

- ³⁶ *Rolle M.* Op. cit. – S.148.
- ³⁷ *Affek M.* Tadeusz Czacki – organizator Gimnazjum Wołyńskiego w Krzemieńcu // *Krzemieniec. Ateny Juliusza Słowackiego.* – S.66.
- ³⁸ *Osiński A.* Op. cit. – S.150.
- ³⁹ *Ibid.* – S.541–542.
- ⁴⁰ *Rolle M.* Op. cit. – S.152.
- ⁴¹ Цит. за: *Шульгин В.* Указ. соч. – С.22.
- ⁴² *Wielka Encyklopedia Powszechna.* – Т.ХІІ-ХІV. – S.627.
- ⁴³ *Osiński A.* Op. cit. – S.362.
- ⁴⁴ Цит. за: *Rolle M.* Op. cit. – S.190.
- ⁴⁵ *Danowska E.* Op. cit. – S.219.
- ⁴⁶ *Шмидт Е.* История средних учебных заведений в России. – Санкт-Петербург, 1878. – С.69.
- ⁴⁷ *Бовуа Д.* Указ. праця. – С.274.
- ⁴⁸ Там само. – С.250.
- ⁴⁹ *Шульгин В.* Указ. соч. – С.29.
- ⁵⁰ *Василенко М.* Кременецкий лицей і університет св. Володимира // *З іменем св. Володимира / Упор. В.Короткий, В.Ульяновський.* – Т.1. – К., 1994. – С.42.
- ⁵¹ Там само. – С.46.
- ⁵² *Шульгин В.* Указ. соч. – С.224–225.
- ⁵³ *Бовуа Д.* Шляхтич, кріпак і ревізор. – К., 1996. – С.281.
- ⁵⁴ *Василенко М.* Указ. праця. – С.46.
- ⁵⁵ *Rolle M.* Op. cit. – S.185.
- ⁵⁶ *Бовуа Д.* Російська влада і польська шляхта в Україні. – С.70.
- ⁵⁷ Там само. – С.258.
- ⁵⁸ *Полонська-Василенко Н.* Указ. праця. – С.355.
- ⁵⁹ *Сейко Н.* Польське шкільництво на Волині-Житомирщині у ХІХ – першій половині ХХ ст. – Житомир, 2002. – С.49.
- ⁶⁰ *Бовуа Д.* Указ. праця. – С.112.
- ⁶¹ *Beauvois D.* Szkolnictwo polskie na ziemiach litewsko-ruskich 1803–1832. – Т.ІІ. – Rzym; Lublin, 1991. – S.442.

About Tadeusz Czacki it is known is not mush in Ukraine. Mainly he is famous as founder of Kremenets' college. The article is the attempt to show all many-sided activity of this outstanding person.

В.М.Тимченко*

РОЗВИТОК ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА МІЖ ПІВНІЧНОПРИЧОРНОМОРСЬКИМИ РЕГІОНАМИ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ ТА ТУРЕЧЧИНОЮ (1774–1853 рр.)

У статті на основі широкого кола архівних джерел і наукової літератури досліджується процес формування торговельного мореплавства між північно-причорноморськими регіонами Російської імперії та Туреччиною у 1774–1853 рр. Робиться висновок, що Російська імперія прагнула значно посилити економічну експансію у басейні Чорного моря та у Східному Середземномор'ї, які раніше контролювалися Туреччиною. Торговельне мореплавство було одним зі способів досягнення цієї мети.

Для будь-якої країни вихід до моря має велике значення, оскільки він потенційно сприяє отриманню великих прибутків від торгівлі. Росія не становила

* *Тимченко Віктор Миколайович – мол. наук. співроб. Інституту історії України НАНУ.*

в цьому відношенні винятку. У XVIII ст. найпотужніший вектор її експансії неодноразово спрямовувався на Чорне море, всіма узбережжями котрого володіла Туреччина. Вихід до північнопричорноморського узбережжя дозволив би російській економіці скористатися Середземномор'ям – регіоном, який за прибутками від торгівлі поступався лише океанській і значно переважав доходи, що їх отримувала імперія на Балтійському морі. Привабливість морської торгівлі перед сухопутною полягала в способі транспортування товарів – судна рухалися у декілька разів швидше за суходолні транспортні засоби й брали набагато більше вантажу, що давало значніші прибутки. Отже, перевага морської торгівлі над сухопутною була найважливішим фактором, котрий змусив Росію завоювати північнопричорноморський регіон.

Після підписання Кючук-Кайнарджійського договору 1774 р. країна вийшла до Чорного моря, котре відтепер із «закритого» перетворилося на «відкрите». Через це Австрія і навіть Річ Посполита почали становити небезпеку для Османської імперії як нові та сильні партнери Росії в чорноморській торгівлі¹. Перша навіть домоглася від Туреччини права на прохід своїх торговельних суден через Дунай до Чорного моря².

Для Російської імперії було необхідним активно розпочати торговельні операції на останньому, але вона не мала своїх відповідних суден, бо, позбавлена виходу до морів, не розвивала мореплавства й її суднобудівна галузь перебувала в зародковому стані. Через це Росія була змушена орендувати іноземні кораблі, найбільшою мірою греків-османських підданих, що плавали під турецькими прапорами. Одночасно вона почала засновувати власні верфі, щоб будувати на них судна. Через вихід до Чорного моря та прохід через протоки, котрі імперія отримувала за Кючук-Кайнарджійським мирним договором, за останньою було закріплене право вести торгівлю і в інших водних басейнах³. Так, за статтею 11 її торговельним кораблям дозволялося ходити також Середземним морем, користуватися узбережжями, портами й протоками. Російським купцям надавалися ті ж права, які мали в османській торгівлі англійські та французькі⁴.

Чи дотримувалися основних положень Кючук-Кайнарджійського договору обидві сторони, свідчать документи з архіву Головного музею «Палацу Топкапи» падишахів у Стамбулі*: фірман султана Селіма III⁵ (1789–1807 рр. правління); такіри босфорському наглядачеві⁶ й головному адміралові османського флоту⁷ турецькою мовою⁸.

