

- ²²⁷ Ладівниця – скринька, в якій носили прилади для обслуговування ручної зброї (Słownik języka polskiego. – Warszawa, 1902. – Т.ІІ. – S.789).
- ²²⁸ Чекан – вид холодної зброї у вигляді кия з молотом на кінці (Słownik języka polskiego. – Warszawa, 1900. – Т.І. – S.380).
- ²²⁹ Палаш – вид холодної зброї (Słownik języka polskiego. – Warszawa, 1908. – Т.ІV. – S.24).
- ²³⁰ ЦДІАЛ України. – Ф.52. – Оп.2. – Спр.340. – Арк.282.
- ²³¹ Mosiądz (латунь) – сплав міді та цинку.
- ²³² ЦДІАЛ України. – Ф.52. – Оп.2. – Спр.340. – Арк.281–283.
- ²³³ Там само. – Спр.338. – Арк.117.
- ²³⁴ *Karpiński A.* Zapisy «pobożne» i postawy religijne mieszczanek polskich w świetle testamentów z drugiej połowy XVI i XVII w. – Warszawa, 1989. – S.204–233.
- ²³⁵ *Czapliński W., Długosz J.* Życie codzienne magnaterii polskiej w XVII wieku. – Warszawa, 1976. – S.215.
- ²³⁶ ЦДІАЛ України. – Ф.52. – Оп.2. – Спр.338. – Арк.320.
- ²³⁷ Там само. – Спр.34. – Арк.250.
- ²³⁸ Там само. – Спр.340. – Арк.279.
- ²³⁹ Там само. – Арк.559.
- ²⁴⁰ Там само. – Спр.34. – Арк.253.
- ²⁴¹ Там само. – Спр.340. – Арк.284, 285, 559, 560.
- ²⁴² Там само. – Арк.560, 945.
- ²⁴³ Там само. – Спр.25. – Арк.649.
- ²⁴⁴ Мансьйонаж – священик, що залишився на мансію, вільний від виконання деяких обов'язків, окрім відправи служби у храмі (Słownik języka polskiego. – Warszawa, 1902. – Т.ІІ. – S.876).
- ²⁴⁵ ЦДІАЛ України. – Ф.52. – Оп.2. – Спр.25. – Арк.649.
- ²⁴⁶ Там само. – Арк.648, 649.
- ²⁴⁷ Там само. – Спр.23. – Арк.1009; Спр.340. – Арк.281–283.
- ²⁴⁸ Там само. – Спр.32. – Арк.818–820.
- ²⁴⁹ Там само. – Спр.340. – Арк.568.
- ²⁵⁰ Там само. – Спр.338. – Арк.104–107.
- ²⁵¹ Там само. – Спр.340. – Арк.285, 559.
- ²⁵² Там само. – Спр.30. – Арк.731, 733; Спр.340. – Арк.283.
- ²⁵³ Там само. – Спр.24. – Арк.1308.
- ²⁵⁴ Там само. – Спр.340. – Арк.282.
- ²⁵⁵ Там само. – Спр.23. – Арк.1006–1008; Спр.30. – Арк.733.

The article is dedicated to research of everyday life of Italians in L'viv that will allow to reveal the features and peculiarities of the functioning of this ethnic group in the town, to compare degree of interaction, interference and preservation of their own identity by the foreigners.

Д.В.Решетченко*

ПРАВОБЕРЕЖНА УКРАЇНА В МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ ЗЕРНОМ НАПРИКІНЦІ XVIII – У ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XIX ст.

В статті описується роль правобережних губерній України в хлібному експорті Російської імперії наприкінці XVIII – в першій половині XIX ст. Також розглядаються основні шляхи, кількість та особливості збуту зернових.

Для населення Правобережжя України виробництво й продаж зернових становили важливу статтю прибутків протягом багатьох сторіч. Особливості зовнішньої хлібної торгівлі наприкінці XVIII – в I половині XIX ст., її місце на

* Решетченко Дмитро Володимирович – мол. наук. співроб. відділу історії України XIX – початку XX ст. Інституту історії України НАНУ.

міжнародному ринку окремо ще не досліджені, хоча проблема є досить актуальною. Продаж збіжжя за кордон був вигідний як для виробників, так і для держави. Кількість зерна, що ставала предметом зовнішньої торгівлі, залежала від багатьох природних, економічних та політичних чинників. Особливості продажу хліба з правобережних губерній в Європу наприкінці XVIII – в I половині XIX ст. становлять тему дослідження цієї статті.

Дослідження експорту сільськогосподарської продукції за кордон і його впливу на розвиток зовнішньої торгівлі дає змогу переглянути тезу про те, «що Росія годувала весь світ»¹.

Питання міжнародної торгівлі Російської імперії, й зерном зокрема, були надзвичайно актуальні у працях науковців XIX – початку XX ст. – С.Гулішамбарова, А.Умісси, М.Довнара-Запольського, А.Корнилова і ряду інших². Необхідно відзначити, що у цих дослідженнях розглядалася в основному сукупна кількість експорту збіжжя, поділена по регіонах та портах. Це було зумовлено тим, що уряд звертав особливу увагу на розвиток нового торгового шляху через чорноморські порти, порівнюючи їх в основному з балтійськими. Саме тому майже не розглядалася торгівля через сухопутні кордони.

Велику увагу хлібній торгівлі приділяла преса XIX – початку XX ст. Надзвичайно цікаві статті знаходимо у «Журнале Министерства внутренних дел» та «Журнале Министерства государственного имущества»³. Так, наприклад, останній вів постійну рубрику «Землеробська хроніка», в якій прослідковувалися умови розвитку аграрного сектора й торгівлі його продуктами, а також «Огляд сучасних подій сільського господарства Західної Європи», у котрому оцінювалися врожаї основних країн континенту і прогнозувалося, чи потребуватимуть вони привізного зерна.

В дослідженнях, які вийшли у 1920-х – 1930-х рр. XX ст., актуальними були проблеми соціально-економічного розвитку країни. Багато питань з історії хлібної торгівлі в XIX ст. розглянуто в монографії М.Слабченка, в статті І.Кравченка описується господарська діяльність ямпільського маєтку, огляд чумацтва I половини XIX ст. здійснено в праці Н.Букатеви́ча, деяку інформацію з даної проблематики можна почерпнути також із узагальнюючих досліджень С.Вознесенського, Ф.Ястребова, С.Піонтковського та інших авторів⁴.

Із початку 1930-х рр. вийшло друком багато монографій і статей, в яких ґрунтовно вивчалася соціально-економічна історія Російської імперії I половини XIX ст. Особливо цінними у цьому відношенні є монографії Гуржія І., який уперше дослідив особливості внутрішньої та зовнішньої торгівлі в Україні. Окремі аспекти цієї теми розглядалися в працях В.Полякова, де висвітлюється тарифна політика царського уряду, І.Слабеєва про історію первісного нагромадження капіталу, В.Задорожного щодо торгових відносин Галичини й Східної України тощо⁵.

З набуттям незалежності було переглянуто підходи до висвітлення минулого. З'явилася можливість вийти за рамки марксистсько-ленінської методології й розглянути соціально-економічну історію з різних сторін та з використанням інших методик і методологій. Автори дедалі більше звертають увагу на дослідження регіональної історії. В цей час побачили світ праці О.Гордуновського з історії поміщицьких господарств Правобережної України, Т.Гончарука – торгівлі України I половини XIX ст., монографії Г.Казьмирчука та Т.Соловйової – із соціально-економічного розвитку Правобережжя, А.Зінченка – з церковного землеволодіння, В.Шандри – з історії генерал-губернаторств і ряд інших⁶.

