

Войнаровський А.
м. Київ

ПІВНІЧНО-СХІДНИЙ НАПРЯМОК ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ПОДІЛЛЯ В XV – І ПОЛ. XVII СТ.

У статті розглядається торговельно-економічні зв'язки Подільської землі з Московщиною, ВКЛ, ганзейським містом Гданськ. Розкрито характерні риси та складники цього торговельного шляху в контексті євро-азійського простору.

Ключові слова: Поділля, торгівельний шлях, Ганза, пушнина, контрагент.

Подільський регіон у досліджуваній період був доволі нестабільний за своїм розвитком. Однак економічний розвиток ніколи не зупинявся. Ф. Бродель вважав, що економіка це дві великі зони: виробництво й споживання [1, с. 9], але варто також пам'ятати і про транзит та обмін як важливий складник ринку. Ці аспекти, притаманні минулому, знайшли відображення в сучасній повсякденності України, що зумовлює актуальність даної теми. При розгляді генезису, еволюції розвитку економічного простору Центрально-Східної Європи не варто обмежуватися локальною територією. Необхідно простежити внесок усіх регіонів і розкрити індивідуальні особливості кожного з них. Для нас такою територіальною одиницею українських земель є Поділля.

В історіографії у питання розкривалося дотично. Серед дослідників, які займалися цією тематикою, варто назвати таких істориків, як Грушевський М. [2], Кісь Я. [3], Лесников В. [4], Петров М. [5], Сидоренко О. [6] та інші. Метою даного

дослідження є спроба розкрити місце та значення Поділля в торгівлі північно-східного регіону Європи.

Маючи стратегічне географічне розташування, Поділля впродовж усього часу свого існування володіло торговельними шляхами, які проходили між містами й державами. За допомогою цих життєво необхідних економічних артерій здійснювався і розвиток регіону загалом. Одним із них був північно-східний вектор, а передусім торговельні зносини з Великим князівством Литовським і Московською державою, а також містами, які входили до складу Ганзейського економічного союзу. Подільські міста стали місцем обміну між купцями країн Леванту і далекої півночі. Помітне місце серед усіх українських міст посідали Кам'янець і Луцьк, котрі сполучали Схід, Крим, Молдавію з литвинами та московитами [7, с. 135].

Литовсько-польський період української історії характеризується певними змінами, що відбулися в організації торговельного процесу. Так, в економічному житті суспільства починають виникати спеціалізовані латифундії, розвиваються цехи й утворюється інститут перекупництва. Купці також почали розділятися на тих, що ведуть торгівлю з іноземними державами, і тих, хто торгує з різними містами в середині держави. Усе це стає причиною збільшення кількості торгів і ярмарків у містах [7, с. 136]. Поділля також мало розгалужену систему торговельної діяльності, починаючи від міст-агентів у Польщі і закінчуючи містами Леванту. Тому при бажанні потрапити до земель Орієнту торговці, через різні обставини змушені були їхати Подільською землею.

У досліджуваний період однією з проблем ведення торговельної діяльності була проблема комерційних магістралей. М. Грушевський писав, що «... важкими кайданами торгівлі й промисловості була середньовічна система регламентації, фіскалізму й привілеїв, а саме: система примусових доріг, примусових станцій, складів, що заковували

торгівлю у мертву вікову систему комунікацій... силоміць примушуючи купця продавати свій товар серед транзитної дороги... зводячи комунікаційних рух до мінімуму...» [2, с. 73]. Схожа проблема була притаманна Подільській землі. У своїй боротьбі за лідируючі позиції зі Львовом польський король часто змушував до руху тими чи іншими шляхами, навіть якщо вони були невігідними для торговельного люду. Прикладом цього слугує грамота 1526 р., у якій король наказував кам'янецькому старості аби той не пускав купців ходити з Кам'янця до Литви і назад з «поминеннем» львівського складу [2, с. 46–47].

Тому не дивно, що подільські місцеві урядники не виконували дані накази, а сприяли тому, щоб і надалі купці вільно рухалися через їх землі як у північному, так і у зворотному напрямку, досягаючи Стамбула.

