

Міністерство освіти і науки України
Університет митної справи та фінансів України
Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара



Історія торгівлі, податків та мита

Збірник включено ВАК України в перелік наукових фахових видань, у яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт з історичних наук (Наказ Міністерства освіти і науки України від 22.12.2016 р. № 1604, додаток 9).

№ 1–2 (17–18)

Дніпро
2018

Історія торгівлі, податків та мита : зб. наук. праць. –
Дніпро, 2018. – № 1–2 (17–18). – 104 с.
Засновано 2010 р. Видається двічі на рік

Рекомендовано до друку та до поширення через мережу Інтернет вченою радою
Університету митної справи та фінансів (протокол № 6 від 26 листопада 2018 р.)
Рекомендовано до друку та до поширення через мережу Інтернет вченою радою
Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара
(протокол № 8 від 22 лютого 2018 р.)

Головний редактор:

В. В. Ченцов, д.і.н., д.н.держ.упр., проф.
(УМСФ);

Заступники головного редактора:

О. О. Дячок, к.і.н., доц. (УМСФ);
К. М. Колесников, д.і.н., проф. (УМСФ);

Відповідальний секретар:

Т. П. Дерев'янку (УМСФ);

Відповідальний редактор:

В. В. Іваненко, д.і.н., проф. (ДНУ);

Редакційна колегія:

Д. В. Архирейський, д.і.н., доц. (ДНУ);
Ю. В. Барабаш, д.і.н., доц. (УМСФ);
Н. А. Беляєва, д.і.н., проф. (Владивос-
тоцька філія Російської митної академії, РФ);
О. І. Журба, д.і.н., проф. (ДНУ);
І. Ф. Ковальова, д.і.н., проф. (ДНУ);

П. М. Кулаковський, д.і.н., проф. (Наці-
ональний університет «Острозька акаде-
мія»);

Я. Лосовський, д-р габілітований, над-
звичайний професор (Університет Марії
Кюрі-Склодовської в Любліні, Польща);
О. В. Морозов, д.і.н., доц. (УМСФ);

С. М. Плохій, д.і.н., проф. (Гарвардський
університет, США);

Д. В. Приймаченко, д.ю.н., проф.
(УМСФ);

Д. О. Редін, д.і.н., доц. (Інститут історії
та археології Уральського відділення РАН,
Скатеринбург, РФ);

С. І. Світленко, д.і.н., проф. (ДНУ);

Ю. А. Святець, д.і.н., проф. (ДНУ);

Г. К. Швидько, д.і.н., проф. (Національ-
ний гірничий університет);

О. Б. Шляхов, д.і.н., проф. (ДНУ)

ISSN 2309-7205

Коректори: Н. В. Пирог, Я. І. Вишнякова
Комп'ютерна верстка: Н. С. Кузнєцова

Свідоцтво про державну реєстрацію: серія КВ № 21948-11848ПР від 12.03.2016 р.

Адреса редакції: вул. Володимира Вернадського, 2/4, Дніпро, 49000

Тел.: 099 729 63 79

Сайт видання: customshistory.umsf.in.ua

Підписано до друку 28.11.2018. Формат 180×257. Папір офсетний.

Гарнітура Таймс. Ум. друк. арк. 12,09. Обл.-вид. арк. 7,71.

Видавництво і друкарня – Видавничий дім «Гельветика»
73034, м. Херсон, вул. Паровозна, 46-а, офіс 105
Телефон +38 (0552) 39-95-80
E-mail: mailbox@helvetica.com.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи
ДК № 4392 від 20.08.2012 р.

Засновник: Університет митної справи та фінансів
(Свідоцтво про видавничу діяльність ДК № 5022 від 14.12.2015 р.);
Співзасновник: Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара
(Свідоцтво про видавничу діяльність ДК № 289 від 21.12.2000 р.).

© Колектив авторів, 2018

© Університет митної справи та фінансів, 2018

ЗМІСТ

МОДЕРНА ДОБА

О. А. Любич. Митна політика російського уряду на українських землях у першій половині XIX ст.....	5
О. В. Морозов. Імпортні замовлення для реалізації морської політики Японської імперії (1863–1904 рр.).....	13
О. Р. Проців. Вплив митної політики влади Галичини середини XIX – початку XX століття на мисливське та рибальське господарство.....	24
М. Rutkowski. Początki ustawodawstwa królestwa Polskiego w zakresie transportu. “Urządzenie względem uregulowania dróg i naprawy traktów publicznych” z 29 kwietnia 1817.....	31
Ю. О. Турега. Місто Броди як торговий центр наприкінці XVI – в середині XVII ст.....	56
О. В. Черемісін, Г. М. Михайленко. Податки та збори з міського населення півдня України в 1785–1870 рр.....	73

НОВІТНЯ ДОБА

О. А. Фрадинський. Ленд-ліз у СРСР: продовольча компонента.....	81
--	----

ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОСТІ

М. Д. Георгієва. Особливості державного управління аграрним сектором економіки Болгарії в умовах запровадження європейських стандартів.....	95
--	----

Відомості про авторів.....	103
-----------------------------------	-----

CONTENTS

THE MODERN ERA

- A. A. Liubych.** Customs policy of Russian government on Ukrainian territories in the first half of the XIX-th century 5
- O. V. Morozov.** Import orders for implementation of the imperial Japanese navy (1863–1904) 13
- O. R. Protsiv.** Influence on hunting and fishing of the customs policy of the authorities of Galicia in the middle of the 19th – beginning of the 20th century 24
- M. Rutkowski.** The origins of transport related legislation in the Kingdom of Poland. “The means for regulation of roads and repairing of public highways” dated as of April 29, 1817 31
- Yu. O. Tureha.** The town of Brody as a trade centre in the late 16th – mid 17th century 56
- O. V. Cheremisin, G. N. Mihailenko.** Taxes paid by urban population in the South of Ukraine in 1785–1870 73

CONTEMPORARY HISTORY

- O. A. Fradynsky.** Land-lease in the USSR: food component 81

THE PROBLEMS OF MODERNITY

- M. D. Georgieva.** Peculiarities of public government agricultural sector of the economy of Bulgaria in conditions of implementation of European standards 95

- Information about the authors** 103

**МИТНА ПОЛІТИКА РОСІЙСЬКОГО УРЯДУ
НА УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ
У ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.**

О. А. Любич

(Академія Державної пенітенціарної служби, м. Чернігів)

Метою статті є вивчення впливу митної політики російського уряду на стан торгівлі на українських землях у першій половині ХІХ ст. Заборонний тариф 1822 р., який мав за мету допомогти розвитку російської мануфактури, змінив характер ярмарків Чернігівської губернії. Торговельні зв'язки регіону з іноземними державами були розірвані. Торгівля регіону почала працювати для задоволення інтересів російських виробників. Тільки після затвердження 13 жовтня 1850 року нового митного тарифу було покладено початок помірковано охоронному етапу митної політики.

Ключові слова: митна політика, Російська імперія, українські землі, заборонний тариф, торговельні зв'язки, ярмаркова торгівля, торговельні зв'язки.

A. A. Liubych. Customs policy of Russian government on Ukrainian territories in the first half of the XIX-th century

The problem of rational combination of the principles of free trade and security customs policy has always been and still remains one of the most acute and controversial in the practice of international economic relations. That's why studying of Russian experience in protecting its economic interests on Ukrainian territories allows to prevent repeating mistakes while planning modern customs policy.

The purpose of the article is to study the influence of customs policy of Russian government on the state of trade on Ukrainian territories in the first half of the XIX-th century. The subject of consideration is Russia's customs policy on Ukrainian territories in the XIX-th century. The tasks for achieving the goal are the following: to study customs and rate policy of Russian government in mentioned period; to examine the impact of the rate of 1822 on trade in Ukrainian provinces; to analyze customs policy of Russian government on Ukrainian territories in the first half of the XIX-th century; to examine the changes that took place in customs business at the XIX-th century.

It can be believed that studying the history of customs policy of Russian government on Ukrainian territories was started in the mid-1980s. This course of scientific researches was of great importance in the papers of Russian scholars. The researchers collected and systematized enormous factual material, developed new methods and determined the approaches for customs business studying, turned to its history in particular regions. The history of customs business continues to be studied fragmentarily and remains one of the least developed in the national historiography today in Ukraine.

Purposeful policy of tsarist government, aimed at the final inclusion of the commodity market of Chernihiv region to the all-Russian market, led to the fact that in the first half of the XIX-th century the trade space of Chernihiv province was completely obeyed to Russian merchants. Stationary trade progressed noticeably in conditions of development of commodity-money relations. Markets gradually turned into places for sale goods of everyday use and livestock. Russia's economic policy in relation to Chernihiv province at the beginning of the XIX-th century remained colonial by its character. It was carried out, mainly, by means of customs policy of the empire that was protective by its character

© О. А. Любич, 2018

in the interests of Russian industry. Prohibitive rate of 1822, which was intended to help to develop Russian manufactory, changed the character of the fairs of Chernihiv province. Trade relations of the region with foreign states were terminated. Trade in the region began to work in order to meet the interests of Russian manufacturers. Only after the adoption of new customs rate on October 13, 1850, the first step in order to loosen up the forbidden system of Russian Empire's foreign trade was made and a moderately protective phase of customs policy was initiated.

Key words: customs policy, Russian Empire, Ukrainian territories, prohibitive rate, trade relations, fair trade.

Постановка проблеми. У сучасних умовах розвитку ринкових відносин в Україні, збільшення зовнішньоторговельного товарообігу, інтеграції економіки країни у світове господарство збільшується значущість митної політики як важливого інструменту державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Розбудова та вдосконалення митної політики неможливі без урахування історичного досвіду розробки і впровадження державою системи економічних, юридичних та адміністративних заходів, митних правил і процедур, що складають сутність митної політики. Зацікавленість до історії митної політики зумовлена також посиленням значення митних органів у системі державного управління в наш час, розширенням їх повноважень.

Проблема раціонального поєднання принципів вільної торгівлі та охоронної митної політики була і залишається однією з найбільш гострих і дискусійних у практиці міжнародних економічних відносин, тому вивчення російського досвіду захисту своїх економічних інтересів на українських землях дозволяє запобігти повторенню помилок під час проектування сучасної митної політики. Вивчення митної політики Російської імперії на українських землях дозволяє знайти рішення сучасних наукових проблем: уточнити значення самого поняття «митна політика», конкретизувати уявлення про взаємозв'язок митної політики і держави, визначити загальні риси митної політики російського уряду на Україні в перехідний період від феодалізму до капіталізму, встановити ряд закономірностей, що виникли у сфері митної справи під час економічної і політичної модернізації суспільства. Перша половина XIX ст. була для нашої країни часом остаточного включення у внутрішній ринок Російської імперії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Можна вважати, що вивчення історії митної політики російського уряду на українських землях започатковане із середини 1980-х років. Великого значення цей напрям наукових досліджень набув у працях російських вчених. Дослідники зібрали й систематизували величезний фактичний матеріал, розробили нові методи та визначили підходи щодо вивчення митної справи, звернулися до її історії в окремих регіонах. В Україні сьогодні історія митної справи продовжує вивчатися фрагментарно і залишається однією з найменш розроблених у вітчизняній історіографії. Лише деякі моменти, пов'язані з російською митною політикою на українських землях у першій половині XIX ст., розглядалися в працях І.О. Гуржія, О.І. Гуржія, Б.А. Кругляка, Т.І. Лазанської, В.В. Крутикова, Ю.А. Белікова, О.М. Доніка та ін. О. В. Скороход здійснено історіографічний аналіз наукового доробку з проблеми урядової політики Російської імперії з інкорпорації південноу-

країнського терену до загальноімперського господарського організму у сфері внутрішньої торгівлі в період із другої половини XVIII ст. до 1861 року¹.

Метою статті є вивчення впливу митної політики російського уряду на стан торгівлі на українських землях у першій половині XIX ст. Об'єктом розгляду є митна політика Росії на українських землях у XIX ст. Завдання для досягнення мети: вивчити митно-тарифну політику російського уряду у визначений період; розглянути вплив тарифу 1822 року на торгівлю в українських губерніях; проаналізувати митну політику російського уряду на українських землях у першій половині XIX ст.; розглянути зміни, що відбулись у митній справі у XIX ст.

Виклад основного матеріалу. У кінці червня 1807 року Російська імперія була змушена підписати в Тільзіті мирний договір із Францією й приєднатися до континентальної блокади Англії. Військові невдачі призвели до того, що було втрачено величезний ринок збуту російських товарів. Припинення торгівлі з Великою Британією миттєво відобразилося на зовнішньоторговельному обороті, який наприкінці 1807 року упав майже в 3,5 рази². Напередодні війни з Францією в 1810 р. спеціальною митною комісією під керівництвом М.М. Сперанського був розроблений гранично заборонний митний тариф. «Положение о торговле на 1811 год» стимулювало промисловий розвиток країни в умовах нав'язаної Наполеоном континентальної блокади. За цим «Положенням» дозволялось привозити в Російську імперію без мита або з невеликим митом сировину, напівфабрикати, що обкладалися доволі суттєво, готові ж вироби зовсім заборонено було ввозити. Така митна політика уряду широко обговорювалась у суспільстві. Перемогла точка зору, згідно з якою вигідніше купувати більш якісні закордонні вироби. Після розгрому Наполеонівської Франції вплив Росії на Європейські справи швидко зростав. Митний тариф 1816 року відмінив заборону на ввіз до країни багатьох товарів. А в 1819 р. усі обмеження були зняті й встановлено досить невеликі митні збори.

¹ Гуржій І.О. Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини XIX ст. Київ, 1954. 449 с.

Гуржій І.О. Соціально-економічні зміни та розвиток постійної торгівлі в містах України кінця XVIII – першої половини XIX ст. Український історичний журнал. 1959. № 5. С. 36–52.

Гуржій І.О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця XVIII ст. до 1861 року). К., 1962. 205 с.

Кругляк Б.А. Ярмаркова торгівля на Україні в період капіталізму. Український історичний журнал. 1974. № 3. С. 36–43.

Крутиков В.В. Основные этапы формирования горнопромышленной буржуазии Юга России // Из истории буржуазии в России. Томск, 1982. С. 47–63.

Лазанська Т.І. Соціальне походження промислової буржуазії України в XIX ст. Український історичний журнал. 1996. № 2. С. 65–73.

Скороход О.В. Історія вивчення державної політики щодо включення півдня України до внутрішнього ринку Російської імперії дореформеної доби // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету, 2017, вип. 48. С. 220–229.

² Любич А.А. Черниговская губерния в украинско-российской торговле начала XIX века: тезисы докладов V межвузовской научно-практической конференции [историко-правовые и социально-экономические аспекты развития общества]. Чернигов. Украинско-российский институт (филиал) Московского открытого университета, 2006. С. 34–36.

14 грудня 1819 року було прийнято новий митний устав з Європейської торгівлі, який складала 726 параграфів. На відміну від попередніх митних уставів, новий мав спеціальний розділ «О последствиях утайки таможенных пошлин и привоза запрещенных товаров». Невдовзі стало зрозуміло, що вільна конкуренція виробів вітчизняної промисловості з відповідними західноєвропейськими аналогами неможлива. Головною причиною було те, що Російська імперія втратила можливість створити самостійну буржуазію в західному розумінні цього слова ще в XVIII ст. – яка б міцно трималася на ногах, а не залежала від «державних милиць». Створити міцну конкурентоздатну промисловість і розвинути торгівлю здатні були тільки вільні люди, захищені законом. У Росії ж турбота держави про стан підприємців була подібна до відносин батька зі своїми дітьми: можна грошей дати або подарунок купити, а можна і штани зняти, та ременем по голому заду, коли що не так. А якщо зовсім поведінка дитини не сподобалась, то і з дому вигнати можна, бо сам собі суддя. Так що головне в такому житті – голову сім'ї не розгнівати.

Українські землі опинилися між двома конкурентами – російським і німецьким капіталом, що намагалися використати її господарство, як джерело сировини. Не одна з європейських країн не збиралася дотримуватися принципу вільної торгівлі. Ліберальна політика швидко погіршувала економічне становище Росії. Тоді вперше в економічній літературі чітко поставлено принцип: інтереси частини (себто регіону) повинні поступатися перед інтересами цілого (себто цілої імперії). Цей принцип червоною ниткою проходить через всю історію господарства і торгівлі Чернігівщини першої половини XIX ст. Торгівля на Чернігівщині мала свої особливості. Привіз товарів із Росії на ярмарки перевищував вивіз. Це можна пояснити тим, що збут місцевих товарів на Чернігівщині здійснювався без посередництва ярмарок, або користувалися ними мало. Так продавали, наприклад, тютюн, худобу і сало. Простір торгівлі на ярмарках обмежувався басейнами річок Дніпра та Десни. Чернігівська губернія, як і вся Україна лівого берега Дніпра, отримувала залізо, чавун, скло і кристаль по Дніпру і Десні. Маса сільськогосподарських і промислових товарів, як місцевих, так і тих, що привозили, реалізовувалась у Чернігівській губернії на початку XIX ст. переважно на її численних ярмарках і дрібних торгах, наявність яких свідчила про існування досить розвинених ринкових відносин і була показником росту торгівлі й внутрішнього ринку.

Із метою виходу з кризи національного виробництва в 1822 році урядом Російської імперії був прийнятий охоронний митний тариф, що заборонив вивіз 21 і ввіз 300 товарів. Ніякий урядовий захід не призводив такого перевороту в побуті, промисловості та торгівлі, як цей тариф. Відповідно до нього різко підвищувались мита на товари, що привозили із-за кордону, і на внутрішньому ринку утворювалось монопольне становище для фабрикантів російської промисловості. Ріст внутрішнього ринку супроводжувався подальшим завоюванням його російськими купцями й фабрикантами. Майже на 30 років, з 1822 по 1850 рік, торгівельно-промисловий напрямок поривав із фритредерськими тенденціями в інтересах російського господарства. Незадовго до того, як Д.А. Гур'єв у 1823 році пішов із посади міністра фінансів, митний тариф 1822 р. у середовищі купців отримав назву «охоронного». Були накладені великі обмеження

на ввіз закордонних товарів, аналогічні яким виробляли в Росії. В 1822 р. було зовсім заборонено, наприклад, «привоз шелковых изделий пестрых и печатных». Недивно, що після 1822 р. у Росії починає швидко розвиватися легка промисловість, головним чином в 1830–1840-і роки. Збільшились обороти ярмарок, особливо Московської, Макарівської, Ростовської та Ірбитської. Вважається, що це було досягненням Д.А. Гур'єва. Таким чином, об'єктивний хід розвитку держави показав, що митна політика тісно пов'язана з внутрішньою і зовнішньою політикою держави. Охоронна митна політика дала поштовх до розвитку торгівлі і промислового виробництва. Мито в Росії стало однією з більших статей державних прибутків. У 1802 році було зібрано мита 8,75 млн. карбованців, в 1822 році – 40 млн. карбованців. Але тариф 1822 року зустріли вороже як на Україні, так і в Західній Європі, через що російський уряд змушений був піти на поступки. У 1824, 1825, 1830, 1831, 1836, 1838, 1841 рр. до тарифу вносились зміни, загальний напрямок яких може бути виражений словами «від фіскально-заборонної до фіскально-охоронної митної політики». У будь-якому разі, до тих пір, поки міністром фінансів був Е.Ф. Канкрин (1823–1844 рр.), Російська імперія дотримувалась політики, що була спрямована на досягнення бездефіцитного державного бюджету.

Потреба в додаткових джерелах фінансування державного бюджету спонукала Росію однією з перших у світі запровадити в 1768 році паперову валюту. За допомогою випуску паперових грошей було вирішено цілу низку соціально-економічних проблем, які стояли перед країною у XVIII–XIX ст. Так, наприклад, Олександр I використовував масштабні випуски асигнацій для підготовки і ведення війни з Наполеоном. У рамках заходів із стабілізації російських фінансів М.М. Сперанським єдиним засобом платежів у 1810 р. був проголошений срібний карбованець. Але узаконений срібний монометалізм проіснував недовго. 9 квітня 1812 р. вийшов царський Маніфест, яким проголошувалось, що всі платежі на території імперії мали проводитись асигнаціями. Головною причиною провалу фінансових реформ Сперанського стала Вітчизняна війна 1812 р. У цей час у широкий обіг було запроваджено велику кількість паперових грошей, якими фінансували військові витрати. У Росії склалась ситуація, коли один вид грошей – асигнації – використовувався як засіб платежу по зобов'язанням держави і для внутрішньої торгівлі. Срібло використовувалось у першу чергу як засіб накопичення і обігу в зовнішній торгівлі. Усі казенні платежі здійснювались асигнаціями за біржовим курсом. Було встановлено примусовий курс (2 крб. асигнаціями за 1 крб. сріблом). Головною метою уряду стала підтримка курсу російських паперових грошей і повернення довіри населення до паперової валюти. Це було можливим завдяки здатності паперової валюти бути дієвим інструментом створення необхідних кредитних ресурсів для розвитку держави й економічного зростання шляхом грошової емісії. Крім того, слабка паперова валюта створювала додаткові конкурентні переваги для виробників. Поміщики Чернігівщини за допомогою асигнацій отримали можливість більш вдало продавати свій основний товар – зернові культури³. Але

³ Борисович С.О. Законодавче регулювання державної іпотечної політики в першій половині XIX ст. *Український історичний журнал*. № 5. 2008. С. 52–60.

подібний стан справ не задовольняв дворян і купців, які встали на капіталістичний шлях. Для них паралельний грошовий обіг був гальмом під час розвитку капіталістичної діяльності, знецінював прибутки від неї. Представники цієї групи населення Чернігівщини були об'єктивно зацікавлені в стабільній і дорогій валюті.

Після того як уряд у 1817 р. припинив випуск нових асигнацій, ситуація почала змінюватись. Курс асигнацій почав поступово, але впевнено зростати. У 1833 р. було видано дозвіл приймати золоту і срібну монету в сплату податків, що призвело до стрімкого збільшення об'єму металевих грошей в обігу. Вивчення економічного становища Чернігівщини в системі Російської імперії першої половини XIX ст. не дозволило зробити висновок про те, що в регіоні існувала об'єктивна необхідність, яка вимагала заборони паралельного обігу грошей. Потреба в проведенні грошової реформи була викликана не економічною реальністю, а політичними пріоритетами і теоретичними конструкціями, які були характерні для економічної теорії першої половини XIX століття. Для переходу до моновалютної грошової системи потрібно було реформувати грошовий обіг. Проект реформи достатньо широко обговорювався серед представників російської економічної еліти. Було запропоновано цілу низку проектів грошової реформи. Переміг проект Е.Ф. Канкрини з урахуванням пропозицій, які були взяті з проектів К.Ф. Друцького-Любецького і М.М. Сперанського. У 1839 р. уряд Росії розпочав фінансову реформу. В основу грошового обігу було покладено срібний карбованець і встановлено обов'язковий курс асигнацій: 3 крб. 50 коп. асигнаціями = 1 крб. сріблом. У 1843 р. асигнації почали поступово вилучати з обігу і обмінювати у відповідності до зазначеного курсу на кредитні білети⁴. Економічна політика Росії стосовно Чернігівської губернії на початку XIX ст. зберігала свій колоніальний характер. Це провадилося, головним чином, засобами митної політики імперії, що носила охоронний характер в інтересах російської промисловості, а разом із цим позбавляла відповідного захисту інтереси Українських губерній. Тариф 1822 р., який, із невеликими змінами, існував до 1860-х рр., створив для російської промисловості майже монопольне становище на її ринку. На початку 1850-х рр. мало не третина всієї продукції текстильної промисловості імперії на суму 20 млн. крб. йшла на ярмарки Чернігівщини й Півдня України, складаючи там 86,9 % загального збуту текстильних виробів, тоді як на долю закордонної промисловості припадало лише 4,3% загального збуту тих виробів на суму 1 млн. крб.⁵. Натомість українська промисловість не могла скористатися з вигод того тарифу, бо російський уряд створив на Україні систему «економічного буфера». Український ринок російський уряд залишив відкритим для польської промисловості завдяки системі різних пільг та за допомогою транзитного торгу через Україну та Одеський порто-франко. Доступ у Чернігівську губернію виробів польської й закордонної промисловості при-

⁴ Правилова Е.А. Финансы империи: Деньги и власть в политике России на национальных окраинах, 1801–1917. Москва Знание, 2006. 230 с.

⁵ Державний архів Чернігівської області. Ф.127. Чернігівське губернське правління. Оп.1. Спр. 2360 (Материалы о состоянии переправ и перевозов через реки Черниговской губернии). 335 арк.

носив шкоду інтересам господарства регіону. Одним із наслідків цього був загальний занепад української текстильної (зокрема суконної) промисловості у середині XIX ст. Натомість Україна мусила плекати різні галузі сільськогосподарської промисловості, зокрема гуральництво й нову галузь – цукроваріння. Московська, Володимирська та Костромська губернії створили цілу мануфактурну округу, сотні тисяч рук прийшли в рух, сотні фабрик виробляли, кожного дня, велику кількість товарів, які потребували збуту. Чернігівщина бачилася готовим, великим ринком, значення місцевих ярмаркових пунктів призупинилося. Міста та ярмарки, раніше сильні торгівлею іноземними товарами, значно занепали (Ніжин (Всеїдний припинив існування в 1848 р.)), і, навпаки, набули сили ті ярмарки, які й раніше були важливими для збуту російських товарів, ті пункти, що були ближче до нового ринку й далі від конкуренції з іноземними товарами та контрабанди. Головним пануючим товаром стали красні або руські мануфактурні вироби; за застосуванням товару ярмарки поділяли на літні та зимові; ярмарки отримали значення не за відпуском звідси місцевих сирих виробів, а за привозом товарів із Півночі.

Після того як Е.Ф. Канкрин пішов із поста Міністра фінансів, у країні було розпочато рух за відміну вивізного і зниження ввізного мита. До перегляду митної політики спонукав американський експорт, який загострив конкуренцію на світовому ринку сільськогосподарських продуктів. Крім цього, економічний лібералізм і фритредерство знову ставали модними. У записці голови особового комітету графа Орлова в 1845 р. прозвучала критика діючого тарифу, який заважав імпорту та експорту товарів із Росії. Спираючись на висновки цієї записки, міністри фінансів й іноземних справ внесли імператору Миколі I пропозицію про перегляд тарифу. Новий тариф, на їх думку, повинен був відрізнитися багатofункціональністю, забезпечуючи помірковану охорону внутрішнього виробника, давати поштовх до збільшення рівня споживання товарів, що імпортуються, і збільшення митних доходів. 13 жовтня 1850 року відбулося затвердження нового митного тарифу. Він пробив першу шпарину в заборонній системі зовнішньої торгівлі, яка панувала з 1822 року, і поклав початок помірковано охоронному етапові митної політики, яка тривала до 1877 року⁶.

Висновки з дослідження і перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Цілеспрямована політика царського уряду, спрямована на остаточне включення товарного ринку Чернігівщини до загальноросійського ринку, призвела до того, що в першій половині XIX ст. торговельний простір Чернігівської губернії повністю опинився в руках російських купців. В умовах розвитку товарно-грошових відносин помітно прогресувала стаціонарна торгівля. Базари поступово перетворювались у місця збуту товарів повсякденного вжитку та худоби. Економічна політика Росії стосовно Чернігівської губернії на початку XIX ст. зберігала свій колоніальний характер. Це провадилося, головним чином, засобами митної політики імперії, що носила охо-

⁶ Державний архів Чернігівської області. Ф.127. Чернігівське губернське правління. Оп.1. Спр. 2577 (Об организации ярмарки в г. Кролевце. Места и пункты торговли). 362 арк.

ронний характер в інтересах російської промисловості. Заборонний тариф 1822 р., який мав за мету допомогти розвитку російської мануфактури, змінив характер ярмарків Чернігівської губернії. Торговельні зв'язки регіону з іноземними державами були розірвані. Торгівля регіону почала працювати для задоволення інтересів російських виробників. Тільки після затвердження 13 жовтня 1850 року нового митного тарифу було пробито першу шпарину в заборонній системі зовнішньої торгівлі Російської імперії й покладено початок помірковано охоронному етапу митної політики.

Список використаних джерел та літератури:

1. Гуржій І.О. Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини XIX ст. Київ, 1954. 449 с.
2. Гуржій І.О. Соціально-економічні зміни та розвиток постійної торгівлі в містах України кінця XVIII – першої половини XIX ст. *Український історичний журнал*. 1959. № 5. С. 36–52.
3. Гуржій І.О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця XVIII ст. до 1861 року). К., 1962. 205 с.
4. Кругляк Б.А. Ярмаркова торгівля на Україні в період капіталізму. *Український історичний журнал*. 1974. № 3. С. 36–43.
5. Крутиков В.В. Основные этапы формирования горнопромышленной буржуазии Юга России // Из истории буржуазии в России. Томск, 1982. С. 47–63.
6. Лазанська Т.І. Соціальне походження промислової буржуазії України в XIX ст. *Український історичний журнал*. 1996. № 2. С. 65–73.
7. Скороход О.В. Історія вивчення державної політики щодо включення півдня України до внутрішнього ринку Російської імперії дореформеної доби // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету, 2017, вип. 48. С. 220–229.
8. Любич А.А. Черниговская губерния в украинско-российской торговле начала XIX века: тезисы докладов V межвузовской научно-практической конференции [историко-правовые и социально-экономические аспекты развития общества]. Чернигов. Украинско-российский институт (филиал) Московского открытого университета, 2006. С. 34–36.
9. Борисович С.О. Законодавче регулювання державної іпотечної політики в першій половині XIX ст. *Український історичний журнал*. № 5. 2008. С. 52–60.
10. Правилова Е.А. Финансы империи: Деньги и власть в политике России на национальных окраинах, 1801–1917. Москва Знание, 2006. 230 с.
11. Державний архів Чернігівської області. Ф. 127. Чернігівське губернське правління. Оп. 1. Спр. 2360 (Матеріали о состоянии переправ и перевозов через реки Черниговской губернии). 335 арк.
12. Державний архів Чернігівської області. Ф. 127. Чернігівське губернське правління. Оп. 1. Спр. 2577 (Об организации ярмарки в г. Кролевце. Места и пункты торговли). 362 арк.

ІМПОРТНІ ЗАМОВЛЕННЯ ДЛЯ РЕАЛІЗАЦІЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ ЯПОНСЬКОЇ ІМПЕРІЇ (1863–1904 РР.)

О. В. Морозов

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

У запропонованій статті розглянуті зовнішньополітичні аспекти та фактори внутрішнього розвитку Японської імперії у другій половині XIX – на початку XX ст., які змусили японський уряд приділити колосальну увагу практичній реалізації положень національної морської політики. Ключову роль у виконанні цих положень зіграли імпортні замовлення військових кораблів у провідних західноєвропейських суднобудівних компаній. У статті аналізуються мотивації японських урядовців, які зробили ставку на іноземні замовлення для японського Морського міністерства. Значна увага приділена аналізу фінансової складової частини морських програм. Слід відзначити вплив укладеного в 1902 р. японо-британського союзного договору, який дозволив на пільгових умовах замовляти кораблі у британських виробників. Акцентується увага на тому історичному факті, що японський військовий флот, який на початку XX ст. зайняв VI місце серед світових флотів, майже на 90 відсотків складався з імпортних кораблів.

Ключові слова: морська політика, суднобудування, зовнішня торгівля, міждержавний договір, бюджет, флот.

O. V. Morozov. Import orders for implementation of the imperial Japanese navy (1863–1904)

The proposed article examines the foreign policy aspects and factors of the internal development of the Japanese empire in the second half of the XIX – early XX centuries, which made the Japanese government pay enormous attention to the practical implementation of the provisions of the national maritime policy. The key role in the implementation of these provisions was fulfilled by the import order of warships in the leading Western European shipbuilding companies. The article analyzes the motivations of Japanese officials who have relied on foreign orders for the Japanese Navy Ministry. Considerable attention is paid to the analysis of financial marine programs. It should be noted the influence of the Japanese-British allied agreement concluded in 1902, which allowed ordering ships to British manufacturers on preferential terms. Attention is focused on the historical fact that the Japanese navy, which in the early twentieth century. Took sixth place among the world's fleets, almost 90 percent consisted of imported ships.

Key words: maritime policy, shipbuilding, foreign trade, interstate treaty, budget, fleet.

Постановка проблеми. Внутрішньополітичні перетворення в Японії у 1860-х рр. форсували процеси об'єднання країни і реставрації імператорської влади. Із цього моменту розпочалась історія нової Японії. Відродження імперії Ямато супроводжувалось активізацією зовнішньої експансії на Корейський півострів та острови Жовтого моря. Тому в зовнішньополітичних планах японських урядовців значне місце відводилось морській силі. Історія військово-морського будівництва індустріальної доби знає лише один випадок, коли держава, не маючи власних технологічних та

© **О. В. Морозов, 2018**

фінансових ресурсів, змогла за короткий строк, 30 років, створити сучасний флот, який відіграв ключову роль у розбудові імперії. Мова буде йти про Японію, а точніше – про шляхи реалізації морської політики в період 1863–1904 рр.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Історія торгівлі військово-морськими озброєннями довгий час залишалась сферою інтересів достатньо вузького прошарку істориків. Як правило, це були офіційні військово-морські історіографи або історики, які займались дослідженням та популяризацією діяльності відомих суднобудівних компаній. До цієї підгрупи можна віднести спеціалізовані праці І.В. Буділовського¹, А. М. Міклашевського², А. Пфаффіуса³. Але наприкінці ХХ ст., в процесі накопичення критичного обсягу маловідомої джерельної бази, значно зріс інтерес відносно зовнішньоторговельної складової частини в реалізації положень морської політики різними державами, в тому числі Японією. Відповідна актуалізація теми знайшла відображення в працях таких авторів, як Р. Brook⁴, J. Dieter⁵, О.А. Белов⁶, С.В. Пятянін⁷, С.А. Балакін⁸ та ін.

Метою статті є аналіз реалізації японським урядом положень морської політики в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. за допомогою закордонних замовлень військово-морської техніки.

Виклад основного матеріалу. У другій половині 1860-х р. японська державність і суспільство в цілому увійшло в добу фундаментальних політичних та соціальних перетворень. Розпочиналась доба Мейдзі, яка призвела до відновлення влади японського імператора, що змусило останнього сегуна Токугава Йосінобу (1837–1913 рр.) після запеклої боротьби назавжди залишити владний олімп. В японській історіографії цей громадянський конфлікт отримав назву війна Босін (1868–1869 рр.). Військові дії на морі під час війни Босін практично не привнесли нічого нового в розвиток військово-морської справи, але змусили імперський уряд зробити висновки на перспективу.

І вже в липні 1869 р. був оголошений імператорський указ про створення Японського імператорського флоту. На той час він включав 18 одиниць. У 1870 р. ухвалюється перша суднобудівна програма, згідно з якою планувалось побудувати 200 кораблів, але вона залишилась нездійсненою фантазією. Організаційна структурізація новоствореного флоту завершилась створенням у 1872 р. Міністерства військово-морського флоту, яке відповідало в першу чергу за розробку та реалізацію перспективних планів розвитку військово-морського флоту. На початку 1870-х рр.

¹ Буділовский И.В. Японский флот. Санкт-Петербург: ГМШ, 1890.

² Миклашевский А.М. Военные флоты всего мира. Санкт-Петербург: ГМШ, 1906.

³ Пфаффиус А., Арронет Е. Русский и Японский военные флоты. Санкт-Петербург, 1904.

⁴ Brook P. Warships for export: Armstrong warships 1867–1927. England: Published by the World Ship Society, 1999.

⁵ Dieter J., Jentschura P. Japanischen Krigsschiffe 1869–1945. München, 1970.

⁶ Белов А.А. Броненосцы Японии. Санкт-Петербург : Боевые корабли мира, 1998.

⁷ Пятянин С.В. Эскадренные миноносцы и миноносцы Японии (1879–1945 гг.). Санкт-Петербург: Боевые корабли мира, 1997.

⁸ Балакин С.А. Триумфаторы Цусимы. Москва: Яуза-ЭКМО, 2013.

японський флот складався з колекції суден, придатних лише для берегової охорони та протидії контрабандистам. На момент свого створення японський флот, не маючи власних традицій, змушений був обирати вдалий зразок для набуття досвіду. Тому не дивно, що імператорський указ 1870 р. визнавав британський королівський флот найкращим зразком для отримання досвіду японськими моряками. І це відкрило шлях для англійських суднобудівних компаній на японський ринок. Цьому сприяла і робота в Японії британської військово-морської місії у 1873–1875 рр., яку очолював комодор королівського британського флоту Арчибалд Дуглас. У 1871 р. 14 перших японських кадетів було відправлено на стажування до Англії⁹.