Вплив міжнародної політики Російської імперії на зовнішню торгівлю прослідковується у праці російського автора В.Дегоева та колективній монографії дослідників із РФ за ред. Л.Ніжинського та А.Ігнат'єва⁷.

Наприкінці XVIII ст. Правобережна Україна остаточно ввійшла до складу Російської імперії, а в 1797 р. – адміністративно була поділена на Київську, По-

дільську і Волинську губернії. Зовнішня політика держави за досліджуваний період нерідко змінювалася, що впливало на хлібну торгівлю. Все ж слід зауважити, що в основному вона була спрямована на розвиток останньої.

Для правобережних губерній, крім торгівлі із сусідніми країнами та доставки зерна в Гданськ, Клайпеду⁸, Ригу й інші балтійські порти, набирала обертів і чорноморська торгівля. Поміщики Правобережжя шукали менш затратні шляхи збуту своєї продукції. Потоцький, Подоський, Чарторизький, Любомирський, Липковський та інші почали збувати свій хліб через Херсон та Очаків ще в 1780–х рр. XVIII ст.⁹. Тоді розпочалася зокрема діяльність торгівельної компанії подільського поміщика П.Потоцького. Хоча відомостей про її торгові обороти не знайдено, відомо, що остання займалася не тільки закупкою і доставкою зернових у чорноморські порти, а й мала власні судна. Вона здійснювала торгівлю з Єгиптом, Іспанією та Францією. В ці країни доставляли збіжжя судна «Україна», «Польша», «Подолія», «Город Ямполь», «Св. Прот» та ін.¹⁰.

Початок діяльності одеського порту збігся в часі з приєднанням Правобережжя до Російської імперії, що надало змогу поміщикам безмитно направляти туди хліб на продаж. Із часом через зручне розташування Одеса стала основним портом для зовнішньої торгівлі зерном. Вона «втягнула в свій товарообіг навіть такі віддалені губернії, як Волинська та Київська, не кажучи вже про Херсонську й Подільську»¹¹.

Проте розвиток торгівлі хлібом на рубежі XVIII і XIX ст. все ж таки не набув належного розмаху. По-перше, в той час поглиблювалася господарсько-фінансова криза маєтків польських поміщиків. У 1793 р. збанкрутувала більшість великих польських банкірів (банки Кобрита, Шульца, Минкевича, Тепера та ін.¹²). Розорилася й найбільша компанія з продажу збіжжя за кордон П.Потоцького. По-друге, затишшя в економіку краю приніс і перехід Правобережжя під юрисдикцію Російської імперії. Більшість поміщиків була у невизначеності щодо свого майбутнього, й економічний розвиток маєтків в основному відходив на другий план. Уряд намагався уникнути гострих суперечностей із місцевим дворянством, зберігаючи привілеї останнього. В кінці 1797 р. було видано «Маніфест про створення допоміжного банку для дворянства», який почав працювати з березня наступного року і мав на меті скоротити розорення його маєтків через пільгові кредити¹³. Поміщики продавали свої землі, через що катастрофічно впали ціни на них. Нестача коштів зупинила більшість зовнішньоекономічних угод, внаслідок чого знизилася вартість зерна¹⁴.

Причиною зменшення вивозу хліба на початку XIX ст. були також неврожаї 1799 й 1806 рр. Російський уряд, намагаючись тримати під контролем баланс зернового запасу в ті роки, видав у квітні 1800 р. указ про заборону експорту збіжжя за кордон із Литовської, Волинської та Подільської губерній. Деякі поміщики і промисловці, прагнучи обійти останній, «перетворюють хліб у вино для вивозу». Тому уряд у жовтні того ж року заборонив експорт хлібного вина із зазначених губерній. У березні 1806 р. видано указ про заборону вивозу зерна з Правобережжя в Молдавію та Галичину, проте було дозволено експорт пшениці до Одеси, куди доставляли її в основному великі землевласники, які мали запаси з попередніх років¹⁵.

Із 1801 по 1805 рр. поступово зростав вивіз зерна. В той час Порто дозволила прохід через Босфор іноземним торговим судам. Уже в 1803 р. з Одеси відправили 600 тис. четвертей¹⁶ збіжжя, у 1804 р. – 538 тис., а в 1805 р. – 771 тис. Ціни на пшеницю коливалися від 5 до 6,5 руб. за четверть¹⁷.

Міжнародні події 1806–1812 рр.¹⁸ надзвичайно сильно вплинули на експортну хлібну торгівлю. Виробництво й продаж зерна ставали все менш вигідними. І збувалося воно в основному на внутрішньому ринку.

Лише з 1813 р. експорт збіжжя почав зростати й підвищувався аж до 1817 р., коли досяг максимальних показників, яких вивіз зернових не міг пе-

ревершити аж 20 років. Про масштаби торгівлі у той час свідчать такі цифри: в 1814 р. з Одеського порту було продано пшениці на 6 млн руб., у 1815 р. – 14,6 млн руб., 1816 р. – 33 млн руб. та на 765 тис. руб. жита, в 1817 р. – на 38 298 300 руб. (більше 1 млн четвертей)¹⁹.

В 1813–1817 рр. для хлібної торгівлі була сприятлива міжнародна ситуація. Іспанія та Франція втратили більшість своїх колоній і надзвичайно ослабли економічно. Вони постійно потребували зерна з-за кордону. Туреччина також ослабла й була зацікавлена у доставці хліба з Росії. Середземноморські та грецькі купці під турецькими прапорами торгували в Чорному морі й постачали збіжжя у порти Ліворно, Генуї та інших міст. Вони ж в основному забезпечували торгівлю з Англією у той час²⁰. Крім того, сильний неврожай в Європі у 1815–1816 рр. настільки підняв попит на зерно, що для його доставки в Одесу й балтійські порти були задіяні всі можливі транспортні засоби. Введення Англією і рядом інших країн мита на хліб у 1817–1818 рр. призвело до падіння цін на нього, внаслідок чого багато купців розорилося, а обсяги вивозу збіжжя значно скоротилися.

Криза в російсько-турецьких відносинах, що розпочалася у 1821 р. й із перервами тривала до 1829 р., підірвала чорноморську торгівлю. За винятком декількох років перемир'я хліб із правобережних губерній збувався через балтійські порти, в основному Гданськ та Клайпеду²¹.

Збіжжя з 30-х рр. XIX ст. знову почало відігравати визначальну роль у вивозі Російської імперії. З 1838 р. його експорт швидко почав зростати. У 1845–49 рр. було вивезено вдвічі більше хліба, ніж у попередні 5 років. Із цієї кількості 64,4% становив його експорт із чорноморсько-азовських портів²². Для Волинської й частково Подільської губерній більш вигідно було все-таки доставляти своє зерно в Гданськ і Клайпеду²³.

Правобережжя в чорноморській торгівлі відіграло дедалі більшу роль. Новоросійський край не міг задовольнити зростаючий попит на хліб у південних портах: по-перше, через недостачу зернових (особливо під час збільшення попиту на них); по-друге, озима пшениця, яка найкраще збувалася в Європі, зокрема в Англії, тут була гіршої якості, ніж у правобережних губерніях. «Найкращі сорти її закупаються в Київській або Подільській губерніях, особливо сорт, що називають «сандомиркою»..., для гарного врожаю вона потребує сильних снігів, тому вона не прижилася в південних губерніях»²⁴. В основному Новоросійський край спеціалізувався на твердих сортах пшениці (наприклад, «арнаутка» чи «гирка»), які мали найбільший попит в італійських, іспанських та грецьких портах і використовувалися у макаронних виробках. На півдні також збільшувалися посіви льону, що ріс там краще, ніж пшениця, а збут лляного зерна постійно підвищувався. Тільки з одеського порту його вивезено в 1831–1847 рр. – 1607,1 тис. четвертей, а щорічний експорт зростав з 22,5 тис. четвертей у 1831 р. до 733 тис. – у 1847 р.²⁵

Дослідник Новоросійського краю в XIX ст. А.Скальковський аналізував кількість збіжжя, що доставлялося у чорноморські порти з різних регіонів. Він так писав про експорт зерна з останніх: «Чи багато у цій кількості місцевого хліба, сказати важко, але не більше половини, а то й набагато менше. Знаю тільки, що пшениця-арнаутка, кукурудза та льон звідси, бо тут вирощуються.» З 2 млн четвертей збіжжя, що доставлялося до чорноморських портів, за його підрахунком, 25% останнього прибувало водними шляхами (основна частка припадала на рр. Дніпро і Дністер), близько 30–50% – гужовим транспортом з інших губерній, решта поступала з однієї Херсонської²⁶.

