

Порядок назначения переселенцев из Азовского казачьего войска для заселения предгорий западной части Кавказского хребта.

Прибавка жалованья законоучителю приходского училища Азовского казачьего войска.

Из 26-ти азовских казачьих команд в Константиновской и Сухумской морских станциях спустить по две с каждой станции.

Упразднение войскового госпиталя Азовского казачьего войска и оставление в войске врачебной части в том виде, в каком она была до 1854 года.

Восстановление звания начальников азовских команд при Сухумской и Константиновской станциях и назначение им столовых денег.

(ПСЗРИ. – СПб.: Типография 2 Отделения Собственной ЕИВ Канцелярии, 1865. – Собр. II. – Т. XXXVII).

1863.

Продолжение ежегодного отпуска от казны Азовскому казачьему войску 7.587 руб. из питейного дохода.

Из 22-х азовских казачьих команд на Константиновской и Сухумской морских станциях спустить 2 команды, по одной с каждой станции.

(ПСЗРИ. – СПб.: Типография 2 Отделения Собственной ЕИВ Канцелярии, 1866. – Собр. II. – Т. XXXVIII).

1864.

Увеличение окладов содержания непременно члену и асессору войсковой канцелярии Азовского казачьего войска.

(ПСЗРИ. – СПб.: Типография 2 Отделения Собственной ЕИВ Канцелярии, 1867. – Собр. II. – Т. XXXIX).

1865.

Положение об упразднении Азовского казачьего войска.

(ПСЗРИ. – СПб.: Типография 2 Отделения Собственной ЕИВ Канцелярии, 1867. – Собр. II. – Т. XL).

1867.

Разъяснение 12 статьи положения об упразднении Азовского казачьего войска.

Предоставление вдовам и сиротам женского пола упраздненного ныне Азовского казачьего войска прав на временное пользование земельными участками умершего главы семейства.

Порядок обращения в казну земельных участков, бывших в пользовании семейств чинов Азовского казачьего войска.

(ПСЗРИ. – СПб.: Типография 2 Отделения Собственной ЕИВ Канцелярии, 1871. – Собр. II. – Т. XLII).

1869.

Применение положения о земских учреждениях к земле бывшего Азовского казачьего войска.

Дополнение статей 17 и 18 и примечания к 18 статье Высочайше утвержденного 11 Октября 1865 года положения об упразднении Азовского казачьего войска.

(ПСЗРИ. – СПб.: Типография 2 Отделения Собственной ЕИВ Канцелярии, 1873. – Собр. II. – Т. XLIV).

Summary

The article is devoted to such extremely important, but still not enough studied source from history of the Azov Cossacks, which the materials of Complete Collection of laws of the Russian empire are. There are annotations of the 71 documents, in which the Azov Cossack's army, the Azov Cossacks are mentioned.

Ю. І. Головко

ЗАПОРІЗЬКА СІЧ ТА ЗАПОРІЗЬКЕ КОЗАЦТВО У РОСІЙСЬКО-ТУРЕЦЬКІЙ ТОРГІВЛІ 60-Х РР. XVIII СТ. (ЗА МАТЕРІАЛАМИ ЗАПИСКИ КУРСЬКОГО КУПЦЯ М. ОДНОРЯДКІНА)

Дослідження історії російсько-турецьких відносин, у тому числі торгових, має достатньо представницьку історіографію, у тому числі стосовно періоду формування так званого "східного питання". Особливим періодом в історії російсько-турецьких торгових відносин стала третя чверть XVIII ст., коли, з одного боку, почалося активне просування митних кордонів Російської імперії на південь, а з іншого боку, – Запорозькі Вольності продовжували жити практично за власними законами, у тому числі митними. Питання історії козацької торгівлі, зовнішніх торгових відносин Січі та Гетьманщини, розвитку митної справи на півдні на сході України неодноразово ставали

предметом досліджень в працях з історії козацтва [1; 2; 3], історії митної справи, внутрішньої та зовнішньої торгівлі [4; 5; 6; 7] і т.д.

