

Анотації

Бойков О. Ю. Православная идея и украинское национальное движение Юга Украины в конце XIX — начале XX в.

В данной статье предметом рассмотрения является процесс формирования на Юге Украины в конце XIX — начале XX вв. национальной религиозной доктрины в контексте деятельности украинских общественно-политических организаций и отношение подобных организаций к православно́й идее в общем и Русской православно́й церкви в частности. Также автором рассматриваются взгляды представителей украинской интеллигенции на распространение на Юге протестантского сектантства и возможные последствия этого процесса.

Boychov O. Y. The orthodox concept and Ukrainian national movement in the south of Ukraine in the late 19th- early 20th centuries.

This article deals with the process of forming of the national religious doctrine in the context of activity of Ukrainian socio-political organizations in the South of Ukraine at the end of the 19th — beginning of the 20th cent., their attitude to orthodox idea, as a whole, and to the Russian orthodox church, in particular. The author also considers the views of the representatives of the Ukrainian intelligentsia to expansion of protestant sectarianism in the South as well as possible results of this process.

Т. Г. Гончарук

ПРОЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНОЇ ТОРГІВЛІ ЧЕРЕЗ ДУНАЙСЬКІ ПОРТИ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ У 1820–1830-х рр.

Сьогодні, коли перед незалежною Україною постали питання організації дунайської торгівлі та облаштування транзитних маршрутів через гирло Дунаю, досить важливим є вивчення історії зазначеної торгівлі, зокрема, в першій половині XIX ст., у час, коли вихід до дунайського гирла здобула Російська імперія.

Дослідженню історії дунайської торгівлі Російської імперії першої половини XIX ст. присвячено значне коло наукової літератури. Її розглядали в своїх працях відомі статистики XIX ст. А. Скальковський, Г. Неболсін, Ю. Гагемейстер та ін. [1]. Визначний історик О. Оглоблін у 1920-х рр., досліджуючи історію міжнародного транзиту товарів через українські землі

у XIX ст., приділив значну увагу боротьбі Російської імперії за здобуття берегів Дунаю як транзитної артерії загальноєвропейського значення. Однак політику російського уряду та місцевої адміністрації щодо транзиту товарів цієї річкою по приєднанні її берегу (1812 р.) й островів гирла (1828 р.) під російську владу О. Оглоблін ґрунтовно не вивчав [2].

Історики В. Тоमुлець, О. Дружиніна, В. Золотов, В. Ващенко та ін. ґрунтовно досліджували торгівлю дунайських портів Бессарабської області першої половини XIX ст. Проте в їхніх працях здебільшого розглядався хлібний експорт як найзначніша частина товарообміну й галузь, що мала найбільший вплив на місцеве господарство [3]. Серед сучасних дослідників слід вказати Ю. Головку, яка детально дослідила джерела з історії формування мережі російських митниць на Півдні України до 1819 р. [4].

Таким чином, міжнародний транзит товарів через гирло Дунаю першої половини XIX ст. ще не знайшов належного висвітлення в історіографії. Метою пропонованої статті є вивчення в контексті розвитку міжнародного транзиту проектів покращення дунайської торгівлі, що були запропоновані російськими чиновниками першої половини XIX ст. й здебільшого зберігаються у фондах комунального підприємства “Ізмаїльський архів”.

Внаслідок Бухарського миру 1812 р. та Адріанопольського миру 1828 р. Російській імперії вдалося оволодіти берегом та гирлом Дунаю. Внаслідок цього фактично вперше на півдні вдалося втілити давню мрію багатьох російських урядовців — поставити під свій контроль важливий маршрут європейського транзиту. Однак цілковите володіння гирлом Дунаю у 1828 р. співпало з періодом суворого митного протекціонізму в Російській імперії. Тодішній міністр фінансів Єгор Францевич Канкрін (1774–1845 рр.) — послідовний захисник фіскальних інтересів — не лише не сприяв облаштуванню нових маршрутів транзиту європейських товарів через терени Російської імперії, але й усіляко обтяжував вже існуючі (зокрема, транзит Одеса — Броди).

