

ПИТАННЯ НОВОЇ ІСТОРІЇ УКРАЇНИ

Т. Г. Гончарук

ТРАНЗИТ РОСІЙСЬКИХ ТОВАРІВ ЧЕРЕЗ ЗЕМЛІ НАДДНІПРЯНСЬКОЇ УКРАЇНИ В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.

Сьогодні, коли гостро постають проблеми, пов'язані з облаштуванням шляхів міжнародного транзиту через землі незалежної України, важливо простежити історичні традиції цієї галузі товарообміну. Притому необхідно звернути увагу не тільки на історію транзиту західноєвропейського, але й російського, що сьогодні має для нашої держави неабияке значення. Ця тема залишається ще маловивченою, особливо щодо періоду, коли Наддніпрянщина входила до складу Російської імперії, через що вивіз російських товарів за кордон через сухопутні митниці та порти на українських теренах, а також вивіз іноземних товарів через українські терени до Росії не був юридично оформлений як транзит й розглядався як частина загальноімперського товарообміну та внутрішніх перевезень. Таке становище, зокрема, мало місце у першій половині ХІХ ст., коли український товарообмін, особливо зерновий експорт, переживав добу свого піднесення.

В дореволюційній літературі зазначеній проблематиці приділялося небагато уваги. Проте деякі автори ХІХ ст. розглядали “транзитну торгівлю” окремих українських регіонів й навіть міст. Наприклад, О. Шмідт писав про вироби, що “транзитом” прямували через Одесу до інших теренів держави [1; 93]. В. Павлович навіть присвятив невеликий розділ своєї праці “транзитній торгівлі” Катеринославської губернії [2; 37, 38]. Автор історично-статистичного нарису м. Херсону писав про “внутрішню, зовнішню та транзитну” торгівлю міста, маючи на увазі обмін з сусідніми українськими регіонами [3; 342].

Проте українське господарство в цілому у той час ще не було предметом історико-економічних досліджень.

Вперше минуле економіки Наддніпрянщини як єдиного цілого почали досліджувати вітчизняні історики 1920-х рр. Серед них найбільш ґрунтовно історією транзитної торгівлі першої половини XIX ст. займався О. Оглоблин. Він першим й визначив “російський транзит” як один з трьох (поруч із “західноєвропейським” та “польським”) головних напрямків транзиту, що віддавна через українські землі проходили. У XIX ст. “російський транзит”, відзначав О. Оглоблин, здебільшого, зв’язував з Європою та Близьким Сходом міста Центральної Росії (маршрути Москва-Одеса, Москва-Таганрог, Москва-Феодосія та ін.) [4; 45-50, 67, 68]. Важливим було твердження О. Оглоблина про те, що російський уряд сприяючи розвитку транзиту своїх товарів через Україну перешкоджав транзиту через її терени західноєвропейських товарів, зокрема по маршруту Броди — Одеса (наприклад, коментуючи плив протекціоністського тарифу він відзначав: “Тариф 1822 року безперечно поставив російський транзит через Україну в надзвичайно сприятливі умови. Не дарма ж деякі одеські купці, що брали участь у транзитному торзі між Одесою й Бродами, починають торгувати російськими виробами”). Отже за О. Оглоблиним існувала конкуренція між російських та західноєвропейським транзитом на українських теренах й російський уряд усіяко обмежував останній, щоб допомогти першому [4; 38, 40].

Багато для вивчення транзиту російських виробів через терени Наддніпрянщини зробив визначний радянський історик І. Гуржій, хоча він мусив розглядати цю галузь торгівлі разом з експортом та імпортом українських товарів, як одну зі складових, що визначали “місце України у зовнішній торгівлі Російської імперії.” Спираючись саме на результати досліджень І. Гуржія, можна визначити головні статті російського експорту через терени Наддніпрянщини за кордон та їхні зміни. Так, поступово зменшувався у першій половині XIX ст. транзит через Україну російського заліза. П. Павлович щодо цього відзначав (цитовано за І. Гуржієм у його перекладі): “Залізо для відправки за кордон зосереджується в м. Ростові. Воно вивозиться по Волзі і Дону з сибірських заводів Пашкова, Демидова, Яковлева, Зеленцова та ін. Отже, щодо Катеринославської губернії

воно становить предмет транзитної торгівлі. В минулому, в 1815 році і наступних роках вимога на залізо була дуже значною і його вивозили мільйон з лишком пудів, але поступово, мабуть від підвищення цін на місці, вимоги зменшилися і, здається, що відпуск заліза у самому скорому часі досягне мізерної кількості.” З статистичними відомостями зібраними І. Гуржієм вивіз російського заліза протягом періоду що розглядається “все зменшувався і зменшувався” [5; 184]. Отже, в першій половні XIX ст. транзит російського заліза був для Наддніпрянщини зникаючою галуззю товарообміну, тим більш, що і українські потреби у залізних виробках все більше почали задовольняти місцеві виробники (зокрема, Луганський ливарний завод та ін.).