На початку 60-х рр. XVIII ст. в Російській імперії були проведені декілька урядових заходів, які мали сприяти розвитку зовнішньої торгівлі, а точніше, експорту російських товарів, та вдосконаленню митної системи держави: так, були ліквідовані торгові монополії, митниць переведені на державне утримання, велася підготовка нового тарифу і т.д. [8, с.210-212]. З іншого боку, в цей час право російського купецтва торгувати на території Османської імперії вже було закріплено російсько-турецькими договорами, але фактичний стан справ в російсько-турецькій торгівлі свідчив тільки про початок вирішення даної проблеми. На цей час європейське купецтво мало значно вигідніший статус в Туреччині, ніж російське, адже укладені між європейськими державами та Туреччиною договори надавали представникам цих країн суттєві привілеї щодо сплати мита та захисту їх прав на території самої Туреччини [9, с.113]. З іншого боку, особливості організації внутрішньої торгівлі та в цілому внутрішньої політики Туреччини середини XVIII ст. самі по собі не сприяли розвитку російсько-турецької торгівлі, особливо враховуючи практичну відсутність державної підтримки російського купецтва на території Османської імперії [10; 11; 12; 13]. Особливе значення у висвітленні стану російсько-турецької торгівлі в 60-х рр. XVIII ст. має думка безпосередніх учасників цього напрямку зовнішньої торгівлі, тобто представників купецтва. Саме точка зору купця, який займався зовнішньою торгівлею, представлена у документі, що був виявлений у справі "О доходах в Темерниковской таможене. 1765 г." у фондї 16 ("Фінанси") Російського державного архіву давніх актів. Справа складається з двох документів – з рапорту воронезького губернатора Олександра Петровича Лачінова на ім'я імператриці Катерини II і власне з опису торгівлі з Туреччиною. Прямого зв'язку між двома документами не виявлено – в рапорті губернатора від 1 грудня 1765 року мова йде безпосередньо про прибутки згадуваної Темерниківської митниці за 1765 рік: губернатор повідомляв імператриці, що загальний прибуток митниці з відпускних та привозних з Константинополя товарів склав 43 867 рублів та 4 з половиною копійки [14, арк.1]. Про опис торгівлі з Туреччиною у даному рапорті згадок нема.

Сам документ з описом обставин торгівлі має назву "Обстоятельства о торге российского купечества от Темерниковского порта и Сечи Запорожской на судах турецких подданных" і складається з 33 пунктів, що не мають заголовків (формально у тексті документа відсутній пункт 32, хоча допускаємо можливість, що він був механічно поєднаний з пунктом 31-м).

Документ не містить адресування або звернення, так само не містить дати, підписаний курським купцем Михайлом Однорядкіним, який, згідно з його власним підписом, з 1752 знаходився у купецьких справах в Молдавії, Валахії, Туреччині, островах Архіпелагу, Середземному морі та в Єрусалимі [14, арк.13зв.].

Документ розподіляється на дві логічні частини: перша частина складається з пунктів з 1 по 21 включно і присвячена опису головних проблем, які супроводжують торгівлю російського купецтва в Туреччині; друга частина складається з прохань та пропозицій на ім'я Катерини II, які мали б допомогти усуненню описаних перешкод та попередженню їх впливу на розвиток російсько-турецької торгівлі.

Автор документа зосереджується на кількох проблемах, які з його точки зору заслуговують на особливу увагу уряду і потребують негайного вирішення як найбільш принципові перешкоди у розвитку російсько-турецької торгівлі: у першу чергу, це складність доставки товарів до Константинополя, яка виникає через необхідність фрахтувати турецькі судна, та недбале ставлення турецьких або грецьких шкіперів до необхідності виконання взятих на себе зобов'язань щодо доставки товарів.

Один з торгових шляхів з Російської імперії до Туреччини проходив через Запорозьку Січ: Михайло Однорядкін зазначив в опису, що російські купці прямували до Запорозької Січі або до Темерниківського порту, щоб саме там застати турецькі судна для перевезення товарів до Туреччини, оскільки не встигнувши зафрахтувати судно, купці з товарами могли залишитися на зимівлю в порту або на січі, або у Криму, якщо зафрахтоване судно не встигло за сприятливої погоди вийти в море.