Київська, Подільська і Волинська губернії були в основному землеробськими. Тому продаж зерна був для багатьох жителів останніх чи не основною статтею їх прибутків. Велику кількість його, особливо в урожайні роки, неможливо було продати на внутрішньому ринку. Подільський губернатор у 1837 р.

скаржився: «В краї розходиться мало, бо хто споживач? Самі поміщики, селяни й міщани ... займаються всі майже вирощуванням хліба. Залишаються війська, чиновники та євреї. Хліб у краї рідко дорогим буває, а більшою частиною такий дешевий, що і праці на обробіток не поверне»²⁷. Тому найбільш вигідними були винокуріння й продаж збіжжя за кордон. Щоправда, безпосередньо доставити свій товар у порти та отримати максимальні прибутки могли лише великі землевласники. «Конкуренція селянського хліба і хліба з дрібнопомісних маєтків не могли мати великого значення»²⁸.

Ціна на зерно значно коливалася й, звичайно, при гарних врожаях падала. «Транспортування збіжжя на волах дорого коштувало і могло окупитися лише при високих цінах на нього»²⁹. Тому в урожайні роки прибуток від продажу зерна був незначний. За такої ситуації «тільки дрібнопомісні власники продають надлишки хліба, кращі ж хазяї і власники великих маєтків нерідко мають великі запаси. Й для продажу їх намагаються вичікувати пору, коли у сусідніх губерніях чи за кордоном з'явиться потреба в хлібі та буде потрібна доставка його, а через це підвищаться і ціни. Багато хто навіть скупає хліб...»³⁰.

Дописувач «Журнала Міністерства державного имущества» Д.Протопопов писав, що основною проблемою поміщиків є те, що вони не зберігають надлишки зерна для продажу його у найбільш вигідні періоди, а жаліються на багатий урожай та падіння внаслідок цього ціни на збіжжя³¹.

Селяни, дрібні й частково середні землевласники продавали зерно на місцях купцям та промисловцям на ринках або укладали контракти на поставку його в Одесу чи Гданськ³². Скупівлею збіжжя займалися і міщани, особливо у повітах, наближених до морських портів. Місцевий городничий повідомляв, що часто «багаті жителі м. Балти займаються закупкою зернового хліба, особливо пшениці, й продажем його у м. Одесу. Менш багаті ... в невеликих кількостях»³³.

У Правобережній Україні було розвинуто фінансову систему. Тільки в одному Бердичеві «було 8 банківських домів та агентство Польського банку»³⁴. Для закупівлі збіжжя промисловці часто брали кредит. При цьому переваги мали мешканці губернських і повітових міст, де знаходилися відповідні установи. Так, на початку 1840-х рр. жителі м. Золотопільля Чигиринського повіту скаржилися, що значна віддаленість від повітового міста не дає їм можливості швидко взяти кредит й угоди розриваються, тоді як «значна кількість купців і міщан ведуть значну торгівлю різними товарами, переважно продуктами місцевого виготовлення, що доставляються за підрядом у мм. Одесу, Миколаїв та ін. місця». Виходом із ситуації автори листа вбачали в призначенні спеціального маклера, який обслуговував би сусідні міста – Золотопільля й Новомиргород³⁵.

Для торгівлі хлібом також створювалися торгівельні компанії, наприклад, вже згадувана компанія П.Потоцького у кінці XVIII ст., а також – Држевецького, Ліпінського та К°. Остання виникла на початку XIX ст. і вела торгівлю з Ліворно. В 1804 р. нею туди було відправлено «два добре налаштованих кораблі подільської пшениці»³⁶. Крім місцевих, на Правобережжі через своїх посередників зерно закуповували й іноземні компанії та купці. Так, у 1803 р. торгівельна компанія Ремберт Рено і К° через посередника відправляла пшеницю з доставкою в Одесу. Того ж року аналогічними закупками займалася й австрійська компанія Стер і К°. Відомо, що вона уклала 2 контракти на поставку в місто 6500 корців³⁷ пшениці до початку весняної навігації, а іноземний купець Д.Мізбрах у травні 1803 р. уклав контракт в Уманському повіті на поставку 500 корців жита в Одесу³⁸.

Під поставку хліба в одеський порт місцеві купці надавали позики правобережним поміщикам, які погашалися пшеницею за середніми цінами в місті. Так, наприклад, у 1842 р. брацлавський поміщик Г.Жицький взяв позику 8 тис. руб. у купців 1-ї гільдії братів Вагнер під поставку збіжжя в зазначений порт³⁹.

У кожній губернії були повіти, де спеціально вирощувалася пшениця на продаж за кордон. У Київській в Одесу її відправляли Уманський, Звенигородський, Чигиринський та Таращанський повіти, а в урожайні роки – ще й Богуславський і Липовецький⁴⁰. Точні відомості про кількість проданого зерна встановити дуже важко. Адже доставляли його різними шляхами. Велика кількість збіжжя продавалась оптом на Київській контрактівій, а також на інших ярмарках⁴¹. Основна маса торгових угод здійснювалася «дрібними купцями та промисловцями, переважно з євреїв, які хоча й мають відомості про кількість предметів і сум, які становлять їх обороти, але з різних причин намагаються їх приховувати»⁴². Київський губернатор відзначав, що в урожайні роки за кордон збувалося у кінці 1830-х рр. до 460 тис. четвертей зерна, а в 1840-х – до 500 тис.⁴³. Можливості ж регіону були значно вищими. Так, у 1819–1829 рр. тільки в Уманському повіті надлишок пшениці та вівса становив 700 тис. четвертей⁴⁴ за винятком неврожайних років. Але через обмеженість засобів доставки зменшення попиту у той час на хліб в Одесі скорочувало його продаж за кордон. Зерно в основному застосовували у виробництві хлібного вина, горілки й спирту.

У Подільській губернії в урожайні роки продавалось збіжжя майже з усіх повітів. Спеціально на продаж за кордон вирощували пшеницю у близьких до Одеси Балтському, Ольгопільському і Гайсинському повітах. У них переважало велике та середнє землеволодіння. Дослідники сільського господарства Новоросійського краю XIX–початку XX ст. вважали Балтський повіт південним краєм. По-перше, близькість до одеського порту зумовлювала спрямування його сільського господарства до потреб зовнішньої торгівлі. По-друге, збігалися кліматичні умови з півднем: там вирощували пшеницю сорту «арнаутка» й збільшували посіви льону. Землеробство у Балтському повіті було порівняно добре розвинуте. Навіть в умовах сильного неврожаю 1849 р., що охопив усі правобережні губернії, тут пшениця вродила непогано⁴⁵. В Ямпільському, Ушицькому та Кам'янецькому повітах останню в основному сплавляли по Дністру. У сусідніх із Волинською губернією повітах її відправляли до Бугу гужовим транспортом, а звідти – в Гданськ. Якщо у середині 1830-х рр. Подільська губернія продавала близько 20,5 тис. четвертей хліба за кордон, то вже в 1840-х, як зазначав її губернатор, – не менше 500 тис. в урожайні роки⁴⁶.

