
ДО ПИТАНЬ НОВОЇ ІСТОРІЇ УКРАЇНИ

Т. Г. Гончарук

З ІСТОРІЇ ПРОЄКТІВ УТВОРЕННЯ ПОРТО-ФРАНКО В МІСТАХ ПІВДЕННОЇ УКРАЇНИ ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ ст.

Розвиток портових міст Південної України кінця ХVІІІ — першої половини ХІХ ст. значною мірою був обумовлений обсягами зовнішньої торгівлі, що регламентувалася протекціоністським митним законодавством імперії. Тому боротьба за надання митних пільг стала звичайним явищем для портів Північного Причорномор'я від моменту його приєднання до Російської імперії. Прагнення населення міст краю отримати права безмитного товарообміну продовжували традиції боротьби за “вільну торгівлю”, що її до кінця ХVІІІ ст. вели певні кола Гетьманщини та Запоріжжя [1]. Деякі проекти створення порто-франко в містах краю розглядалися в працях Д. Атлас, О. Оглобліна, сучасного історика А. О. Євсєєва та ін. Однак значна кількість таких проєктів та пропозицій залишаються ще поза увагою істориків.

Більшість проєктів утворення порто-франко в містах Південної України початку ХІХ ст. стосувалася Одеси або портів Криму. У першому випадку влаштування “вільного порту” було втілено в життя, у другому — ні. Проєкти порто-франко в Одесі почали з'являтися вже в кінці ХVІІІ ст. На доцільність його, посилаючись на досвід Ліворно, Анкона та Трієсту, між іншим, вказував Барон Гугнер у “Записці щодо комерційної переваги Одеського порту” 1796 р. (пропозиції її автора, на думку Д. Атлас, випередили свій час на десятиліття й “майже всі... пізніше вважалися особистими ініціативами герцога Ришельє”) [2]. Того ж року зі схожою ініціативою до уряду вийшов надвірний радник Фродінг. Пропозиція ця спочатку знайшла підтримку навіть із боку Павла І, однак потім була відкладена [3]. “...Справу було затримано, — відзначав О. Оглоблін. — Її мабуть сполучили з розробленням нового тарифу. Тим часом пе-

ремогли оборонці кримського порто-франко” [4]. Прохання відкрити в Одесі порто-франко містило і подання бургомістра Афанасія Керс-Оглу до царя у 1798 р. [5]

Певним кроком уперед щодо аргументації доцільності надання статусу “вільного порту” Одесі була “Записка про Одесу” складена 1802 р. щойно створеним Одеським будівельним комітетом за участю громадян міста. Прохання надати порто-франко було в ній записано поруч з іншими масштабними та далекоглядними проектами (звільнення від мит експорту зерна, будівництво портових споруд, покращання благоустрою, заснування біржі, контори для обміру грошей, лікарні, комерційного суду, влаштування в центрі міста бульвару зі сходами тощо). Автори записки сміливо піддавали критиці протекціоністську митну політику імперії, відзначаючи, що високі мита зменшують експорт (“Поки в Росії будуть перешкоджати імпорту, ця країна буде вивозити лише частину свого експорту і торгувати лише собі у збиток”) та реальні доходи держави. Пояснюючи переваги порто-франко, автори записки зверталися до досвіду європейських “вільних міст”. “Який же засіб може зробити Одесу багатого й прибутковою, підняти її на один рівень з Генуєю, Ліворно, Мессиною, Трієстом, Фьюме та Бродами?” — запитували одеські громадяни. І самі ж відповідали: “Те ж саме, що створило ці міста: право на вільну торгівлю”. Одеські громадяни твердили, що розташування цього міста зручне для створення в ньому “вільного порту” й пропонували провести кордон майбутнього порто-франко по “суцільній балці, яка оточує” місто. Автори записки писали також про перспективи імпорту та особливо транзиту (через Галичину та Правобережжя), які могли відкритися внаслідок створення порто-франко. Можливості транзитного торгу вочевидь дуже хвилювали авторів записки. Тому, у разі якщо уряд не погодиться влаштувати в Одесі порто-франко, одеські громадяни просили хоча б “полегшити торгівлю зменшенням мит і сприяти їй влаштуванням складу для транзитних товарів, такого самого який нещодавно влаштовано у Марселі”. Отже, одесити, принаймні, погоджувалися не на порто-франко, а на “вільні склади” [6]. Такі склади (спочатку строком на 5 років) були створені в Одесі згідно з указом від 5 березня 1804 р. [7]