Кількість турецьких суден біля Запорозької Січі та Темерниківського порту була різною і саме цим фактором визначалася вартість фрахту. Автор документа також скаржився на недосвідченість та жадібність шкіперів турецьких суден, які перевантажували свої судна товарами, щоб заробити на одному перевезенні якомога більше, що безумовно створювало загрозу загибелі судна [14, арк.2зв.]. Крім того, самі шкіпери могли навмисно розбивати свої судна, щоб отримати свідоцтво від місцевої адміністрації про загибель судна і пред'явити його своїм кредиторам і таким чином не повертати борги – у цьому випадку ні про яке відшкодування вартості товарів їх власнику не йшлося, адже шкіпери суден – як греки, так і турки – контрактів та письмових зобов'язань не підписували, а якщо й підписували, то не вбачали необхідності їх дотримуватися. Саме тому

значна частина непередбачуваних витрат, можливих при перевезенні товарів морем, покладалася саме на власників товарів, тобто на купецтво.

У випадку катастрофи судна, навіть якщо частина товарів після загибелі судна вціліла і була викинута на берег, то й це не означало, що непередбачуваних витрат буде менше: витягувати товари з води та рятувати від розграбування місцевим населенням мали самі купці або їх представники на судні, оскільки місцева адміністрація допомоги не надавала, але стягувала мито або забирала частину товарів. Шкіпер затонулого судна гроші за фрахт судна також не повертав, хоч товари і не були доставлені до місця призначення, а для подальшої доставки товарів купець мав наймати інше судно [14, арк.3].

Другим ускладнюючим доставку товарів між Російською імперією та Туреччиною фактором була діяльність адміністрації Кримського ханства та масштаби хабарництва. Вивіз товарів як із Запорозької Січі, так і з Темерниківського порту передбачав проходження суден повз Кримський півострів, що, в свою чергу, передбачало спілкування з місцевою адміністрацією. Автор опису російсько-турецької торгівлі скаржився, що представники адміністрації Єнікале та Очакова вимагають від російських купців так звані "презенти", без яких судно практично не має шансів пройти далі. Закиди щодо порушення умов російсько-турецьких мирних трактатів представники адміністрації відкидали, посилаючись на те, що затримують не російських, а турецьких підданих та їх майно – тобто шкіперів та їх судна. Щоб не втрачати сприятливої погоди російські купці змушені були давати так звані "презенти" вартістю близько 100 левів за кожне судно незалежно від його розмірів. Ще більші витрати передбачала необхідність зимувати в Криму, оскільки доводилося сплачувати мито з додатковими податками на користь місцевої адміністрації [14, арк.3-3зв.].