Через це склалася парадоксальна ситуація. Адже, як доводив О. Оглоблін, російський уряд, докладаючи значних зусиль задля здобуття берегів Дунаю, в першу чергу мав на меті поста-

вити під свій контроль важливий транзитний шлях. Однак по приєднанні Дунайського гирла у 1828 р. російська влада практично не звертала уваги на його транзитне значення. Столична газета “Северная пчела” у 1830 р. вважала, що “комерційна вигода” від щойно приєданого до Російської імперії гирла Дунаю буде виключно від рибальства і торгівлі рибою [5]. Схожі думки висловлювали і урядовці та чиновники різних рівнів. Вищезгаданий Є. Канкрін лише 1832 р. звернувся до ізмаїльського градоначальника С. Тучкова із розпорядженням “доставити... якнайскоріше та якнай докладніше відомості про острови, що створюються різними рукавами ріки Дунаю, що були приєдані до Росії за останнім Андріанопольським трактатом, для належного міркування, яку користь можна від них мати” [6]. У відповіді від 9 липня 1832 р. С. Тучков багато уваги приділив розташуванню островів та потенційним вигодам від використання їхніх багатств (риби, лісу, земельних ресурсів), однак про потенційні вигоди комерції не згадав [7].

Пропозиції щодо необхідності покращення судноплавства у Дунайському гирлі виходили, передусім, від місцевих чиновників. Зокрема, проект розчистки гирла був запропонований ще 1827 р., проте його реалізація була відкладена “до пізнього часу через початок війни з турками” [8]. По завершенні війни у рапорті адміралу Олексію Самуїловичу Грейгу командира дунайської флотилії контр-адмірала Костянтина Дмитровича Сальті від 9 вересня 1830 р. зазначалося: “Комерційні судна, що виходять з дунайських портів й мають осадку більше глибини фарватеру, змушені, зупинившись, вивантажуватися для проходження через нього й потім знов завантажуватися, вийшовши на глибоководу; й оскільки будь-хто з негоціантів, шкодуючи свій час, поспішає якнайскоріше закінчити цю операцію, то вільні люди, які для цього перебувають у Сулінському гирлі, беруть з них платню на свій розсуд й за вельми високі ціни, від чого комерція обтяжується, всупереч заходам, що їх вживає уряд”. Сальті пропонував низку заходів для полегшення проходження суден через гирло Дунаю, вказуючи на необхідність цього й з огляду на забезпечення вільної дії російських військових кораблів [9].

Подальші проекти удосконалення дунайської торгівлі здебільшого були пов’язані з постаттю ізмаїльського градоначальника

чальника Сергія Олексійовича Тучкова (1767–839 рр.). Значення Ізмаїлу як головного порту Російської імперії на Дунаї протягом 1810–1840-х рр. зростало. Зовнішня торгівля Ізмаїлу та Рені була відкрита практично одразу по укладанні Бухарестського миру 1812 р., однак тоді російський уряд здебільшого звертав увагу на те, що “через ці порти було зручно збувати на зовнішній ринок товари Бессарабії та деяких сусідніх губерній” [10]. В кінці 1820-х рр. права ізмаїльської митниці були значно розширені. Зокрема, дозволено провозити від неї до інших митниць не очищені митом товари. Так, положення комітету міністрів від 9 серпня 1829 р. визначало: “для перевезення іноземних товарів з Ізмаїльської митниці до Дубоссарської та Могилівської призначити такі терміни: у Дубоссари 40 і Могилів 46 днів...” [11], а указом від 7 березня 1831 р. було дозволено перевозити вищезгадані товари і до інших “складочних митниць” імперії із визначенням відповідного терміну на їхнє транспортування (“від Ізмаїлу до Санкт-Петербургу — 165 днів, Риги — 155 днів, Одеси — 55 днів, Москви — 145 днів та Бердичева — 66 днів”) [12]. Ці та інші постанови могли сприяти перетворенню Ізмаїлу на важливий пункт не лише для експорту, але і для імпорту і транзиту.

