



аніж згнатибитися, народившись у гідній родині» [25]. Як видно, Ш. Старовольський не знав, що черкаський і канівський староста походив із київського панського роду, але все ж вважав його гідним нащадком сарматських пращурів.

Ідеал громадянина, що сформувався шляхетською доктриною за рисами та ідеями дедалі більше нагадував традиції античного світу. Громадянин-шляхтич, «істинний син» Речі Посполитої, по-перше, мав бути політичним діячем, сеймовим оратором, який сміливо виступав на захист давніх прав шляхетського народу, а, за потреби, він зі зброєю у руках міг виступити проти короля. По-друге, це воїн, захисник країни та віри, але, по-третє, він ще й землероб-поміщик, який, за вимоги часу, змінює плуг на меч і готовий взяти на себе відповідальність за долю вітчизни, а потім скромно вертається до свого села, виконавши громадянський обов'язок [26, 171–172].

В історії повсякдення шляхти окреме місце слід відвести родинному життю. Буття шляхетських сімей відображає колізії життя, перипетії людської долі, стосунки між «смертними людьми шляхетського стану», а також інколи й емоційну атмосферу. За традиційними тогочасними уявленнями, очолювана батьком-шляхтичем родина була носієм усіляких чеснот. Тому батько визначав долю дітей, навіть коли вони були вже доросломи. Турбота про дітей, а особливо про синів, не дивує, адже саме вони успадковували маєтність, а через знатне походження, нащадок роду мав продовжувати й родинні традиції [27, 121]. Ш. Старовольський писав, що нещасним є той нащадок, який зі спадком своїм, що пращури здобули кривавим потом, вчинив неналежне чи розтринькав безглуздо [25, 55].

Знання минулого було для шляхтича обов'язковим і в цьому не лише крилася моральність чи благородність шляхтича. Суто практичний і навіть корисливий підтекст був у тому, що це давало можливість обґрунтувати винятковість благородного походження. Причому не надто суттєво було, наскільки, дійсно, властивими чи легендарними були діяння чи образи пращурів. Втім, давність роду запам'ятати людині «війни та зброї» видавалося, ймовірно, надто важко, зважаючи, що походження, як правило, було овіяне легендами. Тому практичною потребою такого «запам'ятовування», що, зрештою, перетворилося на справжній «сарматський тренд», стало складання родоводів. На думку І. Левандовського, з останньої чверті XVI – до кінця XVIII ст. польський шляхтич ставився до свого герба як до найбільш дорогоцінної власності, а генеалогічний міф, пов'язаний з ним, сприймав як фактичну історію свого роду [28, 56].

Таким чином, сарматизм як етнокультурна ідеологія поширювався, в першу чергу, серед шляхти і самою ж шляхтою, набуваючи дедалі більшого міфологічного й ідейного забарвлення. Поширення цієї концепції генези еліти у середині XVI ст. не є дивним, адже це відповідало запитам того часу. Сарматська легенда закріпила авторитет привілейованого стану Речі Посполитої наявністю давніх та престижних коренів. Політичний аспект піднесення еліти, в поєднанні з юридичною легітимністю набутих привілеїв, давали можливість не лише сформувати привілейовану спільноту, а й виробити засади спільного ідейного походження. Зрештою, сарматизм став важливим етапом у формуванні польської національної ідентичності, етапом без якого історію Речі Посполитої зрозуміти досить важко.

1. Васильєв А.Г. Сарматизм: исторический миф и его роль в формировании польской национальной идентичности // Диалог со временем. – М., 2007. – Вып. 21.