Найбільш успішною серед пропозицій щодо створення порто-

франко в Одесі виявилася відома записка “Міркування щодо звільнення від податей портів Одеси та Феодосії”, складена 26 січня 1816 р. для імператора генерал-губернатором Олександром Федоровичем Ланжероном. У ній відзначалися велике значіння торгівлі для краю, успіхи Одеси та надзвичайну ефективність порто-франко для піднесення портових міст (із зверненням до прикладів Ліворно, Марселя, Трієста та ін). Ланжерон також писав про важливість порто-франко як захисту від епідемій та згадував “нерозсудливу жадобу кількох тисяч моряків”, які постійно намагалися провести контрабанду до Одеси, з якою легко може прийти і хвороба. Вказуючи на досвід Європи, Ланжерон писав: “Відстрочка створення порто-франко за часів правління герцога Орлеанського у Марселі у 1720 р. спричинила чуму, яка коштувала Франції численних жертв”. Ланжерон звертав увагу на значення порто-франко для розвитку транзиту та інших галузей товарообміну, для піднесення торговельного мореплавання (“Серед заходів, яких було вжито у всіх країнах, щоб досягти швидкого розвитку в морській торгівлі, найефективнішим є заснування вільних портів”) й залучення іноземних капіталів [8]. У цілому аргументація Ланжерона не відрізнялася оригінальністю та самостійністю. Вона досить сильно нагадувала попередні проекти одеситів, а особливо лист колишнього генерал-губернатора краю “Про Нову Росію” А. Е. Рішельє від 1814 р., в якій він, виходячи зі “свого 11-річного досвіду” управління краєм, між іншим, пропонував російському монарху влаштувати порто-франко в Одесі та Феодосії [9]. Окремі речення, абзаци й майже сторінки записки Ланжерона повторювали записку, надіслану Рішельє з Франції два роки раніше.

Записка Ланжерона не містила визначення навіть приблизних кордонів майбутніх порто-франко. Проте керівник краю переконливо доводив, що охороняти кордон “вільного порту” буде легше, ніж величезні сухопутні кордони імперії і загроза контрабанди тут буде незначна. “Росія переповнена контрабандистами. — твердив Ланжерон, — Звичайно, що у разі проголошення міст і портів Одеси і Феодосії вільними, потрібно буде охороняти лінію у декілька верст навколо кожного з них, однак бажано було б [належним чином] охороняти і лінію Фінляндії, а також кордон, що простягається від Поділля до Балтійського моря”. Досить слабкими виявилися роз-

рахунки Ланжерона щодо витрат на функціонування порто-франко. Вочевидь натхненний надзвичайними успіхами одеської торгівлі 1816 та 1817 рр. він вважав, що міська скарбниця зможе відносно безболісно утримувати кордон “вільного порту”. “Стіна або рів навколо вільних міст мені уявляється необхідним і це б не спричинило великих витрат, — наголошував Ланжерон. — Було б дуже справедливо якщо б ці витрати лягли на плечі міської влади”. Час показав, що генерал-губернатор у цьому питанні помилися і одеська влада вже через рік після влаштування порто-франко почала прохати скорочення його кордону та надання додаткових коштів на його утримання.

Не зважаючи на явну недосконалість записки Ланжерона, вона знайшла підтримку в урядових колах. Момент для того був сприятливий. Імперія вступала у нетривалу добу фритредерства і ідея порто-франко добре узгоджувалася з широкими планами вільної торгівлі на західному кордоні. 5 квітня 1817 р. проект та кордони одеського порто-франко були схвалені Державною радою Російської імперії [10]. Одеське порто-франко зі значними змінами кордонів та правил функціонування проіснувало до 1859 р.

Набагато менш успішними були пропозиції влаштування “вільних портів” у Криму. Проекти та спроби створити порто-франко на Кримському півострові мали місце вже в останній чверті XVIII ст. Достатньо згадати указ Катерини II графу Орлову від 28 березня 1775 р. про можливість заснувати для греків-матросів “вільний порт” в Керчі та Єні-Кале [11], пропозицію Г. Потьомкіна в листі цариці від 10 серпня 1785 р. про скасування митного збору “на Таврійському півострові” задля зменшення витрат на утримання митниці та “залучення в край мешканців з інших країн” [12], спроби створити порто-франко в Криму в середині 1780-х рр. тощо [13].