Після створення ізмаїльського градоначальства (указ від 26 вересня 1830 р.), кордони якого включали весь дунайський берег, який входив до складу Російської імперії (від Вілкова до Рені), призначеному градоначальником С. Тучкову були надіслані задля зразку документи, надані у 1803–1807 рр. таганрозькому градоначальнику А. Дашкову [13]. Між ними були і “Інструкції... по комерційній частині” міністра комерції М. Румянцева від 24 травня 1803 р., де значна увага приділялася розвитку транзиту азійських товарів через Таганрог до Європи (“Яке б нове джерело багатства, — між іншим, писав М. Румянцев, — відкрилося б шляхом створення транзитного торгу товарами від Китаю, Оренбурга й Каспійського моря, якщо б через Таганрог могли б прямувати азійські товари до Південної Європи”) [14]. С. Тучков мусив добре розуміти, що Ізмаїл мав для влаштування транзитної торгівлі не менш зручне розташування, аніж Таганрог, й водночас напевно усвідомлював, що російський уряд вже набагато менше цікавили транзитні маршрути, ніж на початку XIX ст.

Серед проектів С. Тучкова, що мали безпосереднє відношення до облаштування транзиту товарів, слід згадати записку, подану ним виконуючому обов'язки генерал-губернатора Федору Петровичу Палену (1780–1863 рр.) у 1832 р. під час перебування останнього у Ізмаїлі [15]. Записка мала шість пунктів, між якими: “Про план міста”, “Про сади”, “Про кордони градоначальства” (пропозиція розширити межі Ізмаїльського градоначальства), “Про дунайські острови” (в них пропонувалося краще використовувати багатства островів дельти Дунаю за рахунок розвитку промислів, із показовим зауваженням: “острова ці, наскільки мені відомо, завжди приносили значний дохід турецькому уряду від рибних промислів... між тим під владою нашого уряду дохід цей є цілковито втраченим...”). Два найважливіших пункти — “Про судноплавство по Дунаю” та “Про порто-франко” — безпосередньо стосувалися розвитку дунайської торгівлі та, зокрема, транзиту товарів.

У першому з вищезгаданих пунктів своєї записки С. Тучков звертав увагу керівництва на складнощі комерційного судноплавства в гирлі Дунаю. Зокрема на мілководдя Кілійського гирла (воно, за словами С. Тучкова, “має такі мілини, що ледве невеликі плоскодонні судна проходять можуть”) й складнощі проходження через Сулінське гирло (“великі судна, що підіймають від 150 до 200 ластів, не можуть без перевантаження скрізь це гирло або рукав проходити, це перевантаження, окрім втрати часу, коштує купцям від 70 до 200 крб”) “Витрати, що будуть здійснені урядом задля розчистки одного з цих рукавів, — зазначав С. Тучков, — й навіть для постійного утримання при ньому парової машини можуть винагородитися і у майбутньому приносити користь скарбниці, якщо призначити певну помірковану платню в залежності від кількості ластів з кожного судна, що проходить; зазначену податку купці охоче погодяться платити, бо окрім вигоди часу, платня за прохід буде незрівнянно меншою, ніж суми, що сплачуються за перевантаження. До цього слід додати і те, що не лише самі судна, які проходять до Ізмаїльського порту, будуть приносити дохід, але і усі, які йдуть вгору й вниз по річці Дунаю до Чорного моря та з нього”. Отже, С. Тучков планував, що розчистка гирла не лише збільшить торгівлю Ізмаїлу, але і принесе державі дохід від додаткових стягнень з суден, що

проходили транзитом з Чорного моря до румунських портів та австрійських володінь.