- Kidd C. *British Identities Before Nationalism: Ethnicity and Nationhood in the Atlantic World. 1600–1800.* – Cambridge, 2006.
- Tazbir J. *Państwo bez stosów. Szkice z dziejów tolerancji w Polsce w XVI i XVII w.* – Warszawa, 1967.
- Chrzczanowski T. *Sarmatów drogi ku Europie // Teksty.* – 1974. – № 4.
- Gloger Z. *Encyklopedia staropolska ilustrowana.* – T. 2. – Warszawa, 1958.
- Kuchowicz Z. *Obyczaje staropolskie XVII–XVIII w.* – Łódź, 1957.
- Chrzczanowski T. *Sarmatyzm – mity dawne i współczesne // Wędrowki po Sarmacji Europejskiej.* – Krakow, 1988.
- Яковенко Н. *Напис з історії України.* – К, 2009.
- Длугош Я. *Анналы или хроники славного королевства Польши [Электронный ресурс].* – Режим доступа: <http://www.vostlit.info>.
- Меховский М. *Трактат о двух Сарматиях.* – М., 1936.
- Kromer M. *Kronika polska.* – Krakow, 1882.
- Maciejewski J. *Sarmatyzm jako formacja kulturowa // Teksty.* – Warszawa, 1974. – № 4.
- Лескинен М.В. *Мифы и образы сарматизма.* – М, 2002.
- Ulewicz T. *Sarmacja. Studium z problematyki słowianskiej XV i XVI w.* – Krakow, 1950.
- Tazbir J. *Kultura szlachecka w Polsce. Rozkwit, upadek, relikt.* – Warszawa, 1963.
- Mankowski T. *Genealogia sarmatyzmu.* – Warsaw, 1946.
- Grzybowski S. *Sarmatyzm.* – Warszawa, 1996.
- Pelc J. *Sarmatyzm a barok // Problemy literatury staropolskiej.* – T. 1. – Wrocław, 1972.
- Paszewski M. *Tajemnicze dzieje Polski.* – Warszawa, 2003.
- Markiewicz M. *Historia Polski 1492–1795.* – Krakow, 2004.
- Однороженко О. *Українська (Руська) еліта доби Середньовіччя і раннього Модерну: структура та влада.* – К., 2011.
- Kwarczynski P. *The Origin of the Name «Pacta Conventa» in 1573 // The Slavonic and East European Review.* – Vol. 37 – 1959.
- Камінський А. *Історія Речі Посполитої як історія багатьох народів, 1505–1795. Громадяни, їхня держава, суспільство, культура.* – К., 2011.
- Kowalski J. *Polacy – narod Sarmatia.* – Warszawa, 2008.
- Старовольський С. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vostlit.info>.
- Shapira D. «Turkism», Polish Sarmatism and «Jewish szlachta»: Some Reflections on a Cultural Context of the Polish-Lithuanian Karaites // *Karadeniz Arastirmalari.* – 2009. – Sayı 20.
- Wereszycki P. *Rzeczpospolita Historia.* – Warszawa, 1990.
- Lewandowski I. *Rodzina szlachecka w Rzeczpospolitej.* – Krakow. – 1993.

Kotichenko A.A. Ideology of «Sarmatyzm» in schlachta's everyday life of Richpospolyta. The article deals with the process of forming of the noble doctrine of schlachta's origin and its everyday life aspects. The estimation of researchers and the personal qualities of noblemen are also represented.

Key words: slachta, sarmatyzm, Richpospolyta.

О. В. Жуков

ПОЧАТОК БУДІВНИЦТВА ВЕЛИКОЇ СИБІРСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ ТА МІЖНАРОДНА СИТУАЦІЯ НА ДАЛЕКОМУ СХОДІ (1891–1894 рр.)

Стаття присвячена міжнародним відносинам на Далекому Сході наприкінці XIX ст. Особлива увага приділяється зовнішній політиці Російської імперії у зв'язку з початком будівництва Великої Сибірської залізниці в 1891 р.

Ключові слова: Міжнародні відносини, Далекий Схід, найрозвиненіші країни світу, «блискауча ізоляція», Велика Сибірська залізниця, С. Вимте.

На початку 90-х рр. XIX ст. Далекий Схід перетворився на регіон, де гостро зіштовхувались інтереси



си найбільш розвинених держав. Крім Великобританії, Франції та США, до ситуації тут почали активно втручатися Російська та Німецька імперії. Все виразніше стали виявлятися агресивні прагнення Японії. Напрругу зберігали російсько-англійські суперечності. До Близького Сходу та Середньої Азії, де традиційно зіштовхувалися інтереси двох країн, тепер додався й далекосхідний регіон. Англо-російське суперництво стало однією з головних причин загострення ситуації й у Східній Азії. Політика Великих держав у цьому регіоні була неодноразово об'єктом дослідження як вітчизняних так і зарубіжних дослідників, серед яких варто виокремити доробок О. Ігнат'єва [1], О. Нарочницького [2], Є. Сергєєва [3], М. Сладковського [4] та ін.