Паралельно в Японії розвивалась і власна суднобудівна промисловість. Були створені приватні суднобудівні підприємства – компанії «Ісікавадзіма» та «Кавасаки», було розпочато засвоєння технологій з виробництва парових котлів, машин та гармат. Із 1882 р. Морське міністерство припинило користуватися послугами іноземних військових спеціалістів. Але відсутність досвіду проектування сучасних кораблів та технологій змушували японський уряд майже 100% замовлень передавати іноземним підрядникам.

У розбудові японського флоту взяли участь суднобудівні компанії Великої Британії, Франції та Німеччини. Першим імпортним кораблем у складі японського флоту став броненосець «Котецу». Цей корабель став незвичайним у всіх відношеннях. У 1863 р. він був закладений на французькій верфі «Арман Фрере» в Бордо з найменуванням «Сфінкс» і будувався таємно для конфедератів. 6 січня 1865 р. «Сфінкс» підняв прапор Конфедерації Південних штатів і отримав нову назву «Стоунволл». Після поразки Південних штатів «Стоунволл» перекупили представники сьогуна Такугави, і після його поразки цей броненосець потрапив до складу імператорських морських сил Японії. Ціна корабля для японців склала 400 тис. доларів. Та вже у 1871 р. «Котецу» перейменовується в «Адзума»¹⁰, ставши таким чином першим японським броненосним кораблем.

Керуючись програмою 1875 р., японський уряд цілеспрямовано замовляє в Англії сучасні броненосні кораблі. Це були броненосець «Фусо» (компанія «Samuda Bros.», переданий замовнику у 1878 р.), броненосні корвети «Конго» (компанія «Earles», м. Гуль), «Хіей» (компанія «Milford Haven» м. Пемброк). Зазначені корвети японські представники прийняли у 1878 р.¹¹

Наступні замовлені і збудовані на англійських верфях кораблі вивели японський флот у число технічно передових флотів світу. Мова йде про бронепалубні крейсера «Наніва» і «Такатихо». Проект крейсерів розробив талановитий британський інженер Уильям Уайт – головний конструктор фірми «Armstrong». Японські крейсера будувались як вдосконалений проект англійського крейсера «Mersey» і на момент побу-

⁹ Dieter J., Jentschura P. Japanischen Kriegsschiffe 1869–1945. S. 34.

¹⁰ Балакин С.А. Триумфаторы Цусимы. С. 8–10.

¹¹ Dieter J., Jentschura P. Japanischen Kriegsschiffe 1869–1945. S. 44.

дови були найбільш потужними та швидкісними у своєму класі. Крейсера увійшли до складу японського флоту у 1886 р. і відіграли провідну роль в японо-китайському конфлікті 1894–1895 рр. Також фірма «Armstrong» у 1893 р. передала японським морякам бронепалубний крейсер «Йосіно», спроектований головним інженером британського флоту Філіпом Уоттсом¹². У період 1888–1891 рр. на англійській верфі «J&G Thomson», м. Клайдбенк, був збудований і прийнятий замовником броненосний крейсер «Тійода».

У 1880-х рр. Франція стала одним із центрів світового військового кораблебудування. Зближенню з Францією японського Морського міністерства сприяло і те, що в 1880–1895 рр. посаду морського міністра займав Еномото Такеакі, який воював під час війни Босін разом із французькими найманцями та симпатизував Франції. Крім того, успіхи французького флоту у війні з Китаєм 1884–1885 рр. також свідчили на користь профранцузької орієнтації Японії¹³.

У зв'язку із цим програма розвитку японського флоту у 1885 р. переглядається в бік збільшення з 48 до 92 кораблів різних класів. Але внаслідок фінансових обмежень флоту було передано лише 22 корабля, з яких 19 були збудовані у Франції. Таким чином, із середини 1880-х рр. керівництво японського флоту переорієнтовується на технічне співробітництво з французькими фірмами. У цей період головним технічним консультантом і конструктором японського флоту стає відомий французький інженер Еміль Бертен. Він уклав чотириохрічний контракт з японським урядом. Завдяки його енергійній діяльності були побудовані військово-морські бази в Куре та Сасебо, а також розроблений і реалізований проект крейсерів типу «Іцукусіма». Тому наступне поповнення для японського флоту будувалося на французьких верфях. Це були бронепалубні крейсера «Іцукусіма» та «Мацусіма» (компанія «Forges et Chantiers» м. Ля Сейн)¹⁴.

Значну увагу японське морське командування приділяло розвитку міноносних сил. Замовлення на цей клас кораблів передавались фірмам, які виступали законодавцями «міноносної» моди в світі. Так, британська фірма «Yarrow» збудувала п'ять міноносців у період 1880–1885 рр. Найбільше число міноносців – 17 – поставили для японського флоту французькі фірми. 16 з них – це кораблі фірми «Schneider-Creusot Co», 1 – фірми «Normand». Поставки здійснювались з 1889 по 1894 рр. Крім того, два міноносці збудував відомий німецький виробник цього класу кораблів – фірма «Schichau»¹⁵.

Таким чином, напередодні військового конфлікту з Китаєм японський імператорський флот включав 50 військових кораблів основних класів. З яких: 2 броненосця,

¹² Brook P. Warships for export: Armstrong warships 1867–1927. P. 58–59.

¹³ Бушмакин В.А., Пастухов А.М. Становление Японского Императорского флота. Морская кампания. 2010. № 8. С. 29–30.

¹⁴ Белов А.А. Крейсера типа «Мацусима» 1888–1926 гг. Санкт-Петербург: Издатель Р.Р. Муниров, 2005. С. 4–5.

¹⁵ Патянин С.В. Эскадренные миноносцы и миноносцы Японии (1879–1945 гг.). Санкт-Петербург, 1997. С. 4–5.

Модерна доба

1 броненосний крейсер, 6 бронепалубних крейсерів, 2 броненосних корвета, один канонерський човен та 24 міноносці були кораблями закордонної побудови. Але пік імпорту військових кораблів для потреб японського флоту припав на 1895–1904 рр. Про тактико-технічні характеристики імпортованих кораблів, придбаних для японського флоту напередодні війни з Китаєм, інформація наведена в таблиці 1.

Таблиця 1¹⁶

Технічні характеристики імпортованих кораблів I–II рангів японського флоту (1869–1894 рр.)

Назва корабля/ країна виробник, рік прийняття замовником	Водотоннажність повна (тис. т.)	Розміри (довжина/ ширина/осадка (м))	Силова установка (потужність і.к.с.)	Швидкість (вузли)/ дальність ходу (милі)	Бронювання: пояс/ каземати, башні/ рубки/палуба (мм)	Озброєння: кількість гармат/калібр (мм), торпедні апарати	Екіпаж (чол.)
1	2	3	4	5	6	7	8
Броненосні корвети							
«Конго» «Хіей» Британія, 1878	3718	70/12,5/5,6	2450	13,5/3100	Пояс-114-76/	3/170, 6/150, 2/76, 2 ТА	234
Броненосці							
«Котецу» Франція, 1869	1560	59/9,6/4,8	1300	9/1200	Пояс-114-87/ каземат-104	1/229, 2/160	130
«Фусо» Британія, 1878	3717	67/14,6/5,5	3500	13/4500	Пояс-229-114/ каземат-229-152	4/240, 2/170, 6/76, 2 ТА	361
Броненосний крейсер							
«Тійода» Британія, 1891	2439	92/12,8/4,27	5600	19/8000	Пояс-92-82/ палуба-30-25/ рубки-30	10/120, 14/47, 3 ТА	350
Бронепалубні крейсера							
«Наніва» «Такатіхо» Британія, 1886	3708	97,5/14/5,6	7500	18/9000	Палуба-51/ барбет-51/ рубка-51	2/260, 6/150, 2/57, 4ТА	357
«Іцукусіма» «Мацусіма» Франція, 1891-1892	4278	100/15,39/6	5400	16/5500	Палуба-40/ барбет-300/ рубка-125	1/320, 12/120, 6/47, 12/37, 4ТА	354

¹⁶ Будиловский И.В. Японский флот.; Миклашевский А.М. Военные флоты всего мира.

Закінчення таблиці 1

1	2	3	4	5	6	7	8
«Йосіно» Британія 1893	4158	118,7/14,2/ 5,2	15750	22,5/4000	Палуба-44,5/ рубка-76	4/152, 8/120, 22/47 5ТА	389
«Цукусі» Британія 1884	1542	64/9,8/4,7	2600	16/5380	Палуба-9/ каземат-25/ рубка-12,7	2/254, 4/120, 2/76, 4/37, 2ТА	177
Канонерські човни							
«Хосьо» Британія 1869	321	36,7/7,37/ 2,44	110	7		1/140, 2/95	90

Після переможної японо-китайської війни 1894–1895 рр. військово-політичне керівництво Японії зрозуміло, що подальша експансія в тихоокеанському регіоні буде зустрічати спротив інших держав – учасниць геополітичних процесів. У перспективних планах японських політиків саме на військовий флот покладалось основне завдання забезпечення військової експансії. Тому вже під час війни з Китаєм, у 1894 р., ухвалюється чергова суднобудівна програма, яка передбачала побудову двох броненосців 1-го класу, майбутніх «Фудзі» та «Ясіма»¹⁷. Наступні амбіційні плани знайшли втілення у Програмі розвитку Японського флоту 1895–1896 рр. під назвою «Гасінсетан» («Наполегливість та рішучість»). Програма передбачала, зокрема, отримати 4 броненосця 1-го класу, 6 броненосних крейсерів, 6 бронепалубних крейсерів, 23 контрміноносці, 63 міноносці загальним водовміщенням 200 тис. т. Програма була розрахована на 10 років. На її виконання потрібно було витратити 246 млн. ієн, що приблизно складало на той час за курсом 320 млн. рублів.

Що стосується фінансових витрат на конкретні контракти з іноземними фірмами, то англійські та японські джерела не розкривають вартість контрактів, а наводять лише узагальнюючі данні. У той же час із фінансової японської статистики можна отримати такі показники. Військовий бюджет Японії у 1896–1903 рр. складав у середньому 150 млн. ієн на рік. Військово-морський флот отримував 46% із цієї суми. У зазначений період загальний дефіцит бюджету країни постійно знаходився на рівні 29 млн. ієн, що становило 16,6%. Це свідчить про надзвичайне напруження японської бюджетної системи заходами з виконання військових програм.

При цьому слід враховувати, що наведена фінансова звітність також включає асигнування 1896–1902 рр. на суднобудування на власних верфях (42,8 млн. ієн). Крім того, технологічно японська промисловість була неспроможна виконати ці суднобудівні програми, тому японський уряд зробив ставку на іноземні фінансові запозичення (контрибуція від Китаю – 365 млн. ієн, кредити від США і Великобританії –

¹⁷ Brook P. Warships for export: Armstrong warships 1867–1927. P. 78.

майже 500 млн. ієн) та розмістив замовлення на суднобудівних підприємствах Англії, Франції, Німеччини, США. Таким чином ми маємо безпрецедентний випадок в історії торгівлі зброєю, коли за десятирічний проміжок часу лише одна країна замовила і придбала таку кількість військових кораблів I, II рангів, скільки не імпортували всі інші держави. (Узагальнюючі показники по морським бюджетам Японії можна побачити в таблиці 2).

Таблиця 2¹⁸

Морський бюджет Японії 1896–1903 рр.

Статті витрат суднобудування	Роки асигнувань	Перша програма	Друга програма	Сума витрат (ієни)
Придбання гармат	1896–1902	777633	1400000	2177633
Суднобудування (кораблі I, II, III рангів)	1896–1906	27796720	70190000	97986720
Суднобудування (міноносці)	1896–1903	13728065	7100000	20828065
Озброєння кораблів	1896–1906	17016981	27000000	44016981
Озброєння міноносців	1896–1903	6001297	3000000	9001297
Усього (ієни)		95038429	117180000	212218429

Першими кораблями нової суднобудівної програми стали броненосці 1-го класу «Фудзі», контракт укладений 1 серпня 1894 р. з англійським суднобудівним заводом «Thames Iron Work» у Блекуоллі, та «Ясіма» – контракт із концерном «Armstrong». Розробником проекту став інженер фірми «Thames Iron Work» Дж. Мекроу та інженер «Armstrong» Ф. Уоттс. В основу проекту японських броненосців був покладений прототип британського «Ройял Соверена». Цікаво, що під час проектування британці, щоб зекономити кошти і час, використали стару систему бронювання, яка не забезпечувала ефективний захист, і цей факт приховали від японців. Недоліки такого проектування проявились під час російсько-японської війни 1904–1905 рр. У 1897–1898 рр. новозбудовані броненосці поповнили японський флот, ставши першими повноцінними лінкорами в його складі.

Наступні замовлення на чотири броненосця I класу розподілились таким чином. «Сікісіма» – «Thames Iron Work», м. Блекуолл, «Хацусе» – «Armstrong», м. Ельзвік, «Асахі» – «J. Brown», м. Клайдбенк, «Мікаса» – «Wickers», м. Берроу¹⁹. Кораблі були закладені в період з 1897 по 1899 роки і приймались замовником із січня 1900 р. по березень 1903 р. Будівництво кожного броненосця тривало від 24 до 36,5 місяців. Вартість кожного броненосця в середньому складала 9,5 млн. ієн. Такий темп будівництва, крім британських заводів, на той час не могла собі дозволити жодна країна світу. І ця виробнича перевага робила британські суднобудівні підприємства фактично монополістами на ринку військово-морських озброєнь.

¹⁸ Dieter J., Jentschura P. Japanischen Kriegsschiffe 1869–1945. S. 104.

¹⁹ Балакин С.А. Триумфаторы Цусимы. С. 38–40.

Наступним цінним придбанням для японського флоту стала серія з 8 броненосних крейсерів. Чотири з них також були замовлені фірмі «Armstrong». Це «Асама», «Токіва», «Ідзумо», «Івате»²⁰, збудовані в період 1896–1901 рр. «Якумо» був збудований на німецькій верфі «Vulcan» (м. Штеттін) та прийнятий замовником у 1900 р. І французький суднобудівний завод «Forges et Chantiers» також у 1900 р. здав замовнику броненосний крейсер «Адзума». Серед тих західноєвропейських компаній, що змогли заробити на японських амбіціях, була також італійська «Ansaldo», представники якої продали Японії два недобудовані колишні аргентинські броненосні крейсери, що увійшли до складу японського флоту в грудні 1903 р. під назвами «Касуга» та «Ніссін»²¹.

Ураховуючи, що японські суднобудівні підприємства поступово набирали технологічний темп і також підключились до виконання військових програм, замовлення за кордоном бронепалубних крейсерів обмежилось двома одиницями – це «Касагі» та «Чітосе», збудовані в США на верфі компанії «Kamp» (м. Філадельфія) та прийняті замовником у 1898 р.

Велику увагу морське відомство Японії продовжувало відводити міноносцям, які вдало себе проявили під час японо-китайської війни. На кінець XIX ст. в Західній Європі вже остаточно визначились виробники, лідери з розробки і будівництва цього класу кораблів. В Англії це були «Tornicroft» та «Yarrow», у Франції – «Normand», у Німеччині – «Schichau». У період з 1896 по 1902 рр. фірма «Normand» збудувала для японського флоту 18 міноносців, «Schichau» – 17 міноносців, «Yarrow» – 10. Крім того, «Yarrow» та «Tornicroft» передали японцям 16 великих міноносців, які в той період у британському флоті мали назву destroyers, а у флотах інших держав – контр-міноносці²² (табл. 3).

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Японський досвід реалізації положень національної морської політики є достатньо специфічним та не використовувався іншими державами. Специфічність полягає в тому, що амбіційні програми були виконані за відносно короткий історичний проміжок часу і за рахунок імпорتنих замовлень та колосального податкового навантаження на власне населення. Особливо це стосується морської програми 1896–1902 рр. Навіть у таких державах, як Велика Британія, Франція, Росія, Німеччина, США, Італія, які були учасниками гонки морських озброєнь кінця XIX ст., діяли поступово, не виходячи за межі можливостей своїх бюджетів. Так, у заможній Британії у 1888 р. спроба уряду прем'єра Гладстона знайти додаткові кошти для королівського флоту за рахунок підвищення непрямих податків призвела до соціального обурення, парламентської кризи та падіння кабінету-міністрів. Таким чином, виконавши Програму 1896–1902 рр., японський уряд отримав збалансований сучасний флот, характерною

²⁰ Александров А.С., Балакин С.А. «Асама» и японские броненосные крейсера программы 1895–1896 гг. Морская кампания. 2006. № 1.

²¹ Кофман В.Л. Броненосные крейсера типа «Гарibaldi». Морская коллекция. 1995. № 3. С. 24–30.

²² Патянин С.В. Эскадренные миноносцы и миноносцы Японии (1879–1945 гг.). С. 23–25.

Таблиця 3¹
Технічні характеристики імпортованих кораблів І–ІІІ рангів японського флоту програми 1896–1902 рр.

Назва корабля/ країна вироб- ник, рік прийняття замовником	Водото- нажність повна (тис.т.)	Розміри (довжина/ ширина/ осадка (м))	Силова установка (потуж- ність і.к.с.)	Швидкість (вузли)/ дальність ходу на 10 вузлах (милі)	Бронювання: пояс/каземати, башні/ рубки/ палуба (мм)	Озброєння: кількість гармат/калі- бр (мм), торпедні апарати	Екіпаж (чол.)
1	2	3	4	5	6	7	8
Броненосці І класу							
«Фудзі» «Ясіма» Британія 1897–1898	12533	118/22,2/8,7	14100	18,5/ 4000	Пояс-356-457/ каземати-51-152/ бербети-229-356/ башні-102-152/рубка-356/ палуба-63/	4/305, 10/152, 16/76, 4/47, 5ТА	741
«Мікаса» «Асахі» «Сікісіма» «Хацусе» Британія 1901–1902	15410/ 15453	126,5/23, 23/8,28	14667/ 16341	18,5/ 4600	Пояс-178-229/каземати-152/ бар бет-203-356/ башні-203-254/рубка-356/ палуба-51-102	4/305, 14/152, 20/76, 6/47, 4ТА	830- 935
Броненосні крейсери							
«Асама» «Токіва» Британія 1899	9700	134/20,45/7,43	18000	21,5/ 4600	Пояс-178/каземати, башні-152/рубка-356/ палуба-51	4/203, 14/152, 12/76, 8/42, 4ТА	726
«Ідзумо» «Івате» Британія 1900	9750	132/20,9/7,37	15739 16078	22/4900 21/4900	Пояс-178/каземати, баш- ні-152/ Рубка-356/ палуба-51	4/203, 14/152, 12/76, 8/42, 4ТА	672

²³ Пфаффлюс А., Арронет Е. Русский и Японский военные флоты.

Закінчення таблиці 3

1	2	3	4	5	6	7	8
«Адзума» Франція 1900	9278	137,9/18/ 7,21	17000	20/3900	Пояс-178/каземати, баш- ні-152/ Рубка-356/ палуба-63	4/203, 12/152, 12/76, 12/47, 5ТА	726
«Якумо» Німеччина 1900	9735	132/19,6/7,24	16960	21/5000	Пояс-178/каземати, баш- ні-152/ Рубка-356/ палуба-63	4/203, 12/152, 12/76, 7/42, 5ТА	700
«Касуга» «Ніссин» Італія 1904	7628	11,73/18,9/7,32	14944 14896	20/5500 20/5500	Пояс-75-150/казе-мат, башні, рубка-150/палу-ба-25-37	4/203, 14/152, 10/76, 6/47, 4ТА	600
Бронепалубні крейсера							
«Касагі» «Чітосе» 1898-99 США	4900	121/14,49/5,41	13492	22,75/ 4200	Палуба-45-114/руб-ка-114/ щи-ги гармат-63	2/203, 10/120, 12/76, 6/42, 5ТА	434

ознакою якого було те, що його корабельний склад на 96% складався з імпортних кораблів. Творче засвоєння та використання досвіду західноєвропейської суднобудівної школи дозволило Японії збудувати власну суднобудівну промисловість і школу проектування. А колосальні кошти, витрачені на закордонні замовлення, із часом трансформувались у власне виробництво, і в роки Першої світової війни Японія вже сама почала експортувати військові кораблі на замовлення Франції та Італії.

Досліджуючи активну позицію Японії на світовому ринку морських озброєнь в останній чверті XIX – на початку XX ст., для подальшого студіювання можна визначити такі актуальні теми: дослідження правової бази та договірної комерційної практики між японським урядом і західноєвропейськими суднобудівними фірмами; цінова політика під час реалізації японських замовлень. На жаль, окреслені аспекти залишаються маловідомими та малодослідженими і таким чином дозволяють залишатися цій проблематиці в ряду актуальних.

Список використаних джерел та літератури:

1. Александров А.С., Балакин С.А. «Асама» и японские броненосные крейсера программы 1895–1896 гг. *Морская кампания*. 2006. № 1. 48 с.
2. Балакин С.А. Триумфаторы Цусимы. Москва: Яуза-ЭКМО, 2013. 160 с.
3. Белов А.А. Броненосцы Японии. Санкт-Петербург: Боевые корабли мира, 1998. 135 с.
4. Белов А.А. Крейсера типа «Мацусима» 1888–1926 гг. Санкт-Петербург: Издатель Р.Р. Муниров», 2005. 99 с.
5. Будиловский И.В. Японский флот. Санкт-Петербург: ГМШ, 1890. 167 с.
6. Бушмакин В.А., Пастухов А.М. Становление Японского Императорского флота. *Морская кампания*. 2010. № 8. С. 28–35.
7. Кофман В.Л. Броненосные крейсера типа «Гарибальди». *Морская коллекция*. 1995. № 3. 36 с.
8. Миклашевский А.М. Военные флоты всего мира. Санкт-Петербург: ГМШ, 1906. 432 с.
9. Пятянин С.В. Эскадренные миноносцы и миноносцы Японии (1879–1945 гг.). Санкт-Петербург: Боевые корабли мира, 1997. 112 с.
10. Пфаффиус А., Арронет Е. Русский и Японский военные флоты. Санкт-Петербург, 1904. 176 с.
11. Brook P. Warships for export: Armstrong warships 1867–1927. England : Published by the World Ship Society, 1999. 242 p.
12. Dieter J., Jentschura P. Japanischen Krigsschiffe 1869–1945. München, 1970. 515 s.

**ВПЛИВ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ ВЛАДИ ГАЛИЧИНИ
СЕРЕДИНИ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ НА МИСЛИВСЬКЕ
ТА РИБАЛЬСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО**

О. Р. Проців

(Львівський регіональний інститут державного управління
Національної академії державного управління при Президентіві України, м. Львів)

Органи державної влади Галичини для впорядкування організації мисливського та рибальського господарства видали низку нормативно-правових актів, якими врегульовували мита під час проведення зовнішньо-торгівельних операцій. Висвітлено рівень митних зборів продукції мисливства та рибальства під час експортно-імпорتنних операцій. Проведено історичний аналіз митних зборів із продукції мисливства та рибальства Галичини середини ХІХ – початку ХХ ст. Здійснено порівняльний аналіз мита на мисливські та свійські тварини. Проаналізовано правозастосування вимог законодавства щодо адміністрування митних зборів органами державного управління Галичини.

Ключові слова: державне регулювання, торгівля, мито, полювання, дичина, Австро-Угорська імперія.

O. R. Protsiv. Influence on hunting and fishing of the customs policy of the authorities of Galicia in the middle of the 19th – beginning of the 20th century

The public authorities of Galicia have issued a number of regulatory acts, which regulated duties in the conduct of foreign trade operations to regulate the organization of hunting and fishing. The main laws defining the customs policy in the Austro-Hungarian Empire are described: “On customs” (1868), “On the import customs tariff of Austro-Hungary” (1882), “On the establishment of the duty” (1906). Also inter-governmental agreements of the Austro-Hungarian Empire are described, which regulated export-import operations with European countries. The position of countries regarding lobbying of interests in conclusion of agreements is highlighted. The analysis of activity of public organizations and their influence on the customs policy of the states is carried out. The methods of manipulation in protecting the interests of the beneficiaries are described. A comparative analysis was carried out on the volume of export and import of hunting products and fish of the Austro-Hungarian Empire with other European countries, namely: Germany, Russia, Italy, Switzerland, France. The volume of export and import of hunting products of Galicia in Austro-Hungarian Empire is covered. The article analyzes the movement of products from game and fish within the empire and analyzes the influence of customs policy on the formation of prices on the domestic markets of Austria-Hungary and Galicia. The methods of transportation in the organization of export-import operations are described. The analysis of veterinary aspects, quality of hunting products and fish during trade is carried out. Cases of abuse of officials at the customs authorities in the performance of their official duties are described. The national traditions in consumption of products of hunting and fishing and their influence on the price and formation of the customs policy are highlighted.

The level of customs duties on hunting and fishing products during export-import operations is highlighted. It was made historical analysis of customs duties on products of hunting and fishing of Galicia in the middle of the 19th till beginning of the 20th century. A comparative analysis of fees for hunting and domestic animals was carried out. The law enforcement application of the legislation on the administration of customs duties by the public authorities of Galicia is analyzed.

Key words: state regulation, trade, duty, hunting, game, Austro-Hungarian Empire.

© О. Р. Проців, 2018

Постановка проблеми. На цей час в Україні не врегульовано механізм справляння митних зборів із продукції полювання та рибальства, який би відповідав сталому розвитку галузі. Дослідження цієї проблеми в історичному контексті дасть змогу врахувати місцеві особливості в даній сфері.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. Проблема правового регулювання, економічної, соціальної, політичної, гуманітарної складової частини забезпечення Галичини продукцією полювання досліджувалась низкою науковців, серед яких: Ф. Рожинський, С. Павлік, К. Кохановський, Я. Дерзінський.

Мета статті полягає в тому, щоб дослідити вплив митної політики влади Галичини середини XIX – початку XX століття на мисливське та рибальське господарство.

Для досягнення поставленої мети потрібно вирішити такі завдання:

- провести аналіз чинних у вказаний час нормативно-правових актів Галичини, міністерств Австро-Угорської імперії;
- дослідити політичне, соціально-економічне значення реалізації дичини в досліджуваній період;
- визначити розвиток державного регулювання митних зборів під час торгівлі дичиною та рибою у Галичині середини XIX – початку XX ст.

Органи державної влади Галичини та Австро-Угорської імперії здійснювали публічне управління умовами торгівлі дичиною та рибою з іншими країнами. Головним регулюючим механізмом зовнішньо-економічних відносин була сплата мита під час експортно-імпортних торговельних операцій. Як показує аналіз правового забезпечення торгівлі дичиною та рибою, держава через митні платежі здійснювала наповнення бюджету.

Тогочасна статистика свідчить, що в період із 1884 до 1908 р. Австро-Угорщина імпортувала дичину на суму 1 701 082 крони, тоді як експортувала на суму 73 090 307 крон, тобто експорт дичини переважав імпорт. Найбільше дичини імпортували до Австро-Угорщини з Німеччини (54,82%), Росії (23,14%) та Італії (16,06%). Найбільший експорт дичини з Австро-Угорщини відбувався до Німеччини (42,3%), Швейцарії (21,55%) та Франції (20,81%). Загалом за період з 1884 до 1908 рр. імпорт дичини складав лише 2,3% від експорту. У цей же час спостерігалось збільшення частки імпорту до експорту дичини від 0,8% у 1884–1888 рр. до 3,8% у 1904–1908 рр. (Детальніше у таблиці № 1).

Зокрема, у 1896 р. вартість імпортованої мисливської продукції з Австро-Угорщини складала 124 646 зол., а експорту – 4 027 420 зол. Точної статистики про те, яку роль в імпорті та експорті дичини відігравала Галичина, немає, але з історичних джерел відомо, що Галичина поставляла до Відня значну кількість кабанів, козуль, оленів, зайців. Відень для Галичини був найбільшим споживачем її мисливської продукції¹.

¹ Pawlik S. Handel zwierzyzną, rybami i rakami w Galicyi. Łowiec. 1899. № 1. S. 2–6.

Експорт-імпорт дичини Австро-Угорщиною (1884–1908 рр.)²

Роки	Імпорт дичини (в коронах)	Експорт дичини (в коронах)	Співвідношення імпорту до експорту (у %)
1884–1888	72 180	819 2350	0,8
1889–1893	196 565	15 650 034	1,2
1894–1898	420 122	18 823 250	2,2
1899–1903	448 268	15 641 809	2,8
1904–1908	563 946	14 782 864	3,8
Всього	1 701 082	73 090 307	2,3

Визначальним для експортно-імпортних операцій було нормативно-правове забезпечення. Зокрема, в Законі Австрії «Про мито» (1868 р.) визначалось, що за імпорт 1 центнера риби слід було сплатити 1,5 золотих, таку ж суму потрібно було сплатити за одну корову. Не обкладались митом телята, свині, коні, дичина³. У Законі «Про ввізний митний тариф Австро-Угорщини» від 25 травня 1882 року ставка сплати мита за імпорт 100 кг риби, раків та слимаків становила один золотий, в той час як за 100 кг битого м'яса сплачували 6 золотих, за 1 бика – 4 зол., корову – 3 зол., вівцю – 0,5 зол., свиню – 3 зол.⁴

Австрійський закон від 13 лютого 1906 року «Про встановлення розміру мита» визначав ставку мита для всіх країн Австро-Угорської імперії. Зокрема, за імпорт 100 кг риби або раків потрібно було сплатити 10 крон. Не обкладалась митом жива дичина – копитні і пернаті. За 100 кг битих пернатих накладалось мито – 25 крон, а за 100 кг живих – 8 крон. За 100 кг битої дичини потрібно було сплатити 20 крон.⁵

Тогочасний дослідник торгівлі дичиною, С. Павлік вказував, що одна з причин подорожчання м'яса дичини у Відні полягала у правилах експорту, відповідно до яких було встановлено досить високе мито. У Німеччині це мито були меншим, і дичину туди було легше постачати. Також через несприятливу фіскальну політику багато мисливської продукції проходило повз ринок. Так, розмір податку за оленя великого чи малого був однаковим, тому на Львівський ринок потрапляли старі особини, тоді як молодих відправляли на Віденський ринок, де ціни були вищим⁶. Я. Дерезинський вказував, що живу дичину найлегше було експортувати до Італії, бо за неї не потрібно було сплачувати мито, а італійські торгівельні компанії закуповували її безпосередньо на кордоні, після чого вона швидкими поїздами протягом 24 годин доставлялась у найвіддаленіше місце країни⁷.

² Rożyński F., Schechtel E. Ekonomiczne znaczenie łowiectwa dla naszego kraju. Warszawa: Nakładem polskiego towarzystwa łowieckiego, 1921. S. 3.

³ Przekłady ustaw, rozporządzeń i obwieszczeń z dziennika praw państwa dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi, tudzież Wielkiego Księstwa Krakowskiego. Lwów: król. galic. drukarnia rządowa, 1868. S. 137–139.

⁴ Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych. Wiedeń, 1882. S. 119–130.

⁵ Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych. Wiedeń, 1906. S. 40.

⁶ Kochanowski C. Sprzedaż dziczyzny w mieście Lwowie. *Łowiec*. 1903. № 22. S. 255–258.

⁷ Dereziński J. Możliwości eksportu żywej dziczyzny z Polski do Włoch. *Łowiec Polski*. 1931. № 8. S. 146.

Важливе значення в зовнішньо-торгівельних операціях займала торгівля рибою. Найбільше риби до Австро-Угорської імперії ввозили з Росії. В основному це була свіжа риба. Зокрема, у 1896 році до Австро-Угорської імперії з Росії ввезено риби на суму 988 725 золотих, до Румунії – 383 175 золотих, Німеччини – 277 865 золотих, Італії – 174 450 золотих. Основними постачальниками морської риби до Австро-Угорщини були Німеччина, яка в 1896 році поставила товару на суму 913 560 золотих, та Італія – на суму 358 740 золотих. Найбільше оселедця постачали Англія, Німеччина, Норвегія, Швеція і Нідерланди, тріски – Норвегія, Німеччина, Нідерланди та Італія, інші види риби – Англія, Норвегія, Росія, Румунія, Німеччина. Найбільшим постачальником ікри була Росія⁸.

Для захисту своїх внутрішніх ринків держави застосовували механізми державного регулювання ринку риби. Кожна держава, яка сама виробляла надлишкову продукцію, захищала свої ринки митом від ввезення з інших країн. Так, Німеччина, яка славилась виловом риби з морів та виготовленням оселедців, щоб захистити внутрішній ринок рибної продукції, ввела в 1901 році мито на ввезення до Німеччини з Австро-Угорської імперії живих коропів у розмірі 15 марок за центнер риби. Таку звістку експортери риби сприйняли з незадоволенням і зазначали, що такі дії Німеччини спрямовані на знищення рибної галузі Австрії. Більше того, журнал «Окульник», орган Краківського рибальського товариства, розповідав про інформаційну війну, яка вибухнула в Німеччині: «Багато фахових журналів, що виходять у Німеччині, подають фальшиву інформацію про те, що в Галичині розповсюджене інфекційне захворювання коропа, і ввезення його до Німеччини є небезпечним».

Крім високого ввізного мита, запровадженого Німеччиною на рибну продукцію, надзвичайно довгою і забюрократизованою стала процедура проходження митного оформлення, що спричиняло псування риби, яку ветеринарні лікарі бракували і взагалі не пропускали через кордон. Більше того, Німеччина зобов'язала своє консульство у Львові проводити ветеринарну експертизу риби та раків, яких експортували з Галичини⁹.

Галицькі рибалки шукали вихід із цієї ситуації, переорієнтовуючи продаж риби в інші країни. Лунали пропозиції спорудити за кошт держави консервний завод із переробки риби, бо консервна продукція, що ввозилась з Істрії (Хорватії), мала добрий попит, наприклад, консерви сардин, які в народі називали «москаліками». Але все ж таки найбільші сподівання були пов'язані з тим, що уряд Австрії домовиться з Німеччиною про відміну ввізного мита¹⁰.

Для врегулювання двостороннього конфлікту, що виник між Австрією та Німеччиною через експорт риби, 21 листопада 1901 року відбулась нарада в центральному австрійському закладі з охорони інтересів рільництва і лісівництва у справі регулювання мита на рибу. На думку всіх присутніх на нараді, мито, встановлене Німеччи-

⁸ Pawlik S. Handel zwierzyńą, rybami i rakami w Galicyi. *Łowiec*. 1899. № 2. S. 13–16.

⁹ Traktaty handlowe. *Okólnik*. 1900. № 46. S. 5.

¹⁰ Cło od ryb. *Okólnik*. 1901. № 55. S. 232.

ною, негативно впливало на торгівлю рибою. Було прийнято звернення до Австрійського уряду з вимогою провести переговори щодо скасування мита, а у випадку відхилення Німеччиною цієї пропозиції – запровадити подібні мита на ввезення риби з цієї країни. Австрія також вела агітацію щодо повної заборони ввезення замороженої рибної продукції через її шкідливість для здоров'я, а основним постачальником мороженої продукції була саме Німеччина¹¹.

Проте Німеччина не була єдиною у введенні ввізного мита. Слідом за нею рішенням від 26 січня 1903 року Росія також запровадила ввізне мито на рибну продукцію – 27 копійок за пуд риби¹².

Краківське рибальське товариство виступило з ініціативою до уряду, щоб торгівля рибою між Австрією та Німеччиною була вільною. На думку товариства, «потрібно запровадити мито на експорт до Австрії риби з Румунії та Росії, а в майбутньому – з Сербії та Італії. У цих країнах географічні та економічні умови були кращими, ніж в Австрії, тому й риба в них була дешевшою. Гальмом експорту риби з Австрії є висока вартість перевезення колією»¹³.

Через загострення ситуації з експортом риби в Німеччині це питання у 1902 році розглядалось на парламентській комісії. В результаті було ухвалено звернення до німецького парламенту, в якому відзначався негативний вплив встановлення Німеччиною мита на рибу¹⁴. Проте «Німецьке рибальське товариство», обстоюючи власні меркантильні інтереси (недопущення конкуренції на внутрішньому німецькому ринку риби), звернулось до уряду Німеччини з вимогою, щоб мито було підвищене з 15 до 25 марок¹⁵.