На Волині лише південь губернії підходив за природними умовами для вирощування зерна, особливо Старокостянтинівський повіт. Пшеницю для продажу за кордон вирощували лише поміщики у близьких до сплавних річок маєтках. Жителі краю відправляли своє збіжжя як в Одесу, так й у балтійські порти залежно від попиту та ціни. В цілому губернія продавала зерна у 1830-х рр. близько 40 тис. четвертей, а в 1840-х – 50 тис.⁴⁷

Збіжжя доставлялося в порти водними й сухопутними шляхами. Водними шляхами в Київській губернії були рр. Дніпро, Тетерів і Прип'ять; у Подільській – Дністер. Цими ріками зерно відправлялося в Одесу.

У Волинській губернії основною транспортною річкою був Буг. По ньому судна йшли в Гданськ. Також сплав проходив по рр. Случ, Горинь, Турія, Іква та Стир. По них збіжжя доставляли в інший порт – Клайпеду⁴⁸. Недоліком сплаву на останніх була їх мілководність, що дозволяла судноплавство лише весною під час розливів. У посушливі роки й, як їх наслідок, відсутності достатнього рівня води зерно гужем транспортували до р. Вісла, як, наприклад, у 1842 р., а вже звідти відправляли до Гданська⁴⁹.

У період активної діяльності Одеського порту та відкритості чорноморських проток збільшувався сплав хліба по Дніпру, Дністру, Десні тощо, а зменшувався – по Горині, Стирі, Бугу й інших річках, котрими доставлялося збіжжя у балтійські порти. Коли ж чорноморський шлях з якихось причин не потребував хліба на продаж за кордон, то пропорція змінювалася в інший бік. Так, у сере-

дині XIX ст. при значному попиті на зернові в Одесі по річках Київщини і Поділля сплавлялося збіжжя вартістю до 6 млн руб. при вартості хліба, доставленого річками до балтійського узбережжя, – 500–600 тис. руб. У 1833 р. вивіз зерна з Одеси був незначним. Дніпром, Дністром, Десною та Сожем тоді сплавили разом 147 422 четверті в основному у Мінську і Могилівську губернії, а річками Горинь, Буг, Стир й іншими до балтійських портів – 270 805 четвертей⁵⁰.

Кількість транспортованого збіжжя залежала від рівня води та врожаю. Якщо взяти 1840-і рр., то сплав його через засуху був обмежений у 1842 й 1846 рр. Через неврожай незначним суднопластво було і в 1848–1849 рр. Особливо сприятливим був 1845 р. у Київській губернії. Тоді хліб доставляли по всіх трьох великих ріках. Було відправлено 2772 судна та 2090 плотів, тоді як 1844 р. – 1903 й 930 відповідно. В Подільській і Волинській губерніях найкраще суднопластво спостерігалось в 1847 р. Загалом товарообіг із початку 1840-х рр. до 1850 р. зріс на річках Київської губернії з 1 103 947 до 5 103 347 руб. (у 1845 більше 6 мільйонів), у Подільській – з 506 298 до 1 437 824 руб., а у Волинській – з 528 902 до 641 893 руб.⁵¹. Збіжжя переважало у вантажі суден та було основним на плотах. Лише на р. Іква за 3 роки (з 1840 р. по 1842 р.) сплавлено 8943 четверті пшениці на суму 42 193 руб. сріблом⁵². Якщо взяти до уваги, що на цій річці було найслабше суднопластво на Правобережжі, то можна зазначити визначальну роль останнього в збуті зерна (крім південних повітів Поділля, де переважали гужові перевезення).

Основними сухопутними шляхами були так звані чумацькі. Їх існувало багато. «Шляхи на Київщині й Поділлі цілою мережею зв'язувалися з херсонськими шляхами»⁵³. Одним із найдавніших був Шпаків, що йшов із Поділля до Херсонщини. Його згадав Д.Яворницький в «Історії запорізьких козаків». Існувало також багато інших чумацьких шляхів із Правобережжя до чорноморських портів⁵⁴.

Перевезення збіжжя гужовим транспортом було доволі таки важким зайняттям. Чумаків і хурників у дорозі могли чекати негода, хвороби, несправності транспорту, нестача корму та води для волів, недобррозичливе ставлення поміщиків і колоністів, через землі яких проходили шляхи, шахраї й багато інших перешкод. Нерідко в селян крали волів, як у випадку із селянином Г.Антоненком із с. Гайсихи Таращанського повіту Київської губернії у серпні 1830 р. під час його повернення з Одеси, куди він відвозив поміщицьку пшеницю⁵⁵. Подільський губернатор зауважував: «Перевезення хліба могло бути вигідним для селянина, однак мужик думає не про вигоду, а про те, як дійти та повернутися»⁵⁶.

Скільки часу та якими коштами обходилося транспортування зерна з Правобережжя в європейські порти? Доставка збіжжя чумацькими возами з півдня Київської й Подільської губерній (300–500 верст) залежно від умов займала від декількох тижнів до 2 місяців і коштувала від 3 до 6 руб. за четверть. Щоправда, більшість поміщиків використовувала свій транспорт або селянський як відробіток панщини. Дешевшим був сплав хліба річками, але він залежав від повноводдя та наражався на небезпеку розбитися на порогах. Шлях торгових суден із Марселя, Генуї, Ліворно чи Тріеста до чорноморських портів становив у середньому 50 днів. Основною проблемою були північні вітри в Босфорі й Дарданеллах, які могли надовго затримати торгівців. Іншим ризиком було те, що Чорне море є закритим. Більшість суден ішли за зерном із баластом у трюмах і при відсутності вигідних фрахтів змушені були погоджуватися на збиткові або повертатися з баластом. Середня вартість спорядження торгового брига місткістю 275 тонн (2 тис. четвертей) з екіпажем 12–14 осіб становила 1200 руб⁵⁷.

Зворотний шлях теж не був легким. Крім часу на перебування в дорозі, потрібно було вистояти карантин 35–40 днів. Шлях же до англійських та нідерландських портів займав близько 7 місяців. Найвигіднішими були фрахти у Кон-

стантинополь. Адже вони займали всього 2 місяці туди й назад і не піддавалися карантинній очистці та портовим зборам⁵⁸.

Єдина країна, до якої фрахт здебільшого був вигідним, – це Англія. Купці купували пшеницю в Одесі у 1838–1840 рр. не дорожче 34 шилінгів за кватер⁵⁹, витрати на доставку становили 15–16 їх з останнього. Ціна одеського зерна в Лондоні становила 50 шилінгів (з митом 52–54 шилінги)⁶⁰. Тобто, якщо ціна падала нижче, то фрахт ставав збитковим. Якщо порівняти ціни у Лондонському порту з 1834 по 1843 рр. (рис. 1.), то бачимо, що найбільший зиск мали торговці, які відправляли пшеницю в Англію в 1838–1841 рр., а у 1834–1835 і 1843 рр. її доставка була збитковою⁶¹.