Санкт-петербурзький кабінет діяв на тихоокеанському напрямі, з урахуванням тієї ситуації, що складалася в міжнародних відносинах у Західній Європі. Розпад «Союзу трьох імператорів», загострення ситуації на Балканах, напружена боротьба з Австро-Угорщиною, через вплив на балканські держави, зростання німецьких озброєнь, економічні суперечності й митна війна з Німеччиною зв'язували збройні сили Росії у Європі. Водночас крах «Союзу трьох імператорів» дав поштовх швидкому російсько-французькому зближенню. Укладання російсько-французького союзу (1891–1893 рр.) зміцнило становище Російської імперії на Заході. Відтепер, уряд і правлячі кола могли вважати себе здатними діяти більш активно на Далекому Сході [5, 112].

В результаті, 19 травня 1891 р., за указом Олександра III, спадкоємець престолу – цесаревич Микола, який повертався зі своєї подорожі країнами Східної Азії, провів у Владивостоці урочисту закладку уссурійської ділянки Великої Сибірської залізниці. Імператор надавав спорудженню дороги величезного значення, але якийсь час не міг знайти людину, здатну очолити справу, тому вона просувалася вперед надто повільними темпами. Однак уже в лютому 1892 р. главою міністерства шляхів сполучення Російській імперії було призначено С. Вітте. У серпні того ж року він зайняв посаду міністра фінансів, що дозволило, хоча й не одразу, прискорити будівництво нової залізниці. Він чудово розумів, що від успіху підприємства багато в чому залежить і його особиста кар'єра [5, 113]. Тому вже за два місяці, після вступу на посаду, С. Вітте вніс до Комітету міністрів перші пропозиції щодо визначення остаточного напрямку західносибірської ділянки дороги та отримання дозволу розпочати роботи на лінії Челябінськ–Омськ у 1892 р. Ці пропозиції були схвалені урядом, але коли дійшло до затвердження технічних умов і розцінкових відомостей ділянки, виявилось, що на 1892 р. казначейство відпускає лише 1,1 млн. руб., тоді як запрошували 22,3. За таких асигнувань здійснення підприємства могло затягтися на десятиліття.

Тому, як тільки С. Вітте очолив міністерство фінансів, Олександр III наказав йому знайти кошти для покриття витрат з будівництва дороги. На початку листопада 1892 р. результати проведеної роботи були представлені імператорові у вигляді доповіді – «Про способи спорудження Великої Сибірської залізничної колії», де було намічено політичну та фінансову програму. Значне місце в доповіді відводилося обґрунтуванню важливості задуманої справи. С. Вітте стверджував, що вона має «всі права посісти одне з перших місць у низці найбільш великих і важливих підприємств ХІХ ст. не тільки в нашій вітчизні, але й у світі». На його думку, йшлося про події, «якими починаються нові епохи в історії народів та які зумовлюють нерідко докорінний переворот сталих економічних відносин

між державами» [6, 167]. Таке значення дороги визначалося, передусім, «залученням до загальноросійського життя» величезної території – 1420 тис. кв. верст, тобто більшої, ніж Німеччина, Австро-Угорщина, Бельгія, Голландія й Данія разом узяті. Це мало значно збільшити масштаб ринку збуту для промислової продукції Центральної Росії, розширити виробництво дешевого хліба на експорт і створити умови для широкої земельної колонізації, покликаної розрядити небезпечну напруженість аграрних відносин у європейських російських губерніях.

Значення проєктованої дороги не обмежувалося розвитком економічних зв'язків європейської частини Росії з Сибіром. «Сибірський шлях, – писав С. Вітте, – встановить безперервне рейкове сполучення між Європою та Тихим океаном і, таким чином, відкриє нові обрії для торгівлі не лише російської, але й всесвітньої». При цьому Росія зможе скористатися, – продовжував він, – і «всіма перевагами посередника в торговому обміні виробів Сходу Азії та Західної Європи», і перевагами великого виробника та споживача, який ближче всіх знаходиться до народів азійського Сходу» [6, 168]. Йшлося про ринок майже з півмільярдом населенням (Китай, Корея, Японія) і півмільярдом (у рублях. – О. Ж.) обігом міжнародної торгівлі, з якого на частку Росії доводилося до того ледве 3,5%.

