

# ДЕЯКІ ПИТАННЯ НОВОЇ ІСТОРІЇ УКРАЇНИ

---

*Т. Г. Гончарук*

## **СПРОБИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНЗИТУ ПОЛЬСЬКИХ ТОВАРІВ ЧЕРЕЗ ЧОРНОМОРСЬКІ ПОРТИ В КІНЦІ ХVІІІ — ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.: ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

В історичній літературі вже є чимало праць, присвячених минулому українсько-польських економічних зв'язків. Проте залишається маловивченою історія транзиту польських товарів через українські терени, зокрема, через Одесу. Адже, як зазначав О. П. Оглоблін, здебільшого, саме до Одеси у першій половині ХІХ ст. були спрямовані усі три магістральні маршрути транзиту, що мали свої витoki у глибокому минулому України: 1) “західноєвропейський транзит”, що зв'язував Західну Європу через Галичину з Чорним морем (Одеса — Лейпциг та ін.); 2) “російський транзит”, що зв'язував з Європою, Близьким Сходом міста Центральної Росії (Москва — Одеса, Москва — Таганрог, Москва — Феодосія та ін.); 3) “польський транзит” (Варшава — Одеса, Гданськ — Одеса і т. д.) [1].

Безперечно важливим тут є дослідження правових умов, в яких діяв зазначений транзит. Для їх вивчення треба звернутися також до попереднього періоду — кінця ХVІІІ ст., коли вихід Російської імперії до Чорного моря вельми зацікавив польське керівництво та шляхту, особливо на Правобережжі. Як відомо, поляки звертали особливу увагу на Херсон. Певні правові зразки для транзиту польських товарів через цей порт вже були. Адже транзитні або, як їх тоді називали в Росії “перевізні” товари, “польські, литовські та курляндські” вже тривалий час успішно вивозилися через Ригу, для чого були розроблені спеціальні правила [2].

Особливе значення для влаштування транзиту товарів з Речі Посполитої через Херсон мав іменний указ сенату від 18 лис-

топада 1784 р. О. Оглоблін відзначав, що “указ 18. IX. 1784 р. дозволяв транзит “польської” сировини на Херсон” [3]. Насправді підтвердження права безмитного ввезення до Південної України та вивезення за кордон сільських виробів та сировини із сусідніх польських провінцій стосувалося, звичайно, не “польської”, а української сировини з Правобережжя. Проте зазначений указ стосувався і транзиту інших видів товарів, ввезення яких до імперії не було безмитним, вісім з п’ятнадцяти його пунктів були присвячені саме такій “транзитній або перевізній” торгівлі з Польськими провінціями. У преамбулі указу в загальних фразах говорилося про необхідність сприяння чорноморській торгівлі та добробуту сусідки — Речі Посполитої. Вказавши на ті заходи, що їх вже зробив російський уряд задля покращення торгівлі з Польщею, згідно з тарифом 1782 р., цариця висловила, що новим указом бажає “надати ще більшої підтримки польському торгу через Катеринославське намісництво та Чорне море”. Більш того Катерина II натякала, що у майбутньому для цього торгу Російська імперія розробить “заходи кращі та надійніші” (російський уряд тоді не скупився на обіцянки полякам) [4]. Транзит встановлювався на тих самих умовах, що і транзит польських товарів через Ригу, тому до указу було додано “таблицю польських товарів із зазначенням, яке мито під час їх вивезення з Риги до чужих країв брати належить”. Проте відзначалося, що “згідно прийнятого для чорноморського торгу правила” (указ від 27 вересня 1782 р.) мито це має бути зменшено на 1/4. Отже, транзит товарів з Чорного моря до польських володінь вже від початку виявлявся більш вигідним, ніж транзит іноземних товарів до Речі Посполитої через Ригу. Для транзитної торгівлі Речі Посполитої на Чорному морі було призначено лише один порт — Херсон (“Херсон має бути єдиним портом, через який перевізний або транзитний торг має здійснюватися як для польських товарів, що виходять до інших держав, так і для усіляких речей, що привозяться з чужих країв для відпуску у Польщу” — відзначалося у третьому пункті указу) та одну митницю на російсько-польському кордоні, місце якої генерал-губернатору Потьомкіну ще потрібно було визначити й “при призначенні для цієї прикордонної митниці місця, поєднати зручність для перевізного торгу зі зручністю запобігання будь-