У більшості випадків економічна співпраця із землями північного сходу відбувалася сухопутними і річковими шляхами. Через Поділля проходило декілька доріг, якими рухали волоські, турецькі, московські купці до Великого князівства Литовського і Москви. Серед них були такі: Брацлав – Буки (на Гнилому Тікичу) – Біла Церква – Київ [8] (саме цим шляхом свіго часу подорожував з Москви монах Зосима) [10, с. 86]; Вінниця – Паволоч – Біла Церква – Васильків – Київ [8]; східна дорога або соляна йшла з галицького підгір'я (Коломия) через Бар (Рів) до Києва. У Барі сплачувалося соляне мито, також Люстрація 1564 р. повідомляє, що цією дорогою також рухали волоські купці до Білої Русі (або взагалі у північні землі) і сплачували 90 золотих [2, с. 46]. Київ був тим вузловим містом, яке річковою артерією поєднувало українські землі з Новгородською та Псковською республіками, Тверським князівством, Смоленщиною, Брянщиною [8].

Другою дорогою, якою користувалися подільські та іноземні купці, щоб дістатися північних – південних земель, був

шлях через землі Великого князівства Литовського. Помітне місце тут посідав Луцьк, до якого можна було потрапити двома шляхами. Перший з них ішов через Тернопіль – Вишнівець – Кременець – Дубно. Інша дорога вела Шаравки і з'єднувалася з Кучманським шляхом, далі через Чорний Острів і до Вишнівця [5, с. 283]. Саме через Володимир і Луцьк до Кам'янця-Подільського йшли транзитні шляхи від Польщі, Литви та північноруських земель [7, с. 137]. Не менш активну позицію у цій торгівлі займали білоруські ринки ВКЛ Пінськ, Мінськ, Слуцьк. Товари з білоруських міст в основному доставлялись водними артеріями до Луцька, далі суходолом потрапляли на місцеві ярмарки і торги [10]. Можемо допустити, що вони також досягали меж Подільської землі, використовуючи широку систему співробітництва між собою. До міст, які посіли місце в торгівлі півночі з півднем, окрім названих центрів, були і такі міста, як Друцьк, Вітебськ, Великі Луки, Новгородок, Вільно, Полоцьк [9, с. 87–89].

Окрім сухопутних шляхів, міжнародний торговельний обіг проводився річковими артеріями, такими, як Західний Буг (басейн Вісли). Саме за допомогою них українські землі поєднувались із Балтійським морем і містами Ганзи.

Одним із міст Поділля, через який проходив важливий міжнародний торговий шлях, був Меджибіж. У своїй статті С. Степончук стверджує, що на ділянці Верхнього Побужжя у районі Меджибожа був міжнародний «гостинець». Підтвердженням цього слугує опис кордону між ВКЛ та Короною Польською 1545 р., а також значна кількість архівних матеріалів. Так, автор вважає, що одним краєм шлях виходив з Північної Європи (знайдені німецькі товарні пломби та гроші), а південний напрям доходив до турецького міста Ізнік (відшукані фрагменти кераміки з розписом у стилі «halic», що вироблявся майстрами сходу в XVI ст.) [11].

У XV–XVII ст. подільські купці, а також іноземні купецькі гільдії, які проходили через Поділля, вели активну торгівлю з

Московською державою. Люстрація кам'янецького староства 1565 р. повідомляє, що «...мито береться з купців, як з тих, які від Турок до Москви, і до Литви, як до Львова їздять, пану Вілковському 600 золотих у польській лічбі, за куф мальвазію 50 злотих, за пів каменю перцю 10 злотих...» [12, с. 169]. Дані мита викликали невдоволення львівського купецтва, тому вони продовжували домагатися від короля врегулювати це питання на їхню користь, тобто змусити, щоб потік купців до Польщі, Литви та Московської держави йшов через Львів. У квітні 1527 р. Сигізмунд I виніс рішення, згідно з яким забороняв купцям переїзд через Кам'янець з Туреччини і Волощини до Литви і Московії та з Литви і Московії до Волощини і Туреччини, а також іншими незаконними шляхами, минаючи львівський склад. Водночас король наказав усім бурмістрам і старостам руських і подільських міст і містечок, а також майбутнім кам'янецьким старостам затримувати і конфісковувати товари тих купців, які порушували королівські привілеї [5, с. 292].

