постійну баржу. Але попередньо Переяславські земські збори постановили звернутись у Товариство пароплавання по Дніпру з проханням надати інформацію про кількість осіб, яких перевозять щороку через Андрушівську пароплавну пристань. Ці відомості мали допомогти в плануванні подальших кроків у вирішенні проблеми<sup>6</sup>. Наприкінці 1889 р. Переяславська земська управа почала переглядати тарифи, затверджені 1874 р., відтепер вони мали включати не лише кількість осіб, вагу багажу, а й відстань транспортування, яка в різні фази розливу Дніпра була різною<sup>7</sup>. Проте заплановане не реалізували, оскільки влітку 1893 р. на андрушівському лузі було влаштовано дамба з переходом у с. Андруші через затоку Станіслав, тому необхідності в переправі більше не було. Проте користувалися новозбудованою дамбою лише 1894 р., а вже навесні 1895 р. її було зруйновано під час весняного

<sup>1</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1887 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1888. С. 25.

<sup>2</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1889 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1890. С. 19.

<sup>3</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1890 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1891. С. 23.

<sup>4</sup> Отчёт Переяславской уездной земской управы за 1893 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1894. С. 19.

<sup>5</sup> Свод постановлений Переяславского очередного уездного земского собрания XXVII созыва в августе 1891 года. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1892. С. 8.

<sup>6</sup> Свод постановлений Переяславского очередного уездного земского собрания XXIV созыва в августе 1888 года и постановления чрезвычайных собраний 29 мая и 25 ноября 1888 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1889. С. 18.

<sup>7</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1889 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1890. С. 22.

паводку й довелося відновлювати човнову переправу: спершу земськими «дубами, а коли вода дуже прибула — невеликим пароплавом, який Переяславська земська управа орендувала у київського судновласника Гинтовта за 600 руб. 79 коп. Всього за переправу під час весняного паводку 1895 р. було виручено 1508 руб. 57 коп.»<sup>1</sup> У наступні роки користувалися паралельно дамбою та човною переправою, залежно від потужності розливів Дніпра.

*Висновки та перспективи подальших досліджень.* Андрушівська пристань належала до найдавніших і найвідоміших дніпровських пристаней. В історію судноплавства по Дніпру вона ввійшла у XVII–XIX ст. як «хлібна», бо відігравала важливе транспортне значення в оптовій торгівлі зерном у регіоні. Пріоритетність хлібних товарів у вантажообігу цієї пристані, а також активну участь у цьому місцевих євреїв зафіксували більшість тогочасних видань. З розвитком пароплавства на Дніпрі у 1840–1850-их рр. Андрушівська пристань набула й пасажирського значення. Специфіка організації транспортних і пасажирських перевезень через Андрушівську пристань визначалась, насамперед, обмеженим навігаційним періодом, відсутністю сталого місця для пристані, віддаленістю від м. Переяслава, незручними під'їзними сухопутними шляхами. Загалом ділянка Дніпра поблизу Андрушівської пристані була досить складною для судноплавства. Небезпечні умови створювали кам'яні перепони, численні мілини, піщані береги, безсистемність течії річки й розподіл її на багато рукавів і озер. Найбільшою проблемою у функціонуванні пристані було транспортування вантажів і пасажирів під час весняних паводків. Подальше вивчення теми може бути спрямоване на дослідження під'їзних шляхів до пристані, від стану яких великою мірою залежала її робота.

Арандаренко, Н. И. 1852. *Записки о Полтавской губернии Николая Арандаренка, составленные в 1846 году:* в 3 ч. Ч. 3. Полтава: Типография Губернского Правления. 500 с.

Барсов, Н. П. 1873. *Очерки русской исторической географии. География начальной летописи.* Варшава: Тип. Варшавского ученого округа. 269 с.

Богданович, А. В. 1877. *Сборник сведений о Полтавской губернии: с картой губернии и планом г. Полтавы.* Полтава: Тип. Губерн. Правления. 283 с.

Боплан, Г. Л. 1990. *Опис України.* Пер. з фр. Я. І. Кравця, З. П. Борисюк. URL: <http://litopys.org.ua/boplan/>.

Жам, О. М. 2020. Терехтемирівська поромна переправа в просторі та часі. *Простір в історичних дослідженнях:* зб. наук. ст. Кам'янець-Подільський: Рута, 2020. Вип. 1. С. 74–85.

Лемеха, С. 2019. *Освячений Дніпром.* Консоль. 272 с.: іл.

Максимович, Н. И. 1901. *Днепр и его бассейн.* Киев: Тип. С. В. Кульженко. 370 с.

Маркевич, Н. А. 1856. *Реки Полтавской губернии. Записки Русского географического общества.* Т. 11. Санкт-Петербург: Типография Императорской Академии Наук.