яким зазіханням, що шкодять користі скарбниці та тутешній торгівлі”. Польським підданам не заборонялося “ввозити їх товари, або вивозити іноземні і через інші митниці”, проте, у цьому випадку вони вже на мали права “користуватися будь-яким зменшенням, або поверненням мита”. Отже, для транзиту було визначено лише єдиний шлях.

В цілому визначені умови для польського транзиту через Херсон були досить вигідними. Для транзитних товарів встановлювалося мито, яке дорівнювало  $1/8$  частині від звичайного. Притому  $7/8$  звичайного мита, сплаченого на прикордонній митниці, поверталось власнику товару при вивезенні його за межі імперії в Херсоні з умовою, що “це повернення має відбуватися лише у річний термін, рахуючи від дня відправлення товарів з митниці, а не більше” (цей термін був надто великим, враховуючи незначну відстань від польського кордону до Херсону, й тому вельми зручним для купців).

Указ регламентував умови перевезення польських товарів російськими теренами. Так, шостий пункт указу визначав: “Іноземні товари, які згідно з постановою про перевізний торг підлягають знижці щодо стягування мита, повинні бути не у дрібних партіях, а ті, що є мірними, щоб були не менше цілого шматку, наприклад: сукон, шовкових та вовняних матерій, холсту, стрічок, флеру тощо; стосовно же вагових товарів, не менше ніж 200 фунтів, за винятком пряного коріння й зілля, чаю та іншого, що вагою не менше ніж 10 фунтів має бути, кількість же напоїв має бути не менше діжки або оксофту; а кількість мокрих товарів, що підлягають рахунку, як то вин та інших напоїв у пляшках та склянках, не менш ніж 50 пляшок або склянок; кількість же капелюхів, шапок, ковпаків, панчохів, хустин та іншого має бути не менше дюжини, а цінові зазначені у тарифі товари ціною не нижче 100 карбованців”. Таким чином, уряд сприяв тому, щоб партії транзитних товарів були достатньо великими. Це збільшувало прибутки краю від перевезення, на які в першу чергу і розраховувала влада, влаштовуючи цю галузь торгівлі. Водночас заборона ввозити в країну дрібні партії транзитних товарів дозволяла краще перешкоджати проникненню контрабанди.

Супроти контрабанди були спрямовані й інші пункти зазначеного указу. Так, згідно сьомого пункту купець на транзитні

товари мусив “неодмінно подавати кожного разу об’яву до митниці, з відомостями на якому кораблі, або з яким фурманом й коли ці товари отримав з чужих країв”. В свою чергу митниця мала “завжди звіряти вищезгадану об’яву з митними книгами й під час огляду належним чином їх повіряти, сказавши куди саме вони прямувати мають до іншої митниці, що для транзиту призначена”. Лише після того, як друга митниця повідомляла першу, що транзитні товари “за кордон, або за море випущено”, купець міг “вимагати... повернення мита” (тобто 7/8 мита, сплаченого при ввезенні товару в країну).

Спеціальним пунктом купці застерігалися: “У випадку намагання під виглядом транзитного торгу провозити таємним чином [контрабандні] товари, з винним чинити неодмінно згідно постанов державних при тарифі та в доповнення до нього оголошених, яких взагалі відносно цього перехідного торгу дотримуватися”. Окрім того особливі вимоги ставилися з цього приводу і до керівництва краю. Воно мало подбати й “вжити необхідних застережних заходів”, щоб дія указу не завдала “збитків... митним доходам й загальної шкоди російської торгівлі”. Для того указ мав вступити в силу після виконання двох умов: по-перше, згідно одинадцятого пункту, на польському кордоні у намісництві потрібно було влаштувати “належним чином, згідно з указом від 27 вересня 1782 р. митну варту та кордон, без влаштування яких транзитний торг зовсім не має розпочинати своєї дії”; по-друге, згідно з дванадцятим пунктом, окрім однієї транзитної митниці на польському кордоні дозволялося “залишити ще у Катеринославському намісництві, за вибором генерал-губернатора, не більше як одну прикордонну митницю, для ввозу та вивозу товарів..., інші же, як непотрібні й такі, що можуть перешкоджати необхідним супроти таємного (контрабандного. — *Т. Г.*) ввозу засобам, запнути”.