У 1798 р. порто-франко було проголошено на всьому “Таврійському півострові” терміном на 30 років [14]. Через неефективність та незручність для населення воно було скасовано менше ніж через два роки [15]. Рішення про перетворення Кримського півострова на порто-франко та його наслідки досить гостро критикувалося сучасниками [16]. Невдача кримського порто-франко визначила обмежене ставлення російського уряду до проектів влаштування “вільних портів” у наступні роки. На початку XIX ст. вже лунали

пропозиції створювати порто-франко не на всьому півострові, а в окремих його портах. Саме до такого варіанту схилився у своїй книзі 1803 р. Павло Сумароков (вочевидь, маючи на увазі Севастополь та Керч) [17]. У 1802 р. проект порто-франко у Феодосії “строком на п’ятдесят років” було складено “Комітетом для облаштування Новоросійської губернії” за пропозицією К. І. Габліца [18]. Згідно із царським указом від 1803 р. проголошення порто-франко у Феодосії було вирішено “відкласти до майбутнього часу”, а місту натомість надано інших пільг. Місцеве керівництво та купецтво і пізніше продовжувало звертатися до уряду, прохаючи надання нових пільг місту, яке розвивалося не так швидко, як хотілося (записка “Потреби Феодосії” військового губернатора О. Ф. Клокачова від 15 лютого 1810 р. та ін.) [19].

Серед кращих проектів створення “вільного порту” у Феодосії слід назвати “Нотатки про порто-франко”, які 10 листопада 1814 р. подав петербурзькому військовому губернатору генералу М. А. Милорадовичу феодосійський градоначальник Семен Михайлович Броневський, обґрунтовуючи у супровідному листі необхідність запровадження “вільного порту”, захистом півострова від епідемій, які неминуче приходили разом із контрабандою (у краї щойно закінчилася чума 1813 р., за словами сучасників, це був “страшний час, що назавжди залишиться у літописах Феодосії”) [20]. “Задля досягнення цієї мети, — писав Броневський, — є один засіб, що давно в Європі використовується і визнаний надійнішим супроти контрабанди та чуми — подарувати переваги порто-франко тим портам, в яких створено головні карантини” [21]. У своїх “Нотатках” феодосійський градоначальник, по-перше, звернув увагу на корисність режимів порто-франко взагалі, наводячи приклади з європейської історії. “Скрізь, де були відкриті порто-франко, — наголошував С. Броневський, — відзначалося швидке зростання торгівлі, постійне збільшення народної промисловості й внаслідок цього добробут мешканців. Генуя, Марсель, Анкона, Ліворно і Трієст служать підтвердженням цієї істини”. Говорячи про “перший невдалий в Росії досвід” Кримського порто-франко 1798 р., Броневський вважає його причиною завеликі розміри зони “вільного порту”, які “суперечили справжнім поняттям про порто-франко”. “Існуючі у Європі порто-франко обмежуються мурами міста або однієї з час-

тин міста...”, — зауважував із цього приводу С. Броневський. Тому він пропонував створити порто-франко в частині м. Феодосії “щоб інша частина слугувала для складування [вітчизняних] товарів” [22]. У своїй записці С. Броневський навів 13 головних положень (“*оснований*”), за якими мало функціонувати майбутнє порто-франко. У першому з них було детально визначено кордон пропонованого “вільного порту”. “Частина міста Феодосії, — писав С. Броневський, — найближча до карантину, проголошується порто-франко, з тим щоб межа, призначена для порто-франко, оточувала карантин звідусіль — від одного берегу моря до іншого, наприклад: від Лагорієвого дому, що на набережній, через базарний майдан, мимо католицької церкви, потім через караїмський форштадт продовжувати лінією по горах до батареї”. Планувалося, що феодосійський порто-франко “буде мати ...один вхід для сполучення з містом” [23]. Загалом записка Броневського відрізнялася аргументованістю та ґрунтовністю. Чимало її положень, з відповідними змінами, були пізніше реалізовані відносно Одеси. Попри це звернення феодосійського градоначальника зі своїми пропозиціями до Милорадовича, а потім (у 1817 р.) до адмірала М. О. Мордвинова успіху не мали [24].

Як зазначалося вище, створити порто-франко у Феодосії пропонували А. Є. Рішельє у 1814 р. та О. Ф. Ланжерон у 1816 р. Проте в обох випадках більш важливим вважалося влаштування “вільного порту” в Одесі, тим більш, що, враховуючи скромні успіхи феодосійської торгівлі, передбачалося, що цьому місту буде важко власними силами утримувати кордон порто-франко [25]. Пізніше пропозиції громадяни Феодосії про надання місту певних пільг щодо митного режиму (клопотання купецтва міста до феодосійського градоначальника від 9 вересня 1827 р. та ін.) успіху не мали [26].