Почнемо з хронологічно першого такіру босфорському наглядачеві. Цей документ був офіційним письмовим повідомленням падишаха певному адресатові – великому візиреві або чиновникові нижчого рангу⁹. Він датується приблизно 1214 р. хіджри (1800 р. від Р.Х.). В ньому йшлося про те, що «російське державне судно вранці у вівторок ввійшло з Чорного моря до Босфору з торговельною метою»¹⁰. Повідомляється, що корабель ввійшов до протоки при поїзді¹¹ – найсприятливішому вітрі для входження до останньої з Чорного моря. Погода була ясною і сонячною, через що судно помітили за 25 миль. Уночі в босфорських канцеляріях підготували всі необхідні документи для його прийняття, за котрими кораблю повинні були надані допомога і сприяння у всіх його пересуваннях турецькими водами й діях членів екіпажу в османських володіннях. У середу підійшло ще одне велике судно під торговельним прапором. Разом у сім з половиною годин ранку вони вийшли з Босфору та відправилися до земель

* Автор висловлює подяку директору музею «Палац Топкапи» (м.Стамбул) Іл. Ортайли за дозвіл на роботу в архіві та його співробітницям Ш.Еврен й У.Алтиндаг – за допомогу у дослідженні османських документів.

Анатолії й Румелії¹², тобто Мармуровим морем далі до азійських і балканських володінь Туреччини.

Фірманом, який датується початком 1216 р. за хіджрою¹³, що почався 21 травня 1801 р. від Р.Х.¹⁴, султан Селім III наказував¹⁵ не чинити жодних перешкод вітрильнику російського купця, капітана Йорги, у його плаванні з торговельною метою до островів Егейського архіпелагу. Згідно з цим розпорядженням, корабель отримував право йти Середземним морем через митниці Османської імперії, врегульовуючи свої відносини з каді та їх заступниками¹⁶. Тож на початку XIX ст. торговельні зв'язки південних регіонів Російської імперії сягали басейну Середземного моря, зокрема до островів Егейського архіпелагу.

Цей напрямок розвивався й у наступні десятиріччя. Російське сполучення з Егейським морем відоме і після виникнення на Чорному власного пароплавства (після 1830-х рр.). Про це свідчить аналогічний фірман, за котрим падішах дозволив російському судну прохід до Середземного моря через Босфорську та Дарданелльську протоки¹⁷. Мета цього плавання була також торговельною¹⁸.

В такрірі від 25 ребі'а-уль-еввеля 1227 р. за хіджрою, або 10 квітня 1812 р. від Р.Х., який адресувався капудані (від італійського «капітан» – головний адмірал османського флоту; його інші назви: капудан-і дер'я; капудан-паша¹⁹), ідеться про торговельне судно під турецьким прапором, котре очолював Осман-капудан²⁰. Останнє було навантажене для купця Челебі з Джаника – району провінції Трабзон²¹. Повідомляється, що воно вийшло з певного порту (його назву не вдалося розібрати через важкість прочитання арабографічного написання), пройшло за перемінної погоди до Сінопа, після чого відправилося до кримських портів – Балаклави й Євпаторії²². Зрозуміло, що даний корабель подолав Чорне море в проміжку між Сінопом і Кримом – найзручнішому для цього місці через найменшу відстань між турецьким берегом та володіннями Російської імперії, а також через найсприятливіші вітри й течії. Завдяки цьому документу підтверджується існування одного з морських торговельних шляхів, який зв'язував Трабзон, Сіноп і Крим.

Для дослідження торговельного мореплавства окремо варто зауважити про етнічний фактор, щоб він не став обманливим свідченням про справжніх володарів моря. Імперії використовували міжетнічний поділ праці, й тому до мореплавства залучалися греки – найздібніші до морської справи²³. Якщо їх не вистачало, на найнижчі матроські посади підбиралися вірмени²⁴. Коли ж у достатній чисельності не було ні тих, ні інших, що мало місце в російському флоті, на означені посади залучалися турки²⁵, котрі краще розумілися на цій справі, ніж українці і росіяни²⁶. Отже, Османська імперія і, за її досвідом, Російська намагалися використовувати для торгівлі й мореплавства одні й ті самі етнічні групи, які мали до них найбільші здібності.

Зупинимося детальніше на характеристиці участі грецької етнічної групи в турецько-російському торговельному судноплаванні. Грецькі торговці й мореплавці ще у середньовіччі витіснили зі східного Середземномор'я Венеціанську республіку. Значна частина їх кораблів обслуговувала середземноморську торгівлю, використовуючи османський прапор, оскільки всі землі східної та південної частини Середземного моря входили до складу Високої Держави (Порти) (офіційна назва Османської імперії). Не в останню чергу через це судна під її прапорами сплачували найменші збори і відповідно отримували більші прибутки від торгівлі. Вони перевозили до Європи не тільки товари з Османської імперії, а й різну продукцію з півдня Росії, найбільшою мірою – пшеницю. Внаслідок цього грецькі колонії засновувалися в Одесі, Марселі, Трієсті та Лондоні. У 1816 р. плавало приблизно 600 відповідних торговельних кораблів²⁷.

І в другій чверті XIX ст. серед капітанів суден, на котрих велося торговельне мореплавство між північнопричорноморськими регіонами Російської імперії

й Портою, також переважали греки. Після проголошення незалежності Греції (1830 р.) більшість їх кораблів, що раніше плавали під османським прапором, підняли власний і за інтенсивністю участі у торговельних зв'язках між північнопричорноморськими регіонами імперії та Туреччиною наблизилися до суден під російськими прапорами²⁸.