Міністр не випускав з уваги й стратегічний бік справи, відзначаючи, що Сибірська залізниця «забезпечить російському військовому флоту все необхідне й дасть йому тверду точку опори в наших східних портах», причому, «з відкриттям дороги цей флот може бути значно посилений і в разі політичних ускладнень в Європі чи на азійському Сході, отримає значною мірою важливе значення, пануючи над усім міжнародним комерційним рухом у тихоокеанських водах» [6, 171–172]. Наведені аргументи дозволили автору доповіді зробити висновок про державне в широкому сенсі слова значення задуманого підприємства, яке «має бути визнане завданням першорядного значення». Крім загальної постановки питання, у доповіді містилися деякі конкретні міркування міжнародного плану. Міністру фінансів уявлялося, що в Росії та Китаю є спільні інтереси в боротьбі з англійською економічною експансією. Він висловив припущення (як покажуть подальші події, воно було помилковим), що більш безпосередні відносини зі Сполученими Штатами виявлять «солідарність політичних інтересів» двох держав [6, 172].

Стосовно організаційно-технічних і фінансових питань С. Вітте пропонував споруджувати окремі ділянки дороги в три черги, здійснювати, паралельно з прокладкою шляху, низку важливих допоміжних заходів: розширення й будівництво нових залізничних заводів, сприяння розвитку пароплавного сполучення на зустрічних ріках, покращення організації переселенського руху. На чолі всієї справи, передбачалося поставити окрему вищу державну установу – Комітет Сибірської залізниці [7, 434]. Однією з найскладніших була проблема фінансування. Бюджетні можливості країни на початку 1890-х рр. були недостатніми. Думку про передачу підприємства французькій компанії було відкинуто, виходячи з його державної ваги. Втім, це не означало відмови від використання іноземних капіталів взагалі. С. Вітте запропонував використовувати кредитні білети на суму 92,7 млн. руб., які були передані казначейством Державному банку на сплату боргу воєнних років і підлягали знищенню. Останні 60 млн. руб., необхідні для спорудження ділянок першої черги, він пропонував отримати поступово, впро-

довж 8 років з бюджетних надходжень і шляхом позик. Його маневр по суті був прихованою позикою, здійсненою не без розрахунку на фінансову підтримку Франції [6, 180–181].

Пропозиції міністра фінансів були схвалені урядом і набули характеру офіційного плану. 14 січня 1893 р. вийшов рескрипт про призначення головою Комітету Сибірської залізниці спадкоємця престолу – великого князя Миколи Олександровича. Крім Комітету, було запроваджено й спеціальний орган – Управління зі спорудження Сибірської залізниці. С. Вітте офіційно не очолював ні комітет, ні управління, але фактично зосередив керівництво справою у своїх руках. Він не лише асигнував кошти, але й, добираючи кадри, сформував групу здібних залізничних інженерів, знаходив заповзятливих підрядчиків, уважно стежив за ходом будівництва, знаходив можливості його прискорення, контролював спорудження підсобних підприємств.

За всієї важливості будівництва Великої Сибірської залізниці з економічного й стратегічного поглядів, правлячі кола, звісно, не випускали з поля зору й зовнішньополітичний чинник. На початку 1893 р. С. Вітте, через видавця «Санкт-петербурзьких відомостей», кн. Е. Ухтомського, познайомився з доктором тибетської медицини й ділком П. Бадмаєвим. У лютому того ж року останній склав записку про становище й завдання Росії на азійському Сході та просив міністра фінансів підтримати її перед імператором. Сенсаційні пропозиції цього «доктора» полягали у тому, щоб продовжити Сибірську залізницю від Байкалу не тільки до Владивостока, але й на південь – углиб Китаю, а потім, використовуючи особисті зв'язки й діяльність очолюваного ним приватного товариства, створити в провінції Ганьсу передумови для організації повстання тибетського, монгольського та китайського населення проти маньчжурської династії. Передбачалося, що, зі скиненням влади маньчжур, ці народи проситимуть «білого царя» прийняти їх у своє підданство.