Низка проектів першої половини XIX ст. передбачала створення порто-франко у Керчі. Так Василь Гур’єв у записці “Торгівля Чорного моря” 1817 р. наголошував: “Тільки порто-франко у Керчі та Одесі, й створення карантинів зручних для швидкого та вигідного вивантаження та завантаження товарів, можуть захистити [край] від зовнішньої пошесті” [27].

Набагато докладніше перспективи влаштування “вільного порту” в Керчі були розглянуті в проектах одного з кращих градоначальників цього міста (обіймав цю посаду у 1833 — 1850 рр.) [28]

Захара Семеновича Херхеулідзе. Цей нащадок грузинських князів, який у документах фігурував, здебільшого, як “Херхеулідзев”, намагався здобути для Керчі права “вільного порту” за часів, коли в імперії панувала “заборонна” митна система, а одеське порто-франко ледве трималося під тиском палкого захисника фіскальних інтересів міністра фінансів Е. Ф. Канкріна. Тому керченський градоначальник завбачливо звертався із своїми пропозиціями не до міністерства фінансів, а до міністерства внутрішніх справ і мотивував їх виключно стратегічними інтересами держави: необхідністю захистити край від епідемій, не припиняючи при тому зв’язків із кавказькими народами. “У разі якщо для цього утворення (порто-франко — *Т. Г.*) не існувало в державах інших причин, то його варто було б створити для карантинів”, — наголошував Херхеулідзе. При тому він вважав, що від керченського порто-франко російське виробництво та скарбниця не зазнають великих втрат, бо “7 тисяч мешканців Керч-Єнікальського градоначальства, не можуть мати великого впливу на внутрішню нашу торгівлю” [29]. Пропозиції Херхеулідзе не знайшли підтримки не тільки у Петербурзі, але й у керівництва краю. Виконуючий обов’язки генерал-губернатора Павло Іванович Федоров, заперечував ефективність “вільного порту” як карантинного заходу і, відповідаючи на пропозиції керченського градоначальника у 1838 р., між іншим зазначив: “Взагалі, я завжди думав, що порто-франко — це розкіш торгівлі; і тому воно може існувати тільки в одній Одесі. Думати ж про порто-франко у Керчі, в якій сам градоначальник нараховує не більше 7 тисяч [мешканців], де немає власних виробів і торгівлі... поки ще зарано” [30].

Однак і після 1838 р. Херхеулідзе не припиняв своїх звернень із пропозиціями про створення порто-франко до міністерства внутрішніх справ. У записці від 1840 р. він сміливо критикував урядовців, які запроваджували жорсткі митні правила, що були “прийнятні десь у Німеччині” (явний натяк на вищезгаданого міністра фінансів Канкріна) і зовсім не відповідали реаліям південних провінцій країни. Градоначальник також детально розповів про засоби перевезення контрабанди, супроти яких були безсилями будь-які карантинні та митні заходи. У 1840 р. проект Херхеулідзе було відхилено, однак уряд був змушений повернутися до нього, через поши-

рення випадків контрабанди, у 1844 р. Тоді керченським градоначальником було розроблено новий більш детальний проект, що передбачав три можливі варіанти кордонів майбутнього порто-франко з планом та приблизними підрахунками витрат на їх будівництво. Довжина першого варіанту кордону була 16 верст, другого — 61 верста, третього — 67 верст. Сам Херхеулідзе схилився до третього варіанту, за умов затвердження якого “вільний порт” мав би “охоплювати всю землю градоначальства і простір, який може надати місту всі зручності, коли його людність, а також і торгівля, досягнуть можливого ступеня розквіту”. Окрім того керченський градоначальник пропонував продовжити порто-франко і на Таманському півострові (“від Фанагорії... до Бугазького обмінного двору з однією заставою на дорозі, що прямує до Катеринодару”). “Таким чином, — підсумовував Херхеулідзе, — Керч, з’єднавшись ще тісніше зі Східним берегом і приймаючи на себе весь ризик у випадку появи пошесті, буде постачати [кавказькі] укріплення предметами, необхідними для життя”. Отже, Херхеулідзе фактично пропонував створити не “Керченське”, а “Керченсько-Таманське” порто-франко, яке мало бути під його керівництвом (“відокремлення Керчі від Тамані так само неможливо, як відокремлення Керчі від її карантину”, — відзначав градоначальник). У цьому разі, на думку Херхеулідзе, для транзитної торгівлі могли б відкритися блискучі перспективи (“південно-східні прилеглі губернії відкриють нові шляхи для збуту через Керченський порт своїх виробів і навіть виробу самого Сибіру будуть спускатися по Волзі до Керчі, і Керч при існуванні порто-франко за короткий строк перетвориться на центральне складське місце”) [31]. Цей черговий проект Херхеулідзе також не знайшов підтримки в урядових колах. Більше того там розглядався варіант, за умов якого Керч хоча і отримала б права порто-франко, однак була б повністю відрізана (без усялякого сполучення) від решти Кримського півострова. З таким рішенням не міг погодитися ані генерал-губернатор краю М. С. Воронцов, ані керченський градоначальник. Останній мусив із цього приводу пояснювати, що розуміє “слово порто-франко... у тому значінні, як його розуміють скрізь і... влаштування його у Керчі з деякими відмінностями має бути на тих самих підставах, як і у портах Південної Європи та в Одесі”. Врешті замість влаштування в Керчі порто-франко Микола І 6 серпня