Пункт “Про порто-франко” був останнім серед пропозицій С. Тучкова. Порто-франко від часів Середньовіччя вважалося одним із засобів облаштування міжнародного транзиту товарів. На той час в Російській імперії існувало лише одне порто-франко — в Одесі. Воно було вже значно обмежене. До того ж постійно перебувало під загрозою скасування. Отже, пропозиція С. Тучкова створити порто-франко в Ізмаїлі була досить сміливою і свідчила про неабияку віру автора записки у майбутнє ввіреного йому міста (між іншим, по своєму призначенні градоначальником С. Тучков у 1830 р. у одному зі своїх прохань керівництву стверджував, що Ізмаїл місто “портове, яке за населенням мало чим поступається Одесі й Таганрогу, а завдяки милостиво дарованому місту Ізмаїлу правам та привілеям, справедливо вважати можна, що з часом не лише зрівняється з вищезгаданими містами, але й випередить їх” [16]). “Задля приведення цього міста у квітучий стан, — зазначав С. Тучков, — комерційна громада прохає мене виклопотати права порто-франко для міста Ізмаїла, принаймні на п’ятнадцять років”. Від себе С. Тучков “вважав обов’язком зазначити”, що “хоча і Ізмаїл має митницю для складування, але вигоди її не можуть порівнятися з перевагами порто-франко”. Окрім того градоначальник звернув увагу на деякі переваги Ізмаїлу щодо облаштування кордону порто-франко, зазначаючи, що “розташування міста Ізмаїла сприяє вживанню заходів проти контрабанди, бо кордон суходелом, визначений на плані градоначальства, сягає від озера Ялпуга до Катлабуга не більше, як на дванадцять верст, з правого боку є захищеною річкою Репідою, а з лівого боку — Кислицею, й через це не потрібно великих витрат, як це було в Одесі, для облаштування валу на великому просторі задля перешкодження контрабанді при створенні порто-франко”. Слід відзначити, що навіть 12-кілометровий кордон ізмаїльського порто-франко (а враховуючи необхідність охорони берегів річок та озер і сухопутних ділянок біля Дунаю, він мав би бути значно довшим) не надто поступався би довжиною кордону порто-франко одеського. Окрім того, характерно, що С. Тучков пропонував включити до меж порто-франко значну територію Ізмаїльського градоначальства, й, таким чином,

площа зони “вільного порту” була б набагато більшою від площі одеського порто-франко у 1824–1859 рр. Реалізація цього пункту пропозицій С. Тучкова могла б сприяти перетворенню Ізмаїлу на транзитний пункт загальноєвропейського значення. Проте російський уряд у 1830-х рр. не збирався йти на такі масштабні експерименти у митній сфері.

Пропозиція С. Тучкова щодо створення в Ізмаїлі порто-франко не була схвалена губернським керівництвом. Тому Ф. Пален у листі до міністерства фінансів, фактично переказуючи аргументи С. Тучкова, зосередив свою увагу на необхідності поглиблення гирла Дунаю. Притому зазначалося, що від розчистки гирл буде три головних вигоди: 1) купцям не потрібно буде платити за перевантаження товарів на човни; 2) можуть відкритися нові перспективи для розвитку транзиту не лише по всій течії Дунаю, а в перспективі — між Чорним та Північним морями (“Оскільки передбачається з’єднання Рейну з Дунаєм, — писав Ф. Пален, — яке має на меті збільшити нове та безпечне сполучення Північного моря й західних держав з Чорним морем та Сходом, то може нам не буде зайвим заздалегідь врахувати цей захід в своїх діях, а також і перспективу виникнення з часом надзвичайного транзиту по всьому Дунаю”); 3) можливо буде влаштувати пароплавне сполучення по Дунаю [17]. Однак надмірна заощадливість вищезгаданого міністра фінансів Є. Канкріна стала на заваді черговому проєкту поглиблення Дунайських гирл. Як повідомляв Є. Канкрін Ф. Палена 23 серпня 1833 р.: Комітет міністрів імперії “знайшов, що яка б не була користь від розчистки Дунайських гирл, але в будь-якому випадку, через обмеженість наших грошових можливостей, існують заходи більш потрібні, як наприклад: поглиблення Неви, розчистка гирл Уралу, облаштування таганрозького рейду та ін.” і на засіданні 18 червня 1833 р. вирішив пропозицію щодо поглиблення гирла Дунаю “відкласти до іншого часу”. Водночас у своїй відповіді Ф. Палену від 29 липня 1833 р. міністерство фінансів, знов-таки посилаючись на нестачу коштів, заперечувало нагальну необхідність реалізації пропозицій Ф. Палена щодо пароплавного сполучення у низьці Дунаю (петербурзькі чиновники, між іншим, відповіли: “пароплави зовсім непотрібні, особливо після створення Чорноморського пароплавного товариства”) [18].

С. Тучков у реалізації своїх пропозицій розраховував і на підтримку відомого захисника “місцевих економічних інтересів” Півдня України та опонента Є. Канкріна щодо багатьох питань фінансової політики генерал-губернатора Михайла Семеновича Воронцова (1782–1856 рр.), якому він спрямував відповідного листа 20 липня 1834 р. [19]. Проте останній повідомив в листі від 11 листопада 1834 р., що не може прохати дозволу в столиці щодо виділення коштів для розчистки гирл, оскільки Комітет міністрів вже прийняв щодо цього рішення. Водночас М. Воронцов обіцяв виділити кошти на будівництво маяка в гирлі Дунаю [20]. Згодом (у 1835 р.) генерал-губернатор знайшов кошти на будівництво там ще двох маяків [21].