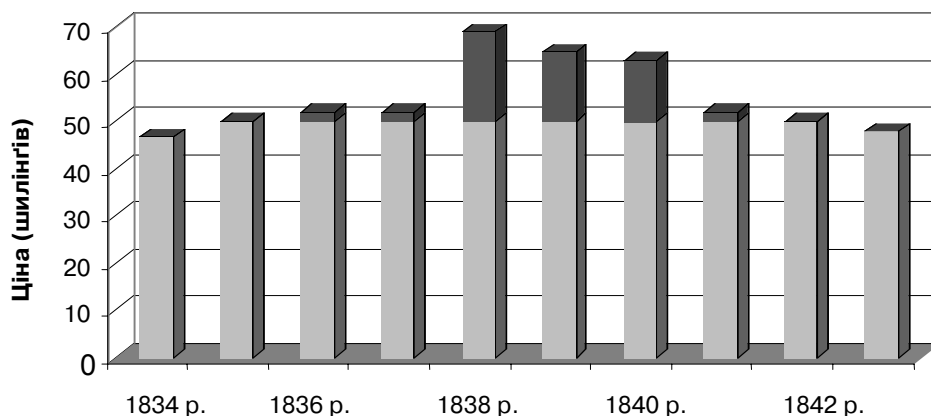


Рис. 1. Ціни на пшеницю в Лондонському порту (1834–1842 рр.)

Митна система Англії не передбачала постійних мит на ввіз хліба. Вони могли зовсім скасовуватися, як у 1816 чи 1846 рр., або різко підніматися. Купці, закупаючи товар, не могли гарантувати його вигідний збут в англійських портах. Шлях тривав півроку, а мита змінювалися набагато динамічніше. Так, у вересні 1841 р. воно становило 1 шилінг із кватера, а в грудні того ж року піднялося до 22 шилінгів 8 пенсів (з 38 коп. за четверть до 8 руб. 49 коп. сріблом). Щоправда, ризик частково компенсувався різницею цін на пшеницю, яка в Одесі у той час коштувала від 5, 40 до 6, 57 руб. сріблом, а в Англії – від 10,30 до 15,30 відповідно⁶².

У середньому Російська імперія забезпечувала 40% потреби в зернових, які поставлялися з південних портів, де частка збіжжя з правобережних губерній становила не менше половини. Більшу частину хліба Англія закуповувала у Гданську, куди теж доставляли його з Правобережжя. Так, протягом 1839–1848 рр. в цю країну було привезено з Російської імперії 757 313 ц борошна та 5 274 708 кватерів зернових, в основному – пшениці⁶³.

Ціна збіжжя, як предмета першої необхідності, на відміну від інших товарів, часто коливалася. Як зазначалося у «Журнале Міністерства державного имуществва», «відомості про недостатність будь-якого іншого товару викликають підняття цін на нього і незначно й тільки після того, як підтвердиться достовірність відомостей. Проте чутки про недостатність хліба, ще не підтвержені нічим, наводять панічний страх – явище, відсутнє в будь-якій іншій галузі торгівлі, й дають широке поле для спекуляції». Для прикладу, у квітні 1847 р. в Гданську чутки про заборону ввозу збіжжя з Польщі підняли ціну на пшеницю з 14 до 17,75 руб. сріблом за четверть, а на жито відповідно – з 11 до 13,80 руб. сріблом. Того ж місяця у Лондоні впали ціни на кукурудзу на 25 ши-

лінгів. Причиною стала чутка про швидке танення льоду в американських портах та можливий початок навігації, що спонукало торговців швидко продавати свої запаси, внаслідок чого різко впала ціна на це зерно⁶⁴.

Оцінюючи вивіз збіжжя з чорноморських портів, можна визначити основні міжнародні шляхи доставки хліба за кордон (рис. 2.). Третина усього експорту зернових припадала на італійські порти, 24% – на Туреччину і Грецію, 17% їх доставлялося в Англію, 14% – у Францію, решта 15% – у Голландію, Данію, Пруссію, Австрію й інші країни⁶⁵.

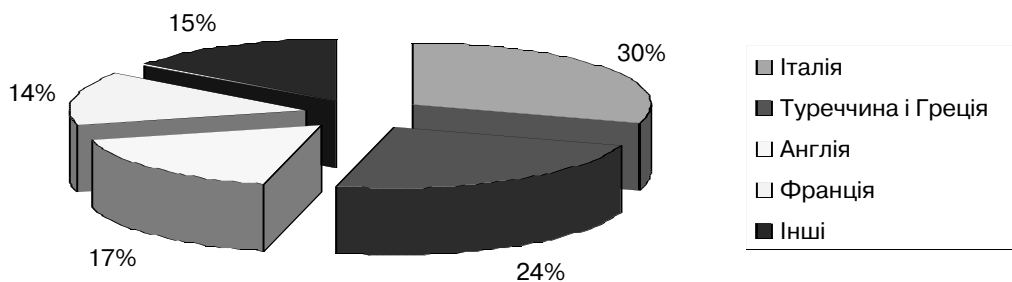


Рис. 2. Розподіл експорту хліба з чорноморських портів (1830–1846 рр.)

Відправка збіжжя із західного кордону йшла в основному у Галичину та Пруссію. Найбільш прибутковою була доставка останнього в гданський порт, де його можна було вигідно продати на місці чи торговцям в інші країни, наприклад, в Англію. До Гданська «у більшості самі власники маєтків доставляють власні їх продукти, для чого й будують самі від себе барки та, якщо вийде, що промисловці закупають продукти, в більшості пшеницю, то наймають судна у власників і платять їм від лат у 30 корців (12 четвертей) від 36 до 40 рублів сріблом за лату»⁶⁶ (2,12–2,35 руб. сріблом за четверть).

Практично відразу після приєднання Правобережжя до складу Російської імперії перед урядом постала проблема покращення стану доріг й очистки русел сплавних річок. Більшість сучасників у той період відмічали їх поганий стан. У І половині XIX ст. було запропоновано ряд заходів щодо поліпшення торгівлі в Правобережній Україні. Наприклад, подільський поміщик Н.Маковецький склав проект «Про сухопутне перевезення у місто Одесу продуктів Південного краю Росії», де розробив ряд пропозицій щодо його покращення. Останнє, на його думку, збільшило б торгівлі обороти.⁶⁷

Дністер був важливим торговим шляхом із Галичини, Поділля та Бессарабії до Чорного моря. Великою перешкодою для проходження суден і плотів були пороги біля м. Ямпіль. Російський уряд неодноразово розглядав можливості покращення судноплавства на цій річці. Перші спроби розчистити шлях біля Ямполья в 1801 та 1820 рр. виявилися невдалими. У 1823 р. Подільське дворянське зібрання розробило проект створення компанії для прокладання каналу на р. Дністер. Розроблений проект під назвою «Покращення життя мешканців Подільської губернії» місцевий губернський маршалок К.М. Пржездецький подав через губернатора Г.С.Лошкарьова у Міністерство внутрішніх справ. Одним з основних пунктів цього проекту була необхідність очистки русла Дністра для поліпшення доставки зерна в Одесу⁶⁸.

У поліпшенні товарообігу річкою був зацікавлений і австрійський уряд, який розвивав судноплавство у верхній частині Дністра до Жванецької пристані. Цим питанням цікавилася й Англія – один з основних споживачів подільської пшениці. Одне з лондонських товариств навіть проектувало очистити русло Дністра від Ямполья до с. Косниці⁶⁹.

Урядом було взято до уваги потребу поліпшення торгівлі у Південно-Західному краї. В 1838 р. було розпочато ремонтування чумацьких шляхів. У 1840–1842 рр. на багатьох із них роботи було закінчено⁷⁰. В 1841 р., розглянувши проект Пржездецького, МВС дозволило «провести очищення Дністра від порогів біля м. Ямполь та начислити на це, за проектом інженера-полковника Ямієва, суму 12 626 руб. 53 коп. асигнаціями методом розкладки на всіх чи декількох поміщиків із дозволом поповнювати цю суму збором із суден, що проходять, за встановленою урядом таксою»⁷¹. Вже в 1844 р. губернатор А. Радищев повідомляв, що «раніше сплавливали хліб по Дністру з 2 пристаней, а зараз виникло 19 нових місць, у яких завантажують судна»⁷².