У більшості випадків з московських земель везлися такі товари: шкіри, хутра, червона юфть, хутра білок, соболів, куниць, горностаїв, норок, лисиць, сідла, уздечка та інші частини кінських приборів, холст, крашнина, «рибій зуб» та ін. [5, с. 292; 9, с. 107–108; 2, с. 16]. У свою чергу, у протилежному напрямку направлялися: дорогі товари зі Сходу (турецькі килими, шовк і вироби з нього, різні тканини, прянощі, вина, кінські обладунки, фарби, «ляк»), клей, камка шамська, куфтир, байберка), зерно, мед, віск, сіль, солонина риба, деревина, дорогоцінне каміння, перли, металеві вироби, різні жіночі прикраси та ін. [5, с. 293; 10]. Українські землі між Дністром, Південним Бугом і Дніпром слугували дорогою з Молдови-Валахії до Москви через Брацлав, Вінницю, Корець, Дубровицю і Пінськ [13, с. 63, 64–65].

Джерела повідомляють, що московські товари в кам'янецьких торговельних операціях мали велике значення. Так,

вірменським судом 23 липня 1579 р. розглядалася справа проти кам'янецького міщанина Султана, який готовий був сплатити борг товаром, а саме: московські сіро-бурі песці і хна [5, с. 292–293]. Більшість товарів, які експортувалися до північноруських земель, також завозилися на ринки Великого князівства Литовського. Подільські купці активно використовували Волинь для доставки власних товарів. Так, судова справа кам'янецького купця Матвія Михайловича проти лендвійта і лави міста Володимира, зведена 1643 р. це підтверджує [5, с. 291]. Серед литовських міст, з якими здійснювалась активна співпраця, було місто Вільно. У судових кам'янецьких актах воно згадується під 1520, 1547, 1627 та 1632 рр. Наприклад, 1627 р. купці з Кам'янця, Вільнюса і Туреччини, об'єднавшись і закупивши товари в Туреччині, здійснювали товарообмін ними в Яссах, Кам'янці і Вільнюсі. 1632 р. з Константинополя і Мессіни (Греція) до Кам'янця повернувся караван купців, до складу якого входили і купці з Вільнюса [5, с. 291].

Особливістю Вільно було те, що це місто виникло в доволі зручному місці – на торговельному шляху із Східної Пруссії і Польщі у Велике князівство Литовське [14, с. 121]. ВКЛ, так, як і Подільська земля, виконували роль посередника в міжнародній торгівлі. Це змушувало кам'янецьких купців відвідувати це місто для здійснення своїх торговельних операцій і заключати нові домовленості з купцями з різного світу. Цьому всьому також сприяла широка система білорусько-литовських ярмарків і торгів.

Концентрація населення в містах Західної Європи викликала зростання попиту на продукти сільського господарства і промислів. Неухильне підвищення ціни на ці товари не лише на внутрішньому, а й на зовнішньому ринку сприяли зростанню східноєвропейського експорту і поступовому перетворенню його на одну з найважливіших галузей зовнішньої торгівлі міст півночі, а насамперед через Гданськ [6, с. 48–49], якому відводилася роль основного

торгового посередника між Західною Європою та українськими містами [10].

Місто Гданськ (Данциг) було одним із ключових міст ганзейського економічного союзу. Після підписання Другого Торнського миру 1466 р. між Польщею та Німецьким Орденем у руках Гданська зосередилася майже вся заморська торгівля. Казимир IV надав місту низку привілеїв: повне самоврядування, дозвіл карбувати власну монету, гостьове право, дозвіл на відкриття та закриття порту і на утримання берегової охорони. Король також зобов'язувався не зводити в межах міста будівлі та засновувати поблизу нові міста, аби цим не створити імовірних конкурентів [15, с. 225].