М. Воронцова не могли не цікавити перспективи розвитку судноплавства і торгівлі по Дунаю. У березні 1834 р. за розпорядженням генерал-губернатора до Акерману та Ізмаїлу був надісланий “особливий чиновник” для складення “опису торгівлі Чорного та Азовського морів”. Ним став Юлій Андрійович Гагемейстер (1806–1878 рр.) — талановитий фінансист, фритредер (прихильник політики “вільної торгівлі”), який особливої уваги приділяв розвиткові транзитної торгівлі, зокрема, захисту прав “одеського транзиту”. Ю. Гагемейстер зібрав найдокладніші відомості про торгівлю портів Бессарабії, що пізніше були використані ним для написання вищезгаданої праці. При збиранні відомостей Ю. Гагемейстер зіткнувся з низкою проблем, оскільки місцеві митні чиновники не могли відповісти на більшість пунктів зі складеного ним своєрідного “запитальника” про стан торгівлі краю. Це, зокрема, стосувалося відомостей про імпортні товари, що проходили транзитом через придунайські порти для споживання у віддалених пунктах імперії (“Товари, які привозять з-за кордону до Ізмаїлу та Рені, споживаються у містах Бессарабії, а частково вивозяться до Росії, проте у які саме місця та у якій кількості, відомостей зібрати неможливо”, — відповіли місцеві чиновники Ю. Гагемейстеру щодо цього пункту).

Незважаючи на вищезгадані перешкоди, Ю. Гагемейстер 17 квітня 1834 р. склав записку, в якій звертав увагу на чинники, що перешкоджали розвиткові торгівлі дунайських портів Російської імперії. Серед яких на перше місце він ставив конкуренцію з боку Галацу та Браїлова, що надто розвинулися

по завершенні війни 1827–1828 рр. “Галац та Браїлів зробилися суперниками Ізмаїльського та Ренійського портів — писав Ю. Гагемейстер — Вони мають переваги перед цими останніми: 1) багатством та розмірами країни, вироби якої до них надходять; 2) розмаїттям цих виробів; 3) більшою свободою, якою користується стан торговців; 4) незначністю мит”. Окрім того, Ю. Гагемейстер звертав увагу на необхідність таких заходів, як: влаштування поромного сполучення через р. Прут; підтримку страхування в Ізмаїлі та Рені, бо страхувати вантажі в Одесі було незручно для негоціантів, а Браїлів та Галац мали розвинуту систему кредиту та страхування (“усі майже галацькі та браїлівські купці є комісіонерами”, — зазначав Ю. Гагемейстер); створення “екстра-пошти між Одесою та Галацом через Ізмаїл та Рені, завдяки якій листи можливо було б провозити за 36 годин” [22]. З деякими пропозиціями Ю. Гагемейстера був незгоден навіть С. Тучков, з власного досвіду знаючи, що уряд не піде назначні витрати (це, зокрема, стосувалося створення екстра-пошти Одеса — Ізмаїл — Рені — Галац, що потребувало облаштування дороги між Ізмаїлом та Рені). Водночас С. Тучков погоджувався із висновком, що Галац та Браїлів виграють конкуренцію у Ізмаїла та Рені через “більшу свободу та незначність мит” [23].

Метою політики генерал-губернатора М. Воронцова було отримання більших доходів населенням краю від проходження Дунаєм транзитних товарів. Для цього використовувалися проекти не лише у митній, але і у карантинній галузі. За пропозицією М. Воронцова, 27 грудня 1835 р. було затверджено штат карантину в Сулинському гирлі Дунаю. Кількість чиновників цього карантину складала лише шість осіб, а права були значно обмежені порівняно з тими, що їх пропонував у своєму проекті М. Воронцов [24]. Більш того, коли у березні 1836 р. керівник Ізмаїльського митного округу направив до Суліни і свого чиновника, щоб чинити пропуск товарів (хоча необхідних для того будинків там ще не було), міністр фінансів Є. Канкрін суворо заборонив це робити [25]. Однак незважаючи на це, Суліна почала перетворюватися на значний торговельний пункт. У січні 1837 р. за розпорядженням бессарабського губернатора Павла Івановича Федорова (1791–1855 рр.) військові у Суліні “запросили деяких комерційних людей збудувати у