<sup>1</sup> Отчёт Переяславской уездной земской Управы за 1895 г. Переяслав: Типография Лепского и Вурмана, 1896. С. 18.

Мейен, В. Ф. 1902. *Россия в дорожном отношении в 3-х томах, с приложениям 5 картограмм и карт губерний*. Т. II. (Полтавская губерния). Составил Инспектор по дорожной части при Министерстве Внутренних Дел. Санкт-Петербург: Типография Министерства Внутренних Дел. 931 с.

*Переяславський соціум на перехресті епох: люди, події, факти: монографія / В. П. Коцур, О. І. Гуржій, В. А. Лоха. 2-ге вид., переробл. і доповн. Київ: Юрка Любченка, 2019. 624 с.*

Русов, А. А. 1876. *Русские тракты в конце XVII и начале XVIII веков и некоторые данные о Днепре из атласа конца прошлого столетия*. Киев: Фриц. Из. Т. 3 «Записок Юго-Запад. отд. Рус. геогр. о-ва».

Семенов-Тянь-Шанский, П. П. 1867. *Географическо-статистический словарь Российской империи*. Т. 2. Санкт-Петербург: в тип. В. Безобразова и К°. 898 с.

Швець, Г. І. 1960. *Водність Дніпра*. К.: Вид. АН Української РСР. 181 с.

Щекатов, А. М. 1801. *Географический словарь Российского государства, сочиненный в настоящем оною виде*. [В 7 ч.]. Ч. 1. А–Г / [Щекатов А. М., Максимович Л. М.]. Москва: в Унив. тип., у Хр. Клаудия. 1300 с.

Arandarenko, N. I. 1852. *Zapiski o Poltavskoj gubernii Nikolaya Arandarenka, sostavlennye v 1846 godu [Notes on Poltava Governorate by Nikolay Arandarenko, Compiled in 1846]: v 3 ch. Ch. 3*. Poltava: Tipografiya Gubernskogo Pravleniya. 500 s. [in Russian].

Barsov, N. P. 1873. *Oчерки russkoj istoricheskoi geografi. Geografiya nachal'noj letopisi [Essays on Russian Historical Geography. Geography of the Primary Chronicle]*. Varshava: Tip. Varshavskogo uchenogo okruga. 269 s. [in Russian].

Bogdanovich, A. V. 1877. *Sbornik svedenij o Poltavskoj gubernii: s kartoj gubernii i planom g. Poltavy [Collection of Information about Poltava Governorate: with a Map of the Governorate and Plan of Poltava City]*. Poltava: Tip. Gubern. Pravleniya, 1877. 283 s. [in Russian].

Boplan, H. L. 1990. *Opys Ukrainy [Description of Ukraine]*. [Online]. Available at: <http://litopys.org.ua/boplan/> [in Ukrainian].

Zham, O. M. 2020. *Terekhtemyrivska poromna pereprava v prostori ta chasi [Terekhtemyriv Ferry Crossing in Space and Time]*. Prostrir v istorychnykh doslidzhenniakh: zb. nauk. st. Pereiaslav. Kamianets-Podilskyi: Ruta. Vyp. 1. S. 74–85 [in Ukrainian].

Lemekha, S. 2019. *Osviachenyi Dniptom [Blessed by the Dniptro]*. V.: Konsol. 272 s.: il. [in Ukrainian].

Maksimovich, N. I. 1901. *Dnepr i ego bassejn [The Dniptro and its Basin]*. Kiev: Kul'zhenko. 370 s. [in Russian].

Markevich, N. A. 1856. *Reki Poltavskoj gubernii [Rivers of Poltava Governorate]*. *Zapiski Russkogo geograficheskogo obshchestva*. Т. 11. Санкт-Петербург: Типография Императорской Академии Наук. [in Russian].

Mejen V. F. *Rossiya v dorozhnom otnoshenii [Russia in Terms of Roads]: v 3-h tomah, s prilozheniyam 5 kartogramm i kart gubernij. Т. II. (Poltavskaya guberniya)*. Санкт-Петербург: Типография Министерства Внутренних Дел, 1902. 931 с. [in Russian].

Русов, А. А. 1876. *Russkie trakty v konce XVII i nachale XVIII vekov i nekotorye dannye o Dnepre iz atlasa konca proshlogo stoletiya [Russian Tracts at the End of the 17<sup>th</sup> and Beginning of the 18<sup>th</sup> Centuries and Some Data about the Dniptro from the Atlas of the End of Last Century]*. Kiev: Tip. M.P. Frica. Iz. t. 3 «Zapiskok YUgo-Zapad. отд. Рус. геогр. о-ва». [in Russian].

Семенов-Тянь-Шанский, П. П. 1867. *Географическо-статистический словарь Российской империи [Geographical-Statistical Dictionary of the Russian Empire]*. Т. 2. Санкт-Петербург: в тип. В. Безобразова и К°. 898 с. [in Russian].