Протягом 1845–1847 рр. було проведено ряд заходів «для покращення судноплавства по Західному Бугу в межах імперії від австрійського кордону до місця, де Буг двома берегами входить у Царство Польське». За проектом графа Клейміхеля, намічалось перебудувати або знищити 20 водяних млинів. На руйнування й перебудову лише 7 з них, що належали казенному відомству, необхідно було 4 579 руб. 48 коп. До кінця відведеного строку лише на деяких казенних млинах робіт не було завершено⁷³. У Волинській губернії планувалося також очистити ріки Уж і Уборть в Острозькому повіті. Проте ці роботи не проводилися через їх нерентабельність⁷⁴.

Постачання збіжжя до Австрії та Царства Польського йшло через митниці Подільської й Волинської губерній. Зерновий вивіз збільшувався у роки неврожайу в сусідніх із Росією землях. Так, у 1835 р., коли був неврожай у Галичині, чиновник Польського банку А. Добровольський проводив цілеспрямовану закупку великої кількості зерна. Було навіть направлено офіціальний лист київському губернатору з проханням про допомогу у цій заготівлі⁷⁵. Потреба Галичини була «в той час у хлібі, імпортованому з Російської держави, приблизно в 250 тис. корців». У той же час транзитом через Правобережжя галицькі поміщики часто возили збіжжя в Одесу. Тільки у 1846–1847 рр. було привезено його на 438 119 руб. асигнаціями⁷⁶.

Між експортом через морські й сухопутні кордони була істотна відмінність. Якщо з морських портів вивозилося в основному зерно, то з п'яти митниць Радзівіллівського митного округу у Подільській і Волинській губерніях⁷⁷ лише на Волочеській воно становило приблизно 50% вартості всього експорту, на інших – значно менше (Рис. 3.)⁷⁸. Якщо в Одесу, Гданськ і Клайпеду переважно возили пшеницю, то через сухопутні кордони – багато жита, ячменю, вівса й гречки⁷⁹.

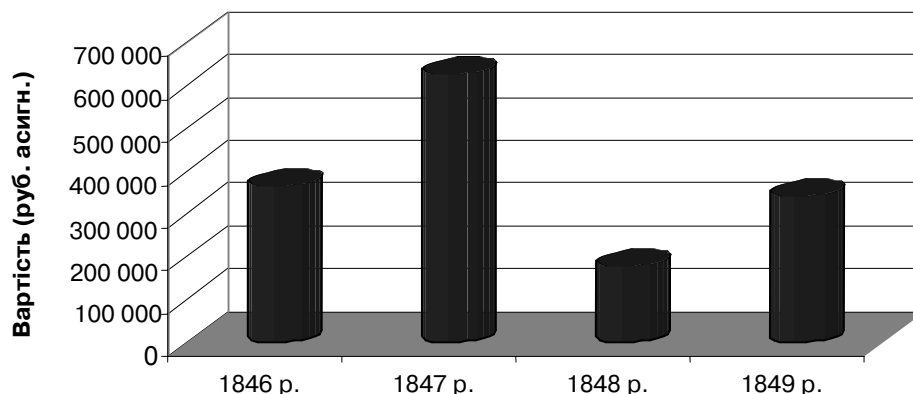


Рис. 3. Вартість експортованого хліба через митниці Радзівіллівського митного округу (1846–1849 рр.)

Отже, вивіз збіжжя з Правобережної України за кордон посідав вагоме місце у тогочасному загальноросійському зерновому експорті. Особливо це стосувалося доставки пшениці в Одесу та балтійські порти Гданськ і Клайпеду. Хоча зиск від продажу збіжжя не завжди виправдовував сподівання, у його вирощенні, транспортуванні й продажу була задіяна більшість жителів Правобережжя.

Пшениця становила основну частину хлібного експорту регіону. Завдяки кліматичним умовам зерно там родило високої якості та користувалося великим попитом на європейських ринках, особливо в Англії й Франції. Збіжжя доставлялося туди в більшості випадків транзитом через Одесу, Гданськ і Клайпеду. Шлях від виробника до споживача був надзвичайно довгим та складним. Доставка хліба з правобережних губерній тривала від 3 місяців (до Туреччини) до 7–8 місяців (до Англії й Нідерландів).

Надзвичайно болючим було питання про стан доріг і придатність русел рік для судноплавства. Хоча заходи по покращенню якості останніх, вжиті в 1840-х рр., й покращили ситуацію, проте вирішити її повністю не вдалося. Особливо актуальною ця проблема постала у зв'язку із збільшенням попиту на зерно за кордоном і, як наслідок, зростанням його перевезень.

Сусідство з аграрними регіонами Австрії та Польщі зумовлювало й особливості продажу збіжжя через сухопутні кордони. Вивезення його було хвилеподібним і зростало тоді, коли в сусідніх країнах, як у 1816, 1835 чи 1847 рр., був неврожай та існував великий попит на хліб. Також збільшувалося перевезення його через митниці у разі низького рівня води в річках, як у 1842 р. Тоді сплавне судноплавство було незначним, і зерно гужовим транспортом доставлялося до Європи транзитом через австрійські й польські території.

¹ *Резент О.П.* Україна в імперську добу (XIX – початок XX ст.). – К., 2003. – С.24.

² *Гульдман В.* Подольская губерния. Опыт географическо-статистического описания. – Каменец-Подольский, 1889; *Гулишамбаров С.О.* Итоги торговли и промышленности России в царствование императора Николая I 1852–55 года. – СПб., 1896; *Довнар-Запольский М.* Обзор новейшей русской истории. – Т. I. – К., 1912; Итоги экономического исследования России по данным земской статистики. – Т. I. – Москва, 1892; *Корнилов А.* Курс истории России XIX века. – Ч. I–II. – Москва, 1912; Опыт исследования об имуществе и доходах наших монастырей. – СПб., 1876; *Полевой Н.* Столетие России с 1745–1845. – Ч. II. – СПб., 1846; *Рудченко И.* Записка о земледелии в Юго-Западном крае. Обзор законодательства и фактического положения. – К., 1882; *Семеновский М.И.* Записка о финансах, политике и торговле Российского государства в 1810 году. – Москва, 1864; *Умисса А.И.* Современное положение земледелия на юге России // Сборник Херсонского земства. – 1874. – №7.

³ *Скальковский А.А.* Взгляд на хлебопашество и хлебную торговлю в Новороссийском крае и Бессарабии // Журнал МВД. – 1851. – №7. – С.33–59; *Его же.* О хлебопашестве в Новороссийском крае. – Ч. III // Журнал МВД. – 1851. – №8. – С.204–234; Взгляд на историю торговли Черного и Азовского морей // Журнал МВД. – 1835. – №11. – С.337–364; Торговая промышленность в Новороссийском крае. – Ч. I // Журнал МГИ. – 1850. – №2. – С.177–218; Торговая промышленность в Новороссийском крае. – Ч. II // Журнал МГИ. – 1850. – №3. – С.313–361; Хлебная торговля в Киевской губернии за 1847 год // Журнал МВД. – 1849. – №4. – С.104–128 та ін.

⁴ *Букатевиц Н.* Чумацтво в I пол. XIX сторіччя // Матеріали до вивчення виробничих об'єднань. – Вип. II: Чумаки. – К., 1931; *Вознесенский С.* Экономическое развитие и классовая борьба в России XIX и XX веков. – Ч. I. – Пг., 1921; *Кашина В.* Крепостные крестьяне-земледельцы накануне реформ // Известия АН СССР. – 1935. – №9. – Ч. II; *Кравченко І.* Ямпільський маєток наприкінці XVIII та в I чверті XIX століття. – [Б.м. и р.]. – вирізка. – С.56–95; *Пионтковский С.* Очерки истории России в XIX – XX веке. – Х., 1930; *Слабченко М.* Матеріали до економічно-соціальної історії України XIX століття. – Т. I. – Одеса, 1921; *Ястребов Ф.* Разложение феодально-крепостнического строя и возникновение капитализма на Украине в I половине XIX века. – К., 1936; *Його ж.* Україна в першій половині XIX століття. – К., 1939.