Різноманітні мита та податки значно здорожували рибну продукцію. Так, у статті «Чи варто продавати форель у Парижі» (1904 р.) детально описані всі ціноутворюючі перипетії на форель. По-перше, щоб продавати рибу на Паризькому ринку, потрібно було навести ділові контакти з тамтешніми торговими представниками. Найбільшим попитом у Парижі користувалась озерна форель ціною від 8 до 13 франків за 1 кілограм, меншим – річкова форель ціною від 5,5 до 8 франків за 1 кг. Якщо у Львові купити 1 кг форелі за 5 франків, то один франк витрачається на різні податки, мита та збори. Крім того, у випадку продажу у Франції риби галицьким риболовам потрібно було сплатити мито за 100 кг риби в розмірі 30 франків у державний фонд, міський акциз – 40 франків, 8% комісійних – за вартість пересилки. 1% відсоток риби дорогою всихав і риба зменшувалась у вазі. Порада для торговців містила таку інформацію: кращі торги в Парижі відбувались у п'ятницю, суботу і неділю; найоптимальніше пакувати в посилці по 50 форелей

¹¹ Cło od ryb. *Okólnik*. 1902. № 57. S. 50.

¹² Cło rosyjskie od ryb. *Okólnik*. 1903. № 64. S. 164.

¹³ Cło od ryb. *Okólnik*. 1903. № 64. S. 130.

¹⁴ Cło od ryb. *Okólnik*. 1902. № 59. S. 136.

¹⁵ Cło od ryb. *Okólnik*. 1902. № 56. S. 7.

до ящика з льодом¹⁶. Наприкінці XIX століття під час різних святкувань гості та мешканці Парижа (3 800 000 осіб) з'їли 575 тонн риби, що показує, яким великим попитом користувалась риба¹⁷.

Для недопущення митних конфліктів в окремих випадках для врегулювання експортно-імпортних відносин укладались міждержавні торгові договори (трактати), які окремо врегульовували розмір мита. Зокрема, торговий трактат від 24 березня 1870 року, укладений між Австро-Угорською монархією та Іспанією, врегульовував питання торгових відносин під час торгівлі рибою¹⁸. Аналогічний торгівельний договір був укладений між Австро-Угорською монархією та Італією 27 грудня 1878 року та ратифікований Австрією 28 січня 1879 року, а італійською стороною – 30 січня 1879 року. У ньому відзначалось, що сторони домовились про умови торгівлі між країнами, зокрема і про вартість мита на конкретні види товарів. Торгівля свіжою рибою, раками, слимаками проходила без сплати мита, тоді як за торгівлю морською рибою необхідно було сплатити 3 крони за кожні 100 кг. Таку ж суму потрібно було сплатити під час торгівлі свійськими тваринами. Але харчова продукція оподатковувалась за вищою ставкою. Так, за переміщення через кордон 100 кг ковбаси мито становило 16 крон, а сиру – 4,4 крони¹⁹.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Узагальнюючи досвід митної політики влади Галичини середини XIX – початку XX століття в мисливському та рибальському господарствах, відмічаємо, що мито на рибу було вищими, ніж на свійську худобу, а деякі категорії свійських тварин та живої дичини взагалі не обкладались митом. Встановлено, що мито на м'ясо пернатої дичини було вищим, ніж на м'ясо копитної дичини. Для оперативного врегулювання торгівельних відносин між країнами питання величини мита на дичину та рибу врегульовувались у міждержавних договорах. Рішення щодо розміру митних зборів, на відміну від регулювання рибальського та мисливського господарства, які ухвалювались на провінційному рівні, належали до компетенції уряду Австро-Угорщини. Встановлено, що громадські організації лобювали перед органами влади введення або відміну митних зборів із метою відстоювання власних інтересів та інтересів місцевих товаровиробників.

Список використаних джерел та літератури:

1. Ciekawe szczegóły. *Gazeta lwowska*. 1899, 23 maja. № 250. S. 3.
2. Cło od ryb. *Okólnik*. 1901. № 55. S. 232.
3. Cło od ryb. *Okólnik*. 1902. № 56. S. 7.
4. Cło od ryb. *Okólnik*. 1902. № 57. S. 50.
5. Cło od ryb. *Okólnik*. 1902. № 59. S. 136.

¹⁶ Czy opłaci się przedawać pstrągi do Paryża. *Okólnik*. 1904. № 71. S. 188.

¹⁷ Ciekawe szczegóły. *Gazeta lwowska*. 1899, 23 maja. № 250. S. 3.

¹⁸ Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych. Wiedeń, 1871. S. 375.

¹⁹ Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych. Wiedeń, 1879. S. 69–75.

6. Cło od ryb. *Okólnik*. 1903. № 64. S. 130.
7. Cło rosyjskie od ryb. *Okólnik*. 1903. № 64. S. 164.
8. Czy opłaci się przedawać pstrągi do Paryża. *Okólnik*. 1904. № 71. S. 188.
9. Dereziński J. Możliwości exportu żywej dziczyzny z Polski do Włoch. *Łowiec Polski*. 1931. № 8. S. 146.
10. Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych. Wiedeń, 1882. S. 119–130.
11. Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych. Wiedeń, 1906. S. 40.
12. Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych. Wiedeń, 1871. S. 375.
13. Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych. Wiedeń, 1879. S. 69–75.
14. Kochanowski C. Sprzedaż dziczyzny w mieście Lwowie. *Łowiec*. 1903. № 22 S. 255–258.
15. Pawlik S. Handel zwierzyną, rybami i rakami w Galicyi. *Łowiec*. 1899. № 1. S. 2–6.
16. Pawlik S. Handel zwierzyną, rybami i rakami w Galicyi. *Łowiec*. 1899. № 2. S. 13–16.
17. Przekłady ustaw, rozporządzeń i obwieszczeń z dziennika praw państwa dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi, tudzież Wielkiego Księstwa Krakowskiego. Lwów: król. galic. drukarnia rządowa, 1868. S. 137–139.
18. Rożyński F., Schechtel E. Ekonomiczne znaczenie łowiectwa dla naszego kraju. Warszawa : Nakładem polskiego towarzystwa łowieckiego, 1921. 32 s.
19. Traktaty handlowe. *Okólnik*. 1900. № 46. S. 5.

**POCZĄTKI USTAWODAWSTWA KRÓLESTWA POLSKIEGO W ZAKRESIE
TRANSPORTU. “URZĄDZENIE WZGLĘDEM UREGULOWANIA DRÓG
I NAPRAWY TRAKTÓW PUBLICZNYCH” Z 29 KWIETNIA 1817**

M. Rutkowski

(Wyższa Szkoła Informatyki i Ekonomii TWP w Olsztynie)

Komisja Województwa Mazowieckiego w kwietniu roku 1817 wydała rozbudowane i szczegółowe, oraz “wieczne trwające przepisy” dotyczące budowy i utrzymania dróg w królestwie Polskim. Ustawa ta stanowi nieoceniony zbiór wiedzy o przewidzianych rozwiązaniach rozlicznych problemów, piętrzących się przez administratorami i budowniczymi drogowymi tego okresu, którzy podjęli się niezwykle ambitnego programu budowy całkowicie nowej sieci transportowej kraju. Ustawie tej nie można odmówić nowatorskiego wydzwiku projektowanych prac w zakresie budowy i zmiany polskiego systemu transportowego.

Słowa kluczowe: *Królestwo Polskie, ustawa drogowa, budowa i naprawa dróg.*

M. Rutkowski. The origins of transport related legislation in the Kingdom of Poland. “The means for regulation of roads and repairing of public highways” dated as of April 29, 1817

In April of 1817 the Administrative Commission of Masovian Voivodeship issued the formal and detailed “eternal rules”, concerning the construction and maintenance of roads in the Kingdom of Poland. This specific law constitutes an invaluable set of knowledge about the envisaged solutions to the various problems piling up in front of the road administrators and builders of this period, who have embarked on an extremely ambitious program to build a completely new transport network in the country.

The first part of the newly introduced law was dealing with “general obligations to facilitate and maintain roads and public transport”. The Masovian Voivodeship Commission explained here why all of the land owners of the Kingdom should automatically participate by the very nature of things in general works, carried out for the establishment and maintenance of the general Polish transport network. The basic argument turned out to be the fact that “all communications, both of land and water nature, are used for the purpose of mutual comfort of the company of living among the society people [in the country]”.

The second part of regulation described, in turn, “the way of regulating of public roads and tracts / highways”. The article No 1st of this chapter of new law indicated that in the Kingdom of Poland there is generally valid the division of public roads into three categories, namely: a) main routes; b) secondary routes; and c) side roads. Moreover, the legislator ordered the heads of local administration on the level of district (later: so-called “poviat”), that is – district commissioners, to generally oversee and supervise the process of regulating road traction.

The third chapter of the above mentioned regulation referred to the “ways of constructing and maintaining of roads”. Here it was pointed out that, regardless of the type of route, both large, secondary and side tracts had to be “as wide as it was prescribed by specific regulations”; while maintaining the principle of digging them – on both sides – with ditches, intended for receiving the water fall coming from their surface. The width of the drainage ditches was fixed between four and six feet.

Part four of the Act of April of 1817 was called “on the usage of labour and supervision over the roads”. It was, among others, strongly reminded here of the necessity of permanent “association”

© M. Rutkowski, 2018

of municipalities and dominions / private estates in order to regulate, build and maintain public roads of all kinds, leading in a most straightforward manner from one nearest town to another locality of an urban character.

Finally, the law referred to police regulations. The most important thing here was to specify the size of the gates (usually in the form of "turnstiles"), placed at the entrance and exit in almost every rural village. This was done because of the pressing need to "protect the damage in the cereals from the [freely wondering] inventory". It was demanded that at least the gates / turnstiles, set in the "light of passage" of public roads should have been sufficiently well built as well as well fixed in the ground.

This newly then introduced law can not be denied the novelty of the proposals concerning matters of construction and general process of changing of Polish transport system of the period.

Key words: Kingdom of Poland, road law, construction and repair of roads.

1. Wprowadzenie pierwszych rozwiązań teoretycznych i praktycznych dotyczących drogownictwa konstytucyjnego Królestwa Polskiego

Wkrótce po powołaniu do życia organów stanowiących podległego carom rosyjskim Królestwa Polskiego zajęto się kwestiami z zakresu drogownictwa. Pierwsze posiedzenie Rady Administracyjnej, na którym zajęto się określeniem wstępnych warunków technicznych i samych zasad budowy krajowej sieci drogowej odbyło się w dniu 12 marca 1816 roku¹. Odnośny wniosek ówczesnego ministra Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji (KRSWiP) Tadeusza Mostowskiego został tego dnia skierowany do rozpatrzenia przez Ogólne Zgromadzenie Rady Stanu na mocy decyzji personalnej namiestnika carskiego generała Józefa Zajączka².

Na skutki tych decyzji nie trzeba było długo czekać. Już bowiem w dniu 20 kwietnia na wniosek bowiem Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, namiestnik Józef Zajączek zatwierdził na forum Rady Administracyjnej przepisy określające podział dróg krajowych na drogi "wielkie, średnie i boczne". Rada Administracyjna opracowała zarazem wstępne – niejako skrótowe – przepisy o charakterze technicznym i praktycznym, dotyczące budowy dróg³. Jak wynikało z formalnej deklaracji, postanowienie to wydano celem ułatwienia prowadzenia komunikacji w Królestwie Polskim. Innym postulatem stojącym za nowym ustawodawstwem była konieczność sprostania potrzebie istnienia takiego systemu komunikacji, który odpowiadały nie tylko uwarunkowaniom ekonomicznym, ale i odpowiadał społecznym oczekiwaniom (w oryginale: "wygodzie publicznej"). Wreszcie postanowiono uregulować kwestie transportu lądowego biorąc pod uwagę potrzebę "ozdoby kraju"⁴.

Ustaliwszy podział dróg na trakty wielkie, średnie oraz drogi boczne (art. 1-szy), określono przede wszystkim czym są te pierwsze. Otóż za drogi wielkie uznano wszystkie te ciągi komunikacyjne, które prowadziły z Warszawy do granicy Królestwa, ewentualnie trakty lądowe, które nie prowadząc przez samą stolicę, prowadziły od granicy do granicy kraju,

¹ Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, zespół Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego (dalej: RA) 1/486.

² RA 2/50.

³ RA 2/38.

⁴ Namiestnik w Królestwie Polski Józef Zajączek w Radzie Stanu, Postanowienie dotyczące podziału dróg na trakty wielkie, średnie i drogi boczne oraz wymiarów takowych, 20 kwietnia 1816 roku, preambuła [w:] Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego (dalej: DUWM). 1817, 29 kwietnia. Nr 25. S. 281–282.

przechodząc jednocześnie przez kilka województw. Namiestnik Zajączek za takie trakty uznał drogi prowadzące z Warszawy do: Krakowa, Wrocławia, Poznania, Królewca, Grodna, Brześcia, Torunia i Gdańska, do Uściługa przez Lublin, do Lwowa. Oprócz tego za drogę pierwszego rzędu uważano tu połączenie z Krakowa do Brześcia przez Lublin (art. 2-gi).

Przez trakty średnie należało z kolei rozumieć wszystkie inne drogi prowadzące z Warszawy do miast wojewódzkich, oraz drogi służące połączeniu pomiędzy sobą miast o statusie stolicy województwa. Za inne szlaki komunikacyjne o statusie dróg średnich uznano także drogi łączące miasta wojewódzkie z miastami – stolicami obwodów oraz szlaki komunikujące ze sobą poszczególne miasta obwodowe (art. 3-ci). Pozostałe drogi automatycznie uzyskiwały status dróg bocznych (art. 5-ty).

Nowe prawo określało zarazem wstępnie standardową szerokość poszczególnych typów dróg, mających się budować w Królestwie Polskim. Na posiedzeniu Rady Administracyjnej w dniu 20 kwietnia 1816 roku zatwierdzono następujące rozwiązania w tym względzie. Otóż trakty główne (wielkie) miały posiadać szerokość 7 sążni, za wyjątkiem sytuacji ekstremalnych, gdzie nie można było wybudować drogi o takiej właśnie szerokości; drogi średnie posiadałyby szerokość 5 sążni; trakty boczne natomiast miały być zdecydowanie węższe – na 2 sążnie szerokości. Miary traktów głównych i średnich – zgodnie z ustawą z 20 kwietnia 1816 roku – miano dokonywać w milach, przy czym art. 6-ty nowego prawa jasno precyzował, iż polska mila urzędowa odpowiadała długości tzw. mili geograficznej, zgodnie z podziałem jednego stopnia równika na 15 takich właśnie mil. Długość mili polskiej ustalono zatem w roku 1816 na 12 456 łokci miary warszawskiej⁵. W przeliczeniu było to: 7417 metrów 586 tysięcznych.

Natomiast pierwsze formalne przepisy odnoszące się do wyszczególnienia zasad prac wykonywanych przy budowie i naprawie dróg zostały ustanowione przez Radę Administracyjną na posiedzeniu tej instytucji w dniu 15 maja 1816 roku⁶. W dalszej kolejności, po sporządzeniu przez KRSWiP dokładnego raportu w sprawie “wymiaru” głównych dróg/traktów Królestwa Polskiego, oraz po opracowaniu instrukcji dla wykorzystanych do określenia przebiegu tras komunikacyjnych “oficerów sztabu” Wojska Polskiego – ministerstwo spraw wewnętrznych złożyło te kluczowe materiały dla finalnej akceptacji przez namiestnika carskiego. W rezultacie, dnia 22 czerwca 1816 roku generał Józef Zajączek zaakceptował otrzymane raporty i propozycje oraz postanowił przekazać przedstawioną mu uprzednio dokumentację ponownie do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, a to celem wydania dalszych poleceń w kwestii regulacji głównych traktów Królestwa. Tym razem sprawą miały się już zająć niższe szczeble władz cywilnych⁷.

W konsekwencji miało się wkrótce okazać, iż w Królestwie Polskim brakuje odpowiedniej kadry fachowej, potrzebnej do prowadzenia budowy nowoczesnych jak na owe czasy dróg. Przy domniemanym zatem braku własnych fachowców najwyższej klasy, Rada

⁵ W m. c.

⁶ RA 2/91.

⁷ RA 2/152.

Administracyjna postanawia 6 lipca 1816 roku sprowadzić z austriackiej Galicji przynajmniej jedną osobę w randze konduktora drogowego, a także kilka osób, które byłyby biegłe w sztuce budowy traktów komunikacyjnych⁸. Stąd można powiedzieć, iż w samych początkach budowy w Królestwie Polskim nowej sieci drogowej, posługiwano się też i wzorcami oraz przykładami wziętymi z terenów Rzeczypospolitej opanowanych w pierwszym i drugim rozbiórce przez Austriaków.

2. “Urządzenie względem uregulowania dróg i naprawy traktów publicznych” z 29 kwietnia 1817.

Dopiero jednak po wydaniu dnia 29 kwietnia 1817 roku przez Komisję Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji (jako załączenie do reskryptu nr 428) wstępnej i generalnie ogólnej instrukcji co do “/.../ uregulowania, naprawy i utrzymania dróg publicznych”, opracowano w kraju niezwykle szczegółowe przepisy dotyczące wielu zagadnień związanych z rozlicznymi aspektami budowy dróg. Otóż Komisja Województwa Mazowieckiego, podpisanym przez swego przewodniczącego Rajmunda Rembielińskiego reskrytem z 29 kwietnia tejże samej daty o nr 11396, postanowiła wydać w tej mierze “wiecznie trwające przepisy”. Przy opracowaniu nowego prawa, poza oparciem się o samą instrukcję ministerialną, pod uwagę brano tu również postanowienia namiestnika carskiego z dnia 20 kwietnia oraz 14 maja 1816 roku⁹.

“Urządzenie względem uregulowania dróg i naprawy traktów publicznych” zastało podzielone na następujące części: a) “o ogólnych obowiązkach względem ułatwienia i utrzymywania dróg i komunikacji publicznych”; b) “o sposobie uregulowania dróg i traktów publicznych”; c) “o sposobach robienia i utrzymania dróg”; d) “o sposobie użycia robocizny i o dozorze nad drogami”, f) “o przepisach policyjnych”.

Pisząc w części pierwszej swojej instrukcji “o ogólnych obowiązkach względem ułatwienia i utrzymywania dróg i komunikacji publicznych” Komisja Województwa Mazowieckiego wyjaśniała na wstępie dlaczego wszyscy właściciele i posiadacze gruntów powinni partycypować z samej natury rzeczy w ogólnych pracach na rzecz ustanowienia i utrzymania generalnej sieci krajowego transportu. Argumentem zasadniczym okazywał się fakt, iż “/.../ wszelkie komunikacje tak lądowe jako i wodne do wzajemnego udogodnienia w towarzystwie żyjących ludzi należą”. Zgodnie z opinią władz wojewódzkich, posesjonaci bowiem na mocy powszechnie obowiązującego ustawodawstwa byli zobowiązani do: a) przekazywania prywatnego gruntu z przeznaczeniem pod drogi o charakterze publicznym; b) stałego utrzymywania dróg, grobli, mostów, przewozów przez rzeki/ jeziora, i innych podobnych urządzeń, służących do polepszenia możliwości transportowych kraju. Takie udostępnianie własnej ziemi, lub utrzymanie dróg lądowych, mostów, etc. wtedy jednak tylko okazywało się – według ustawodawcy przynajmniej – nieodzownym (w oryginale: “przez powszechne prawo /.../zniewolonym”), kiedy prowadziło do jak

⁸ RA 3/2.

⁹ DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. S. 281. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396.

najprostszego (w sensie: w linii najbardziej prostej) skomunikowania poszczególnych osad, czy miast pomiędzy sobą. Owe “proste i bezpośrednie komunikacje” powinny były zatem być bezapelacyjnie budowane i utrzymywane na koszt właścicieli i aktualnych posiadaczy ziemskich. Na poparcie tej tezy Mazowiecka Komisja Wojewódzka przypominała w dniu 29 kwietnia 1817 roku zresztą artykuł 3-ci postanowienia namiestnika carskiego z 14 maja 1816 roku (punkt 1-szy części 1-szej).

Uzasadniając potrzebę wprowadzenia powszechnego szarwarku, powołano się z kolei na art. 2-go postanowienia z 14 maja 1816 roku, argumentując, iż z powodu ustawicznego procesu degradacji sieci transportowej “/.../ ciężar naprawy i utrzymania prywatnemu właścicielowi byłby zbyt trudnym do zniesienia /.../”. Skoro zaś drogi, a szczególnie te trakty, które prowadziły z jednego miasta do drugiego, niezwykle istotnie przyczyniały się do zwiększenia obrotów handlowych w kraju oraz do powiększenia zakresu częstotliwości ruchu komunikacyjnego, a tym samym do zwiększenia ogólnego dobrobytu, tym samym było oczywiste, iż posesjonaci gruntów przylegających do dróg (lub z których terenów drogi te “wykrojono”) mogli spodziewać się proporcjonalnej partycypacji i pozostałej reszty mieszkańców Królestwa w poważnych utrudnieniach i obciążeniach, związanych tak z budową jak i z późniejszym utrzymaniem traktów (punkt 2-gi części 1-szej).

Podobnie i w odniesieniu do – wykonywanych dotychczas na traktach publicznych zgodnie ze stosownymi przepisami policyjnymi, obowiązującymi na drogach powszechnego dostępu – prac majstrów, oraz w zakresie dostarczania materiałów potrzebnych do wybudowania i napraw mostów oraz grobli, komisja wojewódzka widziała w kwietniu roku 1817 potrzebę zmian, a to zasadniczo z tego względu, iż zgodnie z obowiązującym prawem, do takich czynności i związanych z nimi wydatków był wyłącznie zobowiązany właściciel lokalnego gruntu. Uznawano przecież obecnie, iż takie rozwiązanie “zbyt było uciążliwym” w szeregu wypadkach, szczególnie tam, gdzie okolice były biedne, lub występowały znaczne utrudnienia w wykonywaniu potrzebnych prac, czy to drogowo-budowlanych, czy to stricte drogowo-naprawczych. Po stwierdzeniu wystąpienia takich właśnie okoliczności nadzwyczajnych, rząd przyrzekał jednak obecnie udzielanie pomocy (materiałowej czy w pracach szarwarkowych), a to w nawiązaniu do art. 8-ego postanowienia namiestnika Zajączka z 14 maja 1816 roku (punkt 3-ci części 1-szej)¹⁰.

Zgodnie z punktem 4-tym części pierwszej rozporządzenia komisji wojewódzkiej z 9 kwietnia 1817 roku, zwożenie furmankami materiałów potrzebnych do budowy/naprawy sieci transportowej oraz prowadzenie wszelkich prac o charakterze ręcznym zostało co do zasady powierzone “stowarzyszeniom gminnym”. Liczba dostarczanych fur miała być obliczana według występującej w danej gminie wielkości włók ornych (folwarcznych, miejskich, czy wiejskich). Wielkość włók występujących w konkretnej gminie weryfikowano za pomocą katastrów obwodowych. Było ogólną zasadą, aby do uczestnictwa w zobowią-

¹⁰ DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 284–285.

zaniach szarwarkowych w równym stopniu przykładali się bezpośredni właściciele ziemi, oraz osiedleni na gruncie – na podstawie różnych praw i umów – chłopci “wszelkiego stanu”.

Regułę tę zastosowano także w odniesieniu do dzierżawców “dóbr koronnych i narodowych”, jako do osób które posiadały prawa, ale też i podlegały różnorodnym zobowiązaniom dominialnym. Dzierżawcy mieli zatem obowiązek odpowiednio wczesnego skontaktowania się w zakresie obciążeń szarwarkowych (*corvée*) z lokalną władzą o charakterze ekonomicznym. Z tym jednak zastrzeżeniem, iż podobne konsultacje w żadnym wypadku nie mogły ani umniejszyć ani opóźnić wykonywania prac związanych ze sprostaniem powszechnym “całemu krajowi wspólnym” obowiązkom. Stąd wynikała oczywistość pełnej podległości dzierżawców wydawanym w zakresie usługi *corvée* poleceniom obwodowej, czy wojewódzkiej władzy policyjnej. Celem np. dostarczenia drzewa potrzebnego do wybudowania mostów, czy ewentualnie wystawiania znaków drogowych, oraz dostarczania chrustu do wypełniania kolein drogowych, niezależnie od tego czy to właściciele czy to dzierżawcy, etc. musieli sami starać się we władzach ekonomicznych o stosowne asygnaty i wskazania; w innym wypadku groziła im egzekucja policyjna (a nawet wojskowa), do czego dochodzić jeszcze mogło możliwe obciążenie kosztami za wynajęcie przez komisarzy obwodowych (na osobisty rachunek dłużników) rzemieślników drogowych, oraz zakup potrzebnego materiału do budowy czy naprawy trakcji transportowej. W przypadku, gdy na jakimś obszarze nie została jeszcze przeprowadzona pełna regulacja włók ornych a tzw. “katastr rządowy” został tylko sporządzony doraźnie, tj. na cel wysiewu zboża, wówczas przy wyznaczaniu ilości pobierania z danego obszaru fur potrzebnych do prac szarwarkowych stosowano zasadę przeliczania pięciu korcy oziminy na jedną włókę magdeburską. Samo zaś dostarczanie robotników do prac ręcznych (czyli do tzw. szarwarku pieszego) miało obejmować wszystkie wpisane do gminnej księgi meldunkowej osoby od 15 do 50 roku życia włącznie. Pracę *corvée* wypadało odbyć albo osobiście (in personam) albo też dostarczając zastępstwo.

Od wykonywania obowiązku szarwarkowego nie wyłączała ani przynależność do jakiegokolwiek stanu społecznego, ani też do jakiegokolwiek wyznania. Wyjątki od tej reguły obejmowały zazwyczaj osoby zamieszkałe w danym momencie z przyczyny prowadzenia osobistych interesów na terenie obcej dla siebie gminy; ale nie prowadzące na konkretnym obszarze żadnej działalności gospodarczej. Poza tym wyłączeniem od *corvée* podlegali urzędnicy wszystkich stopni i rodzajów, oraz wszyscy sprawujący z jakiegokolwiek powodu obowiązki o charakterze publicznym (punkt 4-ty części 1-szej).

Generalnie w obrębie administracyjnym (w oryginale “siedliskowym”) wsi, miasta czy osoby, odpowiedzialni za prawidłowe utrzymanie funkcjonujących tam dróg oraz przepraw byli tylko i wyłącznie: a) lokalni właściciele/posesjonaci; b) posiadacze czasowi/dzierżawcy; oraz c) ogół miejscowych mieszkańców. Musieli oni co do zasady utrzymywać drogi i przeprawy “bez niczyjej pomocy”. Wyjątkiem były tu “/.../ wypadki nadzwyczajne, siły tychże mieszkańców przechodzące”. Jak wspomniano uprzednio, a co podkreślano z naciskiem w artykule 5-tym części 1-szej instrukcji drogowej, trzymając się takiej właśnie zasady, obowiązkiem lokalnych urzędów administracyjnych miało być tylko i wyłącznie

dopilnowanie aby – zgodnie z opisanymi powyżej zasadami i “proporcjami” – poprawne utrzymywać przy użyciu miejscowej robocizny szarwarkowej tylko te drogi, czy “przeprawy boczne”, które ułatwiały “prostą komunikację” pomiędzy miastami, wsiami czy osadami (punkt 5-ty części 1-szej).

Wobec też występowania w wybranych miejscach “uprzywilejowanych” opłat ogólnego grobelnego czy mostowego, ich beneficjenci (w oryg. “perceptorowie”) zostali zobowiązani do utrzymywania tychże urzędzeń użyteczności publicznej w dobrej kondycji oraz zgodzie z obowiązującymi przepisami policyjnymi. Ponownie podkreślano tu, iż trzeba było takie utrzymywanie mostów czy grobli prowadzić wyłącznie w oparciu o własne środki i własnym nakładem. Środki na ten cel miały zatem pochodzić z osobistej “intraty” beneficjentów. Podobnie i musieli oni utrzymywać w dobrym stanie brzegi rzek na wysokości promów/przewozu oraz same zjazdy do rzek. Do tej samej kategorii urzędzeń przynoszących bezpośrednią korzyść swoim właścicielom (a zatem takich, gdzie nie trzeba było udzielać pomocy publicznej dla ich dalszego utrzymania, czy naprawy), punkt 6-ty rozporządzenia z 9 kwietnia 1817 roku zaliczał także mosty czy groble, położone w pobliżu młynów wodnych czy też przynoszących dochód stawów rybnych. Powyższe rozwiązanie nawiązywało zresztą bezpośrednio do art. 6-go ustawy podpisanej przez namiestnika carskiego dnia 14 maja 1816 roku (punkt 6-ty części 1-szej)¹¹.

Powyższe wprowadzenie o “ogólnych obowiązkach” w zakresie “ułatwienia i utrzymywania” sieci transportowej kraju zostało szczegółowo uzupełnione w części czwartej rozporządzenia z 29 kwietnia 1817 roku, która nosiła nazwę “o sposobie użycia robocizny i o dozorze nad drogami”. W jej punkcie pierwszym przypomniano przede wszystkim (w nawiązaniu do punktu czwartego części pierwszej tegoż prawa) o konieczności permanentnego “stowarzyszenia się” gmin i dominiów/posiadłości prywatnych w celu regulacji, budowy i utrzymania polskich dróg publicznych wszystkich rodzajów, w szczególności zaś tych, które prowadziły z jednego, najbliższego w danej okolicy miasta do drugiej miejscowości o charakterze miejskim. Owe “stowarzyszenia” planowano powoływać w oczywistym celu prawidłowej organizacji dostarczania pracy szarwarkowej, poprzez zaangażowanie osób odrabiających corvée pieszo, jak i poprzez dostarczanie fur, czyli tzw. szarwarku ciągłego. Dokładny rodzaj i charakter antycypowanych stowarzyszeń zależał od trudności i wielkości przewidywanego do wykonania na danym terenie zadania drogowego. W grę wchodziły takie czynniki weryfikacyjne, jak: a) stan dróg; b) ogólne uwarunkowania miejscowe; c) stopień uciążliwości utrzymania traktów, etc.

W owych stowarzyszeniach drogowych miały obowiązywać tzw. taryfy robocizny (czyli rozkład obowiązków szarwarkowych), opracowywane dla danego związku gmin i dominiów przez urzędującego lokalnie komisarza obwodowego. Sporządzony przez takiego komisarza rozkład prac musiał być jednocześnie opracowany według podziału na dziedziczne dobra szlacheckie oraz włości chłopskie; przy konieczności zaznaczenia w

¹¹ DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 285–286.

odpowiednich rubrykach rozkładowych: a) ilości włók ornych, oraz b) wielkości populacji dla konkretnego, opisywanego miejsca. Taki rozkład (tabela) obciążeń szarwarkowych komisarz obwodowy sporządzał w trzech egzemplarzach.

Po zaakceptowaniu przez miejscową komisję wojewódzką, sporządzona przez komisarza obwodowego taryfa szarwarkowa miała służyć “/.../ raz na zawsze za regułę, podług której potrzebne fury i ręczni robotnicy od szczególnych kontrybuentów powoływani i kwitowani być mają” (punkt 1-szy części 4-tej).

Czas pracy robotników pieszych oraz okres przymusowego wynajmu fur na cele szarwarkowe nie mógł przekraczać jednorazowo łącznie trzech dni. Tak wyznaczony okres pracy przy obowiązkach corvée nie mógł być też krótszy niż wskazane trzy dni. Chodziło tu głównie o to, aby poprzez wykorzystywanie pracy szarwarkowej “/.../ rolnictwu nie działo się uszkodzenie”. Przy powoływaniu konkretnych osób do odrabiania szarwarku z jednej i tej samej wsi czy folwarku trzymano się zasady ograniczenia takich wezwań jedynie do 1/3 obciążonej usługą corvée miejscowej populacji. Dopiero po kolejnym użyciu siły szarwarkowej ze wszystkich wyznaczonych miejsc zasiedlenia, można było pobrać w jednego i tego samego miejsca drugą, i w dalszej – tej samej kolejności – trzecią turę robotników i wozów. Tak skonstruowany pobór obciążenia szarwarkowego powinien był funkcjonować aż do momentu finalnego wykonania przewidzianej pracy czy zadania drogowego. Co do dominiów oraz folwarków zobowiązanych do dostarczania do prac drogowych, etc. fur, to tu istniała możliwość użycia – w zastępstwie własnych robotników i wozów – zamieszkałych na formalnie podległym im obszarze chłopów; z tym że w takim wypadku trzeba było potrącić te dniówki szarwarkowe z obowiązującej lokalnych chłopów pańszczyzny. Brak zastosowania się do tego rozporządzenia skutkowało narzuceniem na właścicieli gruntowych (posesjonatów) czy wykonujących pracę chłopów lub mieszczan kary finansowej w wysokości podwójnej opłaty, jaką normalnie pobierano za najemną dniówkę sprzężajną (punkt 2-gi części 4-tej).

Robotnicy przybywający do prac szarwarkowych mieli być zaopatrzeni we wszystkie niezbędne do robót drogowych narzędzia. Listę takich narzędzi zapisywano zarazem w wykazie prac szarwarkowych dla danej lokalizacji, czyli w tzw. taryfie. Podobnie gdy lokalny posesjonat – jako osoba zobowiązana do wykopania rowu ściekowego/odwadniającego dla tej części drogi publicznej, która przechodziła przez jego posesję – dostarczał dobrze znającego prace “grabarskie” człowieka przeznaczonego właśnie do kopania rowów przydrożnych, ten ostatni robotnik musiał być zaopatrzony (“/.../wedle powszechnej reguły”) w swoje własne sznury miernicze. Tym sposobem można było pokusić się o wykopanie dobrze oczyszczonych z ziemi, prostych rowów odwadniających, o ustalonej szerokości, oraz w pełni dostosowanych do lokalnego spadku wody (punkt 3-ci części 4-tej).

Każdy trakt publiczny, prowadzący z jednej lokalizacji miejskiej do drugiej miał być zarządzany generalnie przez tzw. dozorcę sekcyjnego, którego można też było potocznie nazywać: komisarzem (sekcyjnym). Wyboru takiej osoby miano dokonywać spośród wójtów i posesjonatów (w oryginale: “obywateli”), mieszkających w okolicach najbliższych od konkretnej drogi, oraz – co istotne – wykazujących się cechą “zamiłowania porządku”. To

on stawał się z założenia “dyrektorem” w konkretnym miejscu ustanowionego projektu drogowego, i to on ogólnie nadzorował prowadzone tu prace, tak regulacyjne, jak budowlane oraz naprawcze, posługując się oczywiście przy wykonywaniu tych czynności wytycznymi rozporządzenia z 29 kwietnia 1817 roku. Przy pojawieniu się niespodziewanych trudności w wykonywaniu swoich obowiązków, taki dozorca sekcyjny zwracał się o rozstrzygnięcie do komisarza obwodowego (punkt 4-ty część 4-tej).

Dozorca sekcyjny otrzymywał pomoc w swoich ogólnych pracach nadzorczych nad wybranym odcinkiem traktu publicznego, w tym nad rozwożeniem spisów i nakazów pracy oraz egzekwowaniem od “nieposłusznych gmin” ich zobowiązań. Wsparcie takie nadchodziło ze strony oddelegowywanych tu do nakazanych zadań przez komisarzy obwodowych żandarmerii. Jeśli pomoc ze strony żandarmerii okazywała się być nieskuteczną, i nie prowadziła do uspokojenia nastrojów, czy pełnego wykonywania przez odrabiających szarwark poleceń służbowych, wówczas komisja wojewódzka mogła wezwać do pomocy wojsko (punkt 5-ty części 4-tej).

Na początkowym etapie prac przy danym trakcie, tj. w momencie jego wyznaczenia i uregulowania, komisarze sekcyjni otrzymali także do pomocy osoby biegłe w drogownictwie. Ich diety pokrywał rząd Królestwa Polskiego. Jak należy domniemywać, możliwe sowe uposażenie biegłych w założeniu zapobiegało temu, aby “/.../ żadna wymówka w przyzwoitym rzeczy wykonaniu nie mogła mieć miejsca”. Obowiązkiem, pozostających zresztą pod stałym nadzorem komisarzy dozorców sekcyjnych biegłych było zatem możliwie najwcześniejsze konsultowanie wszelkich kwestii początkowych z biegłymi, szczególnie co do odpowiedniej regulacji, czy wytyczenia traktów (punkt 6-ty części 4-tej).

Także i dla komisarzy obwodowych przewidywano czynny udział nadzorczy w procesie naprawy dróg publicznych. Przede wszystkim ich obowiązkiem było dokonywanie regularnych objazdów obszaru prowadzonych prac i – generalnie – całego podległego im odcinka traktów publicznych. Rozwiązując napotkane problemy, pilnowali oni aby prowadzenie robót w drogownictwie odbywało się zgodnie z istniejącymi przepisami.