Оскільки транзит влаштовувався у теренах порубіжних з Османською імперією та іншими азійськими країнами, уряд мусив подбати і про карантинний захист. “При усіх цих установах перехідного торгу й митницях при кожній з них мають бути заведені і карантинні доми, а також і митний кордон та варту мають усіляко спостерігати, щоб не було занесено небезпечну хворобу”, — зазначалося у 14 пункті указу [5].

Отже, з одного боку указ від 18 листопада 1784 р. створюю-

вав юридичні умови для функціонування широкого транзиту товарів через Херсон не тільки для Правобережжя, але й для етнічних польських теренів. Однак царська “милість” полякам і в цій ситуації була скоріше декларативною, а ніж реальною. Влаштування транзиту було обставлено досить жорсткими умовами (більшість пунктів указу стосувалися посилення митного та карантинного контролю), а початок його дії відклали на невизначений термін — доки не буде обрано митницю на польському кордоні. Безпосереднім наслідком указу було влаштування “митного ланцюга” на кордоні між Катеринославською губернією та польськими провінціями й закриття на ньому всіх митниць, окрім двох. Ці фіскальні заходи не нашкодили товарообміну.

Окрім того визначення митниці, через яку мали впускатися польські товари, розтягнулося на надто тривалий термін (через Російсько-турецьку війну, смерть Г. Потьомкіна тощо). Лише 7 грудня 1792 р. було видано указ такого змісту: “У 1784 році були дані від Нас повеління небіжчику генерал-фельдмаршалу, Катеринославському й Таврійському князю Потьомкіну-Таврійському, для перехідного або транзитного торгу з Польщі створити особливу митницю... Війна з Портою Оттоманською, що розпочалася невдовзі, та безладдя, що відбулися у Польщі, перешкодили цій вигідній справі. Між тим, з допомогою Божою, спромоглися ми благополучно завершити війну Нашу вигідним миром, з приєднанням до імперії Нашої від турецького володіння землі, що між річками Богом та Дністром розташована. Після цього розширення кордонів, знаходимо Ми за потрібне задля полегшення й підтримки перехідному торгу з Польщі торгу призначити не тільки одну транзитну митницю на річці Бог у Ольвіополі, але й іншу на Дністрі поблизу Ягорлика, на Нашому кордоні з Польщею, повеліваючи Сенату наказати, куди потрібно, про втілення його в зазначеного у дію, згідно з указом Нашим від 18 листопада 1784 року та із рескриптом до небіжчика генерал-фельдмаршала князя Потьомкіна-Таврійського того дня написаного” [6]. Штату митницям до цього указу у “Повному зібранні законів Російської імперії” чомусь вміщено не було.

Проте вже наступного року відбувся другий розподіл Речі Посполитої, що суттєво змінив західні кордони імперії. Ольвіо-

поль втратив своє прикордонне значення, опинившись далеко в глибині держави. Не дивно, що указом від 27 січня 1795 р. про створення Вознесенської губернії Ольвіопольська митниця, “так само як і попереджувальний ланцюг та варта по кордону Катеринославської губернії з областями від Польщі приєднаними, починаючи від Крилову до Красноселья та Ольвіополя, а від цього місця по Кодимі до Ягорлику, як внутрішні скасовані” [7].