гирлі Сулінського рукава на березі магазини для складування й відправлення з них товарів за кордон”. Одразу знайшлися три бажаючі підприємці. Згодом й інші купці виявили бажання будувати такі “магазини” (склади), однак просили дозволу керівництва на страхування товарних місць для “забезпечення як власників суден, а також вантажу кожного” [26]. В Суліні, між іншим, було відкрито шинок, і досить скоро, на прохання підприємців, керівництво дозволило збільшити там кількість подібних закладів, бо через велику кількість робітників “для робіт на маяку”, а особливе значення скупчення іноземних моряків (“в Сулінських гирлах, — писали автори прохання, — збирається іноді до 60 та 70 суден різних націй, число матросів на цих суднах сягає до 1000 чоловік”) в шинку виникали черги та конфлікти [27]. На перевантаженні іноземних суден в цей час в Суліні вже працювала значна кількість мешканців населених пунктів півдня сучасної Одещини, переважно старовірів. Їхні доходи практично повністю забезпечував міжнародний транзит, адже більшість кораблів, що проходили через Суліну, були австрійськими й прямували до Галаца та Браїлова (наприклад, з 226 суден, що увійшли в Дунайське гирло за березень 1842 р., лише 11 прямувало до Ізмаїлу, решта — до Галацу та Браїлова [28]).

М. Воронцов здійснив низку інших заходів, спрямованих на покращення дунайської торгівлі. Зокрема за його розпорядженням від 1832 р. було виділено кошти на “утримання доповіденого лоцмана на Дунаї для проведення купецьких суден через прохід у Сулінському гирлі” (першим таким лоцманом став австрійський підданий Йосип Мусич) [29]. Місцева влада сприяла переселенню до придунайських портів купців-іноземців [30] та євреїв (М. Воронцов у 1836 р. зняв квартирну повинність з групи євреїв, що переселилися з Миколаєва до Ізмаїлу [31]). Адже наявність багатих негоціантів була досить важливою для розвитку усіх галузей товарообміну (міжнародний транзит Російської імперії у цей час повністю перебував в руках іноземців та євреїв). Не припиняли надсилати до столиці свої пропозиції і представники місцевої митної влади, проте вони рідко знаходили там розуміння, (Наприклад, 3 листопада 1839 р. митники прохали задля збільшення зубожілої торгівлі м. Рені збільшити права Ренійської митниці щодо

імпорту східних товарів, запитуючи: чи не може “Ренійський порт... через його близькість до моря бути прирівняним до чорноморських”? У відповіді Міністерства фінансів від 6 жовтня 1839 р. повідомлялося, що на Рені не може бути поширений привілей щодо ввезення турецьких виробів, який надано лише кримським портам [32].)

Попри небажання столичних урядовців вкладати кошти у покращення дунайського судноплавства та збільшувати права товарообміну дунайських портів, обіги торгів у гирлі Дунаю протягом 1830–1840-х рр. стрімко зростали. Це зростання деяким чиновникам здавалися ознакою правильності російської торговельної політики в регіоні. Наприклад, автор “Записки про збільшення судноплавства по Дунаю з переходом Сулінського гирла під володіння Росії” від 13 листопада 1840 р. звертав увагу на вигідність Сулінського карантину для мореплавців (“при самому Сулінському карантині, де майже усі судна зупиняються або чекаючи на попутний вітер для виходу в море, або через інші потреби, знаходять тепер там не лише провізію, але й майже усе їм потрібне для мореплавства і усі засоби для якнайліпшого ремонту суден”), а також на значне збільшення кількості суден, що проходили через гирло. Якщо 1830 р. в гирло увійшло 417 суден, то у 1839 р. — 1622. Коментуючи ці цифри, автор записки наголошував на тому, що Росія, не вкладаючи жодних грошей у поглиблення гирла, отримала чотирикратне збільшення обсягів судноплавства (“...Отже, з часу переходу Суліни під владу Росії глибина гирла не зменшилася, але судноплавство збільшилося майже вчетверо”) й вважав це цілком задовільним [33].

