

УДК 94(477.7):929Галера“17”

Тарас Гончарук

БАРТОЛОМІЙ ГАЛЕРА ТА ЙОГО ПРОЕКТ РОЗВИТКУ ТОРГІВЛІ ХАДЖИБЕЯ (ОДЕСИ) 1793 р.

Публікується переклад з французької мови нотатків генуезького дворянина та негоціанта Бартоломія Галери 1793 р., щодо поліпшення стану чорноморської торгівлі. Нотатки є одним з перших документів, що звертають увагу на блискучі перспективи розвитку торгівлі через порт Хаджибей (Одеса).

Відзначаючи осіб, які першими розгледіли блискучі торговельні перспективи м. Хаджибей (Одеси) після його переходу під владу Російської імперії 1791 р., історики, як правило, не згадують про Бартоломія Галеру. Вочевидь, це зумовлено тим, що постать цього савойського дворянина та генуезького негоціанта більше пов'язана з історією Криму. Після захоплення Кримського ханства Росією, „охоплений ентузіазмом стосовно розвитку чорноморської торгівлі”, Б.Галера заснував 1787 р. у Феодосії “першокласний комерційний заклад”. “Не зважаючи на великі витрати” пізніше він організовував з Італії експедиції з метою підняти сільське господарство і промисловість Криму (захоплений італієць планував, „насадити його землі різними продуктами, яких не має у Тавриді як-то: оливковими деревами, апельсинами, шовковичними деревами, бавовною, тютюном, виноградом різних сортів”, він привіз „з собою моделі двох машин – одну для фабрики з виготовлення макаронів та локшини, а другу – для очищення бавовни” та запросив ремісників). У відповідь на численні прохання Галери російські урядовці (Г.О. Потьомкін-Таврійський, В.В. Каховський, П.О. Зубов та інші) і навіть цариця ніби сприятливо поставилися до його планів “відновити морську торгівлю, що була у XIV і XV ст.”, однак досить скоро на заваді цьому стала не тільки нестача коштів, але й інертність російської бюрократичної системи⁵⁸².

⁵⁸² Письма правителя Таврической области Василия Васильевича Коховского правителю канцелярии В.С. Попову для доклада его светлости князю Григорию Александровичу Потемкину-Таврическому // Записки Одесского общества истории и древностей (далі – ЗООИД). – Одесса, 1877. – Т.10. – С.306-308; Ордера князя Потемкина правителю Таврической области // Известия Таврической ученой архивной комиссии (далі – ИТУАК). – 1891. – №12. – С.63; Ордера князя Платона Александровича Зубова правителю Таврической области // ИТУАК. – 1892. – №15. – С.50, 51. – 1893. – №18. – С.70. – 1895. – №23. – С.15; Архив графов Мордвиновых (далі – АГМ). – С.Пб., 1901. – Т.1. – С.570.

У серпні 1793 р. Б. Галера, перебуваючи у Генуї, просив російського посланника Якіма Лізакевича передати до царського двору записку під назвою “Короткі роздуми про Чорноморську торгівлю”, що була пізніше опублікована в “Архіві графів Мордвінових” й переклад якої подано нижче. Автор цієї записки виступає як переконаний прихильник принципів “вільної торгівлі”, який декларував, що комерція потребує не стільки державної підтримки, скільки усунення бар’єрів на шляхах її розвитку. Визначальним для розвитку причорноморських міст Галера вважав їхнє розташування щодо потенційних шляхів торгівлі. Саме через це він досить скептично дивився на перспективи розвитку майже усіх портів Криму і Тамані (в тому числі Феодосії, що стала для Б. Галери новою батьківщиною), роблячи виключення хіба, що для Євпаторії. Автор “роздумів...” доводив переваги затоки Хаджибея перед гаванями Миколаєва та Херсона. Проте головним фактором, що зумовлював подальший розвиток чорноморської торгівлі, Б. Галера вважав приєднання під владу Російської імперії земель Правобережної України багатими на зерно та інші сільськогосподарські товари, які за умов скасування мит на старому кордоні могли знайти значний попит на європейських ринках. Вражає те, що італійський дворянин спромігся звернути увагу на такі деталі, як можливість використання українських чумаків для транспортування зерна до Хаджибея та значних покладів місцевого вапняку для розбудови міста й порту. Галера передбачав складнощі із постачанням до Хаджибея деревини (це насправді було значною проблемою для Одеси в кінці XVIII – XIX ст.), а також вважав за необхідне окрім будівництва портових споруд та складів для товарів ще й звільнити це місто від перебування військ (наприкінці XVIII ст. Хаджибей-Одеса ще розглядався російськими урядовцями як важливий військовий пункт). Галера пророче стверджував, що згодом цей порт слугуватиме “центральною точкою, життєдіяльністю якого забезпечать... розвиток і добробут” усьому Північному Причорномор’ю і навіть більш віддаленим областям. Галера заперечував, що піднесення торгівлі Хаджибея може зашкодити найближчим до нього портам Миколаєву та Херсону вважаючи, що вони, маючи інші підґрунтя для свого розвитку (адміралтейство, суднобудування тощо), лише виграють як допоміжні порти одеської торгівлі.