Тому С. Вітте є супровідній доповіді від 5 березня 1893 р. писав, ніби П. Бадмаєв «висловлює вельми серйозні погляди», «нову думку в практичних питаннях політики», особливо злободенну, у зв'язку зі спорудженням Сибірського шляху [6, 242]. Він підозрював Європу в намірі нацькувати Китай на Росію для захоплення східної ділянки нової дороги й російської ділянки Примор'я. Якщо ж здійсниться цей «задум», то «Росія з берегів Тихого океану й висот Гімалаїв пануватиме не тільки в азійських, але і в європейських справах». Певної уваги заслуговувало, на його думку, «питання про живильні коріння в китайські межі» [6, 244]. Щоправда захоплення проектом, що становив по суті аферу, швидко пройшло. Коли в тому ж 1893 р. П. Бадмаєв почав добиватися великої урядової позики на своє сумнівне підприємство, С. Вітте почав гальмувати видачу коштів. Пізніше, під час японсько-китайської війни, П. Бадмаєв зробив нову спробу отримати кошти від російської казни, апелюючи тепер до імператора Миколи II. Цього разу глава фінансового відомства відмовив уже рішуче. Від його первинної захопленості планом П. Бадмаєва залишилися лише ідеї «живильних гілок» до Китаю й протистояння британській експансії в Тибеті.

У 1893 р. будівельні роботи розгорнулися на всій західносибірській лінії. Тривало спорудження південноуссурійської ділянки, а на другочергових лініях почалися попередні дослідження. Навесні 1894 р. виявилася можливість довести рейковий шлях до Іркутська через чотири роки, тобто на два роки раніше. Швидше, ніж очікувалося, проходили роботи й на інших

ділянках. У квітні 1894 р. С. Вітте надав до комітету Сибірської залізниці записку про скорочення термінів закінчення ділянок другої та третьої черг і магістралі загалом. Суть його пропозиції зводилася до того, щоб відкрити змішане залізнично-пароплавне сполучення з Владивостоком уже в навігацію 1899 р., амурську дорогу передбачалося з'єднати з рештою магістралі не пізніше 1901 р. Уряд Росії поспішив закріпитися на узбережжі Тихого океану й у травні 1894 р. пропозиції С. Вітте були схвалені [1, 31]. Також обговорювалося питання створення в Китаї російського банку для сприяння різним галузям торгівлі [8, 26].

Посилення далекосхідних позицій Росії, у зв'язку з будівництвом Сибірської залізниці, зумовило побоювання британських правлячих кіл. Міжнародне становище Великобританії на межі 80–90-х рр. XIX ст. було не з легких. У зовнішній політиці Лондон офіційно дотримувався курсу «блискучої ізоляції», з розрахунку на те, що завжди зможе використовувати конфлікти континентальних держав, аби спокійно проводити вигідну йому політику. Однак цей підхід з кожним роком ставав усе менш виправданим. З тих пір, як Пруссія розбила Францію й створила 1871 р. Німецьку імперію, Великобританія не могла не побоюватися швидкого зростання німецької могутності. Подальше ж посилення Німеччини могло призвести до її панування на континенті. Незабаром до цієї загрози приєдналася й небезпека торгової конкуренції, адже, від економічної кризи 1873 р., Великобританія все гостріше відчувала успіхи нового суперника, який у 1883–1885 рр. захопив перші колонії. З тих пір Берлін був уже не лише торговим, але й супротивником Великобританії в боротьбі за розподіл ще вільних колоніальних територій. Однак у той час британські правлячі кола ще з більшим побоюванням дивилися у бік своїх старих супротивників – Росії та Франції. Тому вони вважали за краще до певного моменту знаходити засоби, за допомогою яких було б можливо затримати або хоча б затушувати наростання англо-німецького антагонізму.