Однак російський уряд, вочевидь, не залишив після цього ідеї влаштування міжнародного транзиту через терени Правобережжя до своїх чорноморських портів. На нових кордонах імперії швидко створювалася нова лінія митної варті та визначалися місця для митниць. Так, вищезгаданим указом від 27 січня 1795 р. на кордонах Вознесенської губернії з турецькими володіннями було засновано “прикордонну митницю у Дубоссарах та у Овідіополі митну заставу” (штат яких було тоді ж затверджено), а також продовжено “від Ягорлика по лівому берегу ріки Дністра до кордону Брацлавської губернії прикордонні ланцюг та варту, на тих самих підставах, що вона існує у Катеринославському намісництві згідно з положенням, затвердженому... 24 листопада 1793 року” [8]. 14 грудня 1795 р. царицею було затверджено створення “митної сторожі по кордону Литовської губернії, починаючи від того пункту, де вона межує з губернією Волинською до Балтійського моря”. Тоді ж, між іншим, було створено митницю у селищі Кринки на кордоні з Прусією, що потім відіграватиме певну роль у “одеському транзиті” першої чверті XIX ст., а також митниці “у місті Гродно, у містечках Пуни, Юрбурзі та при Балтійському морі у містечку Полангені, а окрім того між Юрбурзькою та Полангенською митницями на дорозі від пруського Тільзиту до Самогіції створити у селищі Стайгіні митну заставу” [9]. Показово що десятий (останній) пункт зазначеного указу стосувався вже неіснуючого польського транзиту через Ригу. “10. Проголошений раніше на підставах згаданого тарифу (1782 р. — *Т. Г.*) для відпуску з Риги до чужих країв польських, литовських та курляндських продуктів та для перевозу через Ригу до Польщі, Литви та Курляндії іноземних товарів транзит, після приєднання під нашу державу значних частин Польщі та Литви й усієї Курляндії, не може вже залишатися у попередньому становищі; а тому наказуючи транзитну митницю, що існувала

у Ризькій губернії, скасувати, доручаємо ми тепер вступити у спілкування щодо проголошення його (транзиту. — *Т. Г.*) головним нашим начальникам литовської та курляндської губернії князю Репніну та генерал-поручику барону фон дер Палену, котрі після достатнього обстеження місцевостей, що у відомстві їх перебувають, через які транзитні товари здебільшого можуть перевозитися, мусять у свій час влаштувати цей транзит на підставах загального тарифу, призначивши і місця, де для нього митниці розташувати вигідніше, не забувши повідомити про це наш Сенат для належного про це, кому потрібно, наказу й повідомлення по всій імперії нашій” [10]. Отже, уряд був вельми зацікавлений, щоб ризький транзит, як це було до перенесення кордонів, приносив державі прибутки. Звичайно, що такі ж плани будувалися і стосовно херсонського транзиту, який хоч і не встиг розпочати свою дію, проте вважався досить перспективним.

8 серпня 1795 р. іменним указом правителю Волинського та Подільського намісництва Т. І. Тутомліну було прийнято його подання про влаштування нової митної межі й наказувалося “по зовнішнім кордонам губерній... де влаштовуються митниці, митні застави й прикордонний ланцюг, не забути поставити пристойних прикордонних знаків”. Цікаво, що петербурзькі урядовці устами цариці не забули нагадати про справу влаштування транзиту через терени Правобережжя. “А межі тим, — відзначалося у зазначеному указі, — указом нашим 26 червня 1789 року влаштування транзиту у Катеринославській губернії передали ми у розпорядження покійному генерал-фельдмаршалу князю Потьомкіну-Таврійському, але оскільки після того, по приєднанню від Порти Очакова з повітом та земель між Богом та Дністром, а від Польщі просторих областей, що складають вицезгадані губернії (Брацлавська, Волинська та Подільська. — *Т. Г.*), розташування кордонів з того боку імперії нашої зовсім змінилося, тому доручаємо ми вам вступити у зносини про влаштування того транзиту з теперішнім Катеринославської та Вознесенської губернії генерал-губернатором графом Зубовим, й після достатньої перевірки, через які місця в губерніях, ще і вам ввірених й куди транзитні товари більше перевозитися будуть, влаштуйте разом з ним той транзит на засадах загального тарифу, так як відкриття Вознесенської