Окрім зазначеної доповіді Галера запропонував російському керівництву низку інших проектів, зокрема: детальні пропозиції щодо влаштування карантинів у чорноморсько-азовських портах⁵⁸³ і записку “Про покращення становище Тавриди” складені у тому ж 1793 р. тощо. У 1794 р. Б. Галера знов вирушив до Тавриди. Як писав тоді Лізакевич: “Все місто Генуя ретельно стежить за подорожжю пана Галери. Надання йому пільг, покровительства і допомоги від нашої Августійшої Государині, допоможуть наважитися тутешнім багатим домам слідувати його прикладу, від чого населення Тавриди і чорноморська

⁵⁸³ Gallera B. Apercu sur les quarantaines // АГ М. – Т.2. – С. 302 – 313.

торгівля за короткий час значно збільшаться” (переклад цитати з французької О. Полевщикової)⁵⁸⁴. Б. Галера прийнявши 1794 р. російське підданство насправді отримав від Катерини II земельні володіння та пільги щодо започаткування вівчарства, виноробства та розвитку торгівлі в Криму. Однак загалом торговельні операції Галери виявилися не дуже вдалими. У “Записці поданій князю Куракіну” 1797 р. колишній громадянин Генуї ремствував на бюрократизм та зловживання російських чиновників, які заважали його планам щодо організації експорту хліба і налагодження зв’язків між Північним Причорномор’ям та середземноморськими портами. Одеса в цій останній записці згадувалася переважно лише у контексті постачання туди кримської солі⁵⁸⁵. Вочевидь тоді Галеру вже більше цікавила ситуація в Криму, де він отримав значний маєток.

Микола Мурзакевич в примітках до публікації листів В. Каховського відзначав, що Галера, “поселившись у Феодосії, деякий час виконував обов’язки міського голови; разом з градоначальником С.М. Броневським брав участь 1811 р. у збиранні місцевих старожитностей. У Феодосії п. Галера, за прикладом його предків генуезців, звернув увагу на стародавні еллінські кургани в Криму, скарбами яких його предки неодноразово збагачувалися.” Стосовно ж проектів влаштування торговельних зв’язків між Північним Причорномор’ям та Італією Мурзакевич зауважував: “Щаслива думка – відновити морську торгівлю, що існувала у XIV та XV століттях, нажаль не була втілена. Галера помер у Феодосії, а його син у 1837 р.”⁵⁸⁶ Одна зі справ Державного архіву Одеської області стосується долі майна сина Б.Галери Анджело, який помер у Феодосії 31 березня 1827 р. В ній, між іншим, згадано, що “Бартоломій Галера... зі своїм сином Анджело Галера у званні генуезького негоціанта прибув до Феодосії, де і помер у жовтні 1801 р.” Спадкоємницею майна та маєтків Б. Галери в Криму також була його донька маркіза де Коста. У справі також згадано, що Бартоломій Галера та його син підтримували тісні зв’язки з сицилійським віце-консулом автором відомого нарису історії Феодосії Феліксом Лагоріо⁵⁸⁷. Інформацію про смерть Б. Галери до 1803 р. підтверджують опубліковані Ф. Лашковим документи з історії землеволодіння в Криму (у 1803 р. до “комісії із розгляду спорів” на півострові зверталися “нащадки дворянина Галери”)⁵⁸⁸. Отже, відомості про час смерті Б.Галери та його сина наведені М. Мурзакевичем не є достовірними.