Іншими, значно меншими етнічними групами серед капітанів кораблів, які здійснювали рейси між Одесою й Османською імперією, були південні слов'яни (очевидно, далматинці), судна котрих ходили переважно під прапором Австрійської імперії, та англійці, кораблі яких плавали під британськими прапорами. Їх частка постійно зменшувалася. Якщо в 1837 р. вона становила: перших – п'яту частину, других – десятю, то у 1852 р. кожна з цих груп – лише двадцятю²⁹. В результаті розгляду етнічної приналежності капітанів турецьких і грецьких суден встановлено, що серед них переважали греки. Частина кораблів під османськими прапорами очолювалася мусульманами, тобто турками, що визначається за іменами³⁰. Щоправда, оскільки останні сплачували менші мита³¹, не виключено, що частина купців з їх іменами також була греками за етнічною приналежністю.

Для ведення торговельного мореплавства між північнопричорноморськими регіонами Російської імперії й Туреччиною були необхідні спеціальні документи. Грецькі капітани зі Стамбула та з інших міст Порти, щоб вести торгівлю з російськими портами, повинні були отримати від царського консула паспорт і патент. Перший засвідчував, що його власник знаходиться під захистом імперії³². Грецькі судна, котрі вели торгівлю на Чорному й Середземному морях, що була пов'язана з північнопричорноморськими регіонами Росії, віддавали перевагу плаванням під прапором останньої, оскільки з товарів на них бралосся менше зборів та мит³³, що давало більший прибуток від торгівлі. До того ж, за митним законодавством Османської імперії, на деякі види продукції на немусульман були накладені більші податки, ніж на мусульман³⁴.

Торгівля зерном була найприбутковішою галуззю в південних губерніях Російської імперії, й найбільших успіхів у ній досягли також греки, які оселилися тут після військової служби або були переселені з Кримського ханства³⁵. Турецьким експортом з Одеси до Османської імперії морем (в основному вивезенням зерна, найбільшою мірою пшениці) займалися переважно торгові дома комерсантів-вихідців із Порти грецького походження (найбільші з них – Інглезі та Родоконакі). Турецьким морським імпортом (тобто у першу чергу ввезенням виробів із бавовни і шовку) займалися переважно представники також християнських (православних) вихідців з Османської імперії, але південнослов'янського (далматинського, болгарського й романського) походження. Це торгові дома Папудова (20 рейсів між Одесою і містами Порти), Джурановича (12), Параскево-Ніколо (10)³⁶. Отже, замовниками торговельних рейсів між портами північнопричорноморських регіонів Російської імперії та Туреччини були, крім грецьких купців, й представники інших балканських народів (переважно південні слов'яни).

Визначимо частку суден під османськими прапорами в торговельних перевезеннях між російськими чорноморсько-азовськими портами й інших держав. У 1803 р. їх здійснювали судна під прапорами трьох країн – найбільше Туреччини (приблизно 39%, або 669 рейсів), а також Австрії (приблизно 35%, або 601) та Росії (приблизно 27%, або 460 рейсів) із 1730 їх загальної кількості³⁷.

Ці пропорції не були випадковими, що засвідчують дані наступного року. Як і раніше, основними перевізниками товарів між російськими чорноморсько-азовськими портами та портами інших держав виступали кораблі під прапорами трьох вищеназваних країн. Причому, як і в попередньому році, частка рейсів суден під турецькими прапорами була найбільшою – приблизно 40%, або 739 рейсів, під російськими – приблизно 34%, або 629, під австрійськими –

Табл. 1. Кількість ластів і рейсів суден, котрі прийшли з російських портів Чорного й Азовського морів у 1804 р. або відійшли з них³⁸

| Рейси й ласта суден | | | | | | | | |
|---------------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|------------------------------|------------------|-------------|------------------|
| Кількість рейсів | | Прийшли | | Кількість рейсів | | Відійшли | | Кількість рейсів |
| Державна належність суден | із вантажем | Кількість ластів | без вантажу | Кількість ластів | Кількість рейсів із вантажем | Кількість ластів | Без вантажу | Кількість ластів |
| турецькі | 285 | 12322,5 | 84 | 3691,5 | 347 | 16633 | 23 | 342,5 |
| російські | 293 | 24634 | 33 | 2518,5 | 302 | 26644,5 | 1 | 89 |
| австрійські | 123 | 13051,5 | 83 | 9079,5 | 196 | 21762 | – | – |
| англійські | 16 | 1683 | 9 | 1087,5 | 25 | 2966 | 7 | 702,5 |
| французькі | 1 | 58,5 | – | – | 1 | 70 | – | – |
| Загалом | 718 | 51749,5 | 209 | 16377 | 950 | 68075,5 | 31 | – |

22%, або 402, під англійськими – 3%, або 57 і ще 2 рейси – під французьким прапором із 1829 їх загальної кількості. За сумою ластів (ласт – старовинна одиниця виміру місткості торгових суден у Росії, яка дорівнює 5,663 куб. м) кораблів, котрі прийшли до північнопричорноморських портів або відійшли з них із вантажем, ті, які були під османськими прапорами, відносилися до трьох згаданих основних держав-перевізників, але займали третє місце за обсягом вантажів (24%, або 28 955,5 ластів). У прибережному судноплаванні портів Чорного та Азовського морів Російської імперії приблизно порівну здійснювали перевезення 17 кораблів під турецькими прапорами, сума вантажів яких становила 581,5 ластів, і 10 суден та 126 морехідних човнів під російськими прапорами, сума вантажів котрих визначалася 583,5 ластами. Виняток становив лише вітрильник Республіки Семи Островів*, вантажна спроможність якого становила 90 ластів³⁹.

