

СТАН УКРАЇНСЬКИХ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ У ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.

В Україні здавна існувала мережа шляхів, що поєднувала російські та українські торговельно-промислові центри. Ними транспортувалися вантажі на ярмарки різних губерній Російської імперії.

Внаслідок поширення капіталістичних відносин у промислове та сільськогосподарське виробництво в першій половині ХІХ ст. зростає роль України у розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі. Це викрило негативну ситуацію щодо невідповідності транспортного сполучення потребам як російського, так і українського ринку.

Головне Управління шляхового сполучення вирішило поліпшити поштові шляхи та станції, які знаходилися в досить непривабливому стані¹.

В 1833 р. були видані “Основні правила упорядкування і утримання доріг в державі”, згідно яких дороги Російської імперії розподілялися на 5 класів за своєю важливістю. Цей план не був введений в дію, і вантажі, й пасажирів перевозили влітку звичайними возами, а взимку – на санях. Утримання поштових станцій також не задовольняло потреб у зростаючих перевезеннях².

Важливими шляхами, що поєднували Південну Україну з центральними районами Росії, залишалися: Москва–Орел–Глухів–Ніжин–Київ–Таврійська губернія; Петербург–Могильов–Чернігів–Лубни–Катеринослав; Моравський шлях, що досі продовжував зберігати своє торгове значення і проходив Катеринославською, Полтавською, Харківською та Белгородською губерніями до Курської губернії³.

В Південно-Західній Україні зосереджувалися дуже важливі транзитні шляхи, що поєднували цю територію з Чорним морем (з Одесою): Одеса–Дубоссари й Одеса–Могильов (до Молдавії); Одеса–Радзивилів (до Австрії); Одеса–Кринки й Одеса–Мокрани (до Прусії). Ці ґрунтові дороги були непридатними (в непогоду) для перевезень великих вантажів на далекі відстані і перебували у поганому експлуатаційному стані⁴.

Українська транспортна мережа, крім сухопутних, мала ще й водні шляхи сполучення⁵. Річковий транспорт був найдешевшим. Дніпро з його притоками, Дністер та Південний Буг служили водними перевезеннями людей і товарів до Чорного моря, сприяли розвитку міжнародної торгівлі⁶. Дніпро був найкоротшою і найзручнішою водною артерією, оскільки плавати по ньому можна було майже 10 місяців⁷. Судноплавство, водночас, ускладнювали природні перешкоди (пороги, мілини)⁸. Вони затримували доставку товарів, що збільшувало транспортні витрати на їх перевезення.

Значні кошти виділялися царським урядом у суднобудівництво для розвитку торгівлі у другій чверті ХІХ ст. Якщо в 1800 р. побудовано 1 судно, в 1809 р. – 16, в 1811 р. – 50, то 1828 р. – 100, а в 1840-1850-х рр. – 103 судна⁹.

В 1823 р. на Дніпрі з’являється перший пароплав, а вже в 1838 р. створюється Дніпровська пароплавна компанія, у володінні якої перебувало два пароплави¹⁰. Напередодні реформи 1861 р. по Дніпру і його притоках курсувало 17 пароплавів. На Дністрі теж були пароплави. У 1847 р. їх було 3: два казенні (“Граф Воронцов” й “Днестр”) і один приватний, що належав поміщику Лубі¹¹.

Дніпром, Дністром і їх притоками користувалися не тільки українські поміщики та купці, а й польські, російські та інші.

Для перевезення вантажів використовувалися Огинський, Березинський й Дніпровсько-Бузький канали, які сприяли розширенню торговельно-економічних зв’язків населення середнього Подніпров’я та українського Полісся з білорусами та народами Прибалтики. Ними перевозили лісопродукти, будівельні матеріали, зернові вироби, промислові товари і кустарні вироби тощо.

Українська територія першої половини ХІХ ст. поділялася на 3 водно-транспортні округи. Перший охоплював Харківщину й Катеринославщину, другий – Чернігівщину, частину Київщини, Полтавщину, Херсонщину й Поділля, а третій – Волинь і другу частину Київщини. На управління

округу покладалося завдання стежити за каналами, чистотою річок і усунення на них будь-яких перешкод.

Але основна роль в перевезенні вантажів все ж належала гужовому транспорту. Більшу частину вантажів перевозили волами. Основним засобом перевезення вантажів стає чумацьке візництво, яке на початку XIX ст. з торговельного перетворюється в торговельно-візницький промисел і є важливим фактором розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі, сільського господарства й промисловості через відсутність залізниць та недостатній розвиток водних сполучень. Чумацький промисел, перш за все, пов'язувався з соляною торгівлею. На середину XIX ст. доставка та продаж солі чумаками в Україні досягла 131 тис. т щорічно¹².