та влаштування за зразком установ наших Брацлавської, Подільської та Волинської губерній, відкривають найкращий до того засіб, й подайте доповідь в свій час про це Сенату задля належного, кому потрібно, наказу й проголошення по імперії” [11]. Того ж числа було дано іменний указ Сенату про створення митниць у зазначених губерніях, пункт п’ятий зазначеного указу майже дослівно повторював настанову щодо влаштування транзиту з вищезгаданого указу Тутомліну [12].

Вознесенській губернії тоді надавалася особлива увага, адже її керівником був останній “временщик” Катерини II П. Зубов. В планах останнього напевно було влаштувати транзит так, щоб він пройшов через центр губернії — місто Вознесенськ, яке будувалося, не більше не менше, як “третя столиця” Російської імперії. З Вознесенська Південним Бугом відкривався шлях на Херсон. Однак реальний хід торгівлі обирав з часом для транзиту інший шлях — через Одесу. Початок цьому транзиту поклав указ від 5 березня 1804 р. [13]. Указом від 2 жовтня 1808 р. зазначений транзит тимчасово набув безпрецедентних пілг [14]. Серед маршрутів зазначеного транзиту найбільшої ваги набув Броди — Радзивилів — Одеса. Однак серед визначених шляхів були: Проте наляканий поширенням контрабанди російський уряд практично заборонив “одеський транзит” указом від 24 березня 1810 р. [15].

Особливе значення надавалося транзиту за часів нетривалого періоду “російського фритредерства” у 1819 — 1821 рр. Саме тоді було утворено спільну митну територію для річкової та транзитної торгівлі на землях колишньої Речі Посполитої в кордонах до 1772 року, з виходом до Балтійського та Чорного морів (тобто саме на Одесу). 5 серпня 1818 р. у Петербурзі було укладено “Додатковий акт” до російсько-австрійського трактату 21 квітня 1815 р., який “...стосувався торгівлі й промисловості Польських провінцій, що входили до кордонів 1772 р...” У межах земель колишньої Речі Посполитої, які на момент укладання договору входили до складу Австрійської та Російської імперій, створювалася зона вільної річкової торгівлі, зокрема, “вільне судноплавство по річках вниз до їх впадіння в море й вгору по їх течії, і вільний вхід до [їх] пристаней”, було відроджено і транзит Броди — Одеса (12 стаття акту) [16].

На думку історика О. Преснякова, це була чергова спроба



здійснити одне з найбільш грандіозних завдань європейської історії — “споконвічного завдання узгодження економіки та політики на території між Заходом та Сходом Європи, перехийка між Балтійським та Чорним морем”. Зазначений регіон, до якого входили землі Польщі, Західної, Правобережної та Південної України, на думку О. Преснякова, віддавна зберігав свою економічну єдність (“Система водних шляхів віддавна пов’язувала нагальні інтереси місцевого економічного життя з виходом на широкі шляхи міжнародного обміну — до морів Балтійського та Чорного”) [17]. Однак, як мусив визнати О. Пресняков, реалізація “споконвічного завдання” на початку ХІХ ст. виявилась утопією. Російська промисловість зазнала значних збитків, втративши колосальні ринки збуту, й тому скасування єдиної митної системи в межах колишньої Речі Посполитої було цілком виправдано [18]. О. Оглоблін, оцінюючи митне законодавство 1819-1821 рр. з боку українських економічних інтересів, не знаходив, на відміну від О. Преснякова, в ньому практично жодної значної вади. Причому втрату російською промисловістю українського ринку О. Оглоблін також оцінював позитивно: “Ідея польської економічної території, — писав він, — втілилася у пруське сукно на східноєвропейських (зокрема, на українському) ринках... Реалізація цього артикулу безперечно виганяла російський капітал із західних країв імперії (Литва, Білорусь, Правобережна Україна)”. О. Оглоблін відзначав, що польський безмитний простір сприяв перемозі на українському ринкові більш якісних та дешевих пруських виробів, бурхливому розвитку транзиту через українські землі. “Український ринок, — зазначав він, — зокрема Правобережжя немов би китайським муром огорожено було від імперії. А на цьому ґрунті, звичайно, могла врешті утворитися спілка українського капіталу з західноєвропейським...”. Такі процеси, на думку О. Оглобліна, могли призвести не тільки до економічного розвитку, а й до політичного відродження України. Не дивно, що скасування режиму “вільної торгівлі” в 1822 р. Оглоблін оцінював вкрай негативно [19]. У 1831 р., скориставшись з польського повстання, російський уряд фактично перекрив шлях виробам промисловості Царства Польського (К. Воблій вважав, що то фактично була німецька промисловість пересаджена на польський ґрунт [20]) до інших регіонів імперії.