Табл. 2. Кількість ластів і рейсів суден, які відійшли з російських портів Чорного та Азовського морів у 1804 р. або прийшли до них⁴⁰

| Судна | Кількість рейсів | | Судна | Кількість ластів | |
|-------------|------------------|-------------|----------------|------------------|-------------|
| | Абсолютні числа | У відсотках | | Абсолютні числа | У відсотках |
| турецькі | 739 | 38 | російські | 53 886,00 | 36 |
| російські | 629 | 32 | австрійські | 43 893,00 | 29 |
| австрійські | 402 | 20 | турецькі | 32 989,50 | 22 |
| англійські | 57 | 3 | Загалом | 130 768,50 | 87 |
| Загалом | 1827 | 93 | англійські | | 4 |
| Решта | 140 | 7 | з англійськими | – | 91 |
| Усі рейси | 1967 | 100 | Всі ласта | 150 325,75 | 100 |

* Республіка Семи Островів – перша грецька держава, створена у 1800 р. після кількострічного османського панування із семи великих (Керкіра або Корфу з одноіменною столицею, Паксос, Лефкас, Итака, Кефалінія, Закінф, Кітіра) та багатьох дрібних островів (Іонічні о-ви) в Іонічному морі. Перебувала у складі Туреччини, але під протекторатом Російської імперії. Була оплотом російської політики та торгівлі у Східному Середземномор'ї та на Західних Балканах. Проіснувала до 1807 р.

Табл. 3. Кількість ластів суден, котрі відійшли до турецьких і російських портів у 1824 р.⁴¹

| Порт | До турецьких портів | | | До російських портів | | |
|----------------|---------------------|-------------------|--------|----------------------|-------------------|--------|
| | суден із баластом | суден із товарами | Усього | суден із баластом | суден із товарами | Усього |
| Одеський | 5 | 253 | 258 | 7 | 11 | 18 |
| Ласти | 331 | 31 751 | 32 082 | 280 | 649 | 929 |
| Феодосійський | 1 | 13 | 14 | 5 | 4 | 9 |
| Ласти | 43 | 956 | 999 | 302 | 319 | 621 |
| Керченський | | 13 | 13 | 10 | 19 | 29 |
| Ласти | | 809 | 809 | 776 | 1335 | 2111 |
| Євпаторійський | | 13 | 13 | 3 | 5 | 8 |
| Ласти | | 728 | 728 | 217 | 366 | 583 |
| Таганрозький | | 124 | 124 | 2 | 18 | 20 |
| Ласти | | 10 995 | 10 995 | 121 | 2031 | 2152 |
| Всього | 6 | 416 | 422 | 27 | 57 | 84 |
| Ласти | 374 | 45 239 | 45 613 | 1696 | 4700 | 6396 |

Порти були головним елементом торговельної інфраструктури мореплавства між півднем Росії й Портою. В 1824 р. найтісніші торговельні зв'язки з Османською імперією за абсолютними показниками підтримувала Одеса. Із загальної кількості рейсів із портів Північного Причорномор'я і Приазов'я до турецьких володінь та суми ластів тих суден, котрі здійснили їх, 70% перших (32 082 ласти) й 61% рейсів (відповідно 258) припадало на Одесу, решта 30% і 39% означених показників – на інші чорноморські порти: в основному на Таганрог – 24% і 29% відповідно, а також на Феодосію, Керч та Євпаторію (по 2% й 3%).

За відносними показниками зв'язків із Портою Одесу переважав Таганрог. 80% ластів (10 995) і 83% рейсів (124) суден із цього порту спрямовувалися у 1824 р. до турецьких володінь.

Більше половини рейсів торговельних кораблів, які зайшли в Феодосію та Євпаторію або вийшли з них, зв'язували ці порти з Османською імперією. Приблизно таку ж частку становила сума їх ластів. Стосовно Керчі більше як рейсів, так і суми ластів спрямовувалися до інших російських портів⁴².

Якщо ж брати не все північне Причорномор'я й Приазов'я, а тільки південь України (без Таганрога) – Одесу та три згадані кримські порти, то на останню припадає 93% ластів і відповідно 7% – на Феодосію (3%), Керч й Євпаторію (по 2%).

Частина товарів, що привозилася до Криму з Туреччини морем, спрямовувалася на задоволення потреб ісламського населення, що вказувало на усталений характер торговельних взаємовідносин між мусульманами Північного Причорномор'я та Портою після російського завоювання Криму. Як і раніше, головним товаром, котрий імпортувався, були вироби чи напівфабрикати з бавовни й шовку⁴³ або різні види східного одягу. Значна їх частина призначалася виключно для мусульман, зокрема чалми⁴⁴.

Судна з Османської імперії переважали у торговельному мореплавстві північнопричорноморських портів і в інші роки. Так, у 1817 р. з 1885 кораблів, які ввійшли до чорноморських портів, 1795 прийшли з Туреччини. Те ж саме можна сказати й про ті судна, котрі відійшли з останніх: 1329 – до Росії та Італії – по 186, до Франції – 107, до Іспанії – 9, до Англії – 1⁴⁵. Отже, відсоток кораблів, які прийшли з турецьких володінь до російських чорноморських портів, становив 95%, а тих, що відійшли до означених держав, – 73%.

Отже, в першій чверті XIX ст. торгівля північнопричорноморських регіонів Росії орієнтувалася на Османську імперію.

Маршрути і напрямки торговельного мореплавства між північнопричорноморськими регіонами Російської імперії та Туреччиною були різними. Якщо розглянути одеський порт, то у 1837 р. в морській торгівлі його з Османською імперією існувало два основних маршрути: на Стамбул (69 рейсів) і на Смірну (25 рейсів). Ще по одному рейсу було здійснено до Месемврії, Трабзона й до Галаца⁴⁶.

Через кілька років, у 1840 р., кількість рейсів на Стамбул збільшилася в два рази (142 рейси), на Смірну практично не зросла (30 рейсів). Додався новий напрямок турецько-одеської торгівлі – дунайський (46 рейсів). Він представлений маршрутами до двох основних портів – Галаца (25 рейсів) і Варни (15 рейсів). 6 рейсів було здійснено до інших портів: по 2 до Ісакчі та до Сулінських гирл, 1 – до Тульчі й 1 – ще до одного дунайського порту. Виник ще один – південнопричорноморський напрямок, котрий не був інтенсивним та визначався лише 10 рейсами: 7 – до Трабзона, решта – до інших портів Анатолії⁴⁷.