⁵ *Гуржій І.О.* Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця XVIII ст. до 1861 р.). – К., 1962; *Його ж.* Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України I половини XIX ст. – К., 1954; *Истомина Э.Г.* Водные пути и их роль в экономическом развитии европейской России во II половине XVIII – начале XX века. – Москва, 1983; *Задорожний В.Є.* З історії торгівельних зв'язків Галичини з Східною Україною і Росією у першій половині XIX ст. // УІЖ. – 1978. – №12. – С.82–88; *Кузнецов И. В., Лебедев В.И.* История СССР XVIII – середина XIX веков. – Москва, 1958; *Кузнецов И. В., Захарова Л.Ф.* Практикум по истории XIX века. – Москва, 1964; *Слабеев И.С.* З історії первісного нагромадження капіталу на Україні (Чумацький промисел і його роль у соціально-економічному розвитку України XVIII – I половини XIX століть). – К., 1964; *Окунь С.Б.* История СССР. – Ч. II. – Ленинград, 1974; *Поляков В.А.* Таможенная пошлина царского правительства и ее влияние на развитие отечественной промышленности в период разложения феодальной системы. – Ленинград, 1976.

⁶ *Гончарук Т.Г.* Торговля України I половини XIX століття: історія вивчення. – Одеса, 1998; *Гордуновський О.М.* Поміщицькі господарства Правобережної України в умовах розвитку товарно-грошових відносин в I половині XIX століття. – Донецьк, 2000; *Його ж.* Розвиток промислового виробництва в поміщицьких господарствах Правобережної України I половини XIX століття // УІЖ. – 2000. – №1; *Довжук І.В.* Зовнішня торгівля підросійської України у післяреформений період // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – Вип. XI. – К., 2006. – С.142–153; *Зінченко А.Л.* Церковне землевладіння в політиці царизму на Правобережній Україні наприкінці XVIII – першій половині XIX століття. – К., 1994; *Казьмирчук Г.Д., Соловійова Т.М.* Соціально-економічний розвиток Правобережної України в I чверті XIX століття. – К., 1998; *Крижанівський О.П.* Церква у соціально-економічному розвитку Правобережної України XVIII – I половини XIX ст. – К., 1991; *Решет О.П.* Проблеми історії України XIX – початок XX ст.: стан і перспективи наукової розробки // Проблеми історії України XIX – початок XX ст. – К., 2000. – С.6–39; *його ж.* Україна в імперську добу (XIX – початок XX ст.). – К., 2003. – 340 с.; *Шандра В.С.* Генерал-губернаторства в Україні. – К., 2005. – 418 с.

⁷ *Дегоев В.В.* Внешняя политика России и международные системы: 1700–1918. – Москва, 2004. – 496 с.; *Россия и Черноморские проливы (XVIII – XX столетия).* – Москва, 1999. – 558 с.

⁸ Місто Гданськ мало тоді назву Данціг, а Клайпеда – Мемель.

⁹ Торговая промышленность в Новороссийском крае. – Ч. II... – С.318.

¹⁰ Там же. – Ч. I... – С.212.

¹¹ *Довнар-Запольский М.* Указ. соч. – С.387–388.

¹² Сума заборгованості банківської компанії Тепера і Потоцького дорівнювала 32 338 420 злотих. Це, на думку польського дослідника Т. Корзона, були в основному капітали польської шляхти.

¹³ Полное собрание законов Российской империи (далі – ПСЗРИ). – СПб., 1830. – Т. XXVI. – №19397; *Шандра В.С.* Назв. праця. – С.266–267.

¹⁴ *Кравченко І.* Назв. праця. – С.62.

¹⁵ ПСЗРИ. – СПб., 1830. – Т. XXVI. – №19397; №19629; Т. XXIX. – №22057.

¹⁶ Четверть – міра сипучих тіл, дорівнювала 8 четверикам (близько 210 л.). За: Новий словарь русского языка. Толково-словообразовательный. – Москва, 2005.

¹⁷ Торговая промышленность в Новороссийском крае. – Ч. II... – С.319.

¹⁸ В 1806 р. розпочалася російсько-турецька війна, яка з перервами тривала до 1812 р. З 1807 р. Росія підписала Тільзитський мирний договір, за яким приєдналася до «континентальної блокади» Англії (одного з найбільших споживачів хліба з Російської імперії того часу), а у 1812 р. розпочалася російсько-французька війна.

¹⁹ Торговая промышленность в Новороссийском крае. – Ч. I... – С.326–327.

²⁰ Взгляд на историю торговли... – С.342–344.

²¹ *Дегоев В.В.* Указ. соч. – С.193–207; *Россия и Черноморские проливы...* – С.106–109.

²² *Гуржій І.О.* Розвиток товарного виробництва... – С.166–171.

²³ ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 1. – Од. зб. 2256. – Арк. 76,137 зв.

²⁴ *Скальковский А.А.* О хлебопашестве... – С.211–216.

²⁵ Торговая промышленность в Новороссийском крае – Ч. II... – С.342.

²⁶ *Скальковский А.А.* Взгляд на хлебопашество... – С.55–58.

²⁷ ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 1. – Од. зб. 2256. – Арк. 137 зв.

²⁸ *Довнар-Запольский М.* Указ. соч. – С.388.