Однак зазначені протекціоністські заходи ніби безпосередньо транзиту через Одесу не стосувалися. Він здійснювався за “положеннями”, прийнятими ще за часів “російського фритредерства” 14 серпня 1818 р. [21]. Своєрідний “транзитний міст” тоді з’єднав Одесу не тільки з “польськими землями” Австрійської імперії (Галичиною та Малою Польщею), але і з “Царством Польським”, яке у складі Російської імперії було відокремлено особливим митним кордоном. Ще 20 червня 1818 р. російський Сенат задовольнив пропозиції міністра фінансів та “статс-секретаря Царства Польського графа Соболевського” про “створення замість Рожеямпільської застави Устилузьської митниці, для транзиту з Одеси у Варшаву та з Варшави до Одеси, і для привезення всіх тих іноземних товарів, які за тарифом 1816 року дозволено привозити на Радзивилівську митницю” [22].

Звичайно, що певного правового поля для існування транзиту, у тому числі й польського, надавало одеське порто-франко. Однак вже автори першої половини ХІХ ст. звертали увагу на те, що порто-франко, відкриваючи шлях для товарів англійських та південно-європейських, перешкоджало поширенню товарів центральноєвропейських, зокрема, транзитних. Недарма одеський автор М. Сокальський вважав, що скасування порто-франко звільнить Одесу “від монополії невеликої кількості іноземних домів”, “відкриє широке поле для конкуренції на південних та південно-західних ринках Росії австрійським, пруським та германським неогоціантам, що здійснюють торгівлю по сухопутному кордону”, а також сприятиме поширенню на Південь “цукру з Київської губернії, сукон з Царства Польського й, взагалі, оброблених виробів другорядної якості (мається на увазі тих, що знаходили споживачів серед небагатих прошарків населення. — *Т. Г.*)...” [23]. О. Оглоблін був цілком згоден з такою характеристикою впливу одеського порто-франко на транзит. Більш того він вважав, що російський уряд саме тому і терпів тривалий час існування порто-франко, бо “воно створювало серйозну противагу німецькій, а згодом польській промисловій експансії на Україні (Правобережній) й на Чорноморщині...” [24]. Проте, так чи інакше, саме скасування одеського порто-франко унеможливило пересування центральноєвропейських, в тому числі й польських, транзитних товарів через Одесу.

Таким чином, наприкінці XVIII — у першій половині XIX ст. російським урядом було здійснено кілька спроб влаштувати транзит польських товарів через чорноморські порти. Однак усі правові акти кінця XVIII ст. щодо організації зазначеного транзиту через Херсон так і не набули чинності. Початок “польського транзиту” через Одесу було покладено указом від 5 березня 1804 р. Правові умови транзиту польських товарів через Одесу пройшли певну еволюцію. Започатковано зазначений транзит було у той час, коли польські землі ще, здебільшого, перебували у складі Прусії. Завершено дію зазначеного указу фактично було у 1811 р., внаслідок чого транзит припинився. Відроджено транзит товарів вже з “Царства Польського” до Одеси було у 1818 р. Цей транзит продовжував існувати (від 1822 р. за умов жорсткої протекціоністської митної системи) до 1857 р., коли остаточно припинився у зв’язку з ліквідацією одеського порто-франко.