Через десяток років ці показники помітно збільшилися тільки на окремих шляхах. У 1852 р. стамбульський і смірнський маршрути залишилися без особливих змін (139 та 25 рейсів відповідно). Натомість число останніх у дунайському напрямку різко підвищилося (до 83, майже в 2 рази) за рахунок 4-кратного зростання плавань до Варни (60). Натомість кількість їх до Галаца зменшилася до 19. У південнопричорноморському напрямку (10 рейсів), як і раніше, переважав Трабзон (6 рейсів), по 2 рейси здійснювалися до Самсуна й до Сінопа⁴⁸.

Відомо, що сума імпорту 1840 р. до Стамбула становила 2 000 тис. фунтів стерлінгів, експорту – 500 тис., до Ізміра відповідно – 800 та 1250, до Трабзона – лише 200 і 100⁴⁹. У 1850 р. в Ізмірі було засновано великі торговельні контори купців 20 країн. Російські, австрійські й французькі торговці, котрі використовували власні судові товариства, знаходилися там у кращому становищі через низьку плату за перевезення⁵⁰.

Отже, найбільші торговельні зв'язки існували між Одесою та Стамбулом. Значні, хоча і менш інтенсивні підтримувалися також зі Смірною. З Трабзоном торгівля була незначною. Перевага Стамбула й меншою мірою Смірни в торговельних зв'язках з Одесою пояснювалася високою інтенсивністю торгівлі цих портів у порівнянні з іншими.

Із Стамбула привозилися переважно продовольчі товари, зі Смірни – бавовна, з дунайського регіону – дерево, в основному дрова, а також корабельний ліс, з Анатолії – горіхи. Вивозилася переважно пшениця⁵¹.

В асортименті російського імпорту до Ізміра переважали продукти та натуральні товари: олія, сало, кав'яр, дьоготь, парусина, залізо і хутро, а відповідно експорту: маслинова олія, мило, бавовняна тканина, сухі фрукти⁵².

Зв'язки торговельного мореплавства Маріуполя й Бердянська з Портою були мінімальними. Зокрема у 1838, 1839⁵³ та в 1851 рр. там зафіксовано лише поодинокі рейси турецьких суден. Через останній ввозився в основному турецький тютюн⁵⁴, але частка цього порту у загальному північнопричорноморському імпорті даного товару все ж була незначною.

В південній Бессарабії торговельне сполучення з Османською імперією здійснювалося через порти Ізмаїл і Рені. Цей регіон відрізнявся надзвичайно тісними зв'язками з Туреччиною. У 1837 р., з часу відкриття навігації, до 1 липня до Рені прибули 25 грецьких, 10 турецьких, 9 російських, 4 англійські кораблі. Більшість із них були з баластом, решта – із селянськими виробами. 769 малих веслових човнів прибуло з деревиною та цими ж товарами. Через дані порти імпортувалися гроші й тютюн, експортувалося зерно⁵⁵.

Через низьку якість останнього, що вирощувалося в південній Бессарабії та ввозилося через дунайські порти, ціна його там була звичайно дешевша, ніж в Одесі. Цим, а також меншим експортом Ізмаїла і Рені зумовлено те, що застій у хлібній торгівлі останньої й головних азовських портів не зачепив означені ду-

найські порти. В обидва з них прибули з-за кордону у 1850 р., переважно з Османської імперії, 429 суден, тим часом, як їх прихід не перевищував 270 одиниць⁵⁶.

Основним типом суден, котрі здійснювали перевезення між Портою та Одесою, були вітрильники (бригантини). З 1837 р. зафіксовано незначну кількість їх інших типів⁵⁷.

Про пароплавання в торговельних зв'язках між північнопричорноморськими регіонами Російської імперії й Туреччиною варто зазначати з часу побудови (1830 р.) на петербурзькому Олександрівському заводі пароплава «Нева» (з паровою машиною у 60 к. с.). Він прибув 4 березня 1831 р. до Одеси та в тому ж році розпочав регулярні рейси між останньою і Стамбулом. У 1830-х рр. на верфях Російської імперії були збудовані й вступили в експлуатацію ще три пароплави.

Пароплавні рейси становили звичайно п'яту частину решти їх між Османською імперією та Одесою.

Розвиток пароплавання на Чорному морі пов'язаний із діяльністю першого акціонерного «Общества Черноморского пароходства», яке було засноване в 1833 р. Капітал «Товариства» становив 500 тис. руб. асигнаціями, що, як виявилось пізніше, було явно недостатньо для організації регулярних пароплавних рейсів між Одесою й Стамбулом. Уряд передав у його розпорядження три казенних пароплави. Два з них («Нева» і «Николай») почали здійснювати регулярні рейси на лінії Одеса–Стамбул⁵⁸. Третій мав використовуватися або для буксирування судів у Босфорі, або заміняв одного з двох, у разі якщо той вийде з ладу, або на інші цілі, визначені «Товариством»⁵⁹. Незважаючи на постійний дефіцит різних коштів, перевезення на пароплавах останнього продовжувалися. З 1839 р. уряд погодився надавати йому грошові субсидії, й цей дефіцит помітно зменшився⁶⁰.

Кількість пароплавних рейсів до Стамбула постійно зростала: в 1840 р. (38 рейсів) вона збільшилася у два рази в порівнянні з 1837 р. (20 рейсів)⁶¹.

21 листопада 1840 р. один із пароплавів «Товариства» – «Николай» – потонув через шторм поблизу Босфору⁶². Через деякий час загинула і «Нева». Після цього пароплавне сполучення між Одесою та Стамбулом на початку 1840-х рр. припинилося⁶³.