Po skończonej naprawie drogi, niezależnie od tego czy powyższe miało miejsce wiosną czy jesienią, komisarze sekcyjni byli zobowiązani do złożenia szczegółowego raportu w tej mierze. Takie sprawozdanie sporządzano i zakańczano w terminie czternastu dni od finalnej operacji drogowej. Opracowany przez dozorcę sekcyjnego raport zawierał następujące informacje: a) stan drogi przed podjęciem prac naprawczych; b) wyszczególnienie wykonanych robót; c) ilość spożytkowanych na dane prace (ze szczegółowym opisem poszczególnych zadań) dni szarwarku pieszego i ciągłego; d) ilość i lokalizacja użytego materiału; e) pozostałe do wykonania czynności naprawcze, przewidziane do realizacji w następnym okresie prac szarwarkowych.

Sporządzone w oparciu o powyższe dane sprawozdania dozorców sekcyjnych były następnie zestawiane w całość przez komisarza obwodowego również w ciągu czternastu dni od ich finalnego zebrania. Tak opracowany ogólny raport obwodowy musiał być zgodny z formalnie schematycznie ustalonym schematem (tabelarycznym), z tym, że – poza standardowymi informacjami – tu jeszcze komisarz obwodowy dołączał dane o kontroli

i nadzorze konkretnych dróg przez poszczególnych dozorców sekcyjnych. Do tego przekazywał on jeszcze informacje o pojawiających się szczególnych utrudnieniach w naprawie/budowie wybranych fragmentów dróg. Innym elementem raportu komisarza obwodowego miała być dołączona doń narysowana mapa sytuacyjna dróg przechodzących przez dany obwód, z podziałem traktów na ich kolejne sekcje. Taka mapa, sporządzona przez biegłego (geodetę), była też przez niego formalnie poświadczana (punkt 8-my części 4-tej)¹².

Stałą kontrolą stanu danego odcinka drogi oraz nadzorem nad możliwymi drobnymi uszkodzeniami traktów i ich poboczy mieli się szczególnie i zasadniczo jednak zajmować ci wójtowie, burmistrzowie oraz sołtysi wiejscy, których zakres obowiązków obejmował tereny, któredy przechodziła droga publiczna. To od nich zależało czy natychmiast naprawiono dostrzeżone uszczerbki. Za jakiegokolwiek sprzeniewierzenie się obowiązkowi tego typu groziła wójtom, burmistrzom czy sołtysom kara porządkowa (punkt 10-ty części 4-tej). Realizując to zalecenie, sołtysi musieli w każdą sobotę ocenić stan drogi/dróg przechodzących przez grunty należące do ich wsi, a w dalszej kolejności już następnego dnia, tj. w niedzielę, zdać z tego ustny raport dla wójtów. Ci ostatni zostali natomiast zobowiązani – pod osobistą odpowiedzialnością – do wyegzekwowania od sołtysów obowiązku drogowo-weryfikacyjnego. Identyczne obciążenia weryfikacyjne co na sołtysów we wsiach, nałożono też i na burmistrzów w miastach, których zadaniem stawał się teraz nadzór nad traktami przechodzącymi przez grunty należące do administrowanych przez nich miast. Tutaj podkreślano konieczność oceny przez burmistrzów stanu lokalnych dróg i przeprowadzenie ich możliwej naprawy, szczególnie po każdym większym deszczu/ulewie (punkt 11-ty części 4-tej).

Sprawdzonym sposobem na wymuszenie na urzędnikach gminnych/burmistrzach wykonania ich zobowiązań weryfikacyjno-naprawczych w zakresie lokalnego drogownictwa było zobligowanie lokalnych dozorców sekcyjnych do comiesięcznego, odbywanego pod koniec każdego trzydziestodniowego okresu, objazdu całej pozostającej w gestii ich odpowiedzialności sekcji. Ta ocena sekcyjnych części traktów oraz dróg związana była zarazem w wydawaniem dyspozycji w kwestii podjęcia napraw “uszczerbków” w prawidłowym funkcjonowaniu systemu drogowego, w zakresie zgłaszanych przez sołtysów, wójtów i burmistrzów wniosków. Dodatkowo niejako dozorczy sekcijni mieli prawo i obowiązek donosić co miesiąc komisarzom obwodowym o zauważonych zaniebdaniach, składając jednocześnie wnioski o ukaranie winnych (punkt 12-ty części 4-tej).

Na tym nie kończył się oczywiście proces weryfikacji traktów. I tak, w dniu 29 kwietnia 1817 roku Mazowiecka Komisja Wojewódzka informowała wszystkie zainteresowane osoby o potrzebie wykorzystania objeżdżającego cały podległy mu teren inżyniera wojewódzkiego do przeprowadzenia dogłębnej i pełnej analizy stanu dróg. Inżynier wojewódzki musiał też okresowo wskazywać i określać wymogi prowadzące do niezbędnej naprawy miejscowych traktów. Przegląd i rewizja dróg w województwie mogły też być dokonywane przez prezesa oraz wiceprezesa danej komisji wojewódzkiej. W tej sytuacji nie mogło dzi-

¹² DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 294–296.

wić, iż niezwykle groźnie brzmiała zawarta w punkcie trzynastym rozporządzenia zapowiedź natychmiastowego obciążania “gmin stowarzyszonych” kosztami naprawy źle utrzymanych dróg publicznych. Takie rozwiązanie było dopuszczalne w wypadku stwierdzenia, że trakty powszechnego dostępu byłyby “/.../ niedbale przez kogokolwiek bądź utrzymywane”. Wszyscy urzędnicy jakichkolwiek stopni służbowych winni zaniedbań nadzorczych mogli być pociągnięci “/.../ do przykładowej odpowiedzialności”. Z drugiej strony wybitnie wyróżniający się w staraniach o utrzymanie dobrego stanu traktów publicznych administratorzy mogli liczyć na formalne nagrody i pochwały ze strony wyższych szczebli administracji państwowej (punkt 13-ty część 4-tej).

Niezwykle istotne jest to, iż według ustawodawców rozporządzenia z kwietnia roku 1817 “/.../ robota dróg według powszechnego doświadczenia najlepsza jest na wiosnę”. Stąd skonkludowano pierwotnie, iż prace szarwarkowe powinny zasadniczo odbywać się pomiędzy 15 maja i 15 czerwca, kiedy najlepiej było użyć robotników (głównie rolnych) do wszelkich zadań okołodrogowych. Motywowane to było możliwie najmniejszą w tym czasie ingerencją w typowe prace rolne. Innym preferowanym okresem – ale już mniej dogodnym od czasu wiosennego – dobrym do przeprowadzenia naprawy dróg była wczesna jesień, a konkretnie październik. Przyjęto zresztą ogólną zasadę, iż wszystkie ważniejsze prace drogowe, jak np. usypywanie czy budowanie grobli, powinny być wykonywane na wiosnę. W okresie jesiennym natomiast trzeba było dokonywać w zasadzie tylko ewentualnych poprawek czy napraw, lub prowadzić mniej znaczące prace budowlane w drogownictwie. Jak jeszcze wspominali w tej części ustawy jej autorzy, natomiast termin sadzenia drzew regulował punkt czternasty trzeciej części niniejszej prawa (punkt 7-my części 4-tej)

Było znamienne, iż prawodawcy zakładali też możliwość znacznie wydłużonego, ponadstandardowego terminu prac, potrzebnych do przeprowadzenia pierwotnego uregulowania dróg publicznych, uznając przy tym oczywistość i jakby nieuniknioność zaistnienia podobnego rozwiązania w praktyce. Jednocześnie przypomniano o konieczności takiego prostowania dróg, które nie niszczyłoby zbyt “tegorocznych [tj. wiosny roku 1817] zasiewów”. Pomimo troski o prace rolne i ich przyszły wynik, wskazywano zarazem na potrzebę jak najszybszego wytknięcia na gruncie granic modernizowanych traktów i tzw. przeorania ich linii (czyli wprowadzenia rodzaju limes). W takich newralgicznych miejscach mazowieckie władze wojewódzkie przewidywały jednak samo rozpoczęcie prac przy regulacji dróg dopiero po zbiorach zbóż. Punkt dziewiąty część czwartej rozporządzenia z 9 kwietnia 1817 roku wyraźnie ostrzegał przy tym o zakazie wysiewania na przyszłość zbożem miejsc oznaczonych pod przewidziane do konstrukcji drogi (punkt 9-ty część 4-tej)¹³.

Oczywistym uzupełnieniem tego fragmentu ustawy kwietniowej, który mówił o usługach szarwarkowych i nadzorze nad pracami drogowymi była jej część piąta, która nosiła tytuł “o przepisach policyjnych”. Najważniejszą z kolei rzeczą poruszoną w tym fragmencie nowego prawa wydaje się być dalsze, uzupełniające niejako odniesienie do kwestii

¹³ DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 296–298.

nakazowych prac drogowych. Punkt 14-ty części 5-tej reskryptu z końca kwietnia roku 1817 przypominał bowiem o fakcie budowy w niektórych wypadkach nowych trakcji komunikacyjnych nie po śladzie dawniej ukształtowanych dróg, ale niejako “na pniu”. Powyższe zaś wiązało się z nieodzowną potrzebą zastosowania się niekiedy do tzw. okoliczności nadzwyczajnych, kiedy praktycznie ludność całego obwodu (powiatu), ewentualnie część lokalnej populacji musiałaby zostać użyta do uregulowania i uporządkowania nowobudowanej drogi. Aby móc prowadzić prace budowlane na tak szeroką skalę, komisarze obwodowi musieli jednak pozyskiwać ze strony komisji wojewódzkiej specjalne upoważnienia. Takie formalne zlecenia na ogólne prace drogowo-budowlane zawierały co do zasady szczegółowe instrukcje, gdzie musiało się znaleźć zlecenie na wykonanie dodatkowego rozkładu obowiązku szarwarkowego ciągłego oraz pieszego, realizowanego przez “dostarczanych” na miejsce robót mieszkańców obwodu. Nawet jednak biorąc pod uwagę nadzwyczajne okoliczności powodujące te dodatkowe obciążenia, podczas ich wykonywania zawsze obowiązywały formalne przepisy co do “uregulowania dróg i naprawy traktów publicznych” (punkt 14-ty części 5-tej).

W dalszej kolejności, ta część nowej ustawy, która mówiła o przepisach policyjnych zajęła się uregulowaniem rozmiarów wrót (w formie kołowrotów), stawianych przy drodze wjazdowej i wyjazdowej w prawie każdej miejscowości wiejskiej, głównie z powodu potrzeby “/.../ zabezpieczenia szkody w zbożu od inwentarza”. Ustawodawcy domagali się bowiem aby przynajmniej owe bramy wjazdowe i wyjazdowe, stawiane przeciw “w świetle” dróg publicznych, budować odpowiednio solidnie, oraz dobrze i głęboko umocowywać w ich fundamentach gruntowych. Minimalny rozmiar owych kołowrotów przewidywano na dwanaście stóp na drogach głównych i osiem stóp na drogach bocznych. Jak wskazano, ponieważ bramy wiejskie były oczywiście zlokalizowane na traktach i drogach, podróżujące nimi osoby zobowiązano nie tylko do ich samodzielnego otwierania (co było niejako naturalną kolejną rzeczą), ale także i do ich zamykania, po przejeździe przez daną miejscowość. W przypadku gdy mieszkańcy jakiejś wsi pragnęliby zabezpieczyć się bardziej pewnie przed powstaniem ewentualnych szkód spowodowanych przez wydostające się niekiedy przez wrota zwierzęta (szczególnie świnie), w takim wypadku rozporządzenie z 29 kwietnia 1817 roku, w punkcie pierwszym swojej części piątej sugerowało ustanowienie przy takich wrotach kołowrotowych osób stale je pilnujących. Taki odzwierciwiał być poza tym człowiekiem “zdolnym”. Obowiązkiem lokalnego sołtysa było dopilnowanie, aby zwyczajowo zbiegające się do otwierania przejeżdżającym kołowrotów wrotowych dzieci nie ulegały jakimkolwiek nieszczęśliwym wypadkom (punkt 1-szy części 5-tej). Wszystkie budowle czy urządzenia – a szczególnie nowe wiatraki – mogące stać się przyczyną przestraszenia idących drogą zwierząt pociągowych należało umiejscawiać co najmniej sto łokci od szlaku transportowego (punkt 5-ty części 5-tej).

Ustawa wskazywała następnie, iż należało uprzątnąć z powierzchni drogi publicznej wszystkie przedmioty hipotetycznie i w praktyce utrudniające ruch pieszego i kołowego, do których zasadniczo zaliczano: a) pnie; b) leżące na drodze luzem większe kamienie; c) wszelkie inne przeszkody (punkt 2-gi części 5-tej). W pobliżu zaś traktu drogowego pod

groźbą egzekwowania kar policyjnych zakazywano kopania dołów w poszukiwaniu gliny czy celem wydobywania piasku, jak też porzucania padłych zwierząt. Jednocześnie istniał nakaz jak najszybszego zasypania już wykopanych pobliskich dołów; gdyby to z jakichkolwiek względów okazało się niemożliwe, przynajmniej wymagano ich dokładnego ogrodzenia (punkt 3-ci części 5-tej). Osoby wykopujące w pobliżu drogi doły nie tylko zostały zobligowane do ich zasypania, ale i do zapłacenia kary w wysokości sześciu złp (punkt 11-ty części 5-tej).

Celem zabezpieczenia rowów odwadniających przed ich zasypywaniem czy samoistnym obsypywaniem się na skutek najeżdżania na „burty” drogi różnych pojazdów, lub prowadzenia drogą znacznych ciężarów, w kwietniu roku 1817 nakazano ustawienie z boków traktów, zlokalizowanych co najmniej dwie stopy od ich linii brzegowej, postawionych pionowo kamieni. Innym sugerowanym rozwiązaniem było wbijanie w tej samej odległości od rowów odwadniających osmalonych kołków drewnianych (punkt 4-ty części 5-tej). Rowy odwadniające były też prawnie chronione formalnym zakazem przegania przez nie zwierząt „/.../ z drogi na pole”, za co groziła sześćzłotowa kara policyjna. Jednak dla umożliwienia poprawnego przepędzania zwierząt z dróg na pola i odwrotnie, rozporządzenie z kwietnia roku 1817 zobowiązywało urzędników gminnych do wybudowania specjalnych mostków ponad rowami przydrożnymi (punkt 8-my części 5-tej). Nie można też było jechać obok drogi. Każdy przekraczający w tym celu rów odwadniający podróżny, po złapaniu na tym procederze płacił opłatę karną w wysokości od sześciu do dwunastu złp (punkt 9-ty części 5-tej).

W punkcie szóstym ostrzegano posesjonatów przed niszczeniem drzewostanu przydrożnego podczas prowadzonych przez nich (a raczej przez zatrudnionych przez nich włościan) prac polowych. Podobne ostrzeżenie dotyczyło zakazu wyrzucania na drogę publiczną zbieranych z pól kamieni. Za te i podobne wykroczenia groziła kara o charakterze policyjnym: a) za wyrzucanie kamieni – sześć złp; b) za niszczenie czy łamanie drzew: trzydzieści złp. Dodatkowym zobowiązaniem była konieczność zebrania wyrzuconego na trakt materiału kamiennego oraz zasadzanie nowego drzewa w miejsce zniszczonego (punkt 6-ty części 5-tej). Karę policyjną w wysokości sześciu złp płaciło się również za: a) „przerwanie dróg”; b) niszczenie znaków drogowych. Innym wykroczeniem obciążonym taką samą penalizacją finansową było uszkodzenie rowów przydrożnych „/.../ nieostrożnym zawracaniem i zbliżaniem się do nich sprzężajem /.../”, ewentualnie ich zasypywanie (punkt 7-my części 5-tej). Ze zniszczeniem specjalnie zasadzonego drzewa przydrożnego, uszkodzeniem drogowiskazów czy niszczeniem barier mostowych wiązała się kara policyjna w wysokości kształtującej się na poziomie od sześciu do trzydziestu złp (punkt 10-ty).

Wyłapywanie osób przekraczających wszystkie wymienione powyżej zakazy należało – pod osobistą odpowiedzialnością – do wójtów, burmistrzów, jak i do ogółu urzędników gminnych. Nakładano na nich generalne zobowiązanie aby zachować „/.../ wszędzie miejscową bacność”, przy czym w wypadku braku złapania faktycznych winowajców, to oni ponosili – przynajmniej w teorii – finansowe konsekwencje dostrzeżonych wykroczeń.

Co więcej, w zakresie swoich uprawnień, to właśnie burmistrz, wójtowie i pracownicy urzędu gminy musieli osądzać wykroczenia i ściągać należne z tego tytułu zobowiązania pieniężne, a nawet (wobec braku możliwości wpłaty zasądzonej kary) kierować winnych do obycia zastępczego pobytu w więzieniu policyjnym.

Przy założeniu oczywistości pozyskiwania konkretnej wiedzy o wykroczeniach poprzez informacje denuncjacyjne, rozporządzenie z 29 kwietnia 1817 roku zakładało potrzebę zachęcenia lokalnych mieszkańców do składania odpowiednich donosów w drodze przyznania im połowy z zasądzonych i pozyskanych kwot karnych. Druga połowa z opłat penalnych przechodziła jednak do kasy gminnej. Aby usprawnić i niejako zintensyfikować proces wyłapywania i skazywania osób przekraczających przepisy policyjne ustanowione w zakresie drogownictwa, nałożono na pracowników gminnych dodatkowo obowiązek comiesięcznego składania raportów z ilości osądzonych i penalizowanych wykroczeń. Taki raport składano na ręce komisarza obwodowego, a za brak jego dostarczenia groziła kara rzędu sześciu złp. Kolejnym krokiem zmierzającym do utrzymywania pod stałą kontrolą władz wyższych (w tym wypadku: komisarza obwodowego) całego procesu karania osób naruszających przepisy porządkowe na traktach Królestwa, było nakazanie urzędnikom gminnym zapisywania w prowadzonych przez nich “policyjno-sądowniczych dziennikach służbowych” takich faktów, jak: a) nazwisko sprawcy; b) data wydarzenia; c) rodzaj “przestępstwa”; d) sposób jego ukarania; f) przeznaczenie pozyskanych funduszy penalnych (punkt 12-ty części 5-tej). Jednocześnie przewidywano możliwość dokonania zadośćuczynienia dla podróżnych, którzyby doznali wypadków, etc. z powodu złego stanu dróg publicznych. Otóż gmina na terenie której doszło do wypadku “/.../ szkodę podróżnemu wynagrodzić zobowiązaną /.../” zostawała. Znamienne było zarazem pociągnięcie – oczywiście w zakresie adekwatnym do “winy pro publico” – do równoważnej kwocie zadośćuczynienia odpowiedzialności finansowej: a) komisarza obwodowego; b) burmistrza; c) wójta; c) sołtysa; d) ewentualnie urzędników gminnych (punkt 13-ty części 5-tej)¹⁴.

Z punktu widzenia zastosowanych w budownictwie drogowym Królestwa Polskiego ery jego początków rozwiązań formalnych i technicznych najistotniejszą okazywała się być część druga rozporządzenia z końca kwietnia 1817 roku, która dotyczyła “sposobu uregulowania dróg i traków publicznych”. W danych warunkach polityczno-prawnych, oraz przy zastosowaniu się autorów nowego prawa do zasady chronologii, oczywiście już punkt 1-szy tej części wprowadzanego właśnie ustawodawstwa nawiązywał do art. 1-go, 2-go, 3-go oraz 4-go ustawy namiestnika Zajączka z 20 kwietnia 1816 roku. Artykuły te wskazywały przecie, iż w Królestwie Polskim obowiązywał nadal podział traktów publicznych na trzy kategorie dróg: a) trakty główne; b) trakty średnie; c) drogi boczne. Nadto wskazując na art. 5-ty, 6-ty i 7-my wzmiankowanej powyżej ustawy z kwietnia roku 1816, punkt pierwszy części drugiej rozporządzenia z 29 kwietnia 1817 roku przypominał komisarzom obwodowym o konieczności zastosowania się przez mających być przez nich prowadzo-

¹⁴ DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 298–300.

nymi uregulowaniami trakcji drogowej w Królestwie do tych wszystkich uprzednio już uchwalonych rozwiązań o charakterze formalnym. Ową regulację, czyli tzw. “prowadzenie traktów” komisarze obwodowi mieli realizować poza tym “podług mapy geograficznej”, biorąc zarazem pod uwagę zmieniające się lokalizacje wybranych stacji pocztowych. Zmiany umiejscowienia tychże stacji pocztowych (a tym samym przebieg głównych traktów) miały zasadniczo zależeć od “dogodności miejscowej i podróżujących”. Innym argumentem za ewentualną dozwoloną zamianą położenia stacji pocztowych była “zręczność w przesyłaniu pocztą ekspedycji rządowych”. Opracowane przez komisarzy obwodowych przewartościowania lokalizacji stacji pocztowych i ustalanie nowego biegu traktów komunikacyjnych trzeba było w dalszej kolejności przedstawić do zatwierdzenia przez komisję wojewódzkie. Wnioski takie musiały być jednak poparte wyłożonym w sposób w pełni jasny i komunikatywny “dostatecznym udowodnieniem [ich] przyczyn gruntowych” (punkt 1-szy części 2-giej).

Z drugiej strony, przy wytyczaniu przez komisarzy obwodowych tzw. traktów wielkich i średnich (poza oczywiście zachowaniem niewzruszonej reguły utrzymania tzw. punktów pryncypalnych, oznaczonych w art. 2-gim ustawy z 20 kwietnia 1816 roku, tj. najczęściej miejsc początku/zakończenia traktu), obowiązywać miała tendencja do prowadzenia wytyczania dróg bitych w ten sposób, aby tzw. punkty pośrednie “/.../ ile możliwości przez miasta pomniejsze przechodziły”. Takie rozwiązanie można jednak było przyjąć tylko i wyłącznie, “/.../ jeżeliby przez to nie było znacznego nadłożenia drogi dla podróżujących”. Przy opracowywaniu nowej sieci transportowej komisarze obwodowi mieli jednocześnie zwracać uwagę i na istniejące już trakty-drogi gruntowe. Brano tu pod uwagę np. czy dotychczas użytkowane drogi boczne znajdowały się w dobrym stanie, a warunki podróży nimi odpowiadały z grubsza obowiązującym przepisom policyjnym. Innym czynnikiem weryfikacyjnym przydatności dawnych dróg dla ustanawianej właśnie całościowej sieci transportowej Królestwa było zapoznanie się z warunkami lokalnymi, np. pod kątem rodzaju gruntów, przez jakie dany trakt przechodził. Tu sprawdzano wpływ ziemi na stan drogi i warunki jej dobrego utrzymania w stanie przejezdności. (punkt 2-gi części 2-giej)¹⁵.

Wprowadzano i potwierdzano niejako przy tym generalną zasadę, aby trakty publiczne prowadzące z jednego miasta do drugiego projektować – o ile to możliwe – w linii prostej “/.../ według mapy i geograficznego położenia”. W dalszej dopiero kolejności wypadało poddać rozważeniu w jakiej odległości od nowej proponowanej trasy drogi bitej znajdują się wsie i osady, położone wzdłuż dotychczasowej trasy. Najważniejszym celem było doprowadzenie do znacznego skrócenia faktycznego dystansu pomiędzy głównymi miastami, jednak tylko pod tym warunkiem, “/.../ jeżeli wielkie błota, góry, lub wąwozy, albo zbyt trudne dla ciężarów piaski i niskie grunta, takowemu sprostowaniu nie przeszkadzają”. Wszystkie linie proste projektowanych nowych dróg, tak pomiędzy miastami, jak i między – stanowiącymi tzw. punkty pośrednie trasy – mniejszymi miejscowościami, miasteczkami czy

¹⁵ DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 287.

wsiami, musiały być projektowane biorąc w jednakowym stopniu pod uwagę wszystkie najważniejsze przeszkody (a zatem owe: góry, depresje czy inne zbyt głębokie niziny, błota i piaski oraz wąwozy) i możliwość ich ominięcia. Ze względu na te przeszkody i inne “okoliczności” wypadało zatem wprowadzać do jak najprostszej z założenia sieci transportowej i “pewne punkty załomków”, czyli zakrętów trasy pod różnymi kątami. Te miejsca zmiany przebiegu trasy pod określonym kątem trzeba było oznaczyć “raz na zawsze”, wprowadzając tym samym możliwość prostowania drogi (bitej) “/.../ od jednego do drugiego biegu traktu”, czyli mówiąc wprost – deklarowano wprowadzanie ewentualnych zmian przebiegu tras komunikacyjnych w jak najbardziej symetryczny sposób.

Co do stojących w odosobnieniu przy dotychczasowych traktach karczem, uznano zasadniczo, że ich usytuowanie nie może wpływać na ustalanie możliwie prostego/liniowego przebiegu nowych traktów, czy też dodatkowego wprowadzania tzw. załomków, czyli zakrzywienia trasy dróg pod określonym kątem. Szczególnie zaś tu chodziło o te karczmy, które ustawodawcy uznawali za budynki, jakie “/.../ żadnej nie okazują w swej budowie trwałości”, czy które nie zapewniały podróznym żadnych znaczących wygod, ewentualnie które można było bez problemu przenieść z jednej lokalizacji na drugą (punkt 3-ci części 2-giej).

Wpisane do tzw. bezpośredniej sieci komunikacyjnej trakty drugiej klasy/drugiego rzędu również należało wytyczać z jednego punktu głównego do drugiego w możliwej do zaakceptowania linii prostej. Podobnie jednak jak w wypadku tzw. traktów głównych, należało w całym procesie ich wytyczania brać pod uwagę istnienie i występowanie takich samych przeszkód, które mogły zmusić wytyczających do wprowadzania wymuszonych załamań traktu bocznego.

Była zasada, iż samo wprowadzanie w sieci transportowej Królestwa Polskiego większych załamań traktowano jako wyższą konieczność, której należało unikać w każdy możliwy sposób. Najważniejszym zaleceniem było aby przynajmniej “/.../ przez grunt jednejże włości w prostej linii droga prowadzoną była”. Trzeba było przy wytyczeniu traktu wybierać takie – zlokalizowane na granicy dwu posiadłości – punkty, aby można było z nich wyprowadzać drogi boczne, prowadzące do okolicznych wsi w ten sposób, aby dane dwie włości (szlacheckie) miały z tego tytułu jednakową korzyść, czy jednakowej wielkości udogodnienie. Z drugiej strony prawodawcy rozporządzenia z 29 kwietnia 1817 roku nie widzieli potrzeby “/.../ namnażania dróg niepotrzebnych”, które mogłyby tamować prawidłowy rozwój krajowego rolnictwa, przynosząc raczej z tytułu swego zbyt liczne powstawanie “uszczerbek i szkodę”. Aby osiągnąć ten cel, budowniczy mieli wybierać w linii zaprojektowanej już drogi głównej/bitej najlepiej dostosowane do miejscowych uwarunkowań punkty, “/.../ od których drogi w różne strony rozchodzić się i /.../ wyprostowanymi być mają”. Oczywiście było, iż przy wytyczeniu punktów stycznych głównych traktów bitych Królestwa, oraz wszystkich rodzajów dróg drugorzędnych, wypadało koniecznie stosować te same zasady transportowe i ekonomiczne.

Drogi służące posesjonatom szlacheckim czy innym właścicielom do komunikacji ze stanowiącymi ich własności polami i łąkami, rozporządzenie z kwietnia 1817 roku nazy-

wało tzw. “drogami ekonomicznymi”. Szlaki te, zasadniczo nie wykorzystywane przez podróżujących, zostały uznane za pozostające w pełnej dyspozycji lokalnych właścicieli, a ich utrzymanie i ewentualne polepszenie – jako kwestia w pełni prywatna – zupełnie zależne od ich woli (punkt 4-ty części 2-giej).

Zgodnie z punktem piątym części drugiej opisywanej ustawy, wszystkie dotychczasowe wskazania były jednoznacznym dowodem na zależność prawidłowego przeprowadzenia procesu wytyczania (i budowy) dróg bitych w Królestwie Polskim od lokalnych uwarunkowań, oraz od stosownego (w oryg. “rozsądnego”) postępowania odpowiedzialnych za całą procedurę urzędników państwowych. Sama odpowiedzialność instytucjonalna za uregulowanie dróg in situ począwszy od końca drugiego dziesięciolecia XIX wieku miała teraz wyglądać następująco. Otóż “w okręgu gmin stowarzyszonych” uregulowanie dróg bocznych przypadło w udziale komisarzom (lub inaczej: dozorcóm) sekcyjnym, którzy mieli na domiar prawo swobodnego kontaktowania w powierzonych sobie zagadnieniach z lokalnym komisarzem obwodowym. Trakty publiczne, ich regulacja i budowa pozostawały zaś pod bezpośrednim nadzorem komisarzy obwodowych, którzy (wobec pojawienia się ewentualnych wątpliwości lub sytuacji o charakterze nagłym czy nieprzewidywalnym) mieli z kolei prawo kontaktować się z lokalną komisją wojewódzką. Przy domaganiu się opinii władz wojewódzkich, dany komisarz obwodowy miał obowiązek przedstawić podnoszoną kwestię bezstronnie i wieloaspektowo zarazem, dostarczając jednocześnie dołączony rysunek obrazujący sytuację na miejscu. Był on jednocześnie w pełni odpowiedzialny za rzetelność przekazywanych danych¹⁶. W wypadku pojawiania się nierozstrzygniętego sporu pomiędzy komisarzami obwodowymi o sąsiadującym ze sobą zakresie jurysdykcji terytorialnej, a mianowicie gdy dochodziło do sporu czy wątpliwości przy regulacji traktu prowadzącego z jednego do drugiego miasta i przecinającego jednocześnie granice obwodów, wówczas całą sprawę wypadało przedstawić do rozstrzygnięcia przez miejscową komisję wojewódzka. Przekazywana wówczas dokumentacja musiała oczywiście zawierać całość korespondencji prowadzonej w konkretnej sprawie pomiędzy obydwojma będącymi w sporze komisarzami obwodowymi (punkt 5-ty części 2-giej).

W wypadku znacznego zmniejszenia obszaru gruntów wybranej “osady” (miejsca osiedlenia [dla kolonisty]), dokonanego na skutek nowej regulacji traktów, lokalny właściciel dominialny czy posesjonat musiał zrekompensować danemu osadnikowi jego stratę materialną w formie zastępczego wynagrodzenia pieniężnego. Gdy zaś potrzeba wyrównania strat dotyczyła współwłaścicieli odbieranego na cele drogowe gruntu, obowiązkiem doprowadzenia do ich wzajemnego rozliczenia obciążono lokalnego komisarza obwodowego. Przy wyrównywaniu możliwych strat poprzez przekazanie innego gruntu, wchodziło zarazem pod uwagę ewentualne przekazanie poszkodowanym terenów, przez które przebiegał dotychczasowy trakt. Wobec pojawienia się sporów o

¹⁶ DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 287–288.

odszkodowania, w sprawę jednak musiała się włączyć miejscowa komisja wojewódzka (wchodząc tu w kompetencje dawnej rady prefekturalnej z czasów Księstwa Warszawskiego), informowana szczegółowo o konkretnych okolicznościach przez komisarza obwodowego, który też dostarczał naczelnemu organowi zajmującemu się sprawami bieżącymi województwa stosowną dokumentację (punkt 6-ty części 2-giej).

Pisząc o “sposobie uregulowania dróg i traków publicznych”, ustawodawcy nie zapomnieli też w kwietniu roku 1817 o konieczności odpowiedniego oznaczenia wsi, miejscowości i miast, przez które miały przechodzić trakty publiczne. Na skraju bowiem tych “lokalizacji” wypadało najpierw zakopać w ziemi gładko oheblowane słupy drewniane. Ich grubość nie mogła być mniejsza niż 12 cali, a wysokość nad powierzchnię ziemi nie krótsza niż 4 łokcie, przy głębokości osadzenia słupa nie mniejszej niż 1½ łokcia (z czego wynikało, iż całkowita długość takiego słupa drogowego stanowiła co najmniej 5½ łokcia). Te drewniane wsporniki, zaokrąglone u góry i pomalowane przy pomocy farby olejnej w barwy narodowe (tj. biało-czerwone), zabezpieczano w warstwie dolnej przed gniciem za pomocą “dobrego osmalenia”. Na tychże to słupach, w odległości ½ łokcia od góry zamieszczano wreszcie solidnie przybite tablice z nazwami miast lub wsi; do czego dochodziło jeszcze podanie nazwy obwodu lokalnego oraz gminy.

Na tej samej wysokości, tj. 3½ stopy nad ziemią zamieszczano horyzontalnie osadzone tzw. “wskazówki”, o szerokości 6 cali i długości 2 łokci. Na owych drogowskazach zapisywano nazwy najbliższego od danej lokalizacji, leżącego na głównym trakcie miasta, oraz nazwę najbliższej wsi, przez którą konkretny trakt przechodził. Formalnie taki zapis brzmiał: “Do miasta (nazwa) mil (ilość) prze wieś (nazwa)”. Wobec rozchodzenia się traktów w otwartej przestrzeni, i na rozstajach drogowych wystawiano oczywiście podobne drogowskazy (tyle, że bez tablic z nazwami miejscowości). Ilość wskazówek na słupie orientacyjnym uzależniona była od liczby rozchodzących się traktów. Jednocześnie na granicy każdej gminy czy obwodu osadzano w ziemi słupy o identycznej wielkości jak te, stosowane przy mocowaniu tablic z nazwami miejscowości, czy drogowskazów, tj. wystające 3½ stopy nad ziemią. Na drogowych słupach granicznych zamieszczano tablice z nazwami gminy/obwodu (punkt 7-my części 2-giej)¹⁷.

W zasadzie można powiedzieć, iż właściwym sednem ustawy transportowej z 29 kwietnia 1817 roku była jej część trzecia, która odnosiła się do “sposobów robienia i utrzymywania dróg”. W tym fragmencie rozporządzenia przede wszystkim formalnie potwierdzano, iż niezależnie od rodzaju traktu, zarówno drogi wielkie, średnie oraz boczne musiały mieć “szerokość prawem przepisaną”, przy zachowaniu zasady okopania ich – po obu stronach – rowami, przeznaczonymi do spadku wody z ich powierzchni. Szerokość rowów odwadniających przewidziano na od czterech do sześciu stóp. Brzegi owych rowów miały posiadać co najmniej “jedną stopę spadzistości”. Takie rozwiązanie z kolei zabezpieczało możliwość efektywnego działania, gdy “/.../ w miarę potrzeby [zaistniałaby koniecz-

¹⁷ DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 288–290.

ność] /.../ wyniesienia drogi ziemi, tak aby spód rowu co najmniej dwie stopy miał szerokości”. Było zasadą, iż rowów odwadniających nie wliczano do całego wymiaru szerokości drogi. Zresztą sama szerokość traktów głównych Królestwa Polskiego też w tym czasie nie była constans. Tam bowiem, gdzie koszt budowy drogi głównej o standardowej szerokości okazywał się z takich lub innych powodów zbyt wysoki (np. na terenie nizinnym, gdzie trzeba było sypać groble/nasypy) można bowiem było nawet zwężyć drogę główną do szerokości standardowej drogi średniej (punkt 1-szy części 3-ciej).

Co do samej ziemi wydobywanej przy kopaniu rowów, rozporządzenie nakazywało nie tyle jej usuwanie na boki, co wysypywanie wykopanej masy ziemnej na środek budowanego traktu komunikacyjnego “/.../ aby droga była kabłąkowata i w środku czyli na grzbiecie przynajmniej 1½ stopy nad wysokość brzegów [była] wyniesioną/.../”. Zasadniczym celem tak przyjętego sposobu postępowania było uniemożliwienie pozostawiania na drodze wody opadowej, czy pośniegowej. Przy umiejscowieniu w trasie przeznaczonej do regulacji drogi jakiś znaczących pagórków, wypadało je przed ustanowieniem nowego traktu zniwelować. Oczywiście podobna zasada obowiązywała gdy zauważono występujące “w trasie” rekonstruowanej/budowanej drogi doły. Te z kolei trzeba było w pierwszej kolejności zasypać gruzem lub drobnymi kamieniami, a następnie wypełnić faszyną, którą należało ostatecznie silnie ubić. Dopiero po wykonaniu tak opisanych czynności niwelacyjnych można było przystąpić do kopania rowów i nasypać na środek drogi ziemię, aby tym sposobem sam trakt uczynić najwyższym w części centralnej i spadającym po bokach (punkt 2-gi części 3-ciej).