У зазначений період вигідним був вивіз з Росії через терени Наддніпрянщини виробів дорогих та неважких, що водночас складали традиційний російський експорт: юхти, кав'яру, хутра і т. п. “Поряд з необробленими шкірами, — писав І. Гуржій, — багато йшло з України за кордон оброблених, зокрема, юхти. Вивозом останньої була відома тоді Радивилівська митниця. Протягом 1824 — 1846 рр. звідси в середньому вивозилось: у 1824–1828 рр. — 35,9 тис. пудів, у 1829–1833 рр. — 47,4 тис. пудів, у 1834–1838 рр. — 32,1 тис. пудів, у 1839–1843 рр. — 33,6 тис пудів і в 1844–1846 рр. — 17,3 тис пудів. Якщо взяти до уваги загальний вивіз юхти в Європу з Росії, то на Радивилівську митницю 1824 — 1828, 1834 — 1834 рр. припадало понад 50 % експорту юхти з Росії, а в 1829 — 1833 рр. — 62% [5;180].” Досить важливим був і вивіз через Радивилівську російського хутра. За підрахунками І. Гуржія в окремі періоди, наприклад, у 1829 — 1833 рр. “вартість щорічного вивозу хутра з Радивілова становила 73,1%... загальноросійського вивозу” [5; 182])

Деякі статті експорту, що вивозилися через митниці на українських теренах могли бути як українського, так і російського виробництва,

Велике значення для експорту російських виробів мали порти на чорноморському та азовському узбережжі. Деякі товари, що через них вивозилися могли бути як російського так і українського виробництва як то: кав'яр, хутра, коров'яче масло та сир та ін. “Через чорноморсько-азовські порти, відзначав І. Гуржій, — багато експортувалось паюсної ікри, що високо

цінилась на зовнішньому ринку. У 1793 р. через чорноморські порти було вивезено до 24 тис. пудів ікри на 93,6 тис. крб., протягом 1827–1836 рр. з Росії в середньому вивозилось за кордон по 35 тис. пудів ікри на 226,8 тис. крб. З цієї кількості на південні порти припадало у перший період 31,3 тис. пудів на 181,5 тис. крб. і в другий — 40,4 тис. пудів на 227,7 тис. крб. Риба й ікра продавались у Туреччину, Грецію, Італію, Австрію, Молдавію, Царство Польське та інші країни[5;181, 182].”

Важливе значення для цієї торгівлі мала і Одеса. Коли головне підґрунтя добробуту “столиці Півдня” — хлібна торгівля приходила до занепаду, одеські купці й навіть преса звертали увагу й на вивіз товарів з Росії. Так, у огляді торгівлі за 1834-тий рік “Одесский вестник” зауважував: незважаючи на “гибельний неврожай”, який спричинив “другий рік, характерний майже цілковитим занепадом тієї галузі торгівлі, що первісно зміцнила існування цього міста, й яка протягом сорока років ніколи йому не зраджувала: а саме торгівлі *хлібом*”; капітали, що обертались в Одесі, знайшли вихід: “жителі Одеси... звернулися до розкриття інших гілок промисловості”. Серед таких “інших гілок промисловості” був експорт “російських виробів зі шкіри, заліза й міді до Туреччини та Греції” й, зокрема, юхти. Одеська газета відзначала, що за кордоном “переважно відома й користується великою довірою фабрика А. і П. Мальцевих з Мурому Володимирської губернії”, й, що спроби у Європі створити аналогічний товар були не зовсім вдалимися (“у Німеччині пробували виготовляти юхту, і доволі вдало, але не могли надати їй того запаху, що його має російська, і який складає одну з умов споживачів, німецький запах скоро вивітрюється”). Одеські автори розраховували, що через їхнє місто будуть вивозитися й інші традиційні російські предмети експорту (“досі є ще деякі цікаві предмети, які привозяться до Одеси з середини імперії у невеликій кількості, й тому продаються дорого: російські купці переважно відправляють їх до Бродів, де міняють їх на деякі німецькі вироби, а особливо на штірійські коси; ми переконані, що мало по малу й ці предмети більше будуть звертатися до нас й отримують важливість у нашій торгівлі”) [6].