У червні 1841 р. Комітет міністрів прийняв рішення про заснування державної пароплавної лінії Одеса–Стамбул. Із цією метою в Англії було замовлено будівництво чотирьох великих суден, котрі у разі війни могли стати фрегатами. Навесні 1843 р. новозбудовані пароплави (кожний місткістю в 823 т й потужністю у 260 к. с.) – «Крым», «Одесса», «Херсонес» і «Бессарабия» – розпочали регулярні рейси до Стамбула. Для дальшого розвитку державного пароплавання на Чорному морі у 1843 р. в Одесі було створено «Експедицію постійних пароплавних сполучень». Вона відкривала нові відповідні лінії. Влітку 1846 р. новий пароплав «Пётр Великий» розпочав регулярні рейси між Одесою та дунайськими портами⁶⁴.

Пароплави «Крым», «Одесса» й «Херсонес», як і пароплави попереднього покоління, здійснювали рейси до Стамбула три рази на місяць. У 1849 р. вони вивезли товарів з одеського порту майже на 2 млн руб. сріблом та привезли їх із Стамбула на 443 тис. руб. сріблом⁶⁵.

В наступному році ці ж пароплави здійснили 32 рейси між двома містами, а «Пётр Великий» – 18 між Одесою і Галацом. Фрахтових коштів за перевезення товарів та пасажирів на пароплавах між першою й Стамбулом поступило у митні прибутки 54 136 руб. 93 коп.

Як і в попередні роки, у 1851 р. закордонне пароплавне сполучення з Одесою проводилося через дві лінії: стамбульську та дунайську. Пакетботне сполучення першою лінією між Одесою й Стамбулом знаходилося на карантинному становищі та здійснювалося трьома пароплавами-фрегатами («Одесса», «Крым» і «Херсонес»), котрі, змінюючись, плавали через кожні десять днів та зробили

33 рейси в обидві сторони. Дунайською лінією 1850 р. ходив пароплав «Петр Великий» у літній час через кожні два тижні між Одесою й Галацом (минаючи Сулін, Ізмаїл, Рені), здійснивши 19 рейсів. У 1851 р. було організовано 52 рейси (на 2 більше, ніж у 1850 р.). Ввезено товарів і грошей: до Стамбула на 1 512 958 руб. та з Галаца на 472 268 руб., загалом на 1 985 226 руб.; вивезено відповідно з першого на 771 762 руб. і з другого на 30 233 руб., загалом на 801 995 руб.; загалом в обидві сторони перевезено товарів на 2 787 221 руб. сріблом⁶⁶. Отже, сума вивозу на пароплавах з Османської імперії до Одеси приблизно у 2,5 раза перевищила суму ввозу. При цьому експорт із Стамбула приблизно в два рази перевищував суму імпорту до столиці Туреччини. З Галаца товари переважно вивозилися. Таким чином, у торговельному пароплаванні між Портою й Росією експорт із північного Причорномор'я переважав над імпортом.

Капітани та принаймні один машиніст обох пароплавів першого покоління («Нева» і «Николай»), які курсували між Одесою та Стамбулом, були англійцями. З трьох пароплавів другого покоління лише «Одесса» очолювалася англійцем. «Крымом» та «Херсонесом» командували росіяни⁶⁷.

Підводячи підсумок, варто ще раз виділити головні риси формування російсько-османського торговельного мореплавання.

Внаслідок виходу Росії до Чорного моря Порта втратила монопольний контроль над торговельним мореплаванням басейну, бо ще на початку XIX ст. судна під турецькими прапорами поряд із російськими й австрійськими здійснювали найбільше перевезень між північнопричорноморськими регіонами обох імперій. Причому у торговельному сполученні між чорноморсько-азовськими портами імперії та Туреччиною їх частка становила приблизно половину. Майже таку ж частку становили судна під російськими прапорами.

Перше судно під таким прапором, котре з торговельною метою ввійшло до Босфору і відправилося далі Мармуровим морем до анатолійських та балканських володінь Порти, фіксується в 1800 р., а наступного року інше судно під останнім із такою ж метою здійснило рейс до островів у Середземному морі – до Егейського архіпелагу.

З російських північнопричорноморських портів найінтенсивнішим торговельним сполученням із Туреччиною відзначалася Одеса, меншою мірою – Таганрог і незначною – кримські порти – Феодосія, Керч, Євпаторія. Майже не велася торгівля з Маріуполем та Бердянськом. Торговельне мореплавання дунайських портів (Ізмаїл і Рені) також орієнтувалося переважно на Османську імперію.

З турецьких портів найінтенсивніше торговельне мореплавання до російських північнопричорноморських портів здійснювалося із Стамбула, меншою мірою – з Ізміра. В 40-х–50-х рр. XIX ст. розвитку набув дунайський торговельний шлях, який сполучав Варну з Одесою. З південнопричорноморських портів кількість рейсів до останньої була незначною.

Імпульс для розвитку торговельного мореплавання між північнопричорноморськими регіонами обох імперій надало відкриття пароплавного сполучення між найбільшими портами турецько-російської торгівлі – Одесою та Стамбулом. Її організаторами і капіталовкладниками стали одеські купці й Російська держава.

Отже, вихід імперії на Чорне море хоча і порушив єдину організацію торговельного мореплавання, котра існувала за доби «внутрішнього озера» Порти, але завдяки цьому останнє інтенсифікувалося через конкуренцію не тільки з Росією, а й з іншими країнами, а також отримало важливу технічну іновацію – пароплавний транспорт, у впровадженні якого Російської імперія значно випередила Османську.

Основним товаром російського чорноморського експорту було збіжжя, турецького імпорту – текстильні товари.

Крім середземноморсько-босфорського напрямку торговельного мореплавства, між північнопричорноморськими регіонами Російської імперії та Портою існував також південнопричорноморсько-кримський. Він зв'язував східну частину османського узбережжя Чорного моря з портами Криму.

Мореплаванням як у Середземному, так і в Чорному морях займалися переважно греки. Й якщо до виходу імперії до останнього вони ходили переважно під турецькими прапорами, то після того дедалі більше їх число обирало російський прапор для своїх торговельних суден.

Капітанами суден під австрійським прапором були значною мірою представники народів південнослов'янського походження (далматинці), під британським – англійці.