Чумаки перевозили будівельні матеріали, різні промислові і ремісничі вироби, продукти харчування з Правобережної та Лівобережної України, Білорусії, а також центральних промислових губерній Росії. Особливого значення чумацьке візництво набуло в південних степових районах України. Доставка вантажів волами коштувала дешевше, що було обумовлено значно меншими витратами на утримання волів, а не ефективністю перевезень¹³. Лише в Харківській губернії на початку 50-х рр. XIX ст. чумацтвом займалося понад 3000 державних селян¹⁴.

Завдяки дешевому чумацькому транспорту (за відсутності залізниць) широко експортувався хліб та інша сільськогосподарська продукція українського аграрного регіону за кордон. До чорноморсько-азовських портів чумаки доставляли щорічно 655,2 тис. т зерна. Велику роль чумацький транспорт відіграв і в розвитку промисловості. Можливість використання чумацького транспорту для перевезення промислової продукції розширювала географію її збуту, адже чумаки досягали Уралу й Середньої Азії та інших віддалених куточків Російської імперії, транспортуючи кам'яне вугілля, крейду, вапно, будівельний матеріал, каміння, сприяючи розвитку тих галузей промисловості, що їх видобували або виготовляли¹⁵.

Чумацтво охопило всю Україну. Чумаки торгували також ремісничими виробами, які вивозили з Лівобережжя, Правобережжя і Слобожанщини на південь України для продажу. До того ж, сам чумацький промисел був теж споживачем ремісничих товарів. Чумацька торгівля ремісничими виробами і споживання їх самими чумаками були поштовхом для розвитку багатьох галузей ремісничого виробництва в Україні¹⁶. Чумакування призводило до того, що деякі села, що знаходилися на чумацьких шляхах, розросталися у великі поселення, наприклад, Каховка на Дніпрі або Борислав¹⁷. Чумаки часто зупинялися біля переправ через ріки в зв'язку з їх перевантаженістю. Зупиняючись тут, вони мали можливість розпродати частину свого товару. На тому місці, де зупинялася велика кількість чумацьких возів, влаштовувалися ярмарки.

З кінця 30-х рр. XIX ст. спостерігається збільшення вартості чумацького транспорту. Підвищилися витрати чумаків на утримання волів у дорозі та доставку товарів¹⁸. Цьому також сприяло активне будівництво залізниць за кордоном та дешевизна доставки товарів у Західній Європі майже втричі, ніж в Україні.

Ситуація, що склалася в українській транспортній галузі в 40-х роках, породжувала причини, які гальмували дальший розвиток внутрішньої та зовнішньої торгівлі. У тогочасній пресі піднімаються питання про необхідність будівництва залізниць на західноєвропейський зразок¹⁹.

Говорячи про стан шляхів сполучення в Україні, слід згадати і ярмаркову торгівлю, що характеризувала доставку вантажів та була місцем широкого збуту промислових товарів, а також придбання сільськогосподарської сировини та всіх інших матеріалів, необхідних для промислового виробництва. Саме через ярмарки здійснювався зв'язок між сільським господарством і промисловістю, між селом та містом. Численна кількість ярмарків відображала розвиток торгівлі та внутрішнього ринку.

1817 р. в Україні працювало 26 великих ярмарків, які проводилися переважно в літню та зимову пору, оскільки ґрунтові шляхи в цей час були найзручнішими для транспортування чумаками вантажів.

В першій половині XIX ст. на українські ярмарки приїздили не тільки місцеві виробники, але й з центральних районів Росії, Царства Польського, Білорусі. З Правобережної і Лівобережної України привозили у великій кількості цукор, хліб, мед, пшеницю, фарфорові вироби, сукно,

вовну, вовняні вироби, полотно. На продаж привозили і велику рогату худобу, коней, збувалася продукція цукрової промисловості. Так, в 1850-1854 рр. на головних українських ярмарках щороку продавали 4,3 тис. т цукру на суму 1,8 млн. крб.²⁰. Його постачали в південні райони України (Катеринославську та Херсонську губернії), а також у центральні райони Росії (Москву, Петербург).

На Лівобережжі в першій половині XIX ст. ярмарки розташовувалися на торговельних шляхах або поблизу портових міст. Їх нараховувалося понад 15. Одне з найперших місць серед ярмарків Лівобережжя займали Хрещенський у Харкові та Іллінський в Полтаві.