Тому саме це місто стало приваблювати сюди торгівців як із Поділля, так і з інших куточків Центрально-Східної Європи. Так зерно з Подільського воєводства йшло через Західний Буг і Віслу до Балтійського моря (Гданська) і далі в західні країни [3, с. 83]. Також туди експортувалося збіжжя, переганялися череди волів, поставлялися попіл, поташ та інші лісові товари [10]. Митні записи Львова – одного з міст, через яке пролягала дорога до Данцига, повідомляють, що серед товарів з Кам'янця і Поділля, які потрапляли на ринки Польщі, були великі гурти волів, коней, овечі і волячі шкури, віск, мед, риба, «коріння», лій, збіжжя, опончі, чистий шовк, різні вироби шовкової і вовняної тканини (пояси, тасьма), родзинки [5, с. 288].

Поділля славилося своїм тваринництвом, тому одним із найпопулярніших товарів, що надходив до міст Ганзи, були воли. Їх продавали великими партіями на ринках Центральної Європи. Значну кількість цих тварин феодали отримували як повинності – «волова данина» – від селян і міщан. Здебільшого їх купували на численних волових ярмарках у Барі, Вінниці, Кам'янці, Галичині, Снятині, Коломиї та інших містах. Так, 1532 р. вінницький купець Мішель, який мав коронний привілей, купив у Молдавії 2 тис. волів [3, с. 83].

Старі волові шляхи проходили з Молдавії та Західного Поділля через Снятин, Коломию, Галич, Рогатин, Бібрку, Львів, Вишню, Мостиське, Перемишль, Ярослав і далі до міст Західної Польщі. Другий основний воловий шлях завдовжки 900 км пролягав від Поділля – через Тереховлю, Поморяни, Гологори, Буськ, Белз, Замостя, Красний Став, до Гданська. Волів продавали на ярмарках численних прикордонних міст західної Польщі купцям міст Бранденбургії, Саксонії, Турингії, Ляйпціга, Дрездена та ін. Конституція ще 1524 р. встановлювала волові ярмарки в прикордонних містах Кпепіце, Бжег, Сьвідніца, Щрем [3, с. 84]. Так, молодого вола на Поділлі і в Кам'янці можна було купити за 2 злотих, а за добре доглянутого – платили 3 копи грошей кам'янецької монети [5, с. 289]. Експорт худоби в цей час досяг такого рівня, що митна служба почала відчувати труднощі у здійсненні контролю за цією торгівлею. Адміністратор державних мит князь Януш Острозький повідомляв 1615 р. короля, що з Київщини, Волині і Брацлавщини волів женуть «різними і незвичайними шляхами, митні комори і прикоморки... обминають» [16, с. 12].

Позитивним для кам'янецьких купців був привілей підписаний Сигізмундом Старим 1515 р., згідно з яким торговці могли вільно довозити товари на ринки всієї Польщі без сплати мита, а також деякі інші пільги щодо їх перевезення. Цей привілей був підтверджений Сигізмундом II Августом у 1553 р. Цьому посприяло важке становище міста Кам'янця після восьми місяців облоги волоськими військами [5, с. 287]. Тому не дивно, що саме на цей період припадає розквіт подільської торгівлі. Однак у більшості випадків худобу гнали шляхтичі, вони не платили жодного митного побору і не прив'язувалися до жодного ярмарку, а доходили зі своїм товаром до закордонних міст, де їх товар купували іноземні купці. Так, весною і влітку 1607 р. з Поділля і Брацлавщини через Тереховлю переганялося близько 6 тис. волів [2, с. 177].

У XVI ст. у зовнішній торгівлі Поділля з Польщею значне місце посідала деревина і продукти деревообробних промислів. Незважаючи на те, що першість у цьому виді торговельної діяльності займали волинські купці, все ж таким подільські купці також активно вивозили лісове збіжжя до Польщі, а насамперед Гданська [5, с. 288]. У другій половині XVI ст. активно вивозилося лісові товари до даного міста з численних маєтків князів Острозьких. Так, у квітні 1583 р. київський воєвода Костянтин Острозький продав у Гданську 2 ком'яги попелу і 5 ком'яг жита з волинських володінь, а з інших волинських і подільських маєтків – 9 ком'яг попелу і 2 ком'яги жита [16, с. 13]. Серед цих товарів у 50–60-ті рр. XVI ст. найбільшого попиту набрав попіл. У люстрації кам'янецького староства 1570 р. зазначалося, що в старостві «було перед тим чимало лісів для палення попелу і роблення різних лісових товарів, але тепер для попелу вже дерева майже нема зовсім, лише до роблення ванчосу й клепок можна б ще дещо знайти» [16, с. 288].