Отже, Російська імперія вбачала своє завдання у посиленні економічної експансії в чорноморському та східносередземноморському басейнах, котрі раніше контролювалися Туреччиною. Торговельне мореплавання мало вирішальне значення для досягнення цієї мети.

¹ *Köse Osman*. Küçük Kaynarca Andlaşması. – Ankara, 2006. – S.169.

² *Vasif Efendi Ahmed*. Mehasinu'l-Asar ve Hakaiku'l-Ahbar. – Ankara, 1994. – S.36–37.

³ *Köse Osman*. Op. cit. – S.170.

⁴ Собрание важнейших трактатов и конвенций заключённых Россией с иностранными державами (1774–1906). – Варшава, 1906. – С.4–5.

⁵ Торкапи сарayı müzesi osmanli arşivi. – E.7885/4.

⁶ Ibid. – E.5130.

⁷ Ibid. – E.4927.

⁸ *Kurt Yılmaz*. Osmanlica dersleri. C.1. – Ankara, 1991. – S.1.

⁹ *Kütükoğlu S.* Mübahat. Osmanli belgelerin dili (diplomatik). – Istanbul, 1994. – S.214.

¹⁰ Торкапи сарayı müzesi osmanli arşivi. – E.5130.

¹¹ Ibid.

¹² Ibid.

¹³ Торкапи сарayı müzesi osmanli arşivi katalogu. Fermanlar. I. Faskül. № E1-12476. – Ankara, 1985. – S. 92.

¹⁴ *Баранов Х. К.* Большой арабско-русский словарь. – Т. 2. – Москва, 2002.

¹⁵ *Devellioğlu Ferit*. Osmanlica-türkçe ansiklopedik luğat. – Ankara, 2001. – S. 260.

¹⁶ Торкапи сарayı müzesi osmanli arşivi. – E. 7885/4.

¹⁷ *Тимченко В.М.* Османські джерела та історіографія торговельних зв'язків Південної України з Османською імперією (1775–1853 рр.) // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – Вип. IX. – К., 2005. – С. 191.

¹⁸ ІР НБУВ. – Ф. V. – Спр. 3790. – Арк. 1.

¹⁹ *Redhouse James W.* A Turkish and English lexicon. – Istanbul, 1992. – S. 1436.

²⁰ Там само.

²¹ Там само – S. 639.

²² Торкапи сарayı müzesi osmanli arşivi. – E. 4927.

²³ *Gencer Ali İhsan*. Bahriye'de yapılan islahat hareketleri ve bahriye nezareti'nin kuruluşu (1789–1867). – Ankara, 2001. – S. 28.

²⁴ Одесский вестник. – 1837. – №64. – 11 августа. – С. 777.

²⁵ *Тимченко В.М., Кухар-Онишко Н.О.* Роль турків в освоєнні й розвитку торговельної інфраструктури Півдня України та Криму (кінець XVIII – початок XIX ст.) // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – Вип. XII. – К., 2006. – С. 133.

²⁶ *Чулков М.Д.* Историческое описание Российской коммерции. – Т. II. – Кн. I. – Санкт-Петербург, 1786. – С. 597.

²⁷ *Karal Enver Ziya*. Osmanli Tarihi. V. Cilt. Nizam-i Cedid ve Tanzimat devirleri (1789–1856). – Ankara, 1994. – S. 107.

²⁸ Одесский вестник. – Матеріали підшивок за 1837, 1840 і 1852 рр.

²⁹ Там само.

³⁰ Там само.

³¹ *Тимченко В.М.* Кодекс законів (1569 р.) падишаха Селіма II як джерело для дослідження соціально-економічної історії півдня України // II Міжнародний науковий конгрес українських істориків «Українська історична наука на сучасному етапі розвитку». Кам'янець-Подільський, 17–18 вересня 2003 р. Доповіді та повідомлення. – Кам'янець-Подільський; Київ, Нью-Йорк; Острог, 2005. – Т.1. – 480 с. – С. 159–166.

³² *Karal Enver Ziya.* Selim III'ün Hat-ti Hümayunları – Nizam-i Cedit – 1789, 1807. – Ankara, 1988. – S. 107.

³³ *Gadirci Musa.* Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları. – Ankara, 1991. – S. 112–113.

³⁴ *Тимченко В.М.* Указ. праця.

³⁵ *Шандра В.С.* Генерал-губернаторства в Україні: XIX – початок XX ст. – К., 2005. – С. 170.

³⁶ Результати обробки підшивок газети «Одесский вестник» за 1837, 1840 і 1852 рр.

³⁷ Означені частки вираховані за: Зябловский Е. Статистическое описание Российской империи. – Кн. 2. – Ч. V. – Санкт-Петербург, 1808. – С. 115–116.

³⁸ Таблицю укладено за: Государственная торговля 1804 года в разных ея видах. – Санкт-Петербург, 1805. – Табл. XXII.

³⁹ Там же.

⁴⁰ Там же.

⁴¹ Таблицю укладено за: Государственная внешняя торговля 1824 года в разных ея видах. – Санкт-Петербург, 1825. – Табл. XII.

⁴² Там же.

⁴³ *Inalcik Halil.* Osmanli pamuklu pazarı, Hindistan ve İngiltere: pazar rekabetinde emek maliyetinin rolü // Osmanli imparatorluğu. Toplum ve ekonomi üzerinde arxiv çalışmaları, incelemeler. – Istanbul, 1996. – S. 259–303.

⁴⁴ *Ibragimova, Aliye, Timçenko Victor.* Bahçesaray'ın Çevresinin Yazitları: Salaçık Varoşunda ve Gazi Mansur Mezarlığında (XV. – XX. yy.'in Başı) // XV. Türk Tarih Kongresi. 11–15 Eylül 2006 – Ankara. Bildiri Çizetleri. – Ankara, 2006. – S. 98–99.

⁴⁵ *Золотов В.А.* Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX в. – Ростов-на-Дону, 1964. – С. 355.