Ogólny dwustronny (tj. ze środka ku brzegom) spad drogi na obszarze jej lokalizacji o charakterze ilastym, błotnistym, czy ogólnie rzecz biorąc niskim, trzeba było wzmocnić przy użyciu faszyn i kamieni. Aby prawidłowo wykonać takie zabezpieczenia spadku bocznego traktu, najpierw po jednej i po drugiej stronie pochyłej powierzchni drogowej stawiano pionowo większe kamienie i silnie je ubijano. Dopiero po wykonaniu tej czynności, pomiędzy tak postawionymi dużymi kamieniami rozsypywano albo tłuczeń albo mniejsze kamienie, wyrównywano ewentualne nierówności i ubijano całą powierzchnię drogi.

Po przykryciu tak przygotowanej dolnej warstwy traktu niewielką ilością ziemi, kładziono na konstruowaną drogę odpowiednio przygotowaną faszynę, powiazaną w jednokowych wiązkach. Związana w snopki przy użyciu miękkich gałązek faszyna miała być spożytkowana w ten sposób, że “/.../ użyty do niej chrust w odwrotnym sposobie składać nelež[ą]”. Snopki faszynowe układano obok siebie bardzo ściśle. W dalszym etapie budowy drogi tak ułożoną zesnopkowaną faszynę przykrywano solidną warstwą ziemi, którą ponownie ubijano. Przy tej czynności wystrzegano się aby na skutek zbyt znacznego przyciśnięcia faszyny w jednym miejscu, nie podnosiła się ona w drugim (właśnie aby zapobiec takiej niechcianej możliwości wiązano faszyny w snopki). W wypadku “przechożenia” odnawianej/budowanej drogi przez okolice nizinne, i pojawiania się w związku z tym potrzeby lepszego zabezpieczenia traktu, rozporządzenie kwietniowe nakazywało ułożyć jeszcze kolejną warstwę faszyny (drugą – przykrywającą, już uprzednio rozłożoną pierwszą warstwę gałęzi). Przy kładzeniu kolejnej warstwy faszyny stosowano identyczne

zasady, jak przy rozprowadzaniu jej prymarnego poziomu, szczególnie zalecając przykrycie jej warstwą ziemi, “/.../ gdyż na powietrzu prędko niszczeje” (punkt 3-ci części 3-ciej). Wobec występowania niedostatecznej ilości, czy wręcz pełnego niedoboru materiału faszynowego lub kamiennego, ewentualnie wobec pojawiających się utrudnień w ich dostarczeniu w pobliże remontowanego/budowanego szlaku drogowego, istniała możliwość konstrukcji drogi przy użyciu tylko i wyłącznie jednego z nich, tj. albo z kamieni, albo z faszyn. Poza tym, można jeszcze było posiłkować się przy budowie/naprawie dróg gruzem budowlanym, czy nawet żużłem pozostałym po procesach hutniczych (punkt 4-ty części 3-ciej)¹⁸.

Natomiast przy budowie traktów przechodzących przez lasy, zachowując obowiązujące standardy przede wszystkim zwracano uwagę na zachowanie potrzebnej szerokości dróg. Wystające w kierunku drogi gałęzie z drzew leśnych trzeba było zatem wyciąć od dołu na wysokość sześciu stóp. Obowiązywała na terenach leśnych zasada wykarczowywania w pasie drogi wszystkich pni oraz korzeni, a to dla zabezpieczenia pojazdów i podróżnych przed możliwymi urazami (punkt 16-ty części 3-ciej).

Nawiązując do problematyki budowy dróg na terenie “przykrych wąwozów i gór”, zakładano konieczność przynajmniej takiego rozświetlenia ciągu komunikacyjnego, aby na wybudowanej w wąwozie drodze co najmniej było tak szeroko, aby mogły się tam minąć dwa przejeżdżające w różnych kierunkach pojazdy. Jedynie w najtrudniejszych wypadkach przewidywano możliwość zwężenia – na możliwie krótkim odcinku drogi – traktu do takiej tylko szerokości, iż mógłby przejechać nim tylko jeden pojazd. Tutaj uznawano za możliwe porobienie tzw. ustępów, czyli miejsc, gdzie jeden podróżny mógłby zjechać z ciągu komunikacyjnego i przepuścić drugiego. Ze względu na częste niszczenie dróg przechodzących przez wąwozy przez wiosenne wylewy wód, wypadało tak przygotować te trakty aby jak najmniej ucierpiały od takiego właśnie kataklizmu, czy nieszczęścia. Dlatego właśnie na tych obszarach należało budować ciągi komunikacyjne o szczególnie wypukłych kształtach ich powierzchni jezdnej. Na brzegach przechodzących przez wąwozy dróg trzeba było wykopywać “/.../ po brzegach chociaż pomniejsze rowki, aby nimi woda spływała”. Ogólnie rzecz biorąc, na terenie górzystym budowane zgodnie z rozporządzeniem z kwietnia roku 1817 drogi w żadnym miejscu nie powinny były mieć zbyt dużego spadku nawierzchni jezdnej (w oryginale: “przykrej spadzistości”), którą można by uważać za niebezpieczną dla poruszających się pojazdów. Za dopuszczalny spadek nawierzchni drogi uznano przechył kierunku jazdy o wartości jednej stopy na pięć ich długości. Przy długim spadku ciągu komunikacyjnego, w odpowiednich odległościach od siebie trzeba było wybudować na drodze solidnie przymocowane do podstawy tzw. poprzeczne “waliki” (tj. bumpy), o szerokości u dołu rzędu trzech stóp. Powodem takiej supozycji była chęć zatrzymania raczej niż spowolnienia biegu rozpedzonego pojazdu (punkt 17-ty części 3-ciej)¹⁹.

Przy budowie “/.../ w miejscach lgnących”, tj. na terenie zasysającym powierzchnię gruntu, grobli (czy inaczej mówiąc nasypy ramp drogowych), nawożono na ich

¹⁸ DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 290–291.

¹⁹ Ibid, s. 293–294.

powierzchnię gruby, ziarnisty piasek. Odpowiednia warstwa żwiru nie mogła mieć mniejszej grubości niż co najmniej jedną stopę. Aby odpowiednio zabezpieczyć trakt, dopiero po nawiezieniu wielkoziarnistego piachu można było w takich okolicach przystępować do właściwego, ostatecznego wyprofilowania samej drogi. Było bezdyskusyjnym, iż nasypy budowano tak, aby “/.../ nad najwyższe wezbranie zbiegającej wody wyniesionymi zawsze [one] były” (punkt 5-ty części 3-ciej). Tam gdzie groble było stosunkowo najniżej usypane trzeba było koniecznie wykopać tzw. “poprzeczne rowy”. Ich szerokość zależała od zastanych warunków lokalnych, a głębokość obliczano zgodnie z obowiązującymi w ówczesnym Królestwie wymogami “nauki hydrotechnicznej” (dziedziny wiedzy, dotyczącej w tym wypadku niwelacji). Dodatkowo przy szczególnie nisko położonych groblach kopano wyjątkowo usilnie rowy boczne, celem zabezpieczenia prawidłowego odpływu wody z najniżej położonych części nasypu (punkt 6-ty części 3-ciej). Po wykopaniu poprzecznych w stosunku do światła drogi rowów odwadniających, pojawiała się bezwzględna potrzeba postawienia na nich mostów, które co do zasady umieszczano na samym środku grobli/nasypu. Szerokość takiego drogowego mostu/mostku nadkanałowego obliczano na minimum dwanaście stóp. W zależności od dostępności materiału, mosty te mogły być budowane bądź z drewna, bądź z materiału pozwalającego na ich wymurowanie, a czynnikiem decydującym była cena. Przy wyborze opcji “murowanej” podstawowym zmartwieniem majstrów stawało się wybudowanie odpowiednio mocnego, spojonego za pomocą wapna dobrej jakości, sklepienia podmostowego. Stąd prace przy budowie mostów nadkanałowych należało powierzać tylko i wyłącznie “rozsądnym i umiejętnym” rzemieślnikom (punkt 7-my części 3-ciej).

Wskazane powyżej, co najmniej dwunastostopowe w szerokości, prowadzone przez groble rowy porzeczne, na wysokości gdzie umiejscowiono nad nimi drewniane mosty, miały mieć wymurowane przy użyciu kamieni boki. Drugim możliwym do zastosowania (choć mniej solidnym) rozwiązaniem było zabezpieczenie znajdujących się pod mostem brzegów rowu przez ich dokładne “wydarniowanie”. Przy zastosowaniu tej ostatniej metody, w bokach znajdującego się pod mostem kanału poprzecznego osadzano osmalone i dostatecznie grube pale drewniane, aby na nich następnie układać “na czop” bale. Ilość takich dobrze osadzonych bali, zajmujących całą szerokość boku rowu znajdującego się pod powierzchnią mostu, miała wynosić co najmniej trzy. Dopiero na tychże dużych belkach drewnianych należało odpowiednio równo i ściśle ze sobą układać znacznie mniejsze gabarytowo, ale nadal grube na co najmniej cztery cale belki. “Przywiercano” je w dalszej kolejności do głównych bali, celem uniknięcia unoszenia się ich do góry pod ciężarem osób, czy wozów/towarów przewożonych na mostach (punkt 8-my części 3-ciej). Inaczej trochę wygląda sytuacja, gdy lokalne warunki były trudniejsze od standardowych, tj. gdy rowy poprzeczne, zlokalizowane pod mostami musiały mieć jeszcze większą szerokość, lub gdy ich długość (ze względu na znaczną ilość przepływającej pod mostami wody) musiała być większa niż formalnie przewidziane dwanaście stóp. W takim wypadku istniała potrzeba wbicia pośrodku w dno rowu kilku ze sobą powiązanych solidnie bali, na której to podporze dopiero układano i przywiązywano do siebie belki mostu (punkt 9-ty części 3-ciej).

Co do zjazdów z mostów, to niezależnie od tego czy dany most był o większych czy mniejszych gabarytach, wypadło je wykonać w ten sposób aby “/.../ podniesione do nich “tryfty” [czyli: zjazdy i wjazdy] /.../ od wszelkich wypadków, jakie przykre z mostów zjazdy sprawiają, podróżujących zabezpieczały”. Celem upewnienia się że z wjazdów mostowych nie będzie osuwać się ziemia pod same mosty, na ich bokach (“burtach”) trzeba było poumieszczać drewniane bale. Same wjazdy/zjazdy na most i z mostu brukowano przy użyciu drobnych kamieni. Innym sposobem ich utwardzenia było przynajmniej równe ułożenie i silne ubicie mniejszych kamieni na samym wjeździe do mostu, a następnie przesypianie tychże kamieni żwirem (punkt 10-ty części 3-ciej).

Mosty drogowe musiały posiadać zabezpieczenia boczne, czyli tzw. kobylice (najczęściej z desek) o wysokości nie mniejszej niż dwa łokcie. Słupki pionowe na których mocowano mostowe zabezpieczenie poziome (tzw. “słupki kobylicowe”) musiały być dobrze umocowane w samej strukturze mostu, i przywiązane do belek z dwu stron. Kiedy takie właśnie umocowanie podstawy “burt bocznych” nie mogło być zastosowane, preferowano odmienne rozwiązanie. Otóż wówczas wbijano w ziemię, dobrze osmalone na końcach kolki “kobylicowe” na dwu przeciwległych końcach mostu. Sytuowano je co najmniej w odległości dwu stóp od brzegu rowu poprzecznego przez drogę, nad którym postawiono dany most. Właściwe osadzenie poręczy na słupkach nośnych odbywało się w ten sposób, że ich kąt umiejscowienia nich tychże słupkach kobylicowych utrudniał gnicie drewna poręczowego z powodu wilgoci (głównie opadów atmosferycznych). Poprzeczki były jednocześnie osadzane na słupkach “na czop”. Ich standardowa grubość wynosiła przynajmniej sześć cali, gdzie chodziło tu o z każdą z czterech stron, obrobionej w formie kwadratu poprzeczki. Podobnie jak słupki kobylicowe, także i poprzeczki musiały być malowane farbą olejną w kolory biały i czerwony, czyli w barwy narodowe (punkt 11-ty części 3-ciej). Zabezpieczenie mostu osadzonymi na słupach barierami drewnianymi nie stanowiło jedynego ich zastosowania. Podobnie i rozporządzenie z 9 kwietnia 1817 roku przewidywało odgródenie traktów za pomocą barier w tych miejscach, gdzie drogi przechodziły przez miejsca ogólnie uznana za niebezpieczne. Dotyczyło to sytuacji, gdy trakt prowadził w pobliżu jezior, stawów, rzek, większych strumieni, no i oczywiście przepaści (punkt 12-ty części 3-ciej).

Kwestia obsadzania drzewostanem traktów i grobli sypanych pod drogi także zaprzętała uwagę ustawodawców rozporządzenia z 29 kwietnia 1817 roku. To właśnie problem uchronienia zlokalizowanych na terenie nizinym nasypów/grobli przed uszkodzeniem, szczególnie w postaci zerwania lub po prostu zepsucia przez wiosenny przybór wód prowokował – jako zasadnicze zagrożenie – do obsadzenia ich boków tzw. wysokimi krzewami. Takie obsadzenie (zaczynające się już od połowy wysokości bocznego rowu odwadniającego) realizować miano głównie przy zastosowaniu gęsto sadzonej “rokiciny i wierzbin”. Powyższe wysadzanie przewidywano bezwzględnie do wykonania w okresie wczesnowiosennym. Ustawodawcy jasno zresztą wskazywali, iż podstawowym celem obsadzania poboczy grobli wskazaną powyżej roślinnością było to “/.../ aby ta wodę naciskającą na groble wstrzymywała”. W ogóle przecież pierwotnym i – jak się wydaje – podstawowym celem

obsadzania tras komunikacyjnych drzewami i krzewami była właśnie kwesta prawidłowego zabezpieczenia grobli przed podmywaniem, czy wymyciem (punkt 13-ty części 3-ciej).

Punkt czternasty tej części ustawy ogólnie nakazywał obsadzenie drzewami wszystkich traktów Królestwa o charakterze publicznym. Drzewa te miały być sadzone w odległości dwu stóp za rowami odwadniającymi, w odległości piętnastu stóp jedno od drugiego. Okres sadzenia drzew przydrożnych przewidziano na wiosnę, zaraz “/.../ za pierwszym rozmarznięciem ziemi”, a jesienią po opadzie liści z drzewostanu. Do wysadzania brzegów dróg przewidywano przede wszystkim: a) lipy; b) wiązy; c) osiki; d) jarzębinę; f) brzozy; g) wierzby; h) topole; oraz i) “iwinę”. Wszystkie te rodzaje drzewostanu miano wysadzać – o ile się dało – w liniach prostych, składających się z jednego gatunku drzewa. Inną możliwością było “regularne przeplatania” różnych gatunków drzewostanu. Czynności te wykonywano zarazem “/.../ dla sprawienia tym przyjemniejszego dla oka widoku”.

Same czynności techniczne związane z sadzeniem drzew rozporządzenie z 9 kwietnia 1817 roku przedstawiało następująco. Dla odpowiedniego przygotowania miejsca dla systemu korzeniowego potrzebne było wykopanie dołu o średnicy i głębokości minimum trzech stóp. Doły przeznaczone do sadzenia drzew wiosną przygotowywano już w jesieni, i na odwrót. Powyższe miało na celu “/.../ aby wyrzuconą ziemię powietrze dobrze przyjęło i uprawiło”. Sam środek wykopanego dołu powinien był znajdować się piętnaście cali od jego brzegu.

Niezależnie od tego jakie drzewo przewidziano do sadzenia, powinno ono być mieć nieuszkodzone korzenie i nie mniej niż cztery łokcie wysokości; wysadzanie mniejszych drzew, ewentualnie z uszkodzonym systemem korzeniowym uważano za nieefektywne. Przy partycypacji w procesie sadzenia drzewostanu przydrożnego potrzebne były – według ustawodawców – spore umiejętności. Otóż drzewo takie wypadało posadzić “uwinnie”, tj. sprawnie i prawidłowo. Pierwszą zasadą było tu ochronienie korzeni świeżo zasadzanego drzewa przed ich wysuszeniem przez słońce lub powietrze, co znacząco utrudniałoby przyjęcie się danego drzewa do gruntu. Dolne gałęzie sadzonego drzewa wypadało jednocześnie usunąć co najmniej do wysokości trzech łokci nad ziemią; natomiast zbyt rozrastające się gałęzie boczne trzeba było przyciąć ostrym narzędziem. Przy sadzeniu wierzby dobierano tylko proste, o jednakowej długości pręty; a przed ich zasadzeniem do gruntu, te końcówki, które miały znaleźć się w ziemi moczono przez tydzień czasu w wodzie.

Właściwe umiejscowienie drzewa w dole odbywało się w ten sposób, iż starano się zasadzić je na dokładnie na tej samej głębokości, na jakiej rosło ono pierwotnie. Było zrozumiałe, iż w terenie piaszczystym istniała potrzeba nieco głębszego zasadzania nowych drzew przydrożnych, oraz obsypywania jego korzeni przywiezioną ziemią “lepszego gatunku”. Szczegółowy opis tej czynności mówił, iż celem prawidłowego umieszczenia systemu korzeniowego w przywiezionej, lepszej ziemi wypadało korzenie nowosadzonego drzewa “/.../ obsypując letko ziemią natrzasać [i] jeżeli jest woda w bliskości, takową zlewać”. Systematycznie też trzeba było ubijać nasypywaną w ten sposób ziemię, aby drzewo “/.../ przyzwoicie umocowanym zostało”. Zabezpieczenie od możliwego przewrócenia się, złamania, czy znacznego “przechyłu” nowej sadzonki polegało na tym, że osadzono

przy niej na krzyż dwa kołki o wysokości ok. półtora łokcia. Utrudnienie jakiegokolwiek uszkodzenia kory zasadzanego drzewa polegało zaś na obłożeniu jej (oraz kołków wspomagających) mchem, a następnie na powiązaniu sadzonki i wsporników “rokitową skręconą wicią”. Zewnętrzna warstwa tego “zestawu” składała się ze zwykłej darni, którą okładano drzewko, już zabezpieczone mchem i wsparte kołkami (punkt 14-ty części 3-ciej).

Tzw. szkółki drzew przewidzianych do nasadzania jako przydrożne (w oryginale: “zapasne szkółki”) rozporządzenie chciało lokalizować w tzw. “zapolach”, będących własnością prywatnych posesjonatów, na gruncie których przechodził trakt, który zamierzano wysadzić drzewami. Na terenie większych posesji właściciele zostali zatem zobowiązani do wyodrębnienia ogrodzonych placów, gdzie zdecydowano się plantować potrzebne sadzonki. Tutaj ustawodawca doradzał posesjonatom, iż najlepiej i najłatwiej zarazem byłoby zasadzać w ogrodach “zapasnych” te gatunki drzew, które można wyhodować “/.../ z narzniętych gałęzi i różeg”, wymieniając jednocześnie wierzby i topole saskie, jako te gatunki, które najłatwiej się w polskich warunkach przyjmują. Samo zasadzenie drzewek i późniejsze prowadzenie szkółki leśnej musiało przy tym odbywać się według zwykłych zasad, obowiązujących w ogrodnictwie; tj. żądano aby: a) przy pierwotnym zasadzaniu pędów, zwracać uwagę na to czy są one proste; b) po przyjęciu się sadzonek podcinać czy wycinać ich dolne gałęzie. Powyższe miało spowodować szybszy wzrost materiału szkolnego. Sadzonki mogły być z takiego specjalnego ogrodu pobierane do ich wysadzania na poboczach dróg nie wcześniej, niż kiedy osiągnęły one pożądaną wysokość i ukorzenie (punkt 15-ty części 3-ciej)²⁰.

3. Zakończenie

Należy pamiętać, iż ów tak ważny dla polskiego drogownictwa rok 1817 obfitował i w inne znaczące ważne na polu ustawodawstwa okołodrogowego wydarzenia. I tak, już na początku lata roku 1817 wypracowano zasady składania raportów z przeprowadzonych już prac w drogownictwie polskim robót. Po przesłaniu bowiem przez prezesa Komisji Województwa Krakowskiego dla namiestnika carskiego generała Józefa Zajączka sprawozdania ze stanu prac drogowych prowadzonych w podległym mu województwie na tzw. trasie krakowskiej, Rada Administracyjna postanowiła na sesji w dniu 21 czerwca 1817 roku rozesłać go do innych komisji wojewódzkim, celem zastosowania się do opracowanych tu rozwiązań także przez pozostałe komisje wojewódzkie w Królestwie²¹. Podobnie dnia 5 lipca roku 1817 polecono na forum Rady Administracyjnej Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji przeprowadzić ocenę aktualnego stanu dróg w kraju. Ministerstwo to zostało zobligowane wówczas – dość zaskakująco – do zbierania danych o stanie dróg za pośrednictwem Dyrekcji Generalnej Poczty. Poza ogólnym opisem traktów w – przesyłanych co miesiąc – raportach, trzeba było jeszcze wyraźnie wskazać na niezbędnie wyma-

²⁰ DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 291–294.

²¹ RA 4/384.

gające napraw odcinki trakcji drogowej²². Wreszcie dnia 6 grudnia 1817 roku Rada Administracyjna nakazała poszczególnym prezesom komisji wojewódzkich przeprowadzenie rewizji/lustracji, znajdujących się na terenie dóbr narodowych dróg, grobli i mostów (oraz karczem)²³.

Co więcej, po kilku latach miało się okazać, iż w dniu 22 września 1825 roku Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji wydała reskrypt nr 63722/7612, w którym przedstawiła “zasady do robienia drogi i ulic z tłuczonych kamieni podług Mac Adama, czyli tak zwane Macademizowanie”²⁴. Rozporządzenie to wprowadzało nowe rozwiązania w zakresie budowy przynajmniej głównych traktów w Królestwie Polskim.

Wydarzenia te nie zmieniają jednak w niczym tego podstawowego faktu, iż opracowane przez Komisję Województwa Mazowieckiego niezwykle szczegółowe “urządzenie względem uregulowania dróg i naprawy traktów publicznych” z 29 kwietnia 1817 roku, może być z całą pewnością traktowane jako pierwsza ustawa tak dokładnie i wieloaspektowo analizująca w ustawodawstwie Królestwa Polskiego zagadnienia transportowe. Dlatego też autor niniejszego artykułu uważa, iż rozporządzenie to można nazwać prawdziwą matką wszystkich polskich ustaw drogowych XIX wieku.

Bibliografia

1. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, zespół Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego, syg. 1, 2, 3, 4, 5.
2. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396 [w:] Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego nr 25 z 29 kwietnia 1817 roku.
3. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji, Zasady do robienia drogi i ulic z tłuczonych kamieni podług Mac Adama, czyli tak zwane Macademizowanie, [w:] Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego, nr 502 z 10 października 1825 roku.
4. Namiestnik w Królestwie Polski Józef Zajączek w Radzie Stanu, Postanowienie dotyczące podziału dróg na trakty wielkie, średnie i drogi boczne oraz wymiarów takowych, 20 kwietnia 1816 roku, preambuła [w:] Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego, nr 25 z 29 kwietnia 1817 roku.

²² RA 5/12.

²³ RA 5/254.

²⁴ Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji, Zasady do robienia drogi i ulic z tłuczonych kamieni podług Mac Adama, czyli tak zwane Macademizowanie, [w:] DUWM. 1825, 10 października. Nr 502. S. 951–954.

МІСТО БРОДИ ЯК ТОРГОВИЙ ЦЕНТР НАПРИКІНЦІ XVI – В СЕРЕДИНІ XVII СТ.

Ю. О. Турега

(Львівський національний університет
імені Івана Франка, м. Львів)

У статті місто Броди представлено як вагомий торговий центр українських воєводств Речі Посполитої кінця XVI – середини XVII ст. Для цього автор звертається до проблем, які пов'язані із встановленням часу проведення ярмарків у місті, окресленням кола поселень, представники яких відвідували Броди, вивченням торгових шляхів, які проходили через місто. Для цього ж подано асортимент товарів, які продавали й купували гості Бродів, прослідковано їхній побут та поведінка. Оцінено значення торгівлі в житті міста.

Ключові слова: торгівля, ярмарки, торгові шляхи, повсякдення, стратегії поведінки.

Yu. O. Tureha. The town of Brody as a trade centre in the late 16th – mid 17th century

Despite quite a rich historiography of its history, the town of Brody still lacks the research about its trade past. Therefore the necessity of the paper devoted to this topic should not be disputed if the gap is to be filled. It is true that a few historians, especially Ivan Sozanskyi, had researched some aspects of the issue but the commercial activities of town's visitors have not been investigated so far. A close examination of the problem presented above testifies that Brody was an important trade centre in mentioned period. The bulk of the paper is based on the town's magistrate books which are housed in the Central State Historical Archive of Ukraine in the city of Lviv. The documents from the magistrate collection very rarely provide us with ample evidence of the trade in the town. In most cases we are forced to work with scant mentions upon which an understanding of town Brody as trade centre was built.

First and foremost this research aims to clarify the question of town fairs. Though the literature sources contain controversial information concerning this issue, the examination of town charts revealed that in the first years of settlement existence three fairs were established. Afterwards, during the Łukasz Żółkiewski's rule, fair periods were transformed and secured in the chart of 1629 by Stanisław Koniecpolski.

The most ancient magistrate book did not contain any facts about guest traders in the town. Moreover, there is a lacuna in the sources spanning 1603–1620, so the first subsequent evidence appears only in the second half of 1620s. Thus, up to the year 1665 almost 200 mentions about the presence and activity of the town's visitors have been found. Following the analysis of all these mentions, we have compiled a list of places from which traders arrived in Brody. We have also reconstructed a range of goods, offered in the town market.

Apart from that, a careful examination of the magistrate books gives us a valuable insight into merchants' everyday life in Brody. In this respect two major areas can be distinguished. The first one shows us trade process in minute detail. The second one illuminates vendors' leisure time after the arrangement of their commercial deals. Some other questions related to the trade history are covered in this paper as well: in more specific terms they are such as control of the trade activities, exerted by the local officials, taxation on the vendors, the difficulties traders faced outside and inside Brody, localisation of the town on the trade routes.

Key words: trade, fairs, trade routes, everyday life, behavioral strategies.

© Ю. О. Турега, 2018

Постановка проблеми. Торгівля в житті міст епохи Середньовіччя та раннього Нового часу відігравала вкрай вагомe значення. Саме торговий фактор часто розглядається як один із ключових у процесі виникнення і розвитку населених пунктів міського типу¹, тому, на нашу думку, вивчення місця торгівлі в житті приватного м. Броди є необхідною складовою частиною в процесі формування якомога повнішої картини історії міста, особливо зважаючи на доволі поверхневе висвітлення цього питання в історіографії історії Бродів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивчення історіографії історії міста Броди демонструє, що торгівля майже ніколи не була окремим предметом розгляду в працях дослідників, які писали про історію міста в ранньомодерну добу. Як правило, комерційні питання висвітлювалися в поєднанні з іншими сюжетами економічного життя Бродів у рамках узагальнюючих досліджень його історії. Серед таких у першу чергу слід назвати роботу Івана Созанського, який розглядав торгівлю бродівчан у тісному контексті з питаннями національного життя міста. Історик окреслив коло купців та їх торгові інтереси серед вірмен і русинів міста². Успішність торгової активності русинів і поляків він оцінював досить скептично³. Торговельну діяльність єврейської громади в XVIII ст. висвітлив Давід Вюрм⁴, а Раїса Шиян дослідила історію шотландського купецтва міста⁵. Окрім участі в комерції окремих національних громад, в історіографії представлені також розвідки, які висвітлюють питання організації ярмарків і торгів⁶, специфіки права складу⁷, а також подаються окремі факти з історії торгівлі⁸.

Мета статті полягає в тому, щоб на основі вивчення відвідування Бродів представниками інших населених пунктів, їх торговельної активності, побуту й поведінки

¹ Макс Вебер, розглядаючи питання витоків та характерних рис міста, писав, що «первісно місто виникло як відмінне від сільського поселення утворення, яке було... місцем ринку». Вчений бачив місто насамперед як поселення з ринком (Marktansiedlung), і тим самим наголошував на важливості фактору торгівлі у виникненні міст. Див.: Вебер М. *История хозяйства. Город*. Москва, 2001. С. 337. Про важливість торгівлі в історії міст може також свідчити і те, що на думку Рудольфа Зоме власне міське право німецьких земель склалося саме на основі права ринкового. Див.: Ястребицкая А. *Средневиковая культура и город в новой исторической науке*. Москва, 1995. С. 63.

² Созанський І. З минувшини міста Бродів: причинки до історії міста в XVII в. Броди, 2003. С. 31–32, 40–41.

³ Созанський І. З минувшини міста Бродів... С. 21–22, 30–31.

⁴ Wurm D. *Z dziejów zydostwa Brodzkiego za czasów dawnej Rzeczypospolitej Polskiej (do r. 1772)*. Brody, 1935. S. 23–25, 28.

⁵ Шиян Р. Купці-шотландці в містах Руського воєводства у XVI–XVII століттях. *Вісник Львівського університету. Серія історична*. Львів, 1998. Випуск 33. С. 52–54.

⁶ Кісь Я.П., Уваротов С.І. Броди // *Історія міст і сіл Української РСР*: в 26 т. / голова головної редколегії П. Тронько. Київ, 1968. Львівська область. С. 117–118; Baliński M., Lipiński T. *Starożytna Polska pod względem historycznym, geograficznym i statystycznym*. Wyd.drugie poprawione i uzupełnione przez F. K. Martynowskiego. Warszawa, 1885. Tom II. S. 744; *Szczygiel R. Lokacje miast w Polsce XVI wieku*. Lublin, 1989. S. 270.

⁷ Кісь Я.П., Уваротов С.І. Броди... С. 117; *Кравченко В.* Документи з історії торгівлі шотландців із Замося і Бродів у Києві 40-х років XVII століття // *Український археографічний щорічник*. Київ; Нью-Йорк, 2004. Нова серія. Випуск 8/9. С. 487.

⁸ Іванюха Г. Економічна історія міста Броди XVII–XVIII ст. // *Брідщина – край на межі Галичини й Волині*. Броди, 2009. Випуск 2. С. 44.

в місті, ярмаркового життя та інших супутніх питань показати місто Броди як торговий центр, що в окреслений період зайняв та утримував стійкі позиції в комерційному житті кількох навколишніх воєводств Речі Посполитої.

Виклад основного матеріалу. Чи не найголовнішим явищем, яке багато в чому формувало комерційне життя ранньомодерного міста, було проведення ярмарків. Зважаючи на плутанину, яку бачимо в літературі щодо питання кількості та часу проведення щорічних ярмарків у Бродах⁹, доцільно звернутися із цього питання до першоджерел, а саме до локаційного привілею Стефана Баторія від 22 серпня 1584 р., в якому читаємо про право Любіча¹⁰ на три ярмарки (в січні, травні та вересні)¹¹. 20 березня 1597 р. текст локаційного привілею для онуків фундатора міста був підтверджений Сигізмундом III¹². Більш як через три десятиліття новий власник міста Станіслав Конецпольський у привілеї міщанам від 8 квітня 1629 р.¹³ закріпив новий час проведення ярмарків, які мали відбуватися на Св. Юрія, Прокопа, на П'ятниці¹⁴. Вказані періоди ярмаркування були закріплені не тільки юридично. У місті, і справді, дотримувалися встановлених часових рамок. Це підтверджують міські акти. Наприклад, 15 грудня 1629 р. міщанин Дмитро Маліцький обіцяв віддати борг «на Jura ruskiego w roku 1630 na iarmark Brodzki przypadającego»¹⁵. У борговій записці від 21 липня 1629 р. зазначено: «na iarmark nasz Brodzki ktory bywa na Pietniczki»¹⁶ – тобто, згідно з актом за 17 жовтня 1628 р., через тиждень¹⁷. Останнє може свідчити, що привілей нового дідача міста радше додатково закріплював уже усталений триб ярмаркування, аніж запроваджував абсолютно новий¹⁸. Варто також зазначити, що проведення ярмарку на Св. Юрія, швидше за все, не було випадковим й корелювалося з церковним життям Бродів. Відомо, що в місті, принаймні із 1628 р., функціонувала Юріївська церква¹⁹,

⁹ Ришард Щигел пише про встановлення у 1584 р. одного ярмарку, який тривав тиждень після Зелених свят (*Szczygiel R. Lokacje miast w Polsce XVI wieku...* S. 270), тоді як Ярослав Кісь зазначав про право міста на «трирічні ярмарки» (Кісь Я.П., Уваров С.І. Броди... С. 117). Аналогічне число ярмарків, але вже в контексті реалій 1630-х рр. знаходимо у «Старожитній Польщі», де автори, однак, не зовсім точно подають час їх проведення (Baliński M., Lipiński T. *Starożytna Polska...* Tom II. S. 744).

¹⁰ Згідно з привілеєм новозасноване місто, як і замок на землях с. Броди отримували назву «Любіч».

¹¹ *Privilegium super erigen de novo oppido Lubicae dicto in Russia magnifico Stanislao Zolkiewski palatino Belzen concedu // AGAD (Archivum główne akt dawnych w Warszawie). Metryka Koronna. Księga 129. P. 487v: «Fora annualia et septimanalia, in eo instituenda assecuramus, instituimusque... Annualia nimirum Tria, primum pro Dominica prima post festum Pentecostes, alterum pro die crastino festum Nativitatis Beatissima Virginis Maria, tertium una septimana seu octava post festum Circumcisionis Domini nostri Jesu Christi».*

¹² ЦДІАУЛ (Центральний державний історичний архів України, м. Львів). Ф.10. Оп.1. Спр.55. Арк. 353–357. Опубл.: Barącz S. *Wolne miasto handlowe Brody. Lwów, 1865. S. 176-180.*

¹³ ЦДІАУЛ. Ф. 9. Оп. 1. Спр. 384. Арк. 1099.

¹⁴ ЦДІАУЛ. Ф.9. Оп.1. Спр.384. Арк. 1102.

¹⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 248 зв.

¹⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 233.

¹⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 116.

¹⁸ Крім того в акті від 29 жовтня 1627 р. обопільний уряд розглядав справу Петра «із Столпця», який вчинив протиправні дії на ярмарку. Дата запису може свідчити, що йшлося саме про ярмарок на П'ятнички.

¹⁹ ЦДІАУЛ. Ф.24. Оп.1. Спр.2. Арк. 85 зв.; Александрович В. Церква Св. Юрія у Бродах. Коротка історична довідка // Броди і Бродщина. Статті, дослідження, документи / відп. ред. Дмитро Чобіт. Броди: Просвіта, 2014. С. 547.

названа також купецькою²⁰. А зі слів родички жінки бродівського коваля Василя Любачовського дізнаємося, що у травні 1648 р. вона приїхала до міста не тільки на ярмарок, а й «на відпуст Св. Юра»²¹.

Функціонування трьох річних ярмарків, право складу, введене 1633 р.²², вдале географічне розташування міста на перетині торгових шляхів²³ були тими факторами, які сприяли перетворенню міста в торговельний центр, який відвідували купці з низки міст Речі Посполитої та з-за кордону.

Аналіз джерельної бази з історії Бродів дає змогу говорити про те, що в місті у 1620-х–1660-х побували представники кількох десятків населених пунктів, зведених до такого списку: «з Алесець»²⁴, «Амстибов»²⁵, Бар²⁶, Берлин²⁷, Бершадь²⁸, Біла Церква²⁹, Білий Камінь³⁰, Боратин³¹, Брацлав³², Буськ³³, Висоцько³⁴, Витків³⁵, Вишнівець³⁶, Вовківці³⁷, Волочиск³⁸, Волощина (Кутнар, Сучава)³⁹, Гологори⁴⁰, Голосковичі⁴¹,

²⁰ Площанській В. Галицько-руський торговельний городь Броды (Исторія, Церкви, заведенія и др. стат. данни) // Науковий збірник видавельний Литературный обществом Галицько-Русской магіцы. Львов, 1869. Выпуск I-IV. Годъ изданія четвертый (1868). С. 276; Александрович В. Церква Св. Юрія у Бродах... С. 547.

²¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 9. Арк. 48.

²² Кісь Я.П., Уваротов С.І. Броди... С. 117; Кравченко В. Документи з історії торгівлі... С. 487.

²³ Кісь Я.П., Уваротов С.І. Броди... С. 117.

²⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 84. Згадані Грицько та Андрій з Alesiec / Aliesiec; Hrycko Zalesiecky. Можливо, с. Залісся (≈13 км на пд.-сх. від Бродів (надалі словосполучення «від Бродів» опускаємо)). Також у Тернопільській обл. відомі 2 села з назвою Залісці: у Збарзькому (≈44 км) та Шумському (≈77 км) районах.

²⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 115–115 зв. Суч. с. Мсцібава Волковиського р-ну, Гродненської обл. (Білорусь) (≈400 км на пв.).

²⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 18–18 зв.; Спр. 31. Арк. 146. (≈245 км на пд.-сх.).

²⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 7. Арк. 93. С. Берлин Бродівського р-ну (≈7 км на пн.-зх.).

²⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 190, 192. Сміт Бершадь центр р-ну Вінницької обл. (≈420 км на пд.-сх.).

²⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 266 зв.–267. (≈390 км на сх.).

³⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 10. Арк. 1а зв.; Спр. 32. Арк. 180. С. Золочівського р-ну, Львівської обл. (≈40 км на пд.).

³¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 56. С. Бродівського р-ну (≈11 км на пд.).

³² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 204. (≈351 км на пд.-сх.).

³³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 113; Спр. 5. Арк. 303–303 зв., 468 зв. Місто, центр р-ну Львівської обл. (≈46 км на пд.-зх.).

³⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 118, 151–151 зв.; Спр. 14. Арк. 58. С. Бродівського р-ну (≈13 км на пд.-зх.).

³⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 58. «Jusko z Witkowa». Очевидно, суч. с. Новий Витків Радехівського р-ну, Львівської обл. (≈60 км на пн.-зх.).

³⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 24. (≈55 км на пд.-сх. від Бродів).

³⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 280. «Jasko poddany p. Gidzienskigo z Wolkowcow» Очевидно, с. Шумського р-ну Тернопільської обл. (≈85 км на сх.).

³⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 424 зв. (≈112 км на пд.-сх.).

³⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 161 зв.; Спр. 33. Арк. 101. Сучава (Румунія) (≈335 км на пд.). «Kutnar», можливо, Котнарі (Румунія) (≈392 км на пд.-сх. від Бродів на шляху до Ясс).

⁴⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 401 зв. С. Золочівського р-ну Львівської обл. (≈57 км на пд.-зх.).

⁴¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 10. Арк. 59 зв. С. Бродівського р-ну (≈11 км на пд.-зх.).

Голубиця⁴², Гродно⁴³, Деражня⁴⁴, Дітківці⁴⁵, Дуб'є⁴⁶, Дубно⁴⁷, Жовква⁴⁸, Залізці⁴⁹, Замостя⁵⁰, Збараж⁵¹, Зборів⁵², Кам'янець-Подільський⁵³, Константинополь (Царгород)⁵⁴, Конюшків⁵⁵, Копись⁵⁶, «Корсунь»⁵⁷, Красів⁵⁸, «Краснополь»⁵⁹, Красносілиці⁶⁰, Кременець⁶¹, Креховичі⁶², Крилів⁶³, Крупець⁶⁴, «з Кустуна»⁶⁵, Ленчна⁶⁶, Лешнів⁶⁷, Лисянка⁶⁸, Луцьк⁶⁹, Львів⁷⁰, Любачів⁷¹, Люблін⁷², «з під Ляхівець»⁷³, «Махновка чи Ставищі»⁷⁴,

⁴² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 31 зв. село Бродівського р-ну (≈24 км на пд.).

⁴³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 10. Арк. 110. (≈465 км на пв.).

⁴⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 204. Місто центр р-ну Хмельницької обл. (≈215 км на пд.-сх.).

⁴⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 278 зв. С. Бродівського р-ну (≈3 км на сх.).

⁴⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 10. Арк. 123 зв. С. Бродівського р-ну (≈15 км на пд.).

⁴⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 35–35 зв., 161 зв.; Спр. 13. Арк. 104. (≈62 км на пн.-сх.).

⁴⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 11. Арк. 94 зв.–95. (≈100 км на зх.).

⁴⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 149–149 зв.; Спр. 13. Арк. 16–16 зв.; Спр. 14. Арк. 58; Спр. 32. Арк. 9 зв.–10. «Zalozce». Селище Зборівського р-ну, Львівської обл. (≈40 км на пд.-сх.).

⁵⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 351; Спр. 13. Арк. 221 зв.; Спр. 14. Арк. 82 зв.–83. (≈180 км на пн.-зх.).

⁵¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 10. Арк. 73 зв. (≈70 км на пд.-сх.).

⁵² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 120–120 зв.; Спр. 10. Арк. 79 зв. (≈64 км на пд.).

⁵³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 31 зв.; Спр. 14. Арк. 169 зв. (≈211 км на пд.-сх.).

⁵⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 11. Арк. 124, 125, 128 зв.–129. (≈1310 км на пд.).

⁵⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 224; Спр. 13. Арк. 181, 183. С. Бродівського р-ну (≈8 км на пв.).

⁵⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 300 зв.–301. Місто Аршанського р-ну, Вітебської обл. (Білорусь) (≈716 км на пн.-сх.).

⁵⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 204 зв. Суч. Корсунь-Шевченківський (≈495 км на сх.).

⁵⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 31. Арк. 146. С. Горохівського р-ну, Львівської обл. (≈57 км на пв.).

⁵⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 6. Арк. 80 зв. Можливо, суч. с. Теофіпілька Козівського р-ну, Тернопільської обл. (≈95 км на пд.). *Див.*: Liske X. Cudzoziemcy w Polsce. Lwów, 1876. S. 160.

⁶⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 322 зв.–323, 331 зв. С. Збаразького р-ну, Тернопільської обл. (≈75 км на пд.-сх.).

⁶¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 22–22 зв. (≈50 км на сх.).

⁶² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 31. Арк. 107 зв. «Jan Waczowsky z Krechowicz z pod Doliny» (≈181 км на пд.-зх.).

⁶³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 6. Арк. 82. С. Дубенського р-ну, Рівненської обл. (≈81 км на пн.-сх.).

⁶⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 2; Спр. 13. Арк. 46–46 зв., 183, 199, 200; Спр. 31. Арк. 126 зв.; Спр. 32. Арк. 9–9 зв. С. Радивилівського р-ну, Рівненської обл. (≈15 км на пн.-сх.).

⁶⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 180. Можливо, с. Кустин Радехівського р-ну, Львівської обл. (≈34 км на пн.-зх.) або ж с. Кустин, що розташоване 12 км на пв. від м. Рівне.

⁶⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 16–16 зв.; Спр. 32. Арк. 168. Місто центр повіту в Люблінському воєводстві (Польща) (≈246 км на пн.-зх.).

⁶⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 9. Арк. 8, 66; Спр. 10. Арк. 13 зв., 89 зв.; Спр. 13. Арк. 76 зв.; Спр. 32. Арк. 7, 145 зв. С. Бродівського р-ну (≈19 км на пв.).

⁶⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 173–173 зв., 193, 204–204 зв. Місто Черкаської обл. (≈470 км на сх.).

⁶⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 11. Арк. 143 зв.; Спр. 32. Арк. 45 зв. (≈84 км на пв.).

⁷⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 106, 109–110 зв., 166 зв.; Спр. 14. Арк. 62 зв., 117 зв., 119, 132. (≈101 км на зх.).

⁷¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 9. Арк. 48. Місто центр Любачівського повіту Підкарпатського воєводства (Польща) (≈155 км на зх.).

⁷² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 390; Спр. 13. Арк. 76 зв. (≈265 км на пн.-зх.).

⁷³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 10. Арк. 111 зв. «z pod Lachowies», можливо, суч. смт Білогір'я центр р-ну Хмельницької обл. (≈106 км на сх.).

⁷⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 278 зв. Сам свідок не був певний щодо того звідки прибули люди. У Вінницькій обл. є 2 села з назвою Махнівка (≈276 км і ≈275 км), а щодо Ставищ, то через брак деталей і як мінімум 7 варіантів локалізації визначити про який населений пункт йшлося проблематично.

Медзибіж⁷⁵, Миколаїв⁷⁶, Микулинці⁷⁷, Мінськ⁷⁸, Могильов⁷⁹, «з Муравиці»⁸⁰, Наріль⁸¹, «Несухойжі»⁸², Новокосянтинів⁸³, Олесько⁸⁴, Олика⁸⁵, Опарипси⁸⁶, Острог⁸⁷, Паволоч⁸⁸, Пеняки⁸⁹, Перенятин⁹⁰, «Переяслав»⁹¹, Персія⁹², Петриков⁹³, Печеніжин⁹⁴, Підгайці⁹⁵, Підкамінь⁹⁶, Пляшева⁹⁷, Погребище⁹⁸, Полонична⁹⁹, Пониковиця¹⁰⁰, Почаїв¹⁰¹, Прилука¹⁰², П'ятка¹⁰³, Радивилів¹⁰⁴, Ридомиль¹⁰⁵, Самгородок¹⁰⁶, Сасів¹⁰⁷,

⁷⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 140 зв.; Спр. 14. Арк. 122 зв.–123. Сміт Летичівського р-ну, Хмельницької обл. (≈203 км на пд.-сх.).

⁷⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 10 зв. Оскільки згаданий «боярин миколаївський Дмитрашовський», якого позивали до суду і в Щуровичах то, можливо, йшлося про суч. с. Миколаїв Радехівського р-ну, Львівської області (≈38 км на пн.-зх.).

⁷⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 11. Арк. 96. Сміт Теревовлянського р-ну, Тернопільської обл. (≈98 км на пд.).

⁷⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 11. Арк. 61–61 зв.; Спр. 32. Арк. 173; Спр. 33. Арк. 97. (≈550 км на пн.-сх.).

⁷⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 190; Спр. 33. Арк. 121. (≈662 км на пн.-сх.).

⁸⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 73. «z Mugaŭice» Зараз територія смт Млинів центру р-ну Рівненської обл. (≈70 км на пн.-сх.).

⁸¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 162 зв. Місто Любачівського повіту Підкарпатського воєводства (Польща) (≈152 км на зх.).

⁸² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 31. Арк. 167 зв. «z Niesuchoies JMP Krzysztofa Sapihi». Суч. с. Тойкут Ковельського р-ну, Волинської обл. (≈170 км на пв.).

⁸³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 149. С. Летичівського р-ну, Хмельницької обл. (≈223 км на сх.).

⁸⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 31. Арк. 107 зв.; Спр. 33. Арк. 1 зв. (≈28 км на пд.-зх.).

⁸⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 124–124 зв.; Спр. 11. Арк. 23; Спр. 12. Арк. 118–119; Спр. 14. Арк. 130 зв.; Спр. 31. Арк. 133 зв.; Спр. 32. Арк. 190 зв.; Спр. 33. Арк. 82. (≈102 км на пн.-сх.).

⁸⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 330.; Спр. 6. Арк. 92 зв.; Спр. 13. Арк. 199. С. Радивилівського р-ну, Рівненської обл. (≈10 км на пн.-сх.).

⁸⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 149. (≈122 км на пн.-сх.).

⁸⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 213.; Спр. 32. Арк. 205. С. Попільнянського р-ну, Житомирської обл. (≈334 км на сх.).

⁸⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 31 зв. С. Бродівського р-ну (≈30 км на пд.).

⁹⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 185; Спр. 12. Арк. 108, 109 зв.; Спр. 13. Арк. 50; Спр. 32. Арк. 193 зв.; Спр. 33. Арк. 82 зв., 122. С. Радивилівського р-ну, Рівненської обл. (≈20 км на сх.).

⁹¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 6. Арк. 72 зв.–73. Тепер Переяслав-Хмельницький (≈520 км на сх.).

⁹² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 10. Арк. 48 зв.; Спр. 31. Арк. 108–108 зв. «Serhiy Euazowicz kupiec z Persiey» та «Dzadur kupiec z Persiey».

⁹³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 97. Місто центр р-ну Гомельської обл. (Білорусь) (≈420 км на пн.-сх.).

⁹⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 33. Сміт Коломийського р-ну, Івано-Франківської обл. (≈222 км на пд.).

⁹⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 109 зв.; Спр. 14. Арк. 65; Спр. 32. Арк. 222–222 зв. Можливо, центр р-ну Тернопільської обл. (≈115 км на пд.). ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 137: 1662 р. на ярмарок Св. Прокопія у Бродах коня продав «Iwan Atamach mieszcznin Starego miasta Podhaiecs».

⁹⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 1 зв. Сміт Бродівського р-ну (≈22 км на пд.-сх.).

⁹⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 10. Арк. 111–111 зв. «Choma Dackowicz ze wsi Plaszowey Wielkey» Напевно, с. Пляшева Радивилівського р-ну Рівненської обл. (≈36 км на пв.).

⁹⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 399. Місто центр р-ну Вінницької обл. (≈334 км на сх.).

⁹⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 121 зв. С. Кам'яно-Бузького р-ну, Львівської обл. (≈47 км на зх.).

¹⁰⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 229; Спр. 32. Арк. 184. С. Бродівського р-ну (≈9 км на пд.-зх.).

¹⁰¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 284–284 зв.; Спр. 33. Арк. 15 зв. (≈31 км на пд.-сх.).

¹⁰² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 399; Спр. 3. Арк. 121 зв. Суч. села Стара Прилука і Нова Прилука, Липовецького р-ну, Вінницької обл. (≈300 км на сх.).

¹⁰³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 6. Арк. 125 зв.–126. С. Чуднівського р-ну, Житомирської обл. (≈254 км на сх.).

¹⁰⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 6. Арк. 119; Спр. 10. Арк. 66; Спр. 11. Арк. 95 зв. (≈10 км на пн.-сх.).

¹⁰⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 113; Спр. 5. Арк. 303–303 зв. С. Кременецького р-ну, Тернопільської обл. (≈44 км на пд.-сх.).

¹⁰⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 326, 327 зв. Очевидно, с. Козятинського р-ну, Вінницької обл. (≈304 км на сх.).

¹⁰⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 431. С. Золочівського р-ну, Львівської обл. (≈35 км на пд.-зх.).

Саганів¹⁰⁸, Серетець¹⁰⁹, Сілець¹¹⁰, Смереківка¹¹¹, Смільне¹¹², Сокаль¹¹³, Сокіл¹¹⁴, Соко-
лів¹¹⁵, Соколівка¹¹⁶, «Ставища»¹¹⁷, Станіславчик¹¹⁸, Старий Вишнівець¹¹⁹, «з Старого
Горая»¹²⁰, Старокостянтинів¹²¹, Стовпець¹²², Стремільче¹²³, Суховоля¹²⁴, Сушно¹²⁵, Тар-
ногруд¹²⁶, «з Тепаня»¹²⁷, Тернопіль¹²⁸, Томашів¹²⁹, Топорів¹³⁰, українці¹³¹, «з села Чар-
товки»¹³², Шаргород¹³³, Шклов¹³⁴, Язловець¹³⁵, Ярослав¹³⁶, Ясси¹³⁷.

¹⁰⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 6. Арк. 136. Сміт Городоцького р-ну, Хмельницької обл. (≈140 км на пд.-сх.).

¹⁰⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 7. Арк. 14–14 зв. «z Serecda z pod Załozec» (≈34 км на пд.-сх.).

¹¹⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 124–124 зв. «de villa Sielce z pod Kamionki» Кам'яно-Бузький р-н, Львівської обл. (≈62 км на сх.).

¹¹¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 31. Арк. 107 зв. Історична назва Wicyn. «Roman ze wsi Wicynia». Суч. с. Смереківка Перемишлянського р-ну, Львівської обл. (≈65 км на пд.).

¹¹² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 156 зв. С. Бродівського р-ну (≈3 км на сх.).

¹¹³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 109 зв. Місто цент р-ну Львівської обл. (≈89 км на пн.-сх.).

¹¹⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 34 зв. «Jełowicky pan tey to Sokuli» суч. с. Сокіл Рожищенського р-ну, Волинської обл. (≈121 км на пв.).

¹¹⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 59. На ярмарку в Бродах були присутні соколовські міщани «Jan, Jasko Porcko, Pawło Przysięzny, Grzesko kowal, Lesko Werbuczenko». Можливо, суч. с. Соколів Пулинського р-ну, Житомирської обл. (259 км на пн.-сх.).

¹¹⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 95 зв. Очевидно, с. Буського р-ну, Львівської обл. (≈27 км на сх.).

¹¹⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 190 зв. Див. примітку вище до «Махновка чи Ставищі».

¹¹⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 159; Спр. 6. Арк. 80 зв.; Спр. 32. Арк. 224 зв. С. Бродівського р-ну (≈22 км на пн.-сх.).

¹¹⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 58–58 зв. Див. примітку до «Вишнівець».

¹²⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 390. «Jakob Czebień mieszczanin z Starego Goraia», очевидно, с. Горай, Білгорайського повіту, Люблінського воєводства (Польща) (≈218 км на пн.-сх.).

¹²¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 293. Місто центр р-ну Хмельницької обл. (≈168 км на сх.).

¹²² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 44 зв. С. Дубенського р-ну, Рівненської обл. (≈45 км на пн.-сх.).

¹²³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 8 зв. «Łukasz Szemberg mieszczanin Strzemielecky» с. Радехівського р-ну, Львівської обл. (≈34 км на пв.).

¹²⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 11. Арк. 170 зв.–171. С. Бродівського р-ну (≈11 км на пн.-сх.).

¹²⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 7. С. Радехівського р-ну, Львівської обл. (≈58 км на пн.-сх.).

¹²⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 37. Місто Білгорайського повіту Люблінського воєводства (≈200 км на сх.).

¹²⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 7. Арк. 12. «z Terania» Очевидно, смт Степань Сарненського р-ну, Рівненської обл. (≈167 км на пн.-сх.).

¹²⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 380 зв.–381; Спр. 12. Арк. 78; Спр. 13. Арк. 94; Спр. 33. Арк. 97–97 зв. (≈75 км на пд.-сх.).

¹²⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 167–167 зв. Місто центр повіту Люблінського воєводства (≈150 км на пн.-сх.).

¹³⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 180. С. Буського р-ну Львівської обл. (≈36 км на сх.).

¹³¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 98. «Нгуьско Sokolowsky... zeznał ... przysli do mnie ukraincy sani kurowas».

¹³² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 194 за. Можливо с. Чартовчик Томашівського повіту Люблінського воєводства (Польща) (≈180 км на пн.-сх.).

¹³³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 21; Спр. 13. Арк. 221 зв.; Спр. 32. Арк. 193. Місто центр р-ну Вінницької обл. (≈297 км на пд.-сх.).

¹³⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 97. Місто центр р-ну Могилівської обл. (Білорусь) (≈697 км на пн.-сх.).

¹³⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 142–142 зв.; Спр. 33. Арк. 121, 131 зв. Село Бучацького р-ну Тернопільської обл. (≈158 км на пд.).

¹³⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 101. (≈206 км на сх.).

¹³⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 31 зв. (≈415 км на пд.-сх.).

За кожним поселенням із наведеного вище списку стоїть від однієї до кількох згадок про гостей, зафіксованих в актових книгах. Зрозуміло, що список аж ніяк не претендує на вичерпність, крім того, він доволі хронологічно неоднорідний, адже більшість даних походять із 1640-х–1660-х рр. Аналізуючи 196 зафіксованих нами випадків присутності в місті гостей протягом 1626–1665 рр., ми виявили, що 70 із них пов'язані з ярмарковими періодами: 27 випадків припадає на Юрїївський ярмарок, 18 – на ярмарок Св. Прокопія і 24 – на П'ятнички, а одну згадку не вдалося віднести до котрогось із трьох ярмарків.

Опрацьований матеріал дозволяє також подивитися на асортимент товарів, який купував й продавав приїжджий люд. Серед останніх фіксуємо «живий товар» (ВРХ, коні (не рідко із возами та збруєю), вівці, птиця (гуси, кури)); харчові продукти (горіхи, збіжжя (жито, овес, пшениця, пшоно), мандрики, мед, риба, хміль, часник) та алкогольні напої¹³⁸; тютюн; текстиль (адамашок, полотно (біле й тонке не вибілене), сукно (паклакове, шиптухове), єдваб); одяг і прикраси¹³⁹; шкіри; дьоготь; сірку; ремісничі вироби (боднарські, ковальські (коси)). Купували ВРХ і коней, горівку, тютюн, сіль, порох, сідла й текстиль (фалендиш). Також ярмарки використовували як час для стягнення боргів¹⁴⁰.

Низка спорадичних згадок із бродівських актових книг дозволяє нам деталізувати доволі загальне твердження про розташування міста на перетині торгових шляхів¹⁴¹. З півночі, зокрема з Красова, до Бродів їхали через Лешнів – Білявці – Конюшків – Язлівчик¹⁴². Із північного сходу через місто проїжджали жителі Олики (через Муравицю (Млинів)) до Львова¹⁴³ та Ярослава¹⁴⁴. Шляхи із Дубна до Львова¹⁴⁵ та з Острога до столиці Русі¹⁴⁶ (проходив через Білокриницю) також сходилися у Бродях і далі вели через Пониковицю. Із південного сходу у місті зупинялися подорожні на шляху із Бару до Жовкви¹⁴⁷. З того ж напрямку до міста вів шлях із Збаража через Залізці (Залозці) – Підкамін' – Наквашу¹⁴⁸. З Микулинців через Броди подорожували до Замостя¹⁴⁹. З півдня й південного заходу через Броди вели гостинці із Бучачу на Ленчну¹⁵⁰ та з Рогатина до Степані¹⁵¹.

¹³⁸ На жовтневому ярмарку 1639 р. у господі в Бродях шинкувала Ельжбета Бялозорка з Залозець – шинкарка, яка «бувала по різних ярмарках» (ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 149–149 зв.).

¹³⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 170. У вересні 1662 р. у драгунів з полку люблінського старости купили місцеві євреї.

¹⁴⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 73.

¹⁴¹ Кісь Я. П., Уваров С. І. Броди... С. 117.

¹⁴² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 439; Спр. 31. Арк. 146–146 зв.

¹⁴³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 278 зв.–279; Спр. 13. Арк. 132.

¹⁴⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 118.

¹⁴⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 92.

¹⁴⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 59 зв.; Спр. 13. Арк. 220 зв.

¹⁴⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 31. Арк. 76.

¹⁴⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 122 зв.–123; Спр. 32. Арк. 192.

¹⁴⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 11. Арк. 96.

¹⁵⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 168.

¹⁵¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 401 зв.

Міські акти дозволяють нам прослідкувати за діяльністю приїжджих до Бродів із купецькою метою людей, зокрема подивитися на сам процес купівлі-продажу товарів.

Перед тим як приступити до комерційної діяльності, гості Бродів, як правило, дбали за своє помешкання¹⁵², адже, наприклад, ночівлю в корчмі вважали набагато безпечнішою, ніж під містом, хоч і біля брами¹⁵³. Міщани намагалися скористатися часом ярмарків, щоб заробити з оренди житла приїжджим купцям. У період перед Юріївським ярмарком 1664 р. Бартоломей Трембач винайняв дім у Риви «для гостя в ярмарок». Жінка обіцяла, що таким чином буде мати 15 зл. від місця¹⁵⁴. Природно, що перебування в місті тягнуло за собою певні, деколи незаплановані, витрати. У 1620-х рр. замойський міщанин Матій, різник, змушений був заїхати до Бродів через «злу дорогу» і нестачу грошей та погрозу від фурманів його покинути. Тому в місті Матій позичив у місцевого міщанина 36 зл. та витратив на сіно, овес для коней і мед для челяді 5,12 зл.¹⁵⁵. А фірман-самборянин Іван Чап на час свого перебування в місті на поч. 1648 р. мав отримувати на страву собі і коням 4 зл. на тиждень¹⁵⁶.

У позаярмарковий період частина гостей після унормування питань з житлом бралася за ознаменування про свій товар або ж за розвідку про купців, які готові були б його придбати. Наприклад, шляхетний Ян Павловський у 1661 р. згадував, що, приїхавши до Бродів, «osławilem sie one klacze»¹⁵⁷. У дрібних торгових операціях продавці, шукаючи способів збути товар, старалися використовувати загальнодоступні канали інформації. Так, наприкінці 1663 р. челядник пана Дзвонковського відвідав цирульника й після гоління поцікавився у майстра, чи, бува, він не знає, хто б придбав його товар¹⁵⁸.

Вийшовши одна на одну, сторони торгівельної операції приступали, власне, до самого процесу купівлі продажу. Його важливою складовою частиною були оглядини товару, на які покупець для поради міг запросити свого колегу-купця¹⁵⁹. Причому оглядини велися не тільки візуально, а й тактильно, коли, спираючись на власний досвід, фактору було достатньо лиш закласти руку в белю, щоб визначити наявність потрібної кількості сукна. Правда, не завжди така оцінка була правильною¹⁶⁰. Важливість оглядин була продиктована в тому числі й непоодинокими випадками фальшування, особливо коли йшлося про бочкові товари: мед, рибу. Траплялося, що, не оглянувши товар під час першої акції, купці виявляли його фальш вже під час перепродажу. Наприклад, у бочках із медом: «пів бочка самої суші непотертими чи не

¹⁵² ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 11. Арк. 94 зв.–95; Спр. 12. Арк. 81–81 зв.; Спр. 13. Арк. 322 зв.

¹⁵³ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 268.

¹⁵⁴ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 136 зв.

¹⁵⁵ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 351–352.

¹⁵⁶ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 233 зв.

¹⁵⁷ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 81–81 зв.

¹⁵⁸ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 81.

¹⁵⁹ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 190.

¹⁶⁰ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 109 зв.

потовченими пластами закладена»¹⁶¹ або в 2-ох пів бочках «усе суш»¹⁶². Проте не завжди не зовсім якісний товар спричиняв серйозні збитки для його набувача. Пану Семашку у березні 1664 р. у Львові вдалося реалізувати 4 бочки «гіршої риби» по 60 зл. завдяки трьом кращим бочкам які порятували їх «dobrscią swoią»¹⁶³. Не завжди оглядини можна було провести безперешкодно. Наприклад, Кжиштоф Мінашович, продаючи у 1665 р. єдаб, відмовлявся розв'язати свій товар для покупця й хотів, щоб він його «купив гуртом»¹⁶⁴.

Оглядини товару в ряді випадків були непоганим ґрунтом для торгу щодо його ціни. Найменші підозри в якості давали підставу вимагати знижку. Коли взимку 1664 р. бродівські єврейки Малка і Песля торгувалися з олицьким міщанином Динисом Шмарком за бочку риби, то продавець запевняв, що всередині – тільки ліктьові щупаки, які він «сам своїми руками укладав» і, відповідно, просив 45 зл., але, відкривши обидва дна, жінки знайшли карасика, тому ціну вдалося зменшити на 5 зл. Та, в підсумку, й нова ціна виявилася не ринковою, адже в бочці під щупаками переважала дрібна риба, що, у свою чергу, опустило її ціну до 15 зл.¹⁶⁵ Всупереч логіці зиску продавці могли погоджуватися на нижчу ціну й без видимих на те економічних причин. Так вчинив челядник жовнірів німців, відмовившись від домовленості з жидом бродівчанином на користь християнина, хоч той і запропонував за пшеницю меншу ціну¹⁶⁶. Окрім ціни товару, у процесі купівлі продажу сторони звертали увагу й на додаткові параметри. У випадку з єдабом це й кількість, фактура, барва¹⁶⁷. Обумовлювалися й інші питання, як от монета, якою буде проведений розрахунок, доставка товару. Наприкінці, 1663 р. Мошко Якубович з Замостя, домовившись про продаж свого сукна (постав по 44 зл.) на ярмарку в Острозі, обіцяв його доставити до Бродів, де мав отримати й розрахунок за товар¹⁶⁸, а Лазар Наумчик з Перенятина на Юріївський ярмарок 1665 р. в Бродах продав бочку дьогтю. Угода була скріплена за могоричем, після чого Лазар привіз дьоготь у дім покупця¹⁶⁹.

Далеко не останнє місце в торговому процесі посідало зважування, заради якого Броди, наприклад, відвідували жителі Лешнева¹⁷⁰. У випадку із зерновими, які продавалися на ринку міста, то після узгодження питань ціни й кількості сторони йшли до колоди, в якій продавець під пильним наглядом покупця

¹⁶¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 6. Арк. 82.

¹⁶² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 293 зв. Суш – сухий віск, щільник без меду.

¹⁶³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 124 зв.–125.

¹⁶⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 131 зв.–132.

¹⁶⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 59 зв.–60, 61.

¹⁶⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 65

¹⁶⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 131 зв.–132.

¹⁶⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 82 зв.–83. Постав – сувій тканини довжиною від 20 до 80 ліктів.

¹⁶⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 122. Також про давність традиції пити могорич *див. детал.: Слободян В., Гусак А.* Образок життя на зламі XII-XIII ст. зі стін храму Св. Пантелеймона поблизу Галича. // Галич. Зб. наук. праць / за ред. Мирослава Волощука. Івано-Франківськ, 2017. Вип. 2. С. 105–114.

¹⁷⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 213 зв.

відмірював продане¹⁷¹. Цікаво, що у випадку з дрібними покупками покупець міг особисто й не відвідувати ринок. Наприклад, пан Гноїнський придбав за 12 грошів ляща у рибалок з Тернополя, пославши їм гроші на ринок¹⁷².

Проте не завжди гості-купці мали змогу реалізувати свій товар, тому в ряді випадків залишали його в міщан на зберігання «за певну квоту»¹⁷³. Таким чином міг зберігатися й живий товар. Восени 1659 р. двоє євреїв з Туреччини (власники 17 волів) за порадою місцевого обивателя домовилися з Іваном пастухом із Старих Бродів про випас їх товару за 1,15 зл. на тиждень. У підсумку, пастух випасав волів 3 тижні і віддав їх власникам 2-ма партіями, які придбали місцеві єврейські різники¹⁷⁴. Однак не всі купці в силу різних обставин мали змогу залишити свій товар у місті, тому з метою вигідної реалізації вдавалися до кооперації, яка також не була запорукою 100% успіху. На ярмарок Св. Прокопія у 1664 р. місто відвідав Себастьян Косцьолек з Томашова, який погодився на пропозицію двох євреїв (своїх земляків) допомогти реалізувати йому коси. Цікаво, що Себастьяну вже пропонували за 100 кіс 75 зл. Однак євреї пообіцяли продати 50 кіс за 45 зл., проте до завершення ярмарку реалізували лише 33 шт. У результаті Косцьолек так і не продав увесь свій товар, ярмарок завершився, і йому забракло готівки на купівлю вола, якого він домовився взяти за 27 зл.¹⁷⁵. Якщо у випадку із Себастьяном реалізувати свій товар йому фактично завадило бажання отримати більший прибуток, то історія Яцька з Бару є прикладом нечесної конкуренції та зловживання міськими слугами своїм становищем. Яцько у грудні 1626 р. приїхав до міста на торг разом зі своїми сусідами та сподівався продати два вози горіхів, на які мав 2-х клієнтів. Природньо, що барчанин вибрав покупця, який пропонував кращу ціну (11,18 зл. за мацу¹⁷⁶). Ображений покупець, помірчий Матис, не тільки відмовився надати міри, а й заарештував вози Яцька¹⁷⁷, який, таким чином, втратив компанію, бо був змушений залишитися в місті, що вважав для себе великою шкодою¹⁷⁸. У вирішенні своїх справ гостями-купцями можна побачити застосування різних поведінкових стратегій. Один із бродівських вірмен твердив, що перські люди, маючи якісь справи до когось, звикли «волати по вулицях між людьми». Так само робив купець із Персії Дзадур, якому заборгував бродівчанин Оган Кіркорови¹⁷⁹. Шляхтич Гіжевіцький, відвідуючи Броди влітку 1647 р., користувався послугами про-

¹⁷¹ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 10. Арк. 112; Спр. 13. Арк. 194 зв. Чи не вперше колоду згадано в акті від 4 жовтня 1628 р. (ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 110 зв.), а Ульріх фон Вердум у щоденнику своєї подорожі зробив запис про пень, на якому позначено різні міри збіжжя і який стоїть на ринках в багатьох руських містах. (*Liske X. Cudzoziemcy w Polsce. Lwów, 1876. S. 165.*)

¹⁷² ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 94 зв.

¹⁷³ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 11. Арк. 124–124 зв.

¹⁷⁴ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 11. Арк. 128 зв.–129.

¹⁷⁵ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 14. Арк. 167–167 зв.

¹⁷⁶ Маца – міра об'єму сипких тіл (=20-25 гарнців). Гарнець ≈ 4 літри.

¹⁷⁷ Зробив це під надуманим приводом, бо мовляв про купівлю-продаж не можна домовлятися в господі.

¹⁷⁸ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 18–18 зв.

¹⁷⁹ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 31. Арк. 108–108 зв.

відника (шевця Грицька), який спочатку водив його по двох місцях, де продавали коней, а потім на його ж прохання відвів у спокійну господу (до пана Бобовського), щоб напитися «чи то пива, чи то меду». Втамувавши спрагу, шляхтич просив провести його до краму, де б міг купити сідло. Грицько вибрав крам Самуельовича, в якого на ляді було виставлено кілька кульбак¹⁸⁰.

Залагодивши купецькі справи, гості Бродів дозволяли собі розслабитися, як правило, за допомогою алкоголю, що призводило до не завжди бажаних для них наслідків. 1 червня 1646 р. Герман Котик із Берлина скаржився, що, купивши сідло, перед від'їздом додому зайшов до Максима Куліщика «напитися горілки», і в процесі його придбання зникло¹⁸¹. Проте це ще не найгірше, що могло з ним трапитися. У листопаді 1662 р., мандруючи по господах після торгового дня, який увінчався вдалою реалізацією зернових, Ян Подвінський з Опарипсів потрапив у серйозну фізичну конфронтацію із крупчанами, які також того дня продавали в місті зернові¹⁸². Крім товару чи здоров'я, гості втрачали також і виторг. У травні 1663 р. Карп Красноселець, який, погодившись на прохання передміщанки (господині, в якій він зупинився) пригостити її медом, впився до такого стану, що жінка без проблем (але не без свідків) витягнула вторговані ним за збіжжя гроші¹⁸³. Не всі представники торгового люду були прихильниками прислів'я «Зробив діло – гуляй сміло». Окремі з них віддавали перевагу чарці перед залагодженням справ. Наприклад, у вересні 1646 р. до Бродів заїхала група шляхтичів «для відправування мостового від волів», однак спочатку вони вирішили позабавлятися, тому жид-орендар змушений був затримати коня одного з компаньйонів, аж поки всі не сплатили мостове¹⁸⁴. Прагнення купецтва відволіктися від своїх повсякденних турбот давало змогу підзаробити не тільки власникам шинків, а й музикам. Під час радивилівського ярмарку у 1645 р. двоє скрипалів почергово розважали місцевих різників і молодь, яка у них зібралася, за що останній господар контентував музик продуктами своєї професійної діяльності¹⁸⁵.

Крім проведення часу в господах, гості Бродів також відвідували своїх знайомих на їх запрошення або ж заводили нові знайомства. Наприклад, на початку серпня 1659 р. бродівчанин Андрій Терлецький став ініціатором знайомства із Андрієм Никитичем, купцем родом з Мінська, переяславським міщанином, яке вилилося в бійку на політичному підґрунті. Терлецькому не сподобалося те, що Андрій не міг йому нікого назвати з переяславчан, тому обізвав купця шпигуном: «Від Москви [з Печерського монастиря] їздиш по містах вивідуєш, що де діється, а їм даєш знати»¹⁸⁶.

¹⁸⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 183 зв.–184.

¹⁸¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 7. Арк. 93.

¹⁸² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 199.

¹⁸³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 322 зв.–324.

¹⁸⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 7. Арк. 147 зв.

¹⁸⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 6. Арк. 115–115 зв.

¹⁸⁶ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 11. Арк. 61–62.

Перебування в Бродях приїжджих купців також було фактором поповнення скарбу міста й дідича. Саме тому купці були змушені сплачувати мито. Однак цей процес проходив не завжди гладко, про що свідчить спротив, який вчинили наприкінці грудня 1645 р. піддані з Серетця митнику Абраму, коли той не повірив їм (бо не мали листа), що вони везуть 7 саней панського збіжжя і зняв з їхнього коня ліжник¹⁸⁷. Лешнівські міщани, які 1662 р. транспортували 15 бочок оселедця люблінського купця до Бродів, пригадували, що сплачували мито в дорозі від кожної бочки по золотому, «крім того, що тут в Бродях мита треба дати»¹⁸⁸. А в 1647 р. фурмани, що привезли до Бродів 24 бочки вина, сплатили жінці Абраама Мошковича свою повинність від коней і возів¹⁸⁹. Наступним видом стягнення було мостове від волів¹⁹⁰. Стягувалося й возове. У серпні 1662 р. кат Войцех робив це особисто біля «воріт брамних» і, сам не знаючи цього, зупинив чернецькі вози з Почаєва (між якими були й хлопські), але воротар йому підказав, щоб від них не брати, тому майстер їх пропустив¹⁹¹. Відомо, що в інших містах на ката стягувався податок в розмірі «по 2 гроша від кожного возу зі збіжжям, що привозилися на торги з навколишніх сіл і містечок»¹⁹². Оподатковувалися гості й під час ярмарку. 13 листопада 1662 р. боднар Валентин розповідав, що ходив «вибирати дохід цеху між іншими гостинними боднарами»¹⁹³. Також від ярмаркових товарів стягувалася акциза, частину якої (волові шкіри, лій, шевці) під ярмарок на Св. Юрія 1659 р. Даніель Волосович орендував єврею за певну суму, хоч угоди так і не дотримався¹⁹⁴.