У першій половині 60-х рр. XVIII ст. існувало ще одне ускладнення у транспортуванні товарів: перевезення товарів морем повз Кримський півострів було практично неможливе, оскільки турецькою владою товари дозволялося провозити тільки кримським сухоходом через Перекопську фортецю до Козловського порту – з точки зору Михайла Однорядкіна така регламентація торгових шляхів мала на меті виключно збір додаткового мита в Перекопі та Козлові (сумарно близько 9% вартості товарів). Товари у зворотному напрямку – із Константинополя до Запорозької Січі – везли морем до Очакова, де мали їх перевантажувати на човни місцевої митниці або місцевих мешканців, що знову ж таки передбачало додаткові витрати, оскільки у випадку нестачі човнів вартість їх фрахту стрімко зростала, а з іншого боку, – ніхто не гарантував надійність доставки товарів (Михайло Однорядкін зауважував, що багато товарів, на зразок фруктів та вина, було фактично знищено під час такого транспортування, оскільки човни були відкриті і не захищали ані від сонця, ані від дощу) [14, арк.3зв.]. Згодом дана регламентація була відмінена, але тимчасово запроваджена практика прижилася – хоча згодом торгові судна, що прямували з Константинополя до Запорозької Січі, могли вільно підійматися Дніпром до самої Січі, але коли в Дніпрі води було мало, тоді в Очакові необхідно було перевантажувати товари на човни місцевих мешканців для доставки до Січі. Михайло Однорядкін зазначав в описі, що тепер місцеві власники човнів почали змовлятися між собою щодо вартості фрахту човнів і не бажали зменшувати ціни, тому купці, за відсутності хоч якого-небудь вибору, змушені були платити зазначену ціну. Фрахт човна або судна, що належало яничару, передбачав ще одну можливість додаткових витрат: таке судно могло бути затримане на будь-якій підставі і навіть без наведення підстав, і в такому випадку без вже згадуваних "презентів" не обходилося. Вирішити проблему доставки товарів шляхом їх перевезення сухоходом також було неможливо, оскільки на торгових шляхах до Новоросійської губернії, які пролягали через територію Кримського ханства, необхідно було сплачувати мито в кількох містечках, наприклад, в Хан Чокраку, причому розмір цього мита передбачити було важко. На місцеву адміністрацію, зі слів курського купця Михайла Однорядкіна, пред'явлення документів з Константинопольської митниці про сплату мита та інших документів, які б мали забезпечити російських купців від сплати непередбачених податків та зборів під час подорожі з Туреччини до Російської імперії, особливого враження не справляло [14, арк.4]. З іншого боку, Константинопольська митниця чинила практично так само в аналогічній ситуації – коли російські купці пред'являли в Константинополі квитанції про сплату мита в Кримському ханстві (в Козлові або Єнікале), то ці документи також не справляли на митників очікуваного ефекту і не звільняли купців від сплати мита вдруге, а інколи й втретє [14, арк.4зв.].

Крім того, торгівля в самій Туреччині відбувалася в різних для представників різних держав умовах, адже європейське купецтво мало неабиякі переваги перед російським, крім того – практика монопольної закупки іноземних товарів та жорстке регламентування їх перевезення в межах країни призводило не тільки до примусового здешевлення товарів, а й перешкоджали вчасним розрахункам між купцями. Однією з особливостей торгівлі в Туреччині автор опису називає активну участь у торгівлі донських та запорозьких козаків. М. Однорядкін підкреслював, що для козаків торгівля не була постійним та єдиним промислом, а, отже, торгували вони час від часу і саме тому не дуже турбувалися про прибутковість такої торгівлі. Козаки не переймалися

рівнем цін та собівартістю перевезень та митних зборів, і тому віддавали товари за ту ціну, яку їм пропонували. Це призводило до зниження загального рівня цін на іноземні товари, у першу чергу на ті, які привозили російські купці, і змушувало російське купецтво також віддавати свої товари за заниженими цінами аби просто повернути вкладені гроші або кредити, не кажучи вже про якийсь заробіток. Автор опису підкреслював, що козаки доволі часто розорявалися і доводили до розорення інших купців, але особливо цим не переймалися. Саме тому, подібна торгівля козаків в Туреччині підживляла авторитет російського купецтва і наносила купцям суттєвих збитків [14, арк.5].

З іншого боку, автор опису наводить досить цікавий факт щодо самої турецької торгівлі: він зазначає, що деякі турецькі піддані, в основному греки та вірмени, перевдягалися козаками і пред'являли свої товари як привезені з Російської імперії, щоб сплачувати дещо менше мито і за рахунок зменшення собівартості товарів потіснити конкурентів, тобто російських купців. Цей факт свідчить про те, що козаки, на відміну від попереднього твердження Михайла Однорядкіна, насправді були достатньо звичним явищем в турецькій торгівлі і, скоріш за все, все-таки мали певний зиск зі своєї торгівлі [14, арк.5]. Щоб запобігти такій нечесній конкуренції на ринку Туреччини купець пропонував покласти на російського міністра в Туреччині або на спеціально призначену від купецтва особу обов'язок перевіряти справжність паспортів та атестатів прибулих до Туреччини російських купців і виявляти т.зв. "перевдягнених" шахраїв [14, арк.10зв.].