⁴⁶ Одесский вестник. – Матеріали підшивок за 1837 р.

⁴⁷ Одесский вестник. – Матеріали підшивок за 1840 р.

⁴⁸ Одесский вестник. – Матеріали підшивок за 1852 р.

⁴⁹ *Ünsal Yavuz.* XIX. Yüzyılda Anadolu ve Orta Doğu'da Demiryolu Projeleri // X. Türk Tarih Kongresi. Ankara, 22 – 26 Eylül 1986. IV Cilt. – Ankara, 1993. – S. 1697–1705.

⁵⁰ *Gadirci Musa.* Op. cit. – S. 362.

⁵¹ Результати обробки підшивок газети «Одесский вестник» за 1837, 1840 і 1852 рр.

⁵² *Gadirci Musa.* Op. cit. – S. 355.

⁵³ Одесский вестник. – 1840. – №88. – 2 ноября. – С. 389.

⁵⁴ Одесский вестник. – 1852. – №74. – 17 сентября.

⁵⁵ Одесский вестник. – Матеріали підшивок за 1837, 1840 і 1852 рр.

⁵⁶ Одесский вестник. – 1852. – №78. – 1 октября.

⁵⁷ Одесский вестник. – Матеріали підшивок за 1837, 1840 і 1852 рр.

⁵⁸ *Мельник Л.Г.* Технічний переворот на Україні у XIX ст. – К., 1975. – С. 59–60.

⁵⁹ Полное собрание законов Российской империи. – Собрание 2-е. – Т. VIII. – Отд. 1. – Санкт-Петербург. – 1833. – С. 97.

⁶⁰ *Мельник Л.Г.* Указ. праця.

⁶¹ Одесский вестник. – Матеріали підшивок за 1837, 1840 і 1852 рр.

⁶² Одесский вестник. – 1840. – №101. – 18 декабря. – С. 447.

⁶³ *Мельник Л.Г.* Указ. праця.

⁶⁴ Там само.

⁶⁵ *Серчевский Е.* Обзорение Оттоманской империи. – Санкт-Петербург, 1854. – С.173 – 222.

⁶⁶ Одесский вестник. – 1852. – №8. – 26 января.

⁶⁷ Одесский вестник. – Матеріали підшивок за 1852 р.

Basing on wide range of archival sources and science literature, the article studies the process of formation of trade seafaring between northern parts of Black Sea coast regions of the Russian Empire and Turkey in 1774–1853. The conclusion is

made that the Russian Empire strived for strengthening the economic expansion in Black Sea basin and Eastern Mediterranean, which were previously controlled by Turkey. Trade seafaring was one of ways for reaching this goal.

О.В.Малій*

**МАЛОВІДОМІ СТОРІНКИ ЖИТТЄВОГО ШЛЯХУ ХРИСТІЯНА БУНГЕ
(1776–1857 рр.)**

У статті подано біографічний матеріал, який дозволяє скласти уявлення про основні сфери життєдіяльності Християна Бунге – представника другого покоління цього роду, лікаря, одного із перших педіатрів Києва, батька професора, ректора Київського університету св. Володимира, відомого російського економіста й державного діяча другої половини ХІХ ст. – М.Х.Бунге.

Вивчення життєвого шляху Християна Бунге викликає певний науковий інтерес, адже цей нащадок вихідця зі Східної Пруссії, який переселився у Київ у середині ХVІІІ ст., був безпосереднім очевидцем подій, що вписані в історію міста першої половини ХІХ ст., а його син – Микола Християнович Бунге (1823–1895 рр.) – став відомим економістом, освітянським і державним діячем Російської імперії другої половини ХІХ ст.

Звернення до літератури дозволяє зробити висновок, що Християн Бунге цікавить дослідників здебільшого як батько майбутнього економіста й державного діяча¹. Проте в останні роки з'явився інтерес і до особи самого Х.Бунге². Автори відповідних статей в енциклопедично-біографічних виданнях звертаються до основних подій життя цієї історичної особи, називаючи його «досвідченим лікарем» і «одним із перших відомих педіатрів Києва». Опрацювавши архівні джерела та спеціальну літературу, у цій статті ми намагатимемось реконструювати біографію Х.Бунге, подавши основні біографічні (професійна, приватна й сімейна сфери) факти з його життя.

Отже, Християн Бунге народився 20 грудня 1776 р. у Києві. Його батько – відомий аптекар Георг-Фрідріх Бунге, був уродженцем Східної Пруссії. Мати – Катерина Бунге (у дівочтві Гейтер) – була дочкою Йогана Гейтера, засновника першої «партикулярної» аптеки у Києві³. Християн був одинадцятю дитиною у цій сім'ї. Матеріали про його дитячі роки відсутні. Тільки відомо, що в родині культивувалися працелюбність, релігійність, повага до батьків. Георг-Фрідріх приділяв належну увагу освіті своїх дітей. У духовниці він заповідав старшим синам – Івану-Фрідріху й Андрію – виховати молодших (Християна та Христофора) й посприяти їм у здобутті належної освіти. Згідно із заповітом, батько залишив Християну 1000 руб.⁴

Медичну освіту Х.Бунге здобув у Санкт-Петербурзькому медико-хірургічному інституті (Калінкінському), куди поступив волонтером 1 березня 1792 р.⁵ Як волонтер, він мав право відвідувати заняття в інституті, але мешкав за власний кошт. Повний курс у цьому навчальному закладі обмежувався чотирма роками. У перший рік вихованці опановували математику, фізику, анатомію, фізіологію, хірургію і фармацію. На другому році вивчались ті ж самі предмети, а також додавалися патологія, терапія, ботаніка й хімія. На третьому, окрім уже перелічених, вивчались гігієна, історія медицини і медична практика. На останньому році навчання вихованець повинен був працювати як лікар у клініці

* Малій Ольга Володимирівна – канд. іст. наук, доцент кафедри гуманітарних і соціально-економічних дисциплін Херсонського державного морського інституту.