⁵⁸⁴ Из дел Николаевского портового архива // ИТУАК. – 1895. – №22. – С. 26.

⁵⁸⁵ Gallera V. Note presentee au prince Kourakin // АГМ. – Т.2. – С. 544, 545.

⁵⁸⁶ Письма правителя Таврической области Василия Васильевича Коховского правителю канцелярии В.С. Попову....// ЗООИД. – Т.10. – С. 306, 307.

⁵⁸⁷ ДАОО. – Ф.1. – Оп.190. – Спр.33 за 1827 р. – Арк. 1, 2, 146; Лагорио Ф. Четыре эпохи из жизни города Феодосии// ЗООИД. – Т.15. – С.404–456.

⁵⁸⁸ Лашков Ф. Исторический очерк крымско-татарского землевадения // ИТУАК. – 1896. – №25. – С.31, 39, 40, 72, 73, 101, 145, 158.

Діяльність Б. Галери та його проекти щодо розвитку чорноморської торгівлі потребують подальшого вивчення, оскільки ця постать відіграла певну роль не тільки в історії Криму але й усього Північного Причорномор'я кінця XVIII ст.

Документи:

Документ №1. Галера Б. Короткі роздуми про чорноморську торгівлю. Серпень 1793 р.

(Переклад тексту з французької мови Олени Полєвщикової)

Якщо колись широка торгівля й могла бути заснована у щасливу годину, то це без сумнівів торгівля на Чорному морі в теперішній момент, коли найвеличніша господариня, з тих що будь-коли існували, щойно дарувала мир своїм підданам й сусідам після блискавичної війни, підсумок якої такий відмінний від того, що було пророчити вульгарному політикові, змогли забезпечити її геніальність та твердість. Довжина берегів, що їх придбала імперія, відповідно збільшилась, кількість портів помножилася, багаті та населенні провінції приєднані до вже існуючих, - що ж лишається робити? Звичайно, небагато. Збереження миру, який є таким необхідним, стабільності, спокою, декілька заохочувальних заходів, я не кажу ані про великі видатки, ані про безмежні аванси, ані про надзвичайні проекти (що є корисними здебільшого для тих хто їх пропонує). Торгівля є стихійним результатом [взаємодії] місцевих умов, відповідного розташування, необхідності взаємного обміну, вона виникає сама по собі скрізь, де її породжує вигода націй де її хід не є скований, вона процвітає значно більше, якщо їй не завдавати шкоди, а ніж внаслідок допомоги, яку їй намагається надати шляхом примусових й часто помилкових заходів. Людська спритність, підбурена бажанням багатства, тим не менш потребує заохочення і значно менше в тому, щоб нею без кінця керували, щоб зовсім не придушити, чинили не забагато перешкод й щоб вона змогла знайти найбільш надійні й короткі шляхи для досягнення мети. Нарешті, весь секрет полягає, напевно, в тому щоб забезпечити їй таки три загалом прості умови: 1) зручні й безпечні для зовнішнього світу виходи на простір; 2) місця складів, розташовані зручним чином; 3) зручний транспорт й сполучення. Приступимо до теми, звернувшись до першого пункту, який здається найбільш необхідним.

Розпочну з того, що кинувши погляд на Тавриду, зупиню його на Євпаторії [Eupatoria] (Козлове) [Koslowe], незважаючи на похмурий степ, що його оточує, або вірніше, завдяки цьому самому степові, оскільки саме вона забезпечує зерном, сіллю, вовною, шкірами, маслом, тобто всім, чого запитує приїжджий іноземець, окрім того її рівні шляхи роблять проїзд зручним, саме подорожі туди відають перевагу татари ледве не з усього півострова, навіть з під Перекопа, для яких цей порт найбільш віддалений. Треба визнати, що його рейд є одним з найбільш небезпечних й що там майже щорічно гине декілька суден, але саме там визначається зручність цього місця, якому тепер при всій його небезпеці купці все одно віддають перевагу у своїх відвідуваннях, перед іншими місцями де їм нема чого

робити. Якщо правда (як в тому переконують), що буде можливо захистити його від південно-західних вітрів шляхом будівництва незначного молу, тоді не буде чого й бажати і цей край, такий чудовий, зможе сподіватись мати невдовзі принаймні [одне] насправді жваве [торговельне] місце так йому необхідне.