1844 р. видав розпорядження про посилення карантинного нагляду в Криму [32].

Таким чином успішність та неуспішність пропозицій про створення “вільних портів” залежала не від їх ґрунтовності та ступеня аргументації, а від кон’юнктури в правлячих колах столиці та загальних пріоритетів зовнішньоторговельної політики держави. Тут, звичайно, неможливо розглянути всіх проектів щодо надання прав порто-франко та інших митних пільг містам та місцевостям краю, що їх було запропоновано у дореформені часи. Загалом мешканці портових міст протягом цього періоду склали десятки різноманітних листів до царя, уряду та керівників різних рівнів з пропозиціями щодо покращання стану торгівлі. Пропозиції ці іноді підписувалися численним загалом представників “кращих” та “почесних” городян. Такі прохання, пропозиції, проекти безперечно заслуговують на увагу дослідників минулого як своєрідні пам’ятки громадської та соціально-економічної думки України кінця XVIII — першої половини XIX ст.

Література:

1. *Флоровский А. В.* Депутаты Войска Запорожского в законодательной комиссии 1767 г. — Одесса, 1912. — С. 33, 34, 44; *Слабченко М. Е.* Организация хозяйства Украины от Хмельниччины до Мировой войны. — Ч. 1. Хозяйство Гетманщины в XVII — XVIII столетиях. — Одесса, 1923. — Т. 3. — С. 151, 152, 162; *Загоревський Є. О.* Запорозько-російська митна політика за часів Нової Січі // Ювілейний збірник на пошану академіка Д. І. Багалія. — К., 1927. — С. 808, 809.
2. *Memoire touchant les avantages commerciaux du port d'Odessa* // Архив графов Мордвиновых (Далі АГМ). — СПб., 1902. — Т. 2. — С. 163; Атлас Д. Старая Одесса ее друзья и недруги. — Одесса, 1992. — С. 38.
3. *Об учреждении в Одессе по проекту надворного советника Фродинга порто-франко* // Архив Государственного совета (Далі АГС). — СПб., 1888. — Т. 2. — С. 121, 122.
4. *Оглоблін О.* Одеське порто-франко // Наукові записки Київського інституту народного господарства. — 1928. — Т. 9. — С. 2.
5. *Смольянинов К.* История Одессы // Записки Одесского общества истории и древностей. — С. 371.
6. *Записка об Одессе* составленная Одесским строительным комитетом по распоряжению Ф. П. Де-Волана во время его короткого визита в Одессу в 1800 году // Наследие Ф. П. Де-Волана — из истории порта, города, края. — Одесса, 2002. — С. 214, 216, 218.