Великий попит на ринках Західної Європи мав поташ, що використовувався у виробництві тканин, скла, мила, паперу, вибілювання полотен і бавовнях тканин. Європейські джерела XVI ст. пишуть: «Поташ є товаром дуже великого значення, це є деревина придатна для різноманітного використання, особливо для корабельного виробництва, а також ванчос, що відзначається надзвичайною міцністю» потрапляли з Гданська через Нідерланди навіть до Італії [6, с. 49; 3, с. 83].

Одним із важливих аспектів ганзейської економічної діяльності XV ст. була торгівля хутром. Прикладом слугує аналіз діяльності торговельного дому Фекінгузенів, а передусім їх торговельні книги і ділова переписка. Основними організаторами даного дому були брати Гільдебранд і Зіверт, які вели активне співробітництво, починаючи від міста Новгороду і закінчуючи Брюге та Лондоном [4, с. 62]. Джерела дозволяють

скласти детальну номенклатуру хутра. Так, у переписці і торговельних книгах фірми Фекінгузен зустрічається подільське хутро – «podolsches werk». Однак слово «werk» протиставляється і може означати будь-яке хутро, взагалі пушнина, але безсумнівно, слово це має і вужче значення [4, с. 65].

Головними контрагентами дому Фекінгузен були міста Данциг (Гданськ), Рига, Ревель, з яких присилалася пушнина [4, с. 72]. Так, у період з 1418–1421 рр. з Данцигу вийшло 3 тис. ««podolsches werk», вартістю 126 марок у прусській валюті. Литовського товару було вивезено 9163 штуки, що коштувало 469 марок, це було пов'язано з географічним розташування Поділля та його близькістю до даного порту. Усього було відправлено 37827 шкур, що майже в 3 рази менше, ніж за попередній період [4, с. 75]. Данциг був центром торгівлі хутром не тільки для свого «хінтерлянда», але сюди привозять товар і з інших районів. Таким є «мазовецький товар», «угорський товар», «фінський товар» і «шведський товар» [4, с. 81]. Можемо допустити, що ганзейський порт балтійського моря не лише приймав подільську деревину і волів, а й був місце збуту пушнини, що раніше не піднімалось істориками. Товари, які потрапляли до Гданська розходилися по всій Європі. Так, 1460 р. місто відвідало 11 голландських торговельних кораблів, 1475 р. – 160, 1530 р. – 235, 1583 р. – 1015. У 1557–1600 рр. через Зунд і Гібралтар до берегів Іспанії, Португалії та Італії прибуло 781 судно з Гданська [15, с. 306, 308].

Таким чином, північно-східний напрям подільської торгівлі використовувався доволі активно. Так, були налагоджені активні зв'язки з Московщиною та містами Великого князівства Литовського, куди направлялися не лише місцеві, але й східні товари. Окреме місце належало торгівлі з економічним союзом півночі, який ставав метою для багатьох комерційних груп середньовіччя, серед них і купців з Поділля. Уся зовнішня торгівля служила інтересу транзиту, здобуваючи

цим також і великі запаси товарів для внутрішнього ринку, що дозволяло Подільській землі залишатися конкурентною одиницею, перебуваючи на прикордонні зі степом.

Література

1.Бродель Ф. Матеріальна цивілізація, економіка і капіталізм, XV–XVIII ст.: у 3 т. Том 2: Ігри обміну / пер. з фр. Г. Філіпчук. – К., 1997. – 585 с.

2.Грушевський М. Історія України-Руси: в 11 т. / М. Грушевський; [ред. П. Сохань]. – К., 1995. – Т. 6. – 680 с.

3.Кісь Я. З історії торговельних зв'язків України в XVI – I пол. XVII ст. / Я. Кісь / Історичні дослідження. Вітчизняна історія. – К., 1982. – Т. 8. – С. 82–87.