Твердять, що князь Потьомкін всіма силами хотів зосередити все в Севастополі, проте яким би надійним не був його великий та чудовий басейн, яким би корисним він не міг бути (окрім портів) для військово-морських сил, розташування цього порту завжди буде ставити його осторонь від торгівлі, з одного боку від нього невеликий лиман перешкоджає будь якому сполученню, а з іншого боку – гори, окрім того, південь Криму, такий чудовий зовні й насичений крутими схилами, тим не менш багатий лише винами та фруктами, на які за його межами немає ніякого попиту, і слід вважати, що всієї могутності князя не вистачило б, для того, щоб примусити прибути сюди хоча б одну барку, окрім тих, наявність яких обумовлена жорсткою необхідністю [переправлення] військ та матросів.

Я не буду докладно зупинятись на Балаклаві [Balaklava], Ялті [Yalta], Судаку [Soudak], Керчі [Kercz], Єнікале [Jenikale], і навіть на славнозвісній Феодосії [Theodosia]; порти та рейди цих різних місць являють тисячі переваг, проте (будемо казати прямо) малочислене населення краю через деякий час стане нездоланною перешкодою для їх активності. Не більше дюжини суден щорічно прибувають туди, щоб розвантажити [товари] для споживання Сімферополя [Simferopol], Карасубазара [karasbazar] та місцевих мурз. Решта плывуть вздовж берега не зупиняючись й прямують прямо у Таганрог [Taganrog], природній вхід в просторі краї на обох берегах Дону. Ще менше сенсу говорити про Тамань [Taman], деякі рибні продукти – ось все, чого можливо ще очікувати від промислів її нових мешканців, в обмін же вони потребують майже одну лише горілку.

Я переходжу, таким чином, до західної частини і щоб не говорити багато і безпідставно відразу зупиняють на місці, найбільш віддаленому, але водночас найбільш цікавому, а саме на Хаджибеї [Hozia Bey]. Я проте все ж, детально висвітлюю переваги його чудового, зручного та глибокого рейду, проте жете, розташоване попереду фортеці, перетворить його в один з найбільш захищених портів світу. Один лише вигляд топографічного плану підтвердить це краще, ніж все що я міг би про це сказати. Проте, більш того, це єдине місце, де зовсім нема небезпеки льодоходу навесні, його близькість до Константинополя, легкість входу й виходу за будь-якої погоди й майже під будь-яким вітром, відсутність мілини, банки й будь-якої перешкоди, завжди будуть забезпечувати йому надзвичайну перевагу на місцями про які йшлося вище. Як би не заперечували мені щодо незручностей (вони можливі, так само як і будь-де, й нижче я намагатимусь їх розглянути), проте варто ще раз сказати про те велике й незмінне правило, що негоціант приїде скоріше *туди*, де він зазнає менше витрат на дорогу, *туди*, де він може точніше за все розрахувати свої витрати, зворотній шлях та час, необхідне для тієї чи іншої спекуляції. Марно було б не визнавати цього. Вхід до Дніпровського та Бузького лиманів пов'язаний з

тисячею перешкод, ті ж самі перешкоди повторюються і при виході (того і варто очікувати). Іноді щоб їх здолати, потрібний тиждень, дві або три, а часто і значно меншого терміну достатньо щоб пропустити сприятливий момент, навіть коли мова йде лише про торгівлю сукном, шовковими тканинами, залізним товаром та іншими предметами розкоші, ціна на яких змінюється лише незначно; але наскільки більш прикрі такі затримки для предметів першої необхідності, особливо для зерна, яке являє основу експорту. Хіба необхідні інші докази, окрім того, що відбулося в цьому році, коли перші, з тих хто прибули у Константинополь в квітні, продавали кг за 4 піастра й подвоїли свої капітали, в той час як останні, обігнані з початку червні судами з архіпелагу, знайшли, що той же кг впав у ціні на 45 парацій [parats] й один фрахт був вартий 55, вони не наважились перетнути протоку [в силу обставин], їм ще пощастило, що вони лишили свої вантажі для того щоб оплатити фрахт капітанам. Я ставлю зараз запитання, хіба не виграла б таким чином наша торгівля, якби вони могли заходити до порту, такого як Хаджибей [Hozia Bey] та якщо б вони могли знайти там всі свої вантажі вже підготовленими, а також отримувати прибутки з причини голоду у османській столиці¹.