Особлива "шкідливість" козацької торгівлі в Туреччині полягала в тому, що козаки привозили у Константинополь товари, призначені для продажу в Новоросійській губернії та Запорозькій Січі, тобто не сплачували мито на кордоні Російської імперії в Кременчуцькій та Переволочанській митницях за товари для внутрішнього споживання в Новоросійській губернії та Запорозькій Січі, а, відповідно, не мали необхідності закладати в ціну товарів сплачене мито, на відміну від купецтва, що відправляло товари до Туреччини легально і не могло конкурувати з такими цінами. Михайло Однорядкін підкреслював в описі, що навіть збільшення кількості митниць на кордоні Російської імперії не могло принципово покращити цю ситуацію (йшлося про відкриття митниці у фортеці Святої Єлизавети), оскільки в Запорізькій Січі контролю за сплатою мита на користь Російської імперії практично нема. Таким чином, шкода наносилася не тільки державній казні, але й купцям, що сплачували мито на прикордонних митницях та в Темерниківському порті. Автор документа просив імператрицю посилити контроль за провозенням товарів через прикордонні Кременчуцьку та Переволочанську митниці, особливо у тих випадках, коли товари везуть для продажу до фортеці Святої Єлизавети або до Запорізької Січі, а насправді безмитно відправляють до Криму та Константинополя, і вимагати від торгуючих козаків обов'язково представляти свідоцтва про доставку товарів саме до Січі або фортеці Святої Єлизавети [1, арк.13зв.].

Крім того, донські та запорозькі козаки брали кредити у турецьких лихварів під достатньо високі проценти на 8–12 місяців і доволі часто їх не повертали, а це, в свою чергу, призводило до встановлення більш жорстких умов кредитування для російського купецтва в цілому [14, арк.5-6]. Вирішити цю проблему купець пропонував шляхом заснування факторних контор у Туреччині, які б знали всіх російських купців, що торгують в Туреччині, їх статки та платоспроможність, та давали б (або не давали) купцям рекомендації на отримання кредитів – це мало б зменшити кількість випадків неповернення кредитів й укріпити статус російського купецтва як благонадійного у фінансових питаннях [14, арк.11зв.-12].

Окрему увагу автор опису приділив розвитку карантинної інфраструктури, від якої багато в чому залежали обсяги товарообігу та прибутковість власне зовнішньої торгівлі. Сутність описуваної проблеми полягала у тому, що російський міністр у Туреччині не видавав російським купцям паспорти на провозення до Російської імперії бавовни, шовку та вовни для російських фабрик через небезпечність таких товарів з точки зору можливості перенесення ними різних хвороб. З іншого боку, консули та міністри інших держав дозволяли вивезення таких товарів купцям своїх країн, маючи більшу впевненість у державній карантинній системі. Таким чином, з одного боку, російське купецтво втрачало можливість отримати більший прибуток, а з іншого, – доставити до Російської імперії дешевшу сировину для фабрик [14, арк.7]. Михайло Однорядкін відзначав наявність поблизу Запорізької Січі спеціальних лазаретів, де зберігалися товари, привезені з Константинополя, і наводив приклад організації карантинної справи в італійській портах, де для всіх суден, що прийшли з Туреччини з консульськими паспортами про епідеміологічний стан порту відправлення, призначався карантинний термін в 15, 30 або 40 днів, який не шкодив загальному руху торгівлі. Михайло Однорядкін пропонував організувати карантини на російському кордоні, у тому числі поблизу Запорізької Січі, за таким самим принципом, тобто як це робилося в інших країнах [14, арк.7зв.].

Таким чином, у записці курського купця Михайла Однорядкіна, складеній у 60-х рр. XVIII ст., характеризується загальний стан російсько-турецької торгівлі та основні проблеми в її розвитку, причому з точки зору безпосереднього учасника цієї торгівлі, особисто зацікавленого у налагодженні цього напрямку зовнішньої торгівлі. Автор опису сформулював кілька ретельно

продуманих та практичних пропозицій щодо розвитку російсько-турецької торгівлі, удосконалення карантинної системи та митної мережі. Окреме місце в даному описі посідає Запорозька Січ і не тільки як порт та частина торгового шляху між Російською та Османською імперіями – автор акцентує увагу на негативному впливі запорозького та донського козацтва на розвиток російсько-турецької торгівлі, у першу чергу, через систематичне провезення козаками контрабанди до Туреччини та неповернення боргів турецьким кредиторам, що, в свою чергу, не тільки наносило збитки російському купецтву, але й підірвало авторитет російського купецтва в міжнародній торгівлі. Козаки – запорозькі та донські – створювали практично окремий напрямок торгівлі з Туреччиною, який важко піддавався державному контролю з боку Російської імперії, являв собою очевидний прецедент невиконання вимог діючого законодавства і створював численні можливості для шахраювання не тільки для самих козаків, але й для торговців Османської імперії.