На Правобережній Україні особливого значення в розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі набуває Хрещенський ярмарок у Києві. Товари сюди привозили з Москви, Тули, Харкова, Царства Польського, Великого князівства Фінляндського та Тульської, Костромської, Володимирської губерній²³. Загальна кількість учасників ярмарку в окремі роки становила до 10-15 тис. чоловік. Ярмарок проводився з 15 січня до 1 лютого. Основними товарами були сукно та сукняні вироби, бавовняні та шовкові тканини, золоті прикраси, косметичні товари, а також продукція місцевого сільськогосподарського виробництва. Найбільша кількість товару прибувала з центральних районів Росії: красні товари, фаянсовий та скляний посуд, паперові вироби, вироби з заліза та чавуну²⁴.

У 1845 р. в Київській губернії нараховувалося 253 ярмарки. В Подільській губернії 1845 р. на 149 ярмарках та торгах основними товарами на продаж були хліб та хлібні вироби, худоба, коні. В 1853 р. у Волинській губернії - до 143, головними предметами торгівлі на них були домашня худоба, хліб, бавовна, сукно, будівельні матеріали, мед тощо²⁵.

На початку XIX ст. уряд пішов шляхом активізації зовнішньої чорноморської торгівлі. Дозволялося вивозити за кордон зерно, горілку, сиру шкіру, вовну. В 1804 р. Одесі було надано право безмитного зберігання товарів в порту і магазинах на досить тривалий час. До того ж маніфестом від 16 квітня 1817 р. Одесу оголосили "порто-франко". Вона отримала дозвіл вільно і безмитно привозити з-за кордону різні товари протягом 30 років. Вивіз пшениці з Одеси збільшується з 1812р. по 1825 р. від 73,4 тис. т до 192,5 тис. т²⁶.

У 1807 р. з Одеси були відправлені судна з пшеницею та іншими товарами до Константинополя, що призвело до поліпшення відносин між Росією та Туреччиною. Велику роль в цій торгівлі відіграла Континентальна блокада 1808 р. Вона не давала можливості багатьом країнам перевозити товари через порти Балтійського та Середземного морів. Вся увага в торгівлі сконцентрувалася на чорноморських портах. Товари, що закуповувалися в Африці, Азії, Європі, доставлялися через Мармурове море в Чорне, далі через Одесу вони прямували транзитним шляхом через Радзивилів до Австрії й транспортувалися по всій Європі.

У першій половині XIX ст. невідповідність між запитами й можливостями торгівлі й застарілими видами транспорту виявилась у хліботоргівлі. Вивіз лише пшениці в 1845 р. досяг 341 тис. т²⁷. З дорожнечею чумацького промислу транспортування збіжжя до портів ставало все дорожче. Саме в цьому значно зросла конкуренція між країнами-експортерами. Більшість з них мали сприятливі умови щодо торгівлі збіжжям (ближче розташування до морських портів або досконаліше транспортне сполучення – розвиток залізничної мережі). Одним з основних конкурентів Росії стали США, які в 1831 р. вивозили з країни збіжжя на суму 14 млн. карбованців сріблом, а вже в 1862 р. збільшили вивіз цієї продукції до 43 млн. крб. сріблом. Це призвело до того, що США з 50-х рр. XIX ст. почали витіснити російське та українське збіжжя з європейських ринків²⁸. До того ж, дуже швидко зростав експорт хліба інших країн Південно-Східної, Південної Європи, Північної Африки і деяких районів Малої Азії.