Це цілком закономірно повертає мене до другого пункту. Часто в іншому місці досить важко збирати продукцію і можливо так само було б й тут без приєднання колишніх воєводств Київського, Брацлавського та Подільського, оскільки ці країни, такі багаті шкірами, салом, воском, медом, худобою, зерном усякого виду, здаються такими абсолютно призначеними природою для приєднання до терену Очакова задля їх взаємного розквіту, що важко собі й уявити, що вони так довго належали різним володарям. Проте зараз мова ведеться лише про те, щоб запропонувати ці продукти з *складів*, куди вони прибудуть в великій кількості очікувати прибуття суден, і де ж ще ці склади можливо краще розташувати ніж в самому Хаджибей [Hozia Bey]. Пагорб, на якому стоїть місто, увесь складається з кращого вапняку, який виходить з кар'єру саме у тому місці де його треба використати, з подвійною перевагою: зекономити на гужовому транспорті і водночас розширити простір, трохи вузький, який відокремлює пагорб від моря, що зробить його скоро здатним вмістити два ряди складів в найкращих умовах. Якщо їх збудують солдати, вони майже нічого не будуть коштувати. Якщо ж поденники, то окрім збуту, а можлива й простого найму, ця незначна позичка буде скоро відшкодована. Я не можу це занадто довго повторювати, ніхто так не зацікавить, не запросить негоціанта, як надія швидко здійснити свою експедицію; кожен зайвий день, який судно проводить в іноземному порту, значно збільшує його видатки, він скоріше переплатить при купівлі на 10 %, продасть на 10 % дешевше, ніж затримає свій екіпаж на 10 днів, і йому буде іноді біля місяця (на теперішній час), для того щоб заповнити свій вантаж на ринках в залежності від випадку, поки власники або селяни його не перевезуть. Таким чином, нехай мені не говорять більше про фірми [maisons], вони виникнуть самі собою й кожна заплутається по своєму. Слід якнайшвидше зрозуміти це з самого початку. Ті з цих панів продавців, які надають дуже важливого значення, тому щоб їх добре розташували, могли б почати з того,

щоб утримувати там службовця (прикажчика), а при okazji здійснювати невеликі пробіги на швидку руку², що обійдеться дешевше, ніж накладні видатки, які вони несуть сьогодні, і втрати від зволікання, від якої вони тепер страждають.

Мені, таким чином, лишається сказати лише про внутрішнє пересування (циркуляції), яке не буде мати більше перешкод. Очаківським степом з найдавніших часів ходили вози наших чумаків [czumaks] (селян, продавців солі), і тепер, коли це не має більше ніякого ризику, їх стане ще більше. Дністром, що став тепер жвавіше, можливо підняти сіль й спустити зерно в Хаджи Дерє [Hadgi Derey], до другорядного пакгаузу, звідки до Хаджибея [Hozia Bey] не більше одного кроку. Переправи, якими користуються найчастіше, можна полегшити, збудувавши мости, як то в Ольвіополі на Синюсі [Siniucha] та Бузі [Boh], Соколах [Sokoty] на Бузі [Boh] та Мертвих водах [Mertwe wody]. Нарешті касація будь-якого виду митних зборів (окрім мита на горілку) на колишніх кордонах усуне перешкоди. Я не наполягаю на цьому моменті, оскільки як тільки ці провінції назавжди з'єднаються в імперії, очевидно не буде необхідності доводити це, тим більш існує категорія товарів, тарифи на яких рівнозначні цілковитій забороні, як наприклад полотна, на яких є постійний попит для вітрил, мішків та тари.