#### *Джерела та література*

- 1.Оглоблін О. Нариси з історії капіталізму на Україні. — Харків-Київ, 1931. — С. 45-50, 67, 68.
- 2.Оглоблін О. Польський капітал та український ринок першої половини XIX ст. // Прапор марксизму. — 1929. — № 6. — С. 148, 149.
- 3.Полное собрание законов Российской империи (далі — ПСЗРИ). — Собр. 1. — Т. 21. — № 15. 520. — С. 680.
- 4.Оглоблін О. Нариси... — С. 32.
- 5.ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 22. — № 16. 093. — С. 243.
- 6.Там само. — С. 244, 245.
- 7.ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 23. — № 17. 087. — С. 385
- 8.ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 23. — № 17. 300. — С. 643.
- 9.Там само. — С. 642 — 643.
- 10.ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 23. — № 17. 419. — С. 847.
- 11.Там само. — С. 848.
- 12.ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 23. — № 17. 372. — С. 757, 758.
- 13.ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 23. — № 17. 373. — С. 759.
- 14.ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 28. — № 21. 196. — С. 191-196.
- 15.ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 30. — № 23. 292 — С. 595-598.
- 16.ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 31. — № 24. 565. — С. 592.
- 17.ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 35. — № 27. 453. — С. 413-415.
- 18.Пресняков А. Экономика и политика в польском вопросе начала XIX в. // Борьба классов. — 1924. — № 1-2. — С. 29, 45, 49.
- 19.Там само. — С. 49.
- 20.Оглоблін О. Нариси... — С. 35-46.

21. Воблый К. Г. Очерки по истории польской фабричной промышленности. — К., 1909. — Т. 1. — С. 208-209, 319.
22. ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 35. — № 27. 479. — С. 449-454.
23. ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 35. — № 27. 388. — С. 329.
24. Сокальский Н. Несколько слов о значении железных дорог для одесской торговли // Одесский вестник. — 1857. — 30 апреля.
25. Оглоблин О. Одесское порто-франко // Научные записки Киевского института народного хозяйства. — 1928. — Т. 9. — С. 47.

*Д. А. Грозный*

### МАТЕРІАЛЬНЕ СТАНОВИЩЕ ПАРАФІЯЛЬНОГО ДУХІВНИЦТВА ХЕРСОНСЬКОЇ ЄПАРХІЇ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ — ПОЧАТКУ ХХ СТ.

В останні роки історія православного духівництва України в другій половині ХІХ ст. привертає все більше уваги науковців з історії православної церкви. З'явилась низка цікавих публікацій з цієї теми [1]. Однак необхідно визнати, що історія духовного стану дореволюційної України залишається ще мало дослідженою. Серед інших аспектів цікавим моментом є матеріальне становище духівництва.

Ще у ХVІІІ ст. привілейований стан білого духівництва — священики — наближався в юридичних правах до особистого дворянства. Але у співвідношенні доходів від служби смороду сильно розрізнялися. Так, урядовці цивільної служби, що мали чини ІХ-ХІV класів на початку ХІХ ст. одержували щорічну платню від 100 до 400 крб. на рік; військовий, що мав найнижчий офіцерський чин, — 200 крб., а середній річний прибуток священиків у місті складав від 30 до 80 крб., а в селі і того менше — 25-40 крб.

В ХІХ сторіччі духівництво, що складало одну із найчисельніших станових і професійних груп городян, також не відрізнялося високими статками. За підрахунками Б. Н. Миронова, в середині ХІХ в. парафіяльне духівництво поступалося за рівнем доходів молодшим урядовцям і офіцерам приблизно у 1,5-2 рази [2]. І. Дитятин відзначав: “Можна... стверджувати, не ризикуючи впасти в грубу помилку, що міське духівництво у величезній більшості випадків, з погляду економічного добробуту, обходиться взагалі не дуже високо” [3].