Однак мореплавці, які мусили сплачувати за перевантаження своїх суден для проходження Дунайського гирла, оптимізму російських чиновників не поділяли. Тим більш, що австрійський уряд у 1830–1840-х рр. здійснив низку масштабних заходів щодо покращення судноплавства по Дунаю. Передусім це було пов’язано із влаштуванням пароплавного сполучення. Від середини 1830-х рр. австрійські пароплави зв’язали Відень з Галацом, а пізніше і з Константинополем [34]. Це дозволило Галацу перетворитися на важливе місце складування транзитних товарів й стати потужним конкурентом не лише для Ізмаїлу та Рені, але й для Одеси (конкуренція з боку Галаца була

головним аргументом П. Федорова, який 26 лютого 1846 р. прохав збільшити термін одеського порто-франко [35]). Більш того, транзит по Дунаю австрійськими пароплавами німецьких промислових виробів до Азії сприяв остаточному занепаду сухопутного транзиту Броди — Одеса у 1830–1850-х рр. [36]. Розширюючи свою дунайську торгівлю, австрійський уряд був невдоволений як небажанням Росії вкладати кошти у поглиблення Сулінського гирла, так і її непоступливістю у багатьох питаннях зовнішньоторговельного законодавства (наприклад, 1844 р. під час торговельних переговорів “австрійський уряд бажав... полегшення для судноплавства по Дунаю і просив закріпити за його агентом у Суліні звання австрійського консула”, на що російська сторона відповіла відмовою без пояснення мотивів [37]). Для Австрії ситуація в гирлі Дунаю змінилася після Східної (Кримської) війни 1853–1856 рр., коли, зазнавши поразки, Російська імперія на тривалий час втратила берег Дунаю та назавжди — острови в гирлі Дунаю, а разом з ними і можливість контролювати сполучення цієї річкової артерії загальноєвропейського значення з Чорним морем.

Таким чином, можна зробити висновок, що протягом 1820–1830-х рр. російськими чиновниками та військовими було розроблено низку пропозицій щодо покращення стану торгівлі та судноплавства на Дунаї, в тому числі й таких, що могли значно сприяти посиленню транзиту товарів через дунайські порти Російської імперії. Пропозиції ці здебільшого не знаходили підтримки в урядових колах імперії переважно через дві причини: небажання витратити значні кошти на облаштування дунайського судноплавства та дотримання традиційної політики митного протекціонізму. Слід згадати, що деякі з проблем, вирішення яких пропонували місцеві чиновники першої половини ХІХ ст., залишаються важливими і сьогодні і постають вже перед незалежною Україною (розчистка Дунайського гирла, будівництво дороги між Одесою, Ізмаїлом та Рені та ін.).

Джерела та література

1. Небольсин Г. Статистические записки о внешней торговле России. — СПб., 1835. — Ч. 1. — С. 215; Небольсин Г. Статистическое обозрение внешней торговли в России. — СПб., 1850. — С. 155–160; Скальковский А. Торговля и торговая промышленность в Новороссийском крае // Журнал министерства внутренних дел.