- ²⁹ Кравченко І. Назв. праця. – С 64–66.
- ³⁰ ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 1. – Од. зб. 5669. – Арк. 32 зв.
- ³¹ Протопопов Д. О жалобах на обильные урожаи хлеба // Журнал МГИ. – 1844. – №5. – С.189–196.
- ³² ЦДІАК. – Оп. 146. – Од. зб. 24г. – Арк. 11–21; Од. зб. 368. – Арк. 18–20; Оп. 153. – Од. зб.115. – Арк. 1–2; Оп. 155. – Од. зб.901. – Арк. 2–3.
- ³³ Там само. – Оп. 1. – Од. зб. 8144. – Арк. 13 зв.
- ³⁴ История Украинской ССР. – К., 1983. – Т. 4. – С.32.
- ³⁵ ЦДІАК. – Ф.442. – Оп.1. – Од. зб. 3646. – Арк. 1–3.
- ³⁶ Кравченко І. Назв. праця. – С.63; Торговая промышленность в Новороссийском крае. – Ч. I... – С. 211–214.
- ³⁷ Корець – міра сипучих і рідких тіл, що дорівнювала 32 гарнцям (123 л.). За: Крижанієвський О. П. Назв. праця.
- ³⁸ ЦДІАК. – Ф. 533. – Оп. 1. – Од. зб. 131а. – Арк. 2; Од. зб. 184. – Арк. 1–2; Од. зб. 260. – Арк. 1–3; Од. зб. 357. – Арк. 2–3; Од. зб.660. – Арк. 4–5.
- ³⁹ Там само. – Ф. 442. – Оп. 153. – Од. зб. 153. – Арк. 1–2.
- ⁴⁰ Там само. – Оп. 1. – Од. зб. 2789. – Арк. 31; Од. зб.3098. – Арк. 19.
- ⁴¹ Там само. – Од. зб. 4324. – Арк. 69–71зв.
- ⁴² Хлебная торговля в Киевской губернии... С.104.
- ⁴³ ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 1. – Од. зб. 1521.– Арк. 15 зв.–16; Од. зб. 2511. – Арк.14 зв.
- ⁴⁴ Там само. – Ф. 533. – Оп. 2. – Од. зб. 1200.– Арк. 8.
- ⁴⁵ Там само. – Ф. 442. – Оп. 83. – Од. зб. 675. – Арк. 26, 35–36.
- ⁴⁶ Там само. – Оп. 1. – Од. зб. 1521. – Арк. 23 зв.; Од. зб. 2511. – Арк. 27 зв.
- ⁴⁷ Там само. – Од. зб. 1521. – Арк. 27; Од. зб. 2511. – Арк. 64.
- ⁴⁸ Там само. – Од. зб. 2791. – Арк. 19 зв.
- ⁴⁹ Там само. – Од. зб. 4324. – Арк. 139 зв.
- ⁵⁰ Выписки из отчетов градоначальников за 1833 г. // Журнал МВД. – 1835. – №3. – С.588–589.
- ⁵¹ ЦДІАК. – Ф.442. – Оп. 1. – Од. зб. 4324. – Арк. 67, 139–139 зв.; Од. зб. 5226. – Арк. 29; Од. зб. 5967. – Арк. 17 зв.; Од. зб. 6881. – Арк. 48; Од. зб. 6882. – Арк. 39; Од. зб. 8120. – Арк. 93; Од. зб. 8122. – Арк. 43 зв.; Од. зб. 8123. – Арк. 24.
- ⁵² Там само. – Од. зб. 3638. – Арк. 79–80.
- ⁵³ Букатевич Н. Назв. праця. – С.98.
- ⁵⁴ Див.: Там само. – С.94–100.
- ⁵⁵ ЦДІАК. – Ф. 533. – Оп.2. – Од. зб. 834. – Арк. 1.
- ⁵⁶ Там само. – Ф. 442. – Оп. 1. – Од. зб. 2256. – Арк. 137 зв.
- ⁵⁷ Кравченко І. Назв. праця. – С.64–65; О черноморском судоходстве // Журнал МВД. – 1835. – №1. – С. 58–70.
- ⁵⁸ О черноморском судоходстве... С.65–70.
- ⁵⁹ 1 шилінг = 51 коп. сріблом (по курсу 30-х рр. XIX ст.); 1 кватер = 1 1/3 четверті За: Земледельческая хроника // Журнал МГИ. – 1846. – №3.– с.101–102.
- ⁶⁰ Там же. – 1847. – №5. – С.65–66.
- ⁶¹ Там же. – С.66.
- ⁶² Там же. – 1842. – №4. – С.93–95.
- ⁶³ Хозяйственное обозрение // Журнал МГИ. – 1850. – №2. – С.64–66; Земледельческая хроника // 1846. – №2. – С.142–154.
- ⁶⁴ Там же. – 1847. – №5. – С.65–66.
- ⁶⁵ Там же.
- ⁶⁶ ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп.65. – Од. зб. 320. – Арк. 32–37.
- ⁶⁷ Материалы для народного продовольствия. – Т. III // Журнал МГИ. – 1843. – №8. – С.61–62; Букатевич Н. Назв. праця. – С.95–96; Казьмирчук Г.Д., Соловйова Т.М. Назв. праця. – С.93.
- ⁶⁸ ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 1. – Од. зб. 2520. – Арк. 25.
- ⁶⁹ Земледельческая хроника // Журнал МГИ. – 1836. – №10. – С.181.
- ⁷⁰ Букатевич Н. Назв. праця. – С.96.
- ⁷¹ ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 1. – Од. зб. 2520. – Арк. 58–58 зв.
- ⁷² Там само. – Од. зб. 5225. – Арк. 4, 25.
- ⁷³ Там само. – Оп. 78. – Од. зб. 245. – Арк. 1–9, 32–43.
- ⁷⁴ Там само. – Арк. 8–11 зв.

⁷⁵ Там само. – Оп. 1. – Од. зб. 1815. – Арк. 1–2; Од. зб. 1816. – Арк. 3–8.

⁷⁶ *Задорожний В.Є.* Назв. праця. – С.85; ЦДАК. – Ф. 442. – Оп. 1. – Од. зб. 6903. – Арк. 4 зв.

⁷⁷ До Радзівіллівського митного округу в той час входили: у Волинській губернії – Радзівіллівська, Волочиська і Дружкопільська митниці, а в Подільській – Гусятинська та Ісаковецька.

⁷⁸ ЦДАК. – Ф. 442. – Оп. 1. – Од. зб. 6903. – Арк. 3–4; Од. зб. 7372. – Арк. 3–4; Од. зб. 7721. – Арк. 3–4.

⁷⁹ Там само. – Од. зб. 6903. – Арк. 3–4.

The given article describes the role of the Right-bank provinces in the export of a grain of Russian empire at the end XIX and the beginning of the XX centuries. Also to be considered the main a ways, a quantity and peculiarity of the sale of grain crops.

С.В.Любичанковський*

ОРГАНІЗАЦІЯ ГУБЕРНАТОРСЬКОЇ ВЛАДИ В ЄВРОПЕЙСЬКІЙ ЧАСТИНІ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ НАПРИКІНЦІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст.

У статті з позицій структурно-функціонального підходу аналізується організація системи губернаторської влади в європейській частині пізньої імперської Росії (1892–1917 рр.). Автор доходить висновку, що досліджувана система була далеко неефективною, оскільки, з одного боку, не включала в себе всіх необхідних для її нормального функціонування управлінських установ, а, з іншого боку, не забезпечувала достатньої координації органів влади, що входили в неї, з діяльністю губернатора.

Простір Російської імперії з погляду існуючих механізмів державного управління завжди був складноорганізованим, з урахуванням специфіки керованих територій. Починаючи з другої половини ХІХ ст. (з 1857 р.), водночас із т. зв. «особливими установами», що визначали систему влади на околицях, у структурі російського законодавства з'явилося й «Общее учреждение губернское», чинність якого поширювалася на європейську частину країни. Ці норми були свого роду імперським стандартом у сфері місцевого управління. 1892 р. вийшов останній (третій) варіант цього документа, який зберігав чинність до 1917 р. Його дія поширювалася на територію 49 губерній Центральної Росії**, у т. ч. Київську, Катеринославську, Полтавську, Харківську й Чернігівську¹.

Сучасне суспільство зацікавлене в осмисленні накопиченого досвіду державного будівництва, щоб перейняти його досягнення й не повторювати колишніх помилок. Важливою складовою апарату управління Російської імперії був інсти-

* Любичанковський Сергій Валентинович – канд. іст. наук, провід. наук. співроб. Поволзького філіалу Інституту російської історії Російської академії наук, доцент Оренбурзького державного педагогічного університету.

** У статті з названого документу йдеться: «По Общему учреждению управляются губернии: 1) Архангельская, 2) Астраханская, 3) Бессарабская, 4) Виленская, 5) Витебская, 6) Владимирская, 7) Вологодская, 8) Волынская, 9) Воронежская, 10) Вятская, 11) Гродненская, 12) Екатеринославская, 13) Казанская, 14) Калужская, 15) Киевская, 16) Ковенская, 17) Костромская, 18) Курляндская, 19) Курская, 20) Лифляндская, 21) Минская, 22) Могилёвская, 23) Московская, 24) Новгородская, 25) Нижегородская, 26) Олонецкая, 27) Оренбургская, 28) Орловская, 29) Пензенская, 30) Пермская, 31) Подольская, 32) Полтавская, 33) Псковская, 34) Рязанская, 35) Самарская, 36) Санкт-Петербургская, 37) Саратовская, 38) Симбирская, 39) Смоленская, 40) Таврическая, 41) Тамбовская, 42) Тверская, 43) Уфимская, 45) Харьковская, 46) Херсонская, 47) Черниговская, 48) Эстляндская и 49) Ярославская».