Уряд міста намагався тримати торгівлю в Бродях під своїм контролем. На початку січня 1643 р. в місті затримали бляхаря Вавжинця із Сасова з сином Йосефом, які в місті без урядового відома по кутах продавали 5 півсоток полотна, не висушених і не згорнутих, як слід¹⁹⁵. Проведення в Бродях ярмарків вело за собою підвищення заходів безпеки. Завдяки не зовсім адекватній поведінці шляхтича Гіжевіцького в крамниці Григорія Самуельовича у 1647 р. дізнаємося про семенів, озброєних обухами, яких «na to nastawiono abys my przestrzegali wszelakiego hałasu ile pod jarmark». Також вони мали стерегти, щоб купцям кривди не було, тож їх насилля щодо шляхтича вїтківський суд визнав цілком правомірним, адже діяли за панський гонор і за свій «деспект» від шляхтича¹⁹⁶. У ярмарковий час варта (разом із воротарем) стояла також і на міській брамі. Наприклад, воротар від львівської брами Марко 21 липня 1661 р. розповів урядникам про зниклих волів шляхетного Яна Лубковського, який безрезульту-

¹⁸⁷ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 7. Арк. 14–14 зв.

¹⁸⁸ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 76 зв.–77.

¹⁸⁹ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 99 зв.

¹⁹⁰ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 7. Арк. 147 зв.

¹⁹¹ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 15–15 зв.

¹⁹² Білоус Н. Київ наприк. XV – у 1-й пол. XVII ст. Миська влада і самоврядування. Київ, 2008. С.131.

¹⁹³ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 181.

¹⁹⁴ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 7.

¹⁹⁵ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 431.

¹⁹⁶ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 183 зв.–185.

татно розпитувався про них на брамі, і коли ввечері місто покидали перенятинський писар і хлопець з описаними Яном волами, то варта нагадала воротарю про них, проте писар заявив: «Potrubcie sobie z swoim szlachcicem a to woły moje», та виїхав з міста¹⁹⁷.

Торгова діяльність у ранньомодерному суспільстві обтяжувалася низкою факторів, які стримували її розвиток та перетворювали в нелегкий, а інколи й небезпечний вид діяльності. Нерідко торговий люд ставав жертвою силових дій¹⁹⁸, особливо під час мандрювання. Від розбійників під час ночівлі в полі під Бродами по дорозі на Юріївський ярмарок 1659 р. постраждав Шимон Дроздович¹⁹⁹. Сімома роками раніше в схожу ситуацію, але з кращим для себе підсумком, потрапили барчани і жителі Красова, які ночували на відстані півмилі від Бродів (між селами Конюшків і Язлівчик)²⁰⁰. Окрім небезпеки зі сторони не зовсім законослухняних елементів, купці в дорозі зіштовхувалися з проблемами зі здоров'ям. Наприклад, Гаврило Трибрат, обиватель з Прилуки з-за Вінниці, який зі своїм сестринцем у 1640 р. віз сири до Польщі, через хворобу був змушений зупинити свою мандрівку в Сокалі, звідки Гаврила на лікування забрав до Бродів його родич²⁰¹.

Окрім фізичного насилля, купці та візники стикалися також із проявами хитрощів та підступу, причому навіть із боку господарів житла, в якому вони зупинялися. Під час ночівлі в жида Давіда Кікли у фурманів волохів з їхніх возів зникло 14 шкір, проте до ранку вони нібито знайшлися, але господар чомусь просив заплатити йому 4 талери²⁰². Окремою проблемою торгового люду були злодії. У лютому 1651 р. продавців, які торгували на ринку пшоном, намагався обікрасти сирота бродівського обивателя Дмитра Мілка. Хлопець, залізши під сани, продірявив мішок і точив пшоно собі в шапку до моменту, коли його не прогнали²⁰³. Інколи підозра в злодійствах падала на циганок, хоч довести свої звинувачення «постраждали», як правило, не могли, як у випадку з Андрієм з Кустуна, в якого пропало паклакове сукно²⁰⁴. В окремих випадках купцям приносили шкоду, як це не дивно, власний товар, особливо рогатий. У жовтні 1662 р. стадо волів купців, які зупинилися в місті, наробило шкоди на городах і гумнах міщан, яких вони змушені були єднати²⁰⁵. Це свідчить про те, що торговий люд у будь-який момент міг зазнати неочікуваних для себе збитків, які сукупно могли бути причиною того, що той чи інший купець опинявся в боргу, зокрема й перед своїми комерційними компаньйонами. Заборгованість відбивалася не

¹⁹⁷ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 193 зв.–194.

¹⁹⁸ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 174. Гості-купці міста у розмові між собою, яка була записана до актів 28 березня 1661 р. згадували купця Скубіча із Козельця, який на той час перебував у неволі в пана Сапіги.

¹⁹⁹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 11. Арк. 23.

²⁰⁰ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 31. Арк. 146–146 зв.

²⁰¹ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 3. Арк. 121 зв.

²⁰² ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 31 зв.–32 зв.

²⁰³ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 10. Арк. 111–112.

²⁰⁴ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 32. Арк. 180–180 зв.

²⁰⁵ ЦДІАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 16 зв.

тільки на справах самого купця, а й на його сімейному житті. Прикладом цього слугує вписаний 21 лютого 1646 р. у міські акти лист Лавриша з Перенятина, сина Пашка, від 12 липня 1645 р. із Чуднова до своєї дружини. Чоловік, пишучи в інтимній манері, шкодував, що через борги не може побачитися з жінкою, тому планував спершу їх погасити, навіть якщо б довелося послужити в учтивих людей²⁰⁶.

Висновки з дослідження й перспективи подальших розвідок у цьому напрямку. Під час локації міста в 1584 р. Любич отримав право на проведення трьох ярмарків, часова прив'язка яких згодом трансформувалася, очевидно, у зв'язку з церковним життям Бродів і була закріплена в 1629 р. З купецькою метою (і не тільки) місто відвідали представники понад ста населених пунктів із територій Белзького, Брацлавського, Волинського, Київського, Люблінського, Подільського, Руського воєводств Речі Посполитої, а також із земель ВКЛ, Високої Порти. За кількістю згадок про гостей на ярмарках найпопулярнішим був Юрїївський, далі йдуть ярмарок на П'ятнички і на Св. Прокопія. Асортимент товарів, запропонований приїжджим людом, лише частково збігався з переліком, визначеним правом складу 1633 р. Перебування купців-гостей у місті умовно складалося із двох частин: комерційної та побутової. Якщо перша забезпечувала реалізацію мети їхнього приїзду до Бродів, то друга відповідала за проживання й відпочинок у місті. Бродівчани пропонували гостям не тільки відносно безпечний майданчик для торгівлі, а й надавали можливість залишити товар на збереження. Відповідно, місто та його дідич завдяки гостям мали змогу поповнити скарб за рахунок мита, возового, мостового, акцизи, тому торгова діяльність контролювали Рада й панська адміністрація. Таким чином, Броди були важливим торговим центром, насамперед для земель у радіусі бл. 100 км від нього, який, до того ж, розташовувався на шляхах із центральних та південно-східних земель Волинського воєводства й прилеглих до них територій Руського і Подільського воєводств до Львова, Ярослава, Замостя і Любліна.

Список використаних джерел та літератури:

1. Александрович В. Церква Св. Юрія у Бродах. Коротка історична довідка // Броди і Брідщина. Статті, дослідження, документи / відп. ред. Дмитро Чобіт. Броди: Просвіта, 2014. С. 547–553.
2. Білоус Н. Київ наприкінці XV – у першій половині XVII століття. Міська влада і самоврядування. Київ : Києво-Могилянська академія, 2008. 360 с.
3. Вебер М. История хозяйства. Город. Москва: Канон-прес-Ц, 2001. 576 с.
4. Іванюха Г. Економічна історія міста Броди XVII–XVIII ст. // Брідщина – край на межі Галичини й Волині. Броди, 2009. Випуск 2. С. 41–47.
5. Кісь Я.П., Уваротов С.І. Броди // Історія міст і сіл Української РСР : в 26 т. / голова головної редколегії П. Тронько. Київ : Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1968. Львівська область / голова редколегії тому В. Маланчук. 1968. С. 116–131.

²⁰⁶ ЦДДАУЛ. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 7. Арк. 31–32.

6. Кравченко В. Документи з історії торгівлі шотландців із Замостя і Бродів у Києві 40-х років XVII століття // Український археографічний щорічник. Київ ; Нью-Йорк, 2004. Нова серія. Випуск 8/9. С. 482–503.
7. Площанській В. Галицько-руський торговельний городъ Броды (Исторія, Церкви, заведенія и др. стат. даннии) // Науковий збірник видаваний Литературнимъ обществомъ Галицько-Русской матицы. Львов: Въ книгопечатнѣ Ставропигійского Института, 1869. Випускъ I-IV. Годъ изданія четвертый (1868). С. 56–69; 273–288.
8. Созанський І. З минування міста Бродів: причинки до історії міста в XVII в. Репринтне видання 1911 р. Броди: Просвіта, 2003. 78 с.
9. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 9 (Львівський гродський суд). Оп. 1. Спр. 384. 1346 арк.
10. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 10 (Львівський земський суд). Оп. 1. Спр. 55. 1116 арк.
11. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 2. 447 арк.
12. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 3. 203 арк.
13. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 4. 167 арк.
14. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 5. 496 арк.
15. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 6. 140 арк.
16. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 7. 215 арк.
17. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 8. 247 арк.
18. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 9. 67 арк.
19. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 10. 147 арк.
20. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 11. 191 арк.
21. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 12. 148 арк.
22. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 13. 331 арк.
23. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 14. 494 арк.
24. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 31. 179 арк.
25. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 32. 275 арк.
26. ЦДІАУ м. Львів. Ф. 24 (Магістрат міста Броди). Оп. 1. Спр. 33. 192 арк.
27. Шиян Р. Купці-шотландці в містах Руського воєводства у XVI–XVII століттях // Вісник Львівського університету. Серія історична. Львів, 1998. Випуск 33. С. 50–55.
28. Ястребицкая А. Среднивовиковая культура и город в новой исторической науке. Москва : Интерпракс, 1995. 416 с.
29. Baliński M., Lipiński T. Starożytna Polska pod względem historycznym, jeograficznym i statystycznym. Wyd. drugie poprawione i uzupełnione przez F. K. Martynowskiego. Warszawa : Nakład i druk S. Orgelbranda synów, Bednarska №26, 1885. Tom II. X, 985 s.
30. Barącz S. Wolne miasto handlowe Brody. Lwów : Nakładem autora, 1865. 198 s.
31. Liske X. Cudzoziemcy w Polsce. Lwów : Nakładem Gubrynowicza i Schmidta, 1876. II, 341 s.

32. Privilegium super erigen de novo oppido Lubicae dicto in Russia magnifico Stanislao Zolkiewski palatino Belzen concedu // AGAD (Archivum główne akt dawnych w Warszawie). Metryka Koronna. Księga 129. P. 486v–488.

33. Szczygieł R. Lokacje miast w Polsce XVI wieku. Lublin : Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, 1989. 358 s.

34. Wurm D. Z dziejów żydostwa Brodzkiego za czasów dawnej Rzeczypospolitej Polskiej (do r. 1772). Brody : Nakładem Gminy wyznaniowej żydowskiej, 1935. VIII, 119 s.

ПОДАТКИ ТА ЗБОРИ З МІСЬКОГО НАСЕЛЕННЯ ПІВДНЯ УКРАЇНИ В 1785–1870 РР.

О. В. Черемісін

(Херсонський державний аграрний університет, м. Херсон)

Г. М. Михайленко

(Херсонський державний університет, м. Херсон)

Висвітлено особливості оподаткування міського населення в південноукраїнських містах в 1785–1917 рр. в межах адміністративно-територіального устрою досліджуваного періоду. Виклад основного матеріалу розпочинається із запровадження Жалуваної грамоти містам 1785 р. у містах Півдня України, в якій закріплювалися основні принципи децентралізованого самоврядування. Насамкінець зроблені висновки про особливості оподаткування міського населення на Півдні України в 1785–1917 рр., розроблені пропозиції щодо подальших досліджень із даного напрямку.

Ключові слова: міські податки, міське самоврядування, Південь України, муніципалітет, громадське управління.

O. V. Cheremisin, G. N. Mihailenko. Taxes paid by urban population in the South of Ukraine in 1785–1870

The study analyzes the specificity of the taxes collected from urban population in the cities of the South of Ukraine in 1785–1917 within the administrative-territorial structure of the investigated period. The representation of the basic research starts with introducing the Letters patent to the cities in 1785 in the South of Ukraine which established the main principles of decentralized self-government. Simultaneously, this document listed the main taxes collected from the local population, which existed prior to the Revolution of 1917 in their general form. As a result, substantial financial commitments were imposed on the local population. At the same time the population had to pay urban, zemskyi and government taxes and charges, which had the tendency to increase during the investigated period. For instance, the population had to take part in the local budgeting through paying 16 taxes and charges. Such taxes had to be spent mainly on the government and administrative expenses, and not on the local problems. These taxes and charges were spent on supporting province administration, military structures, orders of public control, police and fire brigades, courts, prisons, post offices, means of communication and other government orders. Thus nothing was left for the local needs. Rather inconsiderable amounts were transferred to maintain the local schools, hospitals, and also the public welfare and the development of industrial potential. The problem of non-payment of taxes and charges remained quite important during the entire investigated period. In due course the sums of money arrears in the budgets only mounted and in 1870 they made millions in debts. The state and the local self-government tried to prevent non-payment of taxes using different methods. For instance one of the most wide-spread methods of collecting taxes was penalty provision, but it was not efficient enough. Understanding that it is not efficient to combat non-payers of taxes, the tsarist government resorted to write them off. Therefore the debts of the local communities were written off for several millions of rubles. The paper also pays attention to the welfare payments for the local communities to

© О. В. Черемісін, Г. М. Михайленко, 2018

finance the most important measures. Finally the study represents the conclusions about the specificity of the taxation of the urban population in the South of Ukraine in 1785–1917 and recommendations on further research on this topic.

Key words: *city taxes, self-government, South of Ukraine, municipality, public administration.*

Постановка проблеми. На сучасному етапі українського державотворення відбувається реформування системи державного управління на принципах децентралізації. Прагнучи сформуванню сучасну українську модель місцевого самоврядування, зокрема міського, суспільство не може не враховувати як новітній світовий досвід державотворення, так і національно-історичний.

Аналіз практичної діяльності та теоретичного доробку депутатів міських громадських зборів вже став національно-історичною спадщиною, а тому вивчення цих питань дасть змогу зрозуміти як корені корупційності та бюрократичності, так і можливість їх подолання в сучасному світі. З іншого боку, ці позитивні приклади дадуть ключ до розуміння сутності діяльності місцевого управління та ціннісних орієнтацій для виборних громадських діячів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дореволюційна історіографія з проблеми міського самоврядування досить чисельна. Незважаючи на те, що низка праць має публіцистичний характер, більшість із них містить широкий матеріал щодо правових норм, основних положень «Жалуваної Грамоти» 1785 р., Міських Положень 1870 та 1892 рр. і практичної роботи органів самоврядування. Так, у роботах: Г. Маурера¹, М. Владімірського-Буданова², К. Головіна³ та інших подається характеристика основних засад самоврядування. Проблеми міського самоврядування (аналіз міських реформ від законів Петра I до Положення 1870 р.) розглядали такі теоретики державного права, як А. Кізоветтер⁴, Б. Чичерін⁵ та інші. З огляду на важливість функціонування міст як єдиного фінансового організму важливо розглянути погляди представників економічної науки: А. Львова⁶, А. Великанова⁷, А. Ушинського⁸ та інших. В їх роботах розглядалися загальні питання соціально-економічного плану, господарського спектру, ґрунтувалися на матеріалах досвіду муніципального будівництва Західної Європи.

У радянській історіографії в окремих, не чисельних, роботах надавалася загальна характеристика роботи органів міського самоврядування без ґрунтового

¹ Маурер Г.Л. Введение в историю общинного, подворного, сельского и городского устройства и общественной власти. М., 1880. 264 с.

² Владимирский-Буданов М.Ф. Обзор истории русского права: история русского государственного права. К.: Книгизд, 1886. Вып. 1. 368 с.

³ Головин К. Наше местное управление и местное хозяйство. СПб.: Изд.-во об-ва О. Н. Поповой, 1884. 168 с.

⁴ Кизоветтер А.А. Местное самоуправление в России IX – XIX ст.: историч. очерк. М.: Изд.-во. журн. «Русская мысль», 1910. 155 с.; Кизоветтер А. А. Местное самоуправление в России IX – XIX ст.: историч. очерк. СПб.: Изд.-во. т-во «Задруга», 1917. 120 с.

⁵ Чичерин Б.Н. О народном представительстве. М.: Тип. Товарищества И. Д. Сытина, 1899. С. 26.

⁶ Львов А. О земле как элементе богатства. М., 1853. 236 с.

⁷ Великанов А. О хуторах, расположенных на Одесской городской земле. Одесса: Гор. тип., 1864. 234 с.

⁸ Ушинский А. О значении мануфактурной промышленности. СПб. 1858. Т. 1. 107 с. Т. 2. 128 с.

аналізу використання різних форм міської власності окремих регіонів або міст. Характеристику економічного розвитку та фінансів міст колишньої Російської імперії здійснено в науковому доробку відомого дослідника муніципальних питань Л. Велихова⁹, зокрема його навчальному посібнику для студентів вищих навчальних закладів з основ комунального господарства, що вийшов 1928 р. і був пристосований до нових радянських суспільно-політичних реалій.

У зв'язку з відродженням національного суверенітету, розбудовою незалежної держави і проведенням широкого спектру реформ в Україні 1990-х років активувалися наукові пошуки та переосмислення історичного потенціалу українського державотворення, в тому числі й багатого історичного досвіду місцевого (міського) самоврядування. У роботах В. Горбачова¹⁰, О. Марченка¹¹, Т. Плаксії¹², Т. Щерби¹³ у проблемно-хронологічному ключі, з виділенням загальноновизнаних етапів з історії об'єкта дослідження (до 1870, 1870–1892, 1892–1917 рр.), розглядалися традиційні питання: формування, структура і компетенція муніципальних органів, їхня бюджетна політика і практична діяльність у господарській і соціально-культурній сферах.

Однак, не дивлячись на багатство та розмаїття досліджень щодо діяльності міського самоврядування, до сьогодні майже не розглядалися питання оподаткування міського населення, відношення міського населення до існуючих податків та зборів, особливості оподаткування в різних регіонах України тощо.

Метою даного дослідження є спроба аналізу оподаткування міського населення, узагальнення відношення міського населення до податків та зборів та виокремлення особливості податкової політики на Півдні України в 1785–1917 рр.

Виклад основного матеріалу. У кінці XVIII ст. міста Півдня України розпочали життя з різними стартовими можливостями, населенням, земельною власністю. Уряд держави розмірковував досить просто: необхідно лише надати містам певну земельну власність, дозволити відкрити органи міської влади, а вони вже самі організують торгівлю, облаштують і віддадуть в оренду землі і, найголовніше, наповнять бюджети та не будуть залежати від державних видатків. Таким чином, прагнучи перевести важелі фінансування із центру на міста, держава полегшить собі управління регіонами імперії. Влада створила підґрунтя для формування «нових» муніципальних відносин на принципах децентралізації, основні ідеї якої повинні були привести до модернізації, муніципалізації, капіталізації.

⁹ Велихов Л.А. Основы городского хозяйства: общ. учение о городе, его управлении, финансах и методах хозяйствования. М.: Государственноу издательство, 1928. 466 с.

¹⁰ Горбачев В.П. Городское самоуправление в Украине (по реформе 1870 г.): дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Харків, 1995. 224 с.

¹¹ Марченко О.М. Міське самоврядування на Півдні України у другій половині XIX ст.: дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01. Одеса, 1997. 180 с.

¹² Плаксий Т.М. Міське самоврядування Середньої Наддніпрянщини в другій половині XIX – на початку XX століть: дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01. Запоріжжя, 2001. 192 с.

¹³ Щерба Т.О. Міське самоврядування на Правобережній Україні у другій половині XIX століття: дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01. Донецьк, 2001. 223 с.

За ідеями нового життя необхідно було розгорнути жваві торгівельні відносини, купецтву створити необхідні умови та перетворити його на міських господарів, які здатні розвивати міста на принципах децентралізації та самоутримання. Тобто перетворення міських громад на муніципальну владу, міських станів – на буржуазію.

Проголошена децентралізація громадського управління та створення Міських Дум стало цілком новим явищем в історії Російської імперії та Півдня України зокрема.

Головною метою задуманої реформи стало перекладення тягаря фінансового утримання з державної скарбниці на міста, що дозволило б самоврядуванню створювати власні кошториси. Одними з головних джерел наповнення кошторисів стали податки з місцевого населення Півдня України.

Згідно з Міським положенням 1785 р. міським громадам дозволялось створювати особливу казну за рахунок податків із міського населення та ведення міського господарства, землі, промислових закладів, внесків, які робили особи, що поступали до міських громад в якості його членів тощо. Перелічені види податків та зборів не були постійними і не могли задовольнити потреби міст.

Головна особливість для всіх південноукраїнських міст – це інтенсивні урбанізаційні процеси, що призводили до постійного збільшення населення.

З одного боку, це давало можливість постійно збільшувати надходження до кошторисів за рахунок статті місцевих податків і зборів, а з іншого, це призводило до нерівномірності податкової розкладки. Так, обтяжливості в оподаткуванні була перенесена на міщан і ремісників, на яких покладалось подвійне, а часто і потрійне навантаження.

Постійне збільшення населення в нових південноукраїнських містах давало можливість поліції вести безконтрольні рейди з грабунку місцевого населення на міських землях (забирали врожай, гроші, заарештовували та били тих, хто відмовлявся платити). Хоча існували цілком законні збори на користь поліції (добровільні, поліцейні тощо) і варіювались від 500 руб. до 3 тис. руб., залежно від національної ситуації (особливо це виявлялось у повітових містах), більшість користувалась пільгами й накладала на міські національні меншини подвійні та потрійні грошові стягнення¹⁴. Так, наприклад, у Григоріюполі¹⁵ із самого початку заснування мешкало більше вірмен, тому інші національності сплачували податків більше, користуючись тим, що вірмени були при владі в міському самоврядуванні та для своєї національної спільноти штучно зменшили оподаткування. Південь України був межею осілости єврейського населення, але до міського самоврядування вони не мали відношення до 1870 р., власні справи вирішували за допомогою станового самоврядування та сплачували коробочний збір.

¹⁴ Черемісін О.В. Фінанси міського самоврядування Півдня України в кінці XVIII – першій половині XIX ст *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. 2012. Вип. 33. С. 113–121.

¹⁵ ДАХО. Ф. 14. Оп. 1. Спр. 1303. Арк. 3 – 11.; ДАХО. Ф. 14. Оп. 1. Спр. 961. Арк. 3–24.

Досить гостро у процесі оподаткування стояло питання про недобори грошових надходжень протягом усього досліджуваного періоду. Зі звітів губернаторів дізнаємося, що недобори із часом збільшилися: від міщан і цехів – 144796 руб. 11 коп., від іноземних ремісників – 384 руб. 12 коп., від вільних матросів – 673 руб. 01 коп., від іноземних поселенців, що жили на міських землях, – 2712 руб. 20 коп., від євреїв – 3079 руб. 91 коп., від казенних селян – 3668 руб. 95 коп., від частково-зобов'язаних селян – 100053 руб. 37 коп. Усього – 252927 руб. 03 коп. Додамо до цієї суми кількість недоїмок окладних повинностей 1465030 руб. 67 коп., у результаті отримаємо загальну суму податкових недоїмок і повинностей 1714957 руб. 70 коп. на одну Херсонську губернію¹⁶. У містах Катеринославської губернії недоборів нараховувалося на суму 720558 руб. У Таврійській губернії – 950006 руб. 13 коп¹⁷.

Із неплатниками податків намагалися боротися через поліцію. Змушували писати спеціальні заяви, в яких пояснювали причини несплати та яким чином збираються повертати борги за несплачені податки. Пояснення один від одного не відрізнялися. Найпопулярнішими були пояснення, що занадто багато податків і повинностей доводиться платити (гільдійські, подушні, рекрутські, земські, на війська, на облаштування міст, на складання запасних капіталів, земельні, які поділялися на окладні й неокладні), і грошей на всі просто не вистачає. Знаходились і такі, що просили звернутися до родичів, і вони за них сплатять податки та повинності¹⁸.

На перший погляд, за 60 років нагромадилася не дуже велика сума для трьох губерній, однак вищенаведені цифри суттєво урізані й відрізняються від реальних сум недоборів.

Із документів дізнаємося, що тільки статусом на перше січня 1840 р. сума недоїмок тільки по одній Херсонській губернії складала 9 501014 руб. 75 коп. І саме в період із 1840 по 1860 рр. проходила основна боротьба з неплатниками податків і повинностей, використовувалися різноманітні методи та прийоми: зменшення тарифів на сплату за штатами і розкладами, конфіскація майна і продаж з аукціону, невіплата платні, судові позови і так далі. Останнім сподіванням влади став спосіб зменшення кількості податків і повинностей.

Так, до 1840 р. у південноукраїнських губерніях податки й повинності збиралися з 16 пунктів: на утримання поштових коней, для нагород відзначеним на кінських перегонах, опалення та освітлення військ, розташованих у містах, на опалення і освітлення етапних команд, острогів в'язниць і казарм арештантських рот, перевезення військ із міста в місто, утримання комісії забезпечення народного продовольства, утримання і налагодження мостів і гребель на поштових дорогах, фарбування поруччя тощо, тобто статті дорожньої частини, наймання етапних будинків для арештантів і освітлення їх, прогони для пересильних арештантів, утримання

¹⁶ РДІА. Ф. 1263. Оп. 4. Спр. 61. Арк. 38–48.; РДІА. Ф. 1263. Оп. 6. Спр. 31. Арк. 34–46.

¹⁷ Матеріали для составлення предположений об улучшени общественного управления в городах. СПб.: Тип. 2 отд. Е. И. В. Канцелярии, 1863. Т.2. С. 3–44.

¹⁸ ДААРК. Ф. 183. Оп. 1. Спр. 64. Арк. 14–44.

переправ через ріки, платню доглядачам тюремних замків і їхнім помічникам, священикам, платню командирам та офіцерам арештантським цивільного відомства рот, утримання вихованців училищ, утримання будинку Херсонських дворянських депутатських зборів, комісії, що ревізує його роботу, канцелярій повітових провідирів дворянства і дворянських опік, здачу рекрутів за набором, утримання сільських старост і поліції, що знаходяться на міських землях. Аж до 1861 р. кількість податків і повинностей зменшена до семи: на утримання пошти, дороги, мости й переправи, здачу рекрутів за набором, утримання військових будинків, наймання охорони для арештантів, утримання губернських і повітових «предводителів» дворянства з їхніми канцеляріями¹⁹.

Загалом на кінець 1850-х рр. становище фінансової сфери міського самоврядування Півдня України було маловтішним. Міські кошториси знаходилися в незадовільному стані. З податків міського населення більшість витрачалося на неприбуткову сферу (утримання адміністративних та муніципальних інститутів, навчальних та медичних закладів, пошти, в'язниць, опалення, будівництво і шосування доріг та інше), а на виробничу сферу і розвиток торгівлі залишався незначна кількість коштів.

Лише з початку 1860-рр. розпочалося пробудження громадської свідомості та склалися комісії щодо реформування муніципалітетів²⁰. З усіх сторін лунали вимоги ліквідації адміністративної опіки, яка паралізувала всю діяльність громадських управлінь. Насамперед, була звернена увага на комунальні потреби, стан вулиць і площ, базарів і парків, велика частина з них не була шосована та замощена.

Висновки з дослідження і перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Наприкінці XVIII ст. уряд російської імперії поширив на міста права самоврядування на принципах децентралізації. Із цією метою в кожному місті встановлювався власний бюджет, який місцеві співтовариства повинні були наповнювати за рахунок власної підприємницької діяльності та податків з місцевого населення. Водночас міські громади Півдня України повинні були сплачувати не тільки міські, а ще й земські та державні. Міські податки були достатньо різноманітними. В цілому потрібно було сплачувати близько 16 видів тільки місцевих податків. Основний тягар наповнення міських бюджетів брали на себе саме оподаткування місцевого населення. Такі податки повинні були витрачатися здебільшого на державні та адміністративні нестатки, а не на місцеві проблеми. Зазначені податки і збори витрачалися на утримання губернських управлінь, військових, накази громадського нагляду, поліцейські та пожежні команди, судові установи, в'язниці, пошти, шляхи сполучення та інші державні замовлення. Тому на місцеві потреби майже нічого не вистачало. Достатньо незначні суми перераховувалися на утримання міських шкіл, лікарень, а також благоустрій та розвиток промислового потенціалу. Достатньо важливою проблемою протягом усього досліджуваного періоду залишалася несплата податків і зборів. Із

¹⁹ РДІА. Ф. 1263. Оп. 4. Спр. 61. Арк. 38–48.; РДІА. Ф. 1263. Оп. 6. Спр. 31. Арк. 34–46.

²⁰ Герлиги П. Одесса. История города 1794–1914. К.: Критика, 1999. С. 154–155.

часом суми недоборів до бюджетів тільки накопичувалися і до 1870 р. виражалися мільйонними боргами. Держава, як і міське самоврядування, намагалися боротися з проявами несплати податків різними методами. Так, одним із найпоширеніших методів стягнення податків та зборів стали штрафні санкції, але не стали достатньо дієвими. Зрозумівши, що таким чином боротися з неплатниками податків неефективно, царський уряд вдався до їх списання.

У перспективі подальших досліджень можна буде уточнити історію південноукраїнського регіону наприкінці XVIII–XX ст.

Список використаних джерел та літератури:

1. Великанов А. О хуторах, расположенных на Одесской городской земле. Одесса: Гор. тип., 1864. 234 с.
2. Велихов Л.А. Основы городского хозяйства: общ. учение о городе, его управлении, финансах и методах хозяйствования. М.: Государственное издательство, 1928. 466 с.
3. Владимирский-Буданов М.Ф. Обзор истории русского права: история русского государственного права. К.: Книгизд, 1886. Вып. 1. 368 с.
4. Головин К. Наше местное управление и местное хозяйство. СПб.: Изд.-во об-ва О.Н. Поповой, 1884. 168 с.
5. Горбачев В.П. Городское самоуправление в Украине (по реформе 1870 г.): дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Харків, 1995. 224 с.
6. Герлиги П. Одесса. История города 1794–1914. К.: Критика, 1999. С. 154–155.
7. Прощение жителей Григориополя. *Державний архів Херсонської області*. Ф. 14. Оп. 1. Спр. 1303. Арк. 3–11.
8. Указы Александра 1 и Николая 1 о льготах армянам Григориополя. *Державний архів Херсонської області*. Ф. 14. Оп. 1. Спр. 961. Арк. 3–24.
9. Взыскании недоимок податей и сборов. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 183. Оп. 1. Спр. 64. Арк. 14–44.
10. Доклад комиссии о коробочном сборе. Одесса: Типография Ульриха и Шульце, 1878. 16 с.
11. Записка о полукопеечном сборе для улучшения портовых сооружений и устройства мостовых в городе Николаеве / сост. М. Паридо. Николаев: Русская типо-литография, 1880. 28 с.
12. Кизеветтер А.А. Местное самоуправление в России IX–XIX ст.: историч. очерк. М.: Изд.-во. журн. «Русская мысль», 1910. 155 с.
13. Кизеветтер А.А. Местное самоуправление в России IX–XIX ст.: историч. очерк. СПб.: Изд.-во. т-во «Задруга», 1917. 120 с.
14. Львов А. О земле как элементе богатства. М., 1853. 236 с.
15. Материалы для составления предположений об улучшении общественного управления в городах. СПб.: Тип. 2 отд. Е. И. В. Канцелярии, 1863. Т. 2. С. 3–44.
16. Марченко О.М. Міське самоврядування на Півдні України у другій половині XIX ст.: дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01. Одеса, 1997. 180 с.

17. Маурер Г.Л. Введение в историю общинного, подворного, сельского и городского устройства и общественной власти. М., 1880. 264 с.
18. Плаксий Т. М. Міське самоврядування Середньої Наддніпрянщини в другій половині XIX – на початку XX століть: дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01. Запоріжжя, 2001. 192 с.
19. Отчет губернатора Херсонской губернии. *Російський державний історичний архів*. Ф. 1263. Оп. 4. Спр. 61. Арк. 38–48.
20. Отчет губернатора Херсонской губернии. *Російський державний історичний архів*. Ф. 1263. Оп. 6. Спр. 31. Арк. 34–46.
21. Чичерин Б.Н. О народном представительстве. М.: Тип. Товарищества И.Д. Сытина, 1899. С. 26.
22. Щерба Т.О. Міське самоврядування на Правобережній Україні у другій половині XIX століття: дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01. Донецьк, 2001. 223 с.
23. Ушинский А. О значении мануфактурной промышленности. СПб. 1858. Т. 1. 107 с. Т. 2. 128 с.
24. Черемісін О.В. Фінанси міського самоврядування Півдня України в кінці XVIII – першій половині XIX ст. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. 2012. Вип. 33. С. 113–21.

ЛЕНД-ЛІЗ У СРСР: ПРОДОВОЛЬЧА КОМПОНЕНТА

О. А. Фрадинський

(Науково-дослідний інститут фіскальної політики
Університету державної фіскальної служби України,
м. Хмельницький)

У статті досліджено питання організації продовольчих поставок у Радянський Союз за системою ленд-лізу. З'ясовано причини, що зумовили їх необхідність та важливість для потреб діючої армії та тилу. Визначено, що найбільше значення в іноземних продовольчих поставках мали хлібопродукти, тваринні та рослинні жири, цукор, консерви та концентрати. Зроблено висновки про те, що поставки продовольства допомогли не лише втримати ситуацію на фронті, але й мали гуманітарний аспект, рятуючи десятки та сотні життів у радянському тилу.

Ключові слова: II Світова війна, ленд-ліз, США, СРСР, продовольство, голод, поставання.

O. A. Fradynsky. Land-lease in the USSR: food component

The article deals with the organization of food supplies to the Soviet Union on the Lend-Lease system. The reasons that caused their necessity and importance for the needs of the current army and the rear were determined. On the basis of archival documents and memoirs of combatants, a situation characterized by food security in the Soviet Union at the first stage of the war has been characterized. The diplomatic correspondence between the allies concerning the organization of grocery supplies is indicated, and it was determined that the bulk products, animal and vegetable fats, sugar, canned food and concentrates were the most important in foreign food deliveries. It was concluded that food supplies helped not only keep the situation on the front, but also had humanitarian aspects, saving tens and hundreds of lives in the Soviet rear.

Key words: II World War, Lend-Lys, USA, The USSR, food, famine, supply.

Постановка проблеми. Під час ведення військових дій урядам воюючих сторін потрібно вирішувати ряд першочергових завдань, серед яких одним із найголовніших є проблема продовольчого забезпечення своїх збройних сил та потреб тилу. В роки II Світової війни постала така проблема і перед СРСР, одним із шляхів вирішення якої стали продовольчі поставки союзників (лева частина – від США) за системою ленд-лізу.

Свого часу радянський письменник-мариніст, юнга ескадреного міноносця «Грозный», учасник Північних конвоїв В.С. Пікуль у романі «Реквием каравану PQ-17» написав: «Не все еще в нашей стране отчетливо представляют, какой длинный и страшный путь проделала через океан простая банка свиной тушенки, пока ее где-нибудь в окопах под Курском не вскрыл штыком наш героический солдат...»¹ це

¹ Пікуль В.С. Реквием каравану PQ-17. Москва: Вече, АСТ, 2005. С. 4.