Серед імпортних товарів, що у першій половині XIX ст. через терени Наддніпрянщину прямували в інші терени імперії, вагоме місце посідали штірійські коси. Вони складали голо-

вний предмет імпорту Радивилівської митниці. Проте для їх ввезення до Центральної Росії розроблялися й інші маршрути, зокрема, через Одесу. На початку XIX ст. цей шлях виявлявся не зовсім вигідним. Тому 1804 р. уряд дозволив ввозити зазначені коси через Могилів-Подільську та Дубоссарську митниці (це було зроблено на прохання ростовського купця Щеткіна та рильського купця Филімонова, які скаржилися, що перевезення кіс через Галац та Одесу є не вигідним внаслідок поганого стану судноплавства на нижньому Дунаї) [7; №21126].

З часом торговельне значення Одеси зросло й місцеві кореспонденти розраховували, що вона може перетягнути від Радивилова велику частину імпорту штірійських кіс. “Не багатьом напевно відомо, — писав “Одесский вестник” у 1834 р., — що з давнього вже часу щорічно ввозиться до Росії з Штірії, через Радивилівську митницю велика кількість кіс, ціною до 3000000 карбованців. Більше 100 фабрик замаються там цим помислом й продають товару на 20 або 30000000 крб. на рік.” Газета детально розглядала якості зазначеного товару та маршрути його постачання до країни (вказувалося, що до Радивилова коси привозилися у діжках, кожна з яких важила до 9 центнерів й містила від 750 до 1000 штук кіс вартістю від 1000 до 2000 крб.; відзначалося: “головний торг косами здійснюється купцями міста Рильська в Курської губернії. Вони до цього часу купували коси у бродівських купців, а тому й знаходилися у цілковитій залежності від них”) [6]. Не дивно, що “Одесский вестник” звертав особливу увагу на спроби перевезення великих партій штірійських кіс через Одесу. Зокрема ту, що здійснив у 1834 р. купець І. Жижин. “Іван Іванович Жижин, — писала одеська газета, — першим з рильських купців, сам вирушив до Штірії, для закупівлі кіс... До цього часу він слідував загальній звичці рильських купців, відправляючи товар сухим шляхом через Радивилів. Штірійські фабриканти доставляють його за свій рахунок до Відня, а звідти до Радивилова, й платять за перевіз до 4 гульденів сріблом з центнера. Тепер п. Жижин вперше відправив товар морем з Трієсту до Одеси; фрахт коштує йому не дорожче ніж 50 крейцерів з центнера, притому Одеса на 100 верст ближче до Рильська ніж Радивилів. Він виграв таким чином біля 6%... Вигоди цього нового шляху є такими очевидними, що Жижин не тільки

думає у майбутньому завжди користуватися ним, при привозі товарів, але планує і товари що він вивозить за кордон як то: віск, сало, шкіри, пеньку, надсилати не до Радивилова, а до Одеси... Сподіваємось, що мине небагато часу й інші з його співгромадян будуть слідувати цьому прикладу” [8].

Планам перенесення головних шляхів транзиту іноземних товарів до Центральної Росії з Радивилова до Одеси не судилося втілитися в життя. Проте до Одеси імпортувалися у значній кількості й інші товари, що знаходили збув у російських регіонах, зокрема, бавовна для російських фабрик (у вищезгаданій публікації “Одесский вестник” писав: “між ввізними товарами бавовна посідає перше місце; кількість її, що її сюди довозять, зростає щорічно. Вона служить для постачання московських та інших внутрішніх російських фабрик”) [6].

Транзит російських виробів через українські терени був безпосередньо пов’язаний зі станом шляхів. Не зважаючи на сплату населенням Наддніпрянщини значних зборів на будівництво шляхів (зокрема збору 25 коп. з душі на утримання “головних трактів” імперії), держава мало дбала про шляхи, що були потрібні українському господарству. Так лише кілька шляхів, що мали статус “головних трактів” та “великих трактів” імперії могли використовуватися для транзиту російських товарів через українські терени. Це, зокрема, “головний тракт” “з Петербурга до Ізмаїлу з малою гілкою від Балти до Одеси” та “великі тракти”: “так званий Білоруський тракт з Петербургу через Київ до Одеси”; “з Москви через Тулу, Орел, Ніжин, Київ, Житомир та Дубно до Радивилова”; “з Орла через Курськ, Харків, Полтаву та Кременчук до Одеси” та ін. Шлях з Москви до Радивилова у 1824 р. через Калугу, Козелець, Київ та Житомир складав 1322 1/2 верст. Тоді як шлях від Москви до Одеси — 1382 1/2 верст [9; 30,31]. Й хоча на 1835 р. маршрут між Одесою та Москвою сухопутними шляхами імперії скоротився до 1359 1/4 верст проте Одеса все одно була менш вигідним пунктом для транзиту російських товарів, ніж Радивилів [10; 44–46].