На Далекому Сході головні економічні інтереси Великобританії були пов'язані з Цинською імперією. Китай був колосальним потенційним ринком, а сума торгового обороту двох країн у 1893 р. перевищувала 35 млн. ф. ст., тоді як торгівля Британської імперії з Японією того ж року склала лише 9,3 млн. ф. ст. Шанхай і долина Янцзи були сферою найбільш важливих інтересів Великобританії на Далекому Сході. Отже, торгова гегемонія цієї держави в Китаї залишалася майже незмінною. Багато представників її правлячих кіл були впевнені в можливості спільної з Китаєм боротьби проти Росії [9, 71]. Проте, Лондон надавав підтримку японській агресії. Вже з середини 1880-х рр. британський уряд почав схилитися до того, щоб дати згоду на часткову відміну нерівноправних договорів з Японією, хоча про подібну поступку Китаю не могло бути й мови.

Британські публіцисти тоді ж вказували не тільки на Китай, але й на Японію, як на можливих союзників у боротьбі проти Росії та народних рухів на Сході, мріючи про створення далекосхідного «троїстого союзу». Щодо японської торгівлі британська преса відзначала, що, хоча її обсяги на початку 1890-х рр. були невеликими, але зростали швидше китайської, передбачаючи значний збут виробів англійської важкої промисловості, суден та озброєння. У 1890 р. британський уряд зробив чергові кроки для того, щоб мати можливість використовувати Японію проти Росії. Консервативний уряд Р. Солсбері дав згоду на повну відміну права екстериторіальності іноземців на японській території. Тільки партійні розбіжності в Країні Враніш-



нього Сонця затягли укладання на цій основі нової англо-японської торгової угоди до липня 1894 р.

Отже, загострення російсько-британських суперечностей на Далекому Сході на початку 90-х рр. XIX ст. стало однією з причин початку будівництва Великої Сибірської залізниці. Ця магістраль мала сприяти посиленню обороноздатності Росії в регіоні, а також зміцнити позиції російського капіталу в Китаї. У Лондоні саме так і розцінили значення дороги. Перспектива посилення Росії примусила британський уряд зробити перші кроки щодо зближення з Японією.

1. *Игнатъев А.В. С. Ю. Витте – дипломат. – М., 1989.*
2. *Нарочницкий А.Л. Колониальная политика капиталистических держав на Дальнем Востоке, 1860–1895. – М., 1972.*
3. *Сергеев Е.Ю. Политика Великобритании и Германии на Дальнем Востоке, 1897–1903. – М., 1998.*
4. *Сладковский М.И. Китай и Англия. – М., 1980.*
5. *История дипломатии. – Т. II. – М., 1945.*
6. *Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. – Т. I. – Кн. 2. – Ч. 1. – М., 2002.*
7. *Витте С.Ю. Воспоминания. – Т. I. – Таллинн; М., 1994.*
8. *Глинский Б.Б. Пролог русско-японской войны. Материалы из архива графа С. Витте. – Пг., 1916.*
9. *Международные отношения на Дальнем Востоке (1870–1945 гг.). – М., 1951.*

Zhukov O.V. The start of construction of the Great Siberian Railway and international situation in the Far East (the 1891th – the 1894ths years). In the article the basic problems of international relations in the Far East (the 1891th – the 1894th years) are discussed. The main attention is paid to the Russian imperial foreign policy, connected with the beginning of the Great Siberian Railway building in the 1891th.

Key words: International relations, the Far East, the most developed countries in the world, «splendid isolation», the Great Siberian Railway, S. Witte.

I. Г. Верховцева

СЕЛЯНСЬКЕ САМОВРЯДУВАННЯ versus СЕЛЯНСЬКА БЮРОКРАТІЯ: ДО ПИТАННЯ МОДЕРНІЗАЦІЇ АГРАРНОГО ЛАДУ В РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ (друга половина XIX – початок XX ст.)

Згідно положень Великої реформи 1861 р., обрані сходами очільники селянських установ самоврядування (старости і волосні старшини) представляли низові ланки місцевої адміністрації. Дослідниця доводить, що через корумпованість селянської бюрократії, зловживання своїми обов'язками, а також суперечливі правові засади організації діяльності установ селянського самоврядування і малограмотність селянського загалу, гальмувалися процеси становлення місцевого самоврядування та модернізації аграрного ладу в Російській імперії загалом, оскільки фактично селом управляла селянська бюрократія.

Ключові слова: селянське самоврядування, селянська бюрократія, сільський староста, волосний старшина, модернізація, Російська імперія.