Я обіцяв назвати і *незручності* і це не найлегше завдання, оскільки я бачу тут лише одне, а саме, пов'язане із *лісом*. Було б, без сумнівів, набагато краще, якби він тут існував, але від Дубосар до Кременчука та Азову, де його шукати? А якщо ці топки острови з очеретом біля Херсону, які так прагнуть використати³, то я повторюю, що є очерет вище Хаджибею й що кізік [kizik] (штучний торф), солома та степові [badyles] їх вартість майже така ж сама, так про що ж тут говорити! Про солдатів? Сподіваюсь що ні, оскільки війна й торгівля погано уживаються одна з одною, було б дуже бажаним, що б в мирний час тут не було б жодного солдата, окрім необхідного гарнізону фортеці. Говорять: а як же бідні! Так, без сумніву, треба допомагати біднякам у їх потребах, хворобах, їх бідах, це перший обов'язок держави, але для них будують лікарні, а не порти, а у досить квітучому порту здорова та активна людина ніколи не може бути бідним. Не тільки ліс, все повинно тут природнім чином підніматися у ціні й заробітки підніматимуться пропорційно; якщо кожен витрачає більше, кожен і заробляє більше і принаймні зберігає паритет. Я кажу принаймні, округа Амстердама нічого не дає, майже нічого не виробляє, а хіба хтось думає, що народ там живе гірше, ніж в іншому місці?

Хіба подумують у Лондоні скаржитися на те, що там не запалюється атом (краплина), що знаходиться за 200-300 миль в Нортумберленді чи Шотландії? Зовсім ні, розшукайте місце насправді зручне для торгівлі, дайте йому можливість діяти і його сприятливий вплив скоро розповсюдить статок, а це важливіше ніж дешевизна⁴.

Більш того, хіба думають, що (навіть коли це можливо) англійці погодились би, щоб усе [необхідне] знаходилось в будь-якому місці їх острову і щоб таким чином стали непотрібними тисячі суден різного розміру, які здійснюють каботажне плавання від берега до берега! Я маю щодо того

сильні сумніви, оскільки там добре знають, що тоді вони втратять цінне джерело матросів, які складають їх силу, і якщо досить дороге будівництво такої кількості суден виявляється скоріше корисним, ніж шкідливим навіть для цієї країни, яка не постачає й 30-ї частини необхідного для їх будівництва, то що ж тоді говорити про Росію, яка має необхідні для того ресурси в такій кількості, що їх вистачило б на те щоб забезпечувати ними Європу? Я вже уявляю собі, як Бахмут відвантажує своє вугілля, Азов [Azoff] залізо й шкіри з Сибіру, Тамань – рибу, Таврида – сіль, вина й фрукти, як ліс сплавляють Дніпром і (в такому випадку) можливо, що скоро почнуть і Дністром, як води (одним словом), що розташовані між гирлом цієї річки та гирлом Кубані, вкрити щоглами, як Темза до Гринвіча, Хаджибей слугує ним центральним пунктом, життєдайні проміння якого забезпечать їм в подальшому розвиток та достаток.

І якщо я не можу утриматись від того, щоб не повертатися увесь час до цього останнього місця з причини його щасливого розташування, то нехай не думають, що я хтів би бачити зруйнованими корисні кожен в своєму роді заклади, спорудження яких так дорого коштувало у Херсоні та Миколаєві. Насправді, вони розташовані досить близько, але тим краще, оскільки тим легше їм буде підтримувати та допомагати один одному, і я не уявляю, що комусь могло б прийти в голову, що величезний край, який знаходиться, не достатньо великий для їх промисловості, в той час як ця промисловість вимушена ще довго лишатися такою яка вона є, а не такою, якою вона могла б стати. Провидіння не створило Херсон ані для порту, ані для корабельні, розташувавши високу міліну при вході в ріку. Якщо б прийшлося за відсутністю інших закладів зібрати там все разом, звичайно ж наслідки показали б, що був резон й що всі ці гроші не були кинуті на вітер, але чи є це причиною для того, щоб не скористатися *кращим*, що існує зараз? І хіба для Херсону було б мало служити виходом на простір, необхідний усій території, що лежить по обом берегам Дніпра, починаючи майже із Смоленську й численних річок, більш чи менш судноплавних (принаймні для сплавлення лісу), які його туди доставляють? Хіба для Миколаєва було б недостатнім стати головним містом адміралтейства та споруд, які його цілюще повітря та глибина його вод ніби запрошують туди, а також стати другорядним складом для провінцій, які розташовані на правому березі Бога [Boh], до якого він є таким близьким. Очакову більше нема чого втрачати і я зроблю жорстоку помилку, якщо (відкинемо всі дрібні приводи для заздрощів) ці три міста самі не виграють в решті решт, в разі якщо вони стануть свідками народження четвертого, без якого вони лишатимуться такими, якими тепер є, тобто безсилями та нездатними.