7. *Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ)*. Собр. Первое. — СПб., —1830. — Т. 28. — С. 195–197.
8. *Граф Ланжерон императору Александру* // АГМ. — Т. 2. — С. 555, 558.
9. *Le duc de Richelieu a l'Empereur Alexandre, sur la Nouvelle Russie* // Сборник Русского исторического общества. — СПб., 1886. — Т. 54. — С. 412–417.
10. *Журналы по делам Департамента Государственной Экономии* // АГС. — СПб, 1881. — Т. 4. — Ч. 2. — С. 1324.
11. *ПСЗРИ. Собр. Первое*. — СПб., —1830. — Т. 20. — С. 102; Зенкевич Х. Х. Керчь в прошлом и настоящем. Историко-археологический и географический очерк с приложением описания достопримечательностей, хронологического указателя и исторических сведений с рисунками. — Керчь, 1894. — С. 39, 40.
12. *Сборник военно-исторических материалов*. — СПб., 1893. — Вып. 6. — С. 120.
13. *Дружинина Е. И.* Северное Причерноморье в 1775 — 1800 гг. — М., 1956. — С. 143, 145.
14. АГС. — Т. 2. — С. 121; ПСЗРИ. Собр. Первое. — СПб., —1830. — Т. 25. — С. 64–68.
15. *Евсеев А. А.* Город Феодосия и проекты порто-франко в конце XVIII — начале XIX века // Пилигримы Крыма осень '2000: путешествия по Крыму, путешественники о Крыме: Материалы VI крымской международной научно-практической конференции в 2 ч. — Симферополь, 2001. — Ч. 2. — С. 42.
16. *Палас П. С.* Наблюдения сделанные во время путешествия по южным наместничествам русского государства в 1793–1794 годах. — М., 1999 — С. 206.
17. *Досуги крымского судьи или второе путешествие в Тавриду Павла Сумарокова*. — СПб., 1803. — Ч. 1. — С. 135–137.
18. *Евсеев А. А.* Город Феодосия... — С. 42.
19. *Клокачев Мордвинову* // АГМ. — СПб., 1902. — Т. 4. — С. 241, 242; *Клокачев А.* Нужды Феодосии // АГМ. — СПб, 1902. — Т. 6. — С. 12, 16, 17.
20. *Кондораки В. Х.* В память столетия Крыма. — М., 1883. — С. 135.
21. *Броневский Милорадовичу* // АГМ. — Т. 4. — С. 296, 297.
22. *Броневский.* Замечания о порто-франко // АГМ. — Т. 6. — С. 183 — 185.
23. *Броневский.* Замечания о порто-франко // АГМ. — Т. 6. — С. 189, 190.
24. *Броневский Мордвинову* // АГМ. — Т. 4. — С. 319, 320.
25. *Граф Ланжерон императору Александру*. — С. 559.
26. ДАОО. — Ф. 1. — Оп. 190 (1827 р.) — Спр. № 35. — Арк. 1–7.
27. *Торговля Черного моря* // АГМ. — Т. 6. — С. 228, 229.
28. *Зенкевич Х. Х.* Керчь в прошлом и настоящем. — Керчь, 1894. — С. 42, 49, 50, 53, 55, 56.

29. ДАОО. — Ф. 1. — Оп. 191 (1838 р.). — Спр. 70. — Арк. 12.
30. Там само. — Арк. 44.
31. Там само. — Арк. 78, 79.
32. Там само. — Арк. 69–71, 83, 84.

Д. А. Грозний

МІСІОНЕРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ ПАРАФІЯЛЬНОГО ДУХОВЕНСТВА В ХІХ ст.

(на матеріалах Ананьївського повіту Херсонської губернії)

Одержавлення православної церкви, введення її до структури урядового ладу в статусі Відомства православного віросповідання ставило церкву в пільгові умови і полегшувало вирішення нею проблем буття в державі, але одночасно було нездійсненим проведення незалежного напрямку: навіть церковні справи доводилося погоджувати. Державно-правові норми щодо панівної церкви були привілейовані, але обмежували права і свободи інших релігійних організацій. Це очевидно з позиції, що тільки православні священники мали право займатися місіонерством. Саме дослідження історії православної церкви становить науковий інтерес не тільки щодо особливостей інших релігійних організацій, а щодо ставлення до них парафіяльного духовенства. Мета і завдання даної публікації — на підставі аналізу опублікованих та нововиявлених архівних документів і матеріалів періодичної преси розглянути місіонерську діяльність православного духовенства на рівні одного церковного округу і з'ясувати суспільне значення внутрішньої місії. Для досягнення зазначеної мети передбачається вирішення низки наукових задач: по-перше, висвітлити проповідницьку діяльність парафіяльного духовенства на рівні парафії; по-друге, показати боротьбу духовенства за збереження першості православної релігії; по-третє, з'ясувати причини невдалої проповідницької діяльності серед парафіян.

Історіографія проблеми місіонерської діяльності православного духовенства почала складатися ще наприкінці ХІХ ст. Але це були спорадичні статті або книжки, які частіше висвітлювали або місіонерську діяльність духовенства за кордоном чи розповідали про