Розвиток інститутів громадянського суспільства у пострадянських країнах Східної Європи, крім іншого, передбачає осмислення історичного досвіду становлення в них місцевого самоврядування. Оскільки минуле багатьох з цих країн пов'язане з перебуванням у складі імперії Романових, варто приділити увагу, запровадженню Великою реформою 1861 р., селянському самоврядуванню, що було покликане стати початковою сходинкою у залученні народу до управління своїми місцевостями та одним з чинників оновлення господарського життя в країні [1, 157; 2, 8]. Особливу вагу у цьому контексті набуває проблема впливу на самоврядування селян діяльності старост і волосних старшин, які, з обранням їх сходами (перших, відповідно, обирали на сільських, інших – на волосних сходах), поповнювали лави представників низових ланок

місцевої адміністрації, ставали «посадовими особами» у складі «громадського самоврядування» селян. Певне підґрунтя у вивчення проблеми заклали дореволюційні дослідники. Їх цікавили злочинні діє того часу питання участі у господарському оновленні села представницьких установ селянського самоврядування, дуалізм правового становища їх очільників [3–13]. У радянській історіографії питання висвітлено фрагментарно, як правило, в контексті соціально-економічних аспектів реформи 1861 р. [1; 14; 15]. Приступили до активної й різнопланової розробки проблеми сучасні вітчизняні [16–24] та закордонні, зокрема російські, вчені [2; 25–32]: розкрито окремі аспекти становлення селянського самоврядування, управлінської діяльності селянської бюрократії, її впливу на життя села у кризових умовах революції 1905–1907 рр. і Першої світової війни тощо. Натомість серед тих аспектів проблеми, що нині потребують спеціальної дослідницької уваги, слід вказати відносини між представницькими username самоврядування та селянськими посадовцями, що й становить мету цієї розвідки.

Складовою, розпочатою у 1861 р., масштабної модернізації аграрного ладу в Російській імперії, майже 9/10 населення якої становило селянство, стало запровадження його «громадського управління». Базувалося воно на традиціях «мирського» самоврядування: низовий «ярус» нової системи управління селом склав схід усіх домогосподарів «сільського общества». Верхній «ярус» складала волость (відносно «сільського общества») виконувала адміністративні функції; до волосного сходу сільські, відповідно, делегували по одному представнику від кожних десяти дворів). Запровадження «громадського управління» селян і його бюрократизація, вказують фахівці, пов'язувалися з об'єктивними вимогами раціоналізації управлінських і стандартизації фіскальних практик, необхідності диференціації функцій окремих інститутів самоврядування, контролю як за викупними операціями, так і з боку держави за сільським життям загалом, адже з ланцюга «державо-поміщик-селянин» зникла поміщицька ланка [2, 37–40, 193]. Не менш важливим було і те, що, завдяки селянській бюрократії, країна отримувала «армію» безкоштовних для держави адміністраторів-поліцейських (вагомий аргумент в умовах фінансової кризи кінця 1850-х рр.), які сприяли вирішенню необхідних для неї фіскальних, нотаріальних, паспортних, судово-виконавчих і багатьох інших завдань. Упродовж 1860-х рр. практично на всі категорії селян Російської імперії було поширено двоступеневу систему селянського самоврядування з її управлінським дуалізмом, що передбачав перетворення очільників установ самоврядування на представників низових ланок місцевої адміністрації. У ст. 63, 83, 85 «Загального положення про селян, що вийшли з кріпацької залежності» (далі – «Загальне положення») вказувалося, що кожний селянський посадовець мав виконувати вказівки місцевих адміністраторів (передусім, мирського посередника), поліцейських й інших посадовців. З обранням волосними сходами старшини, у присутності мирського посередника, мали складати присягу на вірність імператору (ст. 120) [33, 50–61]. Під час останнього селянські посадовці зокрема обіцяли: все «от предусмотренных» начальників, «определяемых инструкциями, регламентом и указами надлежащим образом по совети своей исправлять» [34, 20–20зв.]. При цьому, згідно ст. 60, 81, 84, сільські старости були підлеглими волосним старшинам, мали виконувати їх вказівки «у справах полицейского ведомства», волосний старшина, своєю чергою, мав «наглядати» за старостами. По