Отже я підвожу підсумок: негайно *склади* у Хаджибеї [Hozia Bey], *мол*, як тільки це можливо буде, повна *касація* усіх мит (окрім мита на горілку) на колишньому кордоні, *кораблі* на Дністрі [Dnister], навіть на Богу [Boh] до Соколовки [Sokolowka]; *мости* на переправах, що відвідуються найбільше, а якщо виникне бажання дати перший поштовх, тоді можливо заснування *східної кампанії* в тисячу акцій вартістю біля 500 карбованців, не з наданням виняткових привілеїв (борони Боже), а лише з деякими пільгами, такими, наприклад, як знижка на 1/3 поборів на митницях, недорогий

фрагт казенних суден (так, як це вже тепер розумно почали робити) та декілька невеликих такого роду поступок, ціна яких була б компенсована вже на другий чи третій рік⁵.

Час завершувати, яким би не було полегшення, від того що я лише трохи зачепив ту невичерпну тему і можливо, я вже сказав забагато для читачів (якщо я їх взагалі маю), які можливо знають про це значно більше за мене. Але як же не захопитись бажанням сприяти змінам на краще, в момент що є таким сприятливим в усіх відношеннях, в унікальний момент, коли завдяки незмінній мудрості керівництва, імперія майже на самоті насолоджується спокоєм серед дивовижних та кривавих картин, які розгортаються в Європі, коли молодий генерал-губернатор, великі таланти якого, розквітнув під наглядом безсмертної цариці, так рано розвинулись, щойно був призначений в ці чудові провінції, вони, як бачимо, ще потребують пильного піклування для того, щоб прийти до процвітання, що їм його призначила сама природа.”

Примітки Б.Галера:

1. “Доведено, що нездатність уряду або хабарі пашів викликають його [голод] принаймні раз на рік в тій чи іншій частині їх володінь. Яке джерело, якщо би [негоціанти] вміли з нього черпати!”

2. “Це те, що вже відбулося, оскільки, не дивлячись на піщаний рейд Очакова, не дивлячись на те, що там ледве знайдеться і 50 найбільш жалюгідних бараків, саме зупинкам у цьому порту велика частина суден віддає перевагу, перед можливістю піднятися вище, а вони чекають на те що їм запропонують більш вигідне місце”.

3. “Хоча влітку своїми випаровуваннями вони вбивають, якщо можна так сказати, майже стільки ж людей, скільки вони можуть обігріти взимку”.

4. “Очевидно, що ця доктрина дешевизни скоріше підійде фабрикам, які зробили більш дешевими робочі руки, так саме як і все виробництво, фабрики таким чином будують краще витримувати конкуренцію, саме для того їх бажано розташовувати далеко від великих міст, проте існує і багато виключень”.

5. “Доказом тому може слугувати те, що трапилось у Пруссії, де додатковий податок в 3 гроша з кожного лівру кави знизив дохід більш ніж на 250 000 екю; через два роки, коли повернулися до старого податку дохід збільшився на 100 000 екю, чого ще ніколи не було. І якщо я вже зачепив цю тему то не можу втриматись від того щоб не згадати про той загальний галас, який піднявся тепер проти митників. Мова йде не про тариф, про нього знають заздалегідь і до нього прилаштовуються, тоді як саме щоденні незручності заважають торгівлі. На нещастя віддаленість від нагляду величезних просторів імперії збільшує їх. Негоціант з Кафи, Козлова чи Очакова страшенно страждає через них перш ніж дістанеться до Катеринослава, проїхавши 1 000 верст по степах й втративши місяць на подорож в обидва кінці та клопотання іноді безрезультатні. Він довго страждає, втомлюється, стає роздратованим і нарешті кидає цю справу”.

Bartolomej Gallera and his project of development of trade in Hadzhybej (Odesa) in 1793

The translation from French of the Genoa nobleman and negotiator Bartolomeja Gallera's notes of 1793, concerning improvement of conditions for the Black Sea trade is published. The notes are one of the first documents which pay attention to brilliant perspectives of trade development through the port of Hadzhybej (Odesa).