1850. — Ч. 29. — С. 200–203; Nahemeister I. Memoire sur le commerce der ports de la Nouvelle-Roussie, de la Moldavie et de la Valachie. — Odessa, 1835. — P. 222–225.
2. Оглоблін О. Нариси з історії капіталізму на Україні. — К., 1931. — С. 28–30.
 3. Томулец В. Н. Торговое законодательство и торговля Бессарабии с другими губерниями России в дореформенные десятилетия (1812–1861 гг.): дис. на соиск. уч. ст. канд ист. наук: 07.00.02. — Кишинев, 1998. — С. 145–150; Золотов В. А. Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века. — Ростов-на-Дону, 1963. — С. 100–115; Дружинина Е. И. Южная Украина. 1800–1825. — М., 1970. — С. 58; Дружинина Е. И. Южная Украина в период кризиса капитализма. М. 1981. — С. 54; Ващенко В. П. Розвиток капіталістичної промисловості і торгівлі в містах Південної України в дореформений період: дис.... канд. іст. наук: 07.00.01 / Одеський державний університет. — Одеса, 1871. — С. 157.
 4. Головки Ю. І. Джерела з історії митниць Південної України (1775–1819 рр.): автореф. дис.... канд. іст. наук: 07.00.06 / Запорізький держ. ун-т. — Запоріжжя, 2004. — С. 15, 16.
 5. Взгляд на устья Дуная и отчасти на реки: Днестр, Буг, Днепр, Дон и Кубань, в отношении коммерческом // Северная пчела. — 1830. — 20 февраля.
 6. Комунальне підприємство Ізмаїльський архів (далі — КПА). — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 185. — Арк. 10.
 7. Там само. — Арк. 15–20.
 8. Там само. — Арк. 21.
 9. Там само. — Арк. 13–14.
 10. Ващенко В. П. Вказана праця. — С. 157.
 11. Полное собрание законов Российской Империи (далі — ПСЗРИ). — Собр. 2. — Т. 4. — Отд. 1. — № 3078. — С. 591, 592.
 12. ПСЗРИ. — Собр. 2. — Т. 6. — Отд. 1. — № 4409. — С. 216.
 13. КПА. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 3. — Арк. 35–52.
 14. Там само. — Арк. 48.
 15. КПА. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 185. — Арк. 23.
 16. КПА. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 3. — Арк. 27.
 17. КПА. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 185. — Арк. 18, 29.
 18. Там само. — Арк. 29.
 19. Там само. — Арк. 32–34.
 20. Там само. — Арк. 30.
 21. КПА. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 343. — Арк. 4.
 22. КПА. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 185. — Арк. 60–61.
 23. Там само. — Арк. 78, 79.
 24. Одесский вестник. — 1836. — 29 февраля; ПСЗРИ. — Собр. 2. — Т. 10. — Отд. 2. — № 8717. — С. 386 (Штаты и табели).
 25. КПА. — Ф. 537. — Оп. 1. — Спр. 6. — Арк. 24, 32, 33.
 26. КПА. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 481. — Арк. 1, 2.
 27. Там само. — Арк. 20.

28. КПА. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 572. — Арк. 123–134.
29. КПА. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 173. — Арк. 1, 9.
30. КПА. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 3. — Арк. 16.
31. КПА. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 161. — Арк. 1, 2, 6, 74.
32. КПА. — Ф. 537. — Оп. 1. — Спр. 25. — Арк. 1, 5.
33. КПА. — Ф. 56. — Оп. 1. — Спр. 481. — Арк. 85–88.
34. Дунайские пароходы // Новороссийский календарь на 1835 р. — Одесса, 1834. — С. 56–61; Пароходные сообщения // Новороссийский календарь на 1839 р. — Одесса, 1840. — С. 82–84.
35. Державний архів Одеської області. — Ф. 1. — Оп. 167 (1846 р.). — Спр. 17. — Арк. 1–6, 15–19.
36. Одесский вестник. — 1863. — 16 ноября.
37. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами, по поручению министра иностранных дел составил Ф. Мартенс. — Т. 4. — Ч. 1. — СПб., 1878. — С. 546.

Анотації

***Гончарук Т. Г.* Проекты организации транзитной торговли через дунайские порты Российской империи в 1820–1830-х гг.**

В статье рассматриваются проекты улучшения судоходства и торговли в нижнем течении Дуная, составленные в 1820–1830-х гг. российскими администраторами и таможенниками. Анализируется то, как реализация указанных проектов могла повлиять на развитие транзита товаров по Дунаю.

***Goncharuk T. G.* Projects of organization of transit trade via the Danube ports in the Russian empire in 1820–30s**

The article deals with projects of enhancement of shipping and trade in the Danube downstream, arranged in 1820–30s by Russian administrative and customs officers. The way realization of these projects could impact the development of transit of goods via the Danube is analyzed.

І. Я. Губенко, О. О. Драч

ВИЩА ЖІНОЧА МЕДИЧНА ОСВІТА В РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ: НАРОДЖЕННЯ ІДЕЇ ТА СУСПІЛЬНА РЕАКЦІЯ

Надзвичайно стрімке зростання ролі жінки у сучасному суспільстві, урізноманітнення сфер її діяльності та можливостей реалізації у соціумі обумовлює збільшення вимог до рівня освіти, вихованості та фаховості майбутньої матері, берегині сімейних цінностей та традицій, і одночасно активного грома-