Таким чином, можна зробити висновок, що Наддніпрянська Україна першої половини XIX ст. була важливою транзитною територією для товарообміну Центральної Росії. Обсяги російського транзиту через українські терени у цей час не були надто значними через низку причин: протекціоністська мит-

на політика стримувала імпорт; російське виробництво могло запропонувати Європі лише невеликий асортимент конкурентноспроможних товарів; стан шляхів робив рентабельним транспортування на великі відстані лише легких та дорогих товарів. Через це українське населення не могло мати значних прибутків від транспортування російських товарів (набагато більше коштів воно отримувало від перевезення зерна та інших предметів українського експорту та внутрішньої торгівлі). Проте “російський транзит” за своїми ціновими показниками обіймав важливу частку у обсягах торгівлі наддніпрянських митниць й портів та приносив певний дохід мешканцям українських міст, зокрема, купецтву. Значення цього транзиту зростало у ті часи, коли зменшувалися обсяги експорту зерна та інших більш важливих статей українського товарообміну. “Російський транзит” через землі Наддніпрянщини першої половини ХІХ ст. ще потребує ґрунтовного вивчення: необхідно визначити його загальні обсяги та їхню динаміку, детально розглянути шляхи транспортування товарів, підрахувати приблизні прибутки місцевого господарства від функціонування транзиту та ін.

Джерела та література

1. Шмидт А. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Херсонская губерния — СПб., 1862. — Ч. 1;
2. Павлович В. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Екатеринославская губерния. — СПб.: Военная тип., 1862;
3. А. Б. Историко-статистическое описание Херсона // Новороссийский календарь на 1845 г. — Одесса, 1844;
4. Оглоблин О. Нариси з історії капіталізму на Україні. — К, 1931;
5. Гуржій І. О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця ХVІІІ до 1861 року). — К., 1962;
6. Одесса 1-е января. Одесская заграничная торговля в 1834 году // Одесский вестник. — 1835. — 2 января;
7. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1. — СПб., 1830. — Т. 28;
8. О торге косами // Одесский вестник. — 1834. — 17 февраля;
9. Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, Царства Польского и других присоединенных областей. — СПб., 1824;
10. Расписание дорог Российской империи // Новороссийский календарь на 1835 г. — Одесса, 1834.

Анотації

Гончарук Т. Г. Транзит российских товаров через земли Надднепрянской Украины в первой половине XIX в.

В статье исследуется транзит российских товаров через порты и сухопутные таможи, расположенные на территории Надднепрянской Украины в первой половине XIX в. Определяются обороты этого транзита, пути транспортировки и возможные прибыли от него местному хозяйству. Также рассматривается транзит иностранных товаров.

Goncharuk T. G. The Russian goods transit through the Naddnipyrianska Ukraine lands in first half of the 19th century.

The article deals with the transit of the Russian goods through ports and the overland customs houses located on the territory of Naddnipyrianska Ukraine in the first half of the 19th century. The turnovers of this transit, the ways of transportation and its possible profits to the local community are defined. Also the foreign goods transit is considered.

Т. М. Моисеева

ОДЕСЬКИЙ ПАВЛОВСЬКИЙ ПРИТУЛОК (1864-1884 РР.)

Проблема безпритульних дітей завжди була гострим бодем суспільства. Минали епохи, змінювалися методи боротьби з цим явищем (від каральних до профілактичних), а проблема залишалася. Не вирішена вона і сьогодні. Тому актуальним є звернення до досвіду минулого, ознайомлення з діяльністю організацій, які намагалися відвернути це громадське лихо, допомогти знедоленим малюкам.

В сучасній українській історіографії це питання ще не дістало належного висвітлення. В останній час серед науковців зростає інтерес до формування та розвитку традицій благодійності в минулому, з'являються дисертаційні дослідження [1], статті, присвячені функціонуванню окремих благодійних товариств (в тому числі і дитячих), подоланню дитячої безпритульності в перші роки радянської влади [2], але практично немає опублікованих праць, в яких би висвітлювалася практика державних чи суспільних установ в досить вузькому, специфічному напрямі — організації допомоги підкидь-