4.Лесников М. Ганзейская торговля пушниной в начале XV века [Електроний ресурс] / М. Лесников // Ученые записки Московского городского педагогического института им. В.П. Потемкина ; вып.1. – М., 1948. – Т.8. – С. 61–93. – Режим доступу до ресурсу: <http://annales.info/evrope/hanza/ganzmeh.htm>

5.Петров М. Місто Кам'янець-Подільський в 30-х рр. XV–XVIII століть: проблеми соціально-економічного, демографічного, етнічного та історико-топографічного розвитку. Міське і замкове управління / М. Петров. – Кам'янець-Подільський, 2012. – 480 с.

6.Сидоренко О. До питання про участь України у європейській торгівлі Речі Посполитої / О. Сидоренко // Україна і Польща в період феодалізму : зб. наук. пр. – К., 1991. – С. 47–60.

7.Колесник В. Особливості розвитку торговельних шляхів на Волині в XIV–XVIII ст. / В. Колесник, І. Пасюк // Історичні студії Волинського національного університету імені Лесі Українки ; вип. 3. – Луцьк, 2010. – С. 134–139.

8.Томілович Л. Наддніпрянська ланка торгового шляху схід-захід в XIII - середині XVI ст. [Електроний ресурс] / Л.

Томілович // *Vita Antiqua*, 2. – 1999. – С. 215-222. – Режим доступу до ресурсу: <http://archaeology.kiev.ua/pub/tomilovich.htm>

9.Тихомиров М. Средневековая Россия на международных путях XIV–XV вв. / М. Тихомиров. – М., 1966. – 173 с.

10.Блануца А. Зовнішньоторговельні зв'язки України доби Ягеллонів: загальні тенденції [Електроний ресурс] / А. Блануца // *Історія торгівлі, податків та мита : зб. наук. пр. / Державна митна служба, Академія митної служби України, Дніпропетровський національний університет ім. О. Гончара. – Дніпропетровськ, 2011. – №1 (3). – С. 37–40. – Режим доступу до ресурсу : http://www.nbuv.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/itpm/2011_1/Blanutca.htm*

11.Стопенчук С. Деякі аспекти організації торгівлі на Верхньому Побужжі в II пол. XVI ст. [Електроний ресурс] / С. Стопенчук // *Історія торгівлі, податків та мита : зб. наук. пр. / Державна митна служба, Академія митної служби України, Дніпропетровський національний університет ім. О. Гончара. – Дніпропетровськ, 2011. – №1 (3). – С. 45–48. – Режим доступу до ресурсу : http://www.nbuv.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/itpm/2011_1/Stop_uk.htm*

12.Архив Юго-Западной Росси. – К, 1890. – Ч. 7 ; т. 2. – 644 с.

13.Верзилов А. Очерки торговли Южной Руси с 1480–1569 гг. / А. Верзилов // *Земский сборник Черниговской губернии ; № 1. – 1898 – С. 44 – 66.*

14.Жарин Д. Ганза и восточная европа: торговое и культурное взаимодействие в XIII–XV вв. / Д. Жарин // *Studia historica Europae Orientalis. Исследования по истории Восточной Европы ; вып. 3.. – Минск, 2010. – С. 102–124.*

15.Подаляк Н. Могутня Ганза. Комерційни простір, міське життя і дипломатія XII–XVII ст. : наукове видання / Н. Подаляк. – К., 2009. – 360 с.

16.Колесник В. Розвиток торговельно-економічних відносин на Волині в XVI–XVIII ст. / В. Колесник, І. Пасюк // *Іст. студії Волин. нац. ун -ту ім. Лесі Українки ; вип. 3. – Луцьк, 2010. – С. 10–20.*

А. Войнаровський

The article deals with trade and economic relations Podolsk land of Muscovy, VKL, Hanseatic City of Gdansk. Reveals the characteristics and components of the trade routes in the context of the Euro-Asian space.

Keywords: Podolia, trade routes, Hansa, pushnyna, contractor.

В статье рассматриваются торгово-экономические связи Подольской земли с Московией, ВКЛ, ганзейский город Гданьск. Раскрыты характерные черты и составляющие этого торгового пути в контексте евро-азиатского пространства.

Ключевые слова: Подолье, торговый путь, Ганза, пушнина, контрагент.