Тому через відсутність залізничного сполучення як досконалішого транспортного засобу в Україні чумацький транспорт продовжував ще існувати як основний засіб перевезення вантажів. Незадовільний стан шляхів сполучення першої половини XIX ст. стримував промислове і сільськогосподарське виробництво України через обмежені можливості транспортування їх продукції.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. ЦДІА України.-Ф.442.- Оп.1. - Спр.1805. - Арк.7; 2. Киевские губернские ведомости.-1841. -19 июня; 3. Киевская старина. - 1882.- №4-6. - С.513; 4. Инженер. - 1882. -Т.1. -С.24-25; 5. Оглоблин О. Нариси з історії капіталізму на Україні. Вип.1.-К., 1931.-С.19; 6. Верига В. Нариси з історії України (кінець XVIII- початок XX ст.).- Львів, 1996.- С.98; 7. ЦДІА України.-Ф.442. - Оп.1. - Спр.5967. - Арк.20; 8. Слабченко М.Є. Матеріали до соціально-економічної історії України XIX ст.-Харків, 1927.- С.32; 9. ЦДІА України.-Ф.1941. - Оп.1. - Спр.33. - Арк.6а; 10. Бровер І.М. Україна на переломі до промислового капіталізму: Соціально-економічні нариси й матеріали. - Одеса, 1931.- С.15; 11. Слабеев І.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні. Чумацький промисел і його роль у соціально-економічному розвитку України XVIII -першої половини XIX ст. - К., 1964.- С.107; 12. Аксаков И. Исследование о торговле на украинских ярмарках. - СПб, 1858.- С.29; 13. Слабченко М.Є. Матеріали до соціально-економічної історії України XIX ст.-Харків, 1927.- С.224; 14. Лазанская Т.И. Государственные крестьяне Левобережной Украины в первой половине XIX в. Автореферат на соиск. ученой степ. канд. ист. наук. - К., 1986.-13; 15. Слабеев І.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні. Чумацький промисел і його роль у соціально-економічному розвитку України ХУІІІ- першої половини XIX ст.- К., 1964.- С.109; 16. ЦДІА України.-Ф.442. - Оп.1. - Спр.4324. - Арк.371; 17. Слабченко М.Є. Матеріали до соціально-економічної історії України XIX ст.-Харків, 1927.-С.225; 18. ЦДІА України. - Ф.442. - Оп.1. - Спр.6903. - Арк.4; 19. Гуржій І. О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця XVIII ст. до 1861р.).- К., 1962.-С.90; 20. ЦДІА України.- Ф. 442. - Оп.1. - Спр.2789. - Арк.33; - Спр.1369. - Арк.25; - Спр.10412. - Арк.4; Аксаков И. Исследование о торговле на украинских ярмарках. - СПб, 1858.-С.314; Методичні розробки з українознавства. -Вип.1. Виникнення промислового капіталізму на Україні та громадські рухи в першій половині XIX ст., 1930.-С.38; 21. ЦДІА України.-Ф.274. - Оп.1. - Спр.6. - Арк.44-45; 22. Там само. - Ф. 442. - Оп.1. - Спр.5968. - Арк.50; 23. Там само.-Ф.442. - Оп.1. - Спр.11294. - Арк.136; Ф.442. - Оп.1. - Спр.1197. - Арк.133; Киевские губернские ведомости.-1846.-2 октября; 24. Ястребов Ф. Разложение феодально-крепостнического строя и возникновение капитализма на Украине: Украина в первой половине XIX в. - К., 1936.-С.65; 25. ЦДІА України. -Ф. 442. - Оп.77. - Спр.371. - Арк.38; 26. Варнеке О. До історії залізничного транспорту на Україні.(За даними Одеського архіву).-Б.М. і р.-С.13.

О.Ф. Мельничук

ГУБЕРНСЬКА УПРАВА В СИСТЕМІ АДМІНІСТРАТИВНОГО АПАРАТУ НА ПОДІЛЛІ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ XIX СТ.

Представником вищої влади, головним адміністратором у Подільській губернії у другій половині XIX століття був губернатор. Коло питань, що входило до компетенції начальника краю, було дуже широким та різноманітним. Крім повноважень, визначених загальними нормативно-правовими актами, додавалися ще й обов'язки, що впливали зі статусу Подільської губернії як особливої у політичному відношенні.

Масу обов'язків важко було б виконувати одній людині, тому існував орган, який був покликаний здійснювати управління в губернії від імені імператора¹. Таким органом була губернська управа. Вона, згідно зі статтею 436 другого тому Зводу законів, мала статус вищої установи в губернії: «Губернська управа є вище в губернії місце, яке управляє нею в силу законів іменем Імператорської Величності». Але вже у другій половині XIX ст. це визначення стало анахронізмом. Губернська управа стала, за висловлюванням державознавця Ю. Готьє, «другою канцелярією губернатора»².

Протягом XIX ст. устрій губернської управи змінювався. Суттєві перетворення відбулися у 1845 р., метою яких, за словами міністра внутрішніх справ, було полегшення виконання обов'язків губернаторів. Для цього вони звільнялися від щоденної присутності у губернській управі та особистого нагляду за діловодством її канцелярії. Губернатору призначався помічник – віце-губернатор, якому доручався безпосередній нагляд за веденням справ в управі. Зменшувалась кількість справ, що надсилалися на розгляд присутствія управи. Діловодство управи і порядок вирішення справ у окремих її відділах спрощувалися. Конкретніше визначалися обов'язки членів управи, «щоб кожен знав межі своїх прав та обов'язків»³.

Губернська управа складалася з двох частин: з канцелярії та присутствія. У свою чергу канцелярія поділялась на канцелярію присутствія та канцелярію відділень. До другого реформування губернської управи відділення позначалися номерними знаками. Було утворено 3 відділення, до яких входило 9 столів⁴.

Перше відділення обнародувало закони, наглядало за виконанням розпоряджень