Джерела та література:

1. Апанович О. Матеріали українських архівів про економічні зв'язки України з країнами Сходу в XVII-XVIII ст. // Архіви України. – 1966. – № 4.
2. Голобуцький В. Запорозьке козацтво. – К., 1994.
3. Мільчев В.І. Боротьба Запорожжя проти впровадження російським урядом форпостів, карантинів та митниць по ріках Південний Буг та Синюха у часи Нової Січі // Збірник наукових праць Бердянського державного педагогічного інституту. Історія. – Бердянськ, 2001.
4. Джерела з історії Південної України. Том 8 // Формування митної мережі Південної України (1775-1819 рр.) / Упорядник Ю. Головка / Передмова: Ю. Головка. – Запоріжжя, 2007.
5. Дідусенко П.М. Розвідки про митну справу в українській державі-Гетьманщині в першій половині та середині XVIII століття. – К., 2002.
6. Тищенко М. Нариси історії торгівлі Лівобережної України в 18 ст. – [б/м і д.].
7. Швидько Г.К. Документи РДВІА про торговельні відносини між Запорозькою Січчю та Гетьманщиною у другій половині XVIII століття // Записки науково-дослідної лабораторії історії Південної України Запорізького державного університету: Південна Україна XVIII-XIX століття. – Вип. 4(5). – Запоріжжя, 1999.
8. Чечулин Н.Д. Очерки по истории русских финансов в царствование Екатерины II. – СПб., 1906.
9. Михнева Р. Россия и Османская империя в международных отношениях в середине XVIII в. (1739-1756 гг.). – М., 1985.
10. Гасратян М.А., Орешкова С.Ф., Петросян Ю.А. Очерки истории Турции. – М., 1983.
11. Данциг Б.М. К вопросу о капитуляциях на Ближнем Востоке // Народы Азии и Африки. История, экономика, культура. – 1971. – № 3.
12. Мейер М.С. Османская империя в XVIII веке: Черты структурного кризиса. – М., 1991.
13. Ястржембский В. О капитуляциях в Оттоманской империи. – Харьков, 1905.
14. Російський державний архів давніх актів. – Ф. 19. – Спр. 299.

Summary

The place of Zaporizka Sich in Russian-Turkish commerce in the 60-ies of the XVIIIth century is being defined. It is also shown that in the notes by Kursk merchant Mykhaylo Odnoryadkin, written in the 60-ies of the XVIIIth century, the modern state of Russian-Turkish trade relationship and its main problems are being characterized from the point of view of direct participant of this trade, personally interested in settling this direction of foreign commerce.

С. М. Білізненко

ТРАДИЦІЇ КОЗАЦЬКОГО РИБАЛЬСЬКОГО ПРОМИСЛУ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ

Одним з найбільш поширених і масових видів промислової діяльності як запорожців, так і інших груп українського населення у другій половині XVII -XVIII ст. було рибальство. Цілий комплекс джерел дав зробити висновок Д.Яворницькому, що з рибальства козацтво, особливо в період Старої й Олешківської Січі (1652-1734 рр.), харчувалося, одягалось, взувалося та забезпечувало себе зброєю.

Рибальством, особливо у XVIII ст., займалися в різні пори року, колективно й індивідуально, використовуючи різні способи вилову риби. Феодосій Макарецький зазначав, що рибалки утримували приручених видр, які виловлювали рибу й доставляли її своєму хазяїну [1, с.428].

У XVIII ст. на Дніпрі, Бузі, на узбережжях Азовського та Чорного морів у різних місцях згадуються рибні заводи, які працювали цілий рік. Для перебування там хазяїв і наймитів узимку