не дивно. Коли заходить мова про продовольчий сегмент ленд-лізу, перше, що спадає на думку знавцям цієї тематики, – це поставки американської тушонки, яку в радянському війську прозвали «другий фронт», із політичним підтекстом натякаючи на відсутність бойових дій союзників у Західній Європі. Окремі ерудити згадають про поставки яєчного порошку та сухого молока. І зовсім небагато дослідників зможуть повніше охарактеризувати всю номенклатуру продуктових поставок: зерно і борошно, м'ясо (свіже та заморожене) і ковбаси, консервовані супи та м'ясні екстракти, маргарин і комбіжир, сир і цукор, різні види олій, боби та горох, крупи і масло, овочі та фрукти (свіжі, консервовані та сушені), приправи і спеції, чай, кава, шоколад. І це далеко не вичерпний перелік.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Відразу слід відмітити, що наукової літератури, яка б була призначена винятково питанням продовольчих поставок ленд-лізу, вкрай мало. Дослідникам цього питання доводиться по крупинках збирати інформацію із різноманітних першоджерел. Джерельну базу щодо вивчення питань продовольчого ленд-лізу можна розбити на кілька груп:

- документи та матеріали дипломатичної переписки між урядами США, Великобританії та Радянського Союзу²;
- накази та постанови Державного комітету оборони СРСР³;
- дослідження радянських та зарубіжних вчених, серед яких варто виокремити науковий доробок М. Гуріної⁴, М. Рижкова⁵, М. Супруна⁶, Р. Джонса⁷;
- спогади політиків – М. Хрущова⁸, Е. Стеттінюса⁹ та учасників безпосередніх бойових дій, із якими можна познайомитись на спеціалізованих сайтах¹⁰ або в науково-популярній літературі мемуарного характеру¹¹.

Така ситуація пояснюється кількома чинниками: по-перше – політикою свідомого применшення ролі та значення ленд-лізу в перемозі союзників під час II Світової війни, яка сповідувалася в Радянському Союзі та, на жаль, превалює в теперішній

² Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945: Документы и материалы. / М-во иностр. дел СССР. В 2-х т. Т. 1. 1941–1943. Москва: Политиздат, 1984.

³ Приказ НКО СССР «О введении новых норм продовольственного снабжения Красной Армии» от 22 сентября 1941 г. URL: <http://rkka.ru/handbook/tyl/nko220941.htm>.

⁴ Гурина М. Продовольственный ленд-лиз США. *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*. 2015. № 12-3. С. 52–59.

⁵ Рыжков Н, Куманев Г. Продовольственные и другие стратегические поставки Советскому Союзу по ленд-лизу 1941–45 гг. URL: <http://histrf.ru/uploads/media/default/0001/12/6e1a74e16a509acd9984d677d5573c3b7b49a9a1.pdf>.

⁶ Супрун М.Н. Продовольственные поставки в СССР по ленд-лизу в годы второй мировой войны. *Отечественная история*. 1996. № 3. С. 46–54.

⁷ Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во Второй Мировой войне. 1941–1945. Москва: Центрополиграф, 2015.

⁸ Хрущёв Н.С. Время. Люди. Власть. (Воспоминания). Книга I. Москва: ИИК «Московские Новости», 1999.

⁹ Стеттinius Э. Ленд-лиз – оружие победы. Москва: Вече, 2000.

¹⁰ Я помню. URL: <https://iremember.ru>.

¹¹ Драбкин А. Я дрался на Т-34. Москва: Яуза, Эксмо, 2008.

Російській Федерації; по-друге – частковою закритістю архівів; по-третє – концентрацією досліджень науковців на загальних питаннях організації ленд-лізу.

Мета статті полягає в дослідженні питань організації поставок продовольства за системою ленд-лізу із США в СРСР протягом II Світової війни, вивченні ролі та значення цього компонента союзницької допомоги для забезпечення обороноздатності та продовольчої безпеки радянської сторони.

Виклад основного матеріалу. Перші проблеми у сфері забезпечення армії та населення продуктами харчування Радянський Союз відчув на початку осені 1941 року, коли з'явився дефіцит хліба, цукру, харчових продуктів імпортного походження. Аналізуючи тенденції, які негативно вплинули на стан продовольчої безпеки в СРСР на початку II Світової війни, варто виокремити:

- втрату основних аграрних районів – України, Білорусі, Прибалтики, частини чорноземних районів Росії, в тому числі Кубані та Ростовської області. Слід наголосити, що було втрачено не лише родючі землі, але й до 60 млн. людей, які на цих землях проживали та більша частина яких була зайнята в аграрному виробництві. Посівні площі зернових культур скоротилися із 110,5 млн. га в 1940 році до 67,3 млн. га в 1942 році;

- захоплення ворогом на окупованих територіях значної кількості сільсько-господарської техніки, зерна, поголів'я великої рогатої худоби, коней, свиней та овець. У перший рік війни було втрачено території, де вироблялося близько 90% цукру, 60% свинини, 40% зерна;

- вилучення з аграрного сектору для потреб фронту чоловіків працездатного віку (близько 19,5 млн. осіб), більшої частини рухомого складу (майже всі потужні трактори, 85% автомобільного парку та 60% коней) у зв'язку з необхідністю відновлення боєздатності військових з'єднань. Сумарно сільське господарство втратило більше половини своєї енергетичної потужності – 54%, із яких 32,6% залишилося на окупованій території, а 21,8% було мобілізовано для потреб війська;

- евакуацію на Схід країни великої кількості населення, переважно партійних працівників, представників інтелігенції, заводських робітників та членів їх сімей, які не залучалися до роботи в сільському господарстві, проте потребували забезпечення харчовими продуктами хоча б за мінімальними нормами;

- зменшення продукції харчової переробки на величину від 20% до 90% залежно від сфери виробництва продуктів харчування.

Це зумовило відповідне реагування зі сторони апарату державного управління: в тилу було запроваджено карткову систему розподілу основних продуктів харчування та, починаючи з кінця 1941 року, розширено номенклатуру закордонних поставок. Московським протоколом передбачалося щомісячні надходження в радянські порти 200 тис. тон пшениці (з Канади, де були значні її запаси), 70 тис. тон цукру (з Філіппін та Голландської Індії) та 1,5 тис. тон какао (з Великобританії), якими планувалося покривати частину потреби в харчуванні 10-мільйонної армії.

Починаючи з грудня 1941 року союзники почали проводити щотижневі конференції з представниками радянських урядових кіл із приводу організації забезпечення

потреб СРСР у продуктах харчування. Адже суттєве скорочення раціону привело до того, що його калорійність у робітників стратегічних галузей економіки зменшилася до 2/3 від нормальної потреби, а у службовців – і того менше. Відчувалася велика потреба в консервах, жирах, зернобобових культурах, сушених овочах та фруктах (як джерелі необхідних вітамін), проте на початковому етапі військових дій (період до осені 1942 року) перевага в поставках надавалася на користь озброєння, промислового устаткування, дефіцитних матеріалів. І лише із втратою аграрних районів Північного Кавказу стало зрозумілим, що поставки продуктів харчування почали відігравати стратегічну роль, нарівні з літаками та танками.

Під час зустрічі В. Молотова та Ф. Рузвельта, яка відбулася 29 травня 1942 року, американський президент поцікавився станом забезпечення продовольством у Москві та Ленінграді та чи тільки транспортними труднощами пояснюється недовіддача продовольства у СРСР. Радянська сторона відповіла, що ситуацію в містах не можна вважати задовільною, оскільки в першу чергу проводиться забезпечення армії. У Ленінграді було особливо важко взимку. Не дивлячись на організацію «Дороги життя» через Ладозьке озеро та евакуацію частини населення Ленінграду, ситуація залишалася вкрай складною. Продовольчі труднощі пояснюються не лише логістикою, мобілізацією значної кількості тракторів із сільського господарства в армію. Нестачу харчів відчуває цивільне населення через потребу першочергового забезпечення військових частин¹².

Із часом потреба у продуктах тільки зростала. Ситуація стала настільки загрозливою, що про продуктову проблему згадали навіть і у відомому наказі від 28.07.1942 року № 227, який отримав назву «Ні кроку назад»: «Після втрати України, Білорусії, Прибалтики, Донбасу та інших областей у нас стало набагато менше території, стало набагато менше ... хліба... Ми втратили більше 800 мільйонів пудів хліба на рік. У нас уже немає переваги над ворогом у ... запасах хліба. Якщо ми не припинимо відступ, залишимося без хліба...»¹³.

У розмові Й. Сталіна з особистим представником президента США Уенделом Уілкі 23 вересня 1942 року останній спитав, яку кількість пшениці зацікавлений отримати СРСР від США, проінформувавши про її великий надлишок у Штатах, а також про потребу в концентрованих видах продуктів харчування. На що отримав відповідь про необхідність 2 млн. тон пшениці, поставок тваринних жирів (у першу чергу – сала), консервованого м'яса та харчових концентратів для потреб як війська, так і цивільного населення.

Негативна тенденція у сфері продовольства зумовлювалася не лише військовими діями, але й неврожаєм 1943–1944 рр., та, як це не парадоксально звучить, і звільненням за цей же період окупованих територій на Заході країни, які необхідно

¹² Советско-американские отношения... Т. 1. С. 180.

¹³ Приказ НКО СССР «О мерах по укреплению дисциплины и порядка в Красной Армии и запрещении самовольного отхода с боевых позиций» от 28 июля 1942 г. URL: https://ru.wikisource.org/wiki/%D0%D1%82_28.07.1942_%E2%84%96_227.

було розбудовувати та забезпечити населення продуктами. Тому продовольчі поставки на середину 1944 року значно перевищили сумарний ввіз продовольства за період дії I та II Протоколів, потіснивши в радянських заявках метали та окремі види озброєнь, і зайняли в загальному обсязі більше 25% суднового тоннажу.

Одним із шляхів упорядкування розподілу продуктів харчування стало запровадження з осені 1941 року карткової системи отримання хліба, цукру, кондитерських виробів, яка згодом поширилася і на інші види продовольчих та промислових товарів. Усе населення, залежно від ступеня своєї суспільної корисності в умовах військового стану, було поділено на 2 категорії: до 1 категорії відносилися зайняті у стратегічних галузях економіки (військових заводах, нафтовій, металургійній, машинобудівній, хімічній, транспорті тощо), решту було віднесено до категорії 2. Для робітників та інженерно-технічного персоналу 1 категорії норми відпуску хліба були встановлені на рівні 800 грам на добу, а для аналогічних працівників категорії 2 – 600 грам; службовці 1 категорії отримували по 500 грам хліба, а категорії 2 – 400 грам. Для утриманців та дітей віком до 12 років добовий відпуск хліба становив 400 грам.

20 вересня 1941 року наказом Народного Комісаріату Оборони (НКО) було введено нові норми продовольчого забезпечення Червоної Армії, які диференціювалися на 14 груп:

- норма № 1 – забезпечення червоноармійців та начальницького складу бойових частин діючої армії, за винятком військовослужбовців, забезпечених за нормами льотного пайка та нормами технічного складу частин Військово-повітряних сил;
- норма № 2 – забезпечення червоноармійців та начальницького складу тилу діючої армії (фронту, армії, дивізії, бригади);
- норма № 3 – забезпечення червоноармійців стройових та запасних частин, які не входили до складу діючої армії;
- норма № 4 – забезпечення червоноармійців караульних частин та червоноармійців тилових установ, які не входили до складу діючої армії;
- норма № 5 – забезпечення (з гарячим сніданком) бойового розрахунку екіпажів літаків діючої армії;
- норма № 6 – забезпечення льотно-технічного складу Військово-Повітряних Сил (ВПС) діючої армії за спеціально оголошеним переліком посад;
- норма № 7 – забезпечення бойового розрахунку екіпажів літаків, які не входять до складу діючої армії за спеціально оголошеним переліком посад, та льотно-технічного складу, який знаходиться на казарменому становищі;
- норма № 8 – забезпечення технічного складу Військово-повітряних сил, які не входять у склад діючої армії, за спеціально оголошеним переліком посад; курсанти льотних училищ у дні учбових польотів;
- норма № 9 – забезпечення курсантів училищ сухопутних і повітряних сил Червоної Армії; рядового та молодшого начальницького складу авіадесантних частин;
- норма № 10 – забезпечення червоноармійців, молодших командирів та начальницького складу, які перебувають на лікуванні у військових шпиталях і стаціонарах;

Новітня доба

– норма № 11 – забезпечення військовослужбовців, які знаходяться на лікуванні у військових санаторіях, у домах відпочинку та в Центральному військовому госпіталі НКО;

– норма № 12 – сухий пайок для військ діючої армії та для частин, які не входять до її складу. Сухий пайок виступав як бойовий запас та використовувався в тих випадках, коли харчування гарячою стравою було неможливим;

– Норми № 13 та № 14 – для особового складу всіх військових частин, які не входять до складу діючої армії, тилових установ діючої армії (окрім льотно-технічного складу ВПС) та всіх військових училищ за умови забезпечення 1 раз на тиждень.

Середньому та вищому начальницькому складу (крім льотно-технічного, які отримували льотний пайок), які забезпечувалися за нормами № 1 та № 2, було передбачено додатковий пайок на добу для однієї особи: масла або сала – 40 грам; печива – 20 грам; рибних консервів – 50 грам; цигарок – 25 штук, або тютюну – 25 грам та сірників – 10 коробок на місяць.

Таблиця 1

Норми продовольчого забезпечення військовослужбовців, встановлені восени 1941 року (без сухого пайку)¹⁴

Найменування продуктів	Норма продовольчого забезпечення (у грамах)													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13	14	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13	14	15	
Хліб із житнього чи висівкового борошна:														
- для зимового часу	900	800	750	700	400	800	400		500	300	200	700	500	
- для літнього часу	800	700	650	600	-	700	-	-	400	-		600		
Хліб пшеничний з борошна II сорту	-	-	-	-	400	-	300	100	300	300	500	-	300	
Борошно пшеничне II сорту	20	10	10	10	40	20	20	5	20	20	10	20	20	
Крупа різна	140	120	100	100	90	130	80	10	80	80	60	160	125	
Рис	-	-	-	-	50	10	30	10	40	20	30		40	
Макарони-вермішель	30	20	20	10	50	40	20	10	20	30	20	30	40	
М'ясо	150	120	75	75	390	250	300	100	150	120	180	-		
Риба	100	80	120	100	90	90	70	-	80	50	70	-		
Соєве дезодороване борошно	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	50	
Комбіжир і сало	30	25	20	20	-	20	-	-	10	10		30	30	

¹⁴ Приказ НКО СССР «О введении новых норм продовольственного снабжения Красной Армии» от 22 сентября 1941 г.

Новітня доба

Закінчення таблиці 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13	14	15
Масло рослинне	20	20	20	20	5	5	5	-	5	5	5	20	5
Масло	-	-	-	-	90	30	60	30	50	40	45	-	50
Сир	-	-	-	-	20	-	20	-	-	-	-	-	-
Сир (м'який)	-	-	-	-	20	-	20	-	-	25	10	-	-
Сметана	-	-	-	-	10	-	10	-	-	10	25	-	-
Молоко	-	-	-	-	-	-	100	-	-	200	200	-	-
Молоко згуще- не або кава	-	-	-	-	20	-	-	-	3***	3***	3	-	3***
Яйце	-	-	-	-	0,5*	-	0,5*	-	-	-	-	-	-
Цукор	35	25	25	25	80	50	60	20	50	50	50	25	50
Чай	1	1	1	1	40**	40**	1	9**	1	1	1	30**	30**
Сіль	30	30	30	30	30	40	30	10	30	30	30	-	-
Овочі:	820	820	920	920	885	1020	835	200	785	735	900	820	785
- картопля	500	500	600	600	500	610	500	110	500	450	400	500	500
- капуста	170	170	170	170	200	215	200	45	150	150	-	170	150
- морква	45	45	45	45	55	60	40	10	30	40	-	45	40
- буряк	40	40	40	40	40	50	30	15	40	30	-	40	30
- цибуля	30	30	30	30	40	40	30	10	30	30	-	30	30
- зелень, огірки	35	35	35	35	45	45	35	10	35	35	-	35	35
Фрукти сушені	-	-	-	-	20	-	20	-	15	20	20	-	15
Фруктовий сік	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-
Екстракт фрук- товий	-	-	-	-	3	-	3	-	-	0,5	-	-	-
Борошно карто- пляне	-	-	-	-	5	-	5	-	5	5	10	-	5
Томат-паста	6	6	6	6	8	8	6	2	6	6	10	6	6
Лавровий лист	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	-	-
Перець	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,1	0,3	0,3	0,3	-	-
Оцет	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	4	2	2
Гірчичний порошок	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	-	-
Махорка	20	20	20	-	25	25	-	-	-	25	25	-	-

* - штуки на 1 день

** - на місяць

*** - тільки каву сурогатну

Проте, не дивлячись на встановлені норми харчування, не все надходило в повному обсязі до військових. Це було спричинене низкою причин як об'єктивних (відсутність окремих видів продуктів, неможливість їх доставки до місць призначення), так і суб'єктивних (халатність посадових осіб, повальне розкрадання продовольства в тилу, під час транспортування та в зоні бойових дій). У спогадах ветеранів часто можна зустріти інформацію про недостатній або ж вкрай низький рівень забезпеченості продуктами харчування під час їх військового вишколу в

тилових навчальних центрах або ж військових училищах. Досить часто незадовільний стан харчування зумовлював голодні бунти військових або ж навіть їх смерть від дистрофії.

Так, Б. Назаров, курсант Ростовського артилерійського училища, який проходив навчання в 1942–1943 роках, відзначав: «Було голодно... Перед січнем курсанти почали пухнути з голоду, і в один із днів усі батареї відмовилися виходити з казарм, вимагаючи негайної відправки на фронт. Офіцери намагалися нас вигнати, але ми вчинили спротив. Приїхав командуючий Уральським військовим округом, а з ним полковник Лампель... Вони вмовили нас вистроїтися на плацу. Полковник взяв жменю снігу та передав її правофланговому, попросивши його передати по порядку, але сніг швидко розтаяв, і він сказав, що ось так доходить до наших ротів курсантський пайок»¹⁵.

У своїх мемуарах танкіст І. Деген, який на початку 1943 року проходив вишкіл в 21 учбовому танковому полку, пригадує що «патріотизм та бажання швидше вступити в бій із ворогом стимулювався в цьому учбовому танковому полку досить садистським способом – нас майже не годували! Давали лише якесь вариво із запліснявілої кукурудзи. Від голоду люди в полку хіба що не пухли»¹⁶.

Труднощі з продовольчим постачанням діючої армії, особливо на першому етапі війни, зафіксовані і в офіційних документах. Зокрема, під час перевірки у квітні 1942 року продовольчого забезпечення 50-ої армії зафіксовано, що один із полків 116-ої дивізії протягом 6 днів подобою отримував лише по 150 грамів м'яса і 35 грамів сухофруктів на людину. В артилерійських батареях бійцям видавалося по 400 грамів хліба на добу. Із слів командира дивізії, його підлеглими було з'їдено 170 коней, хоча реальна число набагато більше. Через систематичне недоотримання продуктів бійці знеслилися, не могли виконувати роботи з облаштування своїх бойових позицій, унаслідок чого під час бою лише в одній стрілецькій роті було втрачено 42 людини вбитими та пораненими. В медичну частину було відправлено 5 найбільш знесилених солдатів, а червоноармієць Івачев помер від голоду в розташуванні своєї роти. Подібна картина була і в інших дивізіях 50-ої армії¹⁷.

Така ситуація в забезпеченні армії та тилу продовольством зумовили зростання асортименту та обсягів продуктових поставок, таких як: м'ясо та м'ясні консерви, риба та рибні консерви, яєчний порошок, згущене та порошокове молоко, масло, рослинні жири (соняшникова, бавовникова, кукурудзяна, оливкова, соєва олії), шоколад, кава, чай, сахарин, сіль. Для збільшення обсягів поставок та їх калорійності активно використовувався процес дегідратації (зневоднення) овочів та фруктів – таким чином надсилався один корабель із картоплею замість десяти та один корабель із вантажем яєчного порошку замість семи. На замовлення радянської сторони виготовлялися м'ясні консерви – знаменита тушонка та харчові концентрати для приготування

¹⁵ Драбкин А. Я дрался с панцерваффе. Москва: Яуза, Эксмо, 2007. С. 126.

¹⁶ Драбкин А. Я дрался на Т-34. С. 178.

¹⁷ О положении с продовольствием в 50 армии. 1942. URL: <http://www.oboznik.ru/?p=1430>.

борщу, різних видів супів та пюре, розфасовані в пакети¹⁸. Радянський Союз був єдиною країною, до якої за системою ленд-лізу надходило вершкове масло, цільове призначення якого полягало в підвищенні калорійності харчування поранених у госпіталях. Для потреб радянських союзників американцями було поставлено 25% від обсягу власного виробництва свинини, в той самий час, як для потреб збройних сил США було використано 14% від її загального обсягу.

Значення американської тушонки в продовольчих поставках відмітив у своїх мемуарах М. Хрущов: «Продукти харчування ми теж отримували у великій кількості. Ходило немало анекдотів, у тому числі і нецензурних, про американську тушонку. І все ж вона була смачною. Багато з'явилось на цей рахунок жартів, але тушонку ми з'їли. Без неї нам не було б чим годувати армію. Адже ми втратили найбільш врожайні регіони – Україну та північний Кавказ. Це необхідно собі уявити – як важко було в таких умовах організувати забезпечення продовольством усієї країни»¹⁹.

Усього за системою ленд-лізу Радянський Союз отримав, за різними підрахунками, від 4 до 5 млн. тонн продуктів харчування, серед яких приблизно чверть склали хлібопродукти. Розбіжності в підрахунку пояснюються тим, що продовольство надходило з різних країн (США, Великобританії та її домініонів), метричні системи яких відмінні від прийнятої у СРСР; у документах не завжди вказується, які одиниці виміру малися на увазі, відтак з'являлася плутанина між метричними (1000 кг) та короткими тоннами (907 кг); частина продуктів втрачалася в дорозі через загибель транспортного засобу, псувалася через несприятливі температурні режими або під впливом несприятливих факторів (надлишкову вологість повітря, потрапляння води, псування гризунами), або ж переадресовувалася тощо. Так, за даними Р. Джонса, за системою ленд-лізу було відправлено 4,2 млн. тон продовольства, з яких у СРСР надійшло 4,03 млн. тон. Російські ж дослідники М. Рижков та Г. Куманєв оперують цифрою надходжень у 3,98 млн. тон.

Структура продовольчого ленд-лізу, наведена на рисунку 1, засвідчує, що беззаперечним лідером в обсягах поставки були хлібопродукти – 29%, або 1199,33 тис. тон; на другому місці, з показником у 18%, або 736,3 тис. тон, – консерви та концентрати (для довідки: якщо перерахувати американські консерви в умовні банки із середньою вагою у 200 грамів, то вони становитимуть 108% радянського виробництва всіх видів консервів за час війни)²⁰; цукор займає третє місце з показником в 17%, або 672,4 тис. тон (для довідки: в СРСР за весь період війни було вироблено 1460 тис. тон цукру); на четвертому місці знаходяться жири тваринні – 16%, або 654,01 тис. тон; жири рослинного походження становили 13% або 517,5 тис. тон; 3% (110,9 тис. тон) припадало на яечний порошок; частка інших продуктів харчування складала 4%, або 141,3 тис. тон.

¹⁸ Стеттиниус Э. Ленд-лиз – оружие победы. С. 129.

¹⁹ Хрущёв Н.С. Время. Люди. Власть. (Воспоминания). Книга I. С. 372.

²⁰ Соколов Б. В. Правда о Великой Отечественной войне. Санкт-Петербург: Алетея, 1998. С. 144.

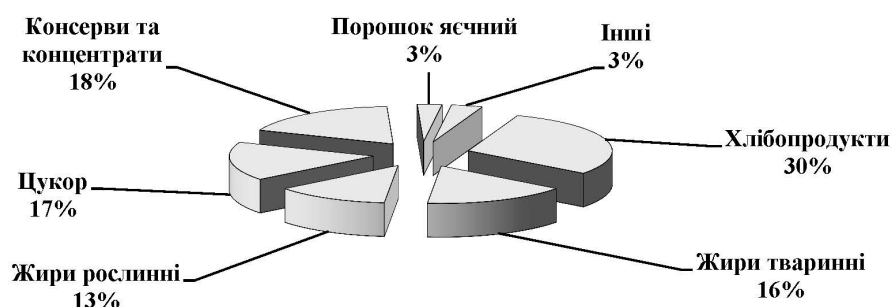


Рис. 1 – Структура продовольчих поставок за системою ленд-лізу в СРСР протягом 1941–1945 рр.²¹.

У вартісному вимірнику найбільше було поставлено м'ясних консервів – на 462,3 млн. дол. США; яєчного порошку – на 185,7 млн. дол. США; олії – на 101,9 млн. дол. США.

Основним постачальником продовольства були Сполучені Штати Америки, проте частину зернових поставок взяла на себе і Канада, з якою 8 вересня 1942 року було укладено так звану «пшеничну» угоду про постачання зерна та борошна на суму 10 млн. канадських доларів, кредитна лінія за якими відкривалася канадським урядом строком на 3 роки. Поставки за зазначеною угодою тривали до весни 1944 року та склали 182 тис. тон зерна та борошна²².

Детальнішу характеристику надходжень основних груп продовольчих товарів (з урахуванням втрат та переадресування) можна отримати, проаналізувавши таблицю 2.

Таблиця 2

Поставки в СРСР продовольства протягом 1941–1945 років, тис. тон²³

Найменування	Загальний обсяг поставок	Втрачено	Переадресовано	Надійшло
1	2	3	4	5
Борошно пшеничне	659,051	8,827	5,062	645,162
Борошно інших видів	40,121	0	0	40,121
Борошно соєве або крупа	71,075	0	0	71,075
Інші зернові культури	112,55	1,065	0,528	110,957
Горох і боби, сушені	270,514	7,905	23,138	239,471
Пшениця	55,713	0,6	0	55,113
Насіння	37,477	0,04	0	37,437
Цукор	703,079	18,285	12,364	672,43
М'ясо сушене, консервоване	14,942	0	0	14,942

²¹ Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Россию. С. 421–422.

²² Поздеева Л.В. Канада в годы Второй мировой войны. Москва: Наука, 1986. С. 233–234.

²³ Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Россию. С. 374.

Закінчення таблиці 2

1	2	3	4	5
Тушонка консервована	272,009	2,904	0	269,105
Консерви м'ясні	485,181	17,497	15,422	452,262
Сало	300,23	3,328	4,142	292,76
Масло вершкове	69,772	1,010	0,735	68,027
Лярд	317,908	7,833	16,846	293,229
Олія рослинна	521,195	1,533	2,14	517,522
Молоко консервоване	31,021	0,282	0	30,739
Молоко сухе	77,352	1,145	4,394	71,813
Порошок яєчний	121,144	4,949	5,296	110,899
Кава	10,91	0	0,56	10,35
Корма фуражні	33,631	5,214	0	28,417
Усього	4204,875	82,417	90,627	4031,831

Як бачимо з таблиці 3, за весь період середня частка продовольчого ленд-лізу становила приблизно п'яту частину від вагових обсягів перевезень – 20,7%. Причому найбільша частка припала на період дії II Протоколу – 33%, а найменша – на період дії так званого преленд-лізу – 2%. Основним маршрутом постачання продовольства був Тихоокеанський, на який припадає 56,6% в загальному обсязі поставок, відповідно, частка Атлантичного становить 43,4%. Проте слід відмітити, що під час дії III Протоколу лідируюче місце було в перевезень через Атлантику – 936,541 тис. тон, проти тихоокеанських 798,26 тис. тон.

Таблиця 3

Поставки продовольства в розрізі напрямків та етапів (протоколів) ленд-лізу

Етап ленд-лізу	Маршрут		Усього, тис. тон	Питома вага в загальному обсязі поставок, %
	Атлантичний океан, тис. тон	Тихий океан, тис. тон		
Преленд-ліз (22.06.1941–30.09.1941)	0,019	3,899	3,919	2
I Протокол (01.10.1941–30.06.1942)	129,999	175,038	305,037	22
II Протокол (01.07.1942–30.06.1943)	294,236	703,547	997,783	33
III Протокол (01.07.1943–30.06.1944)	936,541	798,26	1734,801	30
IV Протокол (01.07.1944–12.05.1945)	553,674	603,699	1157,373	21
Війна з Японією (13.05.1945–02.09.1945)	22,594	235,607	258,201	17
Завершальний період (03.09.1945–20.09.1945)	1,989	5,875	7864	20
За весь період	1939,052	2525,925	4464,978	20,7

Вартісне вираження поставок продуктів харчування із США в СРСР оцінюється в цінах 1941–1945 років у близько 1,5 млрд. дол. США, або 7,97 млрд. рублів. У розрізі номенклатури поставок зазначена сума розподіляється таким чином²⁴:

- пшениця та пшеничне борошно різних сортів – 45,07 млн. дол. США, або 238,9 млн. рублів;
- зернові продукти (вироби з подрібненого зерна, борошниста субстанція, корма) – 5,03 млн. дол. США, або 26,7 млн. рублів;
- крупи (ячмінні, гречані, вівсяні, вівсяні пресовані, рис-сирець, рис мелений, манна крупа, інші крупи) – 15,39 млн. дол. США, або 81,55 млн. рублів;
- м'ясо консервоване (свинина, яловичина, курятина, інші види м'яса, риба, тушонка) – 379,73 млн. дол. США, або 2012,59 млн. рублів;
- м'ясні вироби (яловичина маринована та в'ялена, свинина маринована, засолена, свіжа та заморожена, окіст та лопатка в'ялені, шинка, сосиски, болонська копчена ковбаса та інші неконсервовані м'ясні продукти, копчена птиця, консервовані сосиски та їх сушені інгредієнти) – 318,45 млн. дол. США, або 1687,8 млн. рублів;
- інші вироби із м'яса (яловичий жир, сало, смалець, олеомаргарин, м'ясні екстракти та бульйонні кубики, харчовий желатин, інші харчові м'ясні вироби) – 124,63 млн. дол. США, або 660,5 млн. рублів;
- молочні продукти (згущене молоко та вершки, випарені молоко та вершки, сухе молоко, вершки, масло, масляний жир та масляна паста, сир, дитяче харчування, солодове молоко тощо) – 155,51 млн. дол. США, або 824,18 млн. рублів;
- яйця (яєчний порошок та яйця в шкарлупі) – 280,81 млн. дол. США, або 1488,27 млн. рублів;
- овочі (картопля, помідори, цибуля, інші свіжі овочі, консервовані овочі та соки, маринади та огірки, томатний столовий соус, майонез і приправи, соуси, оливи, обезводнені овочі та інші напівфабрикати) – 32,76 млн. дол. США, або 173,63 млн. рублів;
- боби і горох (боби, горох, нут) – 38,0 млн. дол. США, або 201,41 млн. рублів;
- фрукти (яблука, апельсини, мандарини, груші, грейпфрути, лимони, лайми, ананаси, банани, консервовані фрукти, сухофрукти, фруктові соки, фруктові варення, джеми та желе) – 3,09 млн. дол. США, або 16,39 млн. рублів;
- спеції (оцет, дріжджі, ваніль, кориця) – 0,75 млн. дол. США, або 3,99 млн. рублів;
- чай, какао шоколад (чай, зелена кава, обсмажена кава, екстракт кави та її замінники, шоколад та какао, шоколадні цукерки, кондитерські вироби) – 1,74 млн. дол. США, або 9,24 млн. рублів.

Окрім власне продуктів харчування, поставлявся і насіннєвий матеріал. На початку 1942 року з Ірану в рахунок поставок за ленд-лізом літаками було доставлено 9 тис. тон насіння, яке використовувалося під час посівних робіт на теренах Північного Казахстану та Південного Сибіру. А всього обсяги поставленого насін-

²⁴ Гурина М. Продовольственный ленд-лиз США. С. 53–57.

невого матеріалу (пшениці, кукурудзи, овочевих культур) становили 39,7 тис. тон, у тому числі – 2,3 тис. тон від американської неурядової організації «Американська допомога воюючій Росії». Частина транспортних засобів, у першу чергу вантажних автомобілів та тракторів, що надходила за системою ленд-лізу, активно використовувалася для механізації робіт у сільському господарстві під час здійснення посівної та жнивної кампаній.

Важко оцінити соціальний, психологічний та гуманітарний аспект продовольчого ленд-лізу, адже завдяки йому було збережено життя мільйонів людей та знівелювано загрозу голоду на фронтах війни. Про критичну ситуацію у сфері постачання продуктами харчування в тилових районах СРСР говорить той промовистий факт, що лише в першу військову зиму 1941–1942 рр. у місті Архангельську померло близько 20 тис. осіб, або ж кожен десятий цивільний житель. Цей показник у 4 рази перевищував рівень природної смертності та дає підстави стверджувати, що від недоїдання та хвороб, що викликаються ним, померло близько 15 тис. людей.

Відзначаючи винятково важливе значення продовольчого ленд-лізу, М. Солонін наводить такі показники: за роки війни до госпіталів потрапило 22 млн. радянських поранених, за рахунок заокеанських поставок на кожного з них теоретично можна було витратити з метою оздоровлення 4,5 кг масла, 1,6 кг сиру, 3,3 кг сухого молока та 60 кг м'яса (без урахування тушонки)²⁵.

За розрахунками російського дослідника М. Супруна, поставки продуктів харчування за системою ленд-лізу забезпечили б потребу 10-мільйонної армії протягом 1600 днів (військові дії із 22 червня 1941 р. по 9 травня 1945 р. тривали 1418 днів) за умови щоденного раціону в 4 тисячі кілокалорій. Не можна не погодитись із думкою цього дослідника, який зазначив: «Відомо, що в роки минулої війни Радянський Союз лише від голоду втратив мільйони своїх громадян. А скільки мільйонів він втратив би ще, не існує продовольчого ленд-лізу? Допомога союзників у цьому відношенні не підлягає ніякому обрахунку – вона безцінна»²⁶.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Продовольчий сегмент ленд-лізу був таким же важливим для СРСР, як і поставки військової техніки, озброєння, пального і нафтопродуктів. Його важливість зумовлювалася втратою на першому етапі війни сільськогосподарських регіонів, вилученням із сільського господарства для потреб збройних сил трудових і матеріальних ресурсів. Найбільше значення в іноземних продовольчих поставках мали хлібопродукти, тваринні та рослинні жири, цукор, консерви та концентрати. Поставки продовольства не лише допомогли втримати ситуацію на фронті, але й мали гуманітарний аспект, рятуючи десятки та сотні життів у радянському тилу.

Питання здійснення продовольчих поставок за системою ленд-лізу, на відміну від питань постачань озброєнь, автомобілів, маршрутів поставок, залишаються ще

²⁵ Солонин М. Пушки, масло, золото... *Военно-промышленный курьер*. 2010. №. 38. С. 5.

²⁶ Супрун М.Н. Продовольственные поставки в СССР по ленд-лизу... С. 53.

маловивченими. На наш погляд, інтерес для майбутніх історичних розвідок представляють питання організації ланцюжка постачання продовольства від виробника (на території США) до кінцевого споживача – радянського солдата чи працівника тилу (в СРСР). Перспективним убачається і детальне дослідження структури імпортованого продовольства та його подальшого використання радянською стороною.

Список використаних джерел та літератури:

1. Гурина М. Продовольственный ленд-лиз США. *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*. 2015. №. 12-3. С. 52–59.
2. Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во Второй Мировой войне. 1941–1945. Москва: Центрполиграф, 2015. 470 с.
3. Драбкин А. Я дрался на Т-34. Москва: Яуза, Эксмо, 2008. 303 с.
4. Драбкин А. Я дрался с панцерваффе. Москва: Яуза, Эксмо, 2007. 352 с.
5. О положении с продовольствием в 50 армии. 1942. URL: <http://www.oboznik.ru/?p=1430>.
6. Рыжков Н, Куманев Г. Продовольственные и другие стратегические поставки Советскому Союзу по ленд-лизу 1941–45 гг. URL: <http://histrf.ru/uploads/media/default/0001/12/6e1a74e16a509acd9984d677d5573c3b7b49a9a1.pdf>.
7. Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945: Документы и материалы. / М-во иностр. дел СССР. В 2-х т. Т. 1. 1941–1943. Москва: Политиздат, 1984. 510 с.
8. Соколов Б.В. Правда о Великой Отечественной войне. Санкт-Петербург: Алетея, 1998. 304 с.
9. Солонин М. Пушки, масло, золото... *Военно-промышленный курьер*. 2010. № 38. С. 5–6.
10. Стеттиниус Э. Ленд-лиз – оружие победы. Москва: Вече, 2000. 400 с.
11. Супрун М.Н. Продовольственные поставки в СССР по ленд-лизу в годы второй мировой войны. *Отечественная история*. 1996. № 3. С. 46–54.
12. Пикуль В.С. Реквием каравану PQ-17. Москва: Вече, АСТ, 2005. 367 с.
13. Поздеева Л.В. Канада в годы Второй мировой войны. Москва: Наука, 1986. 336 с.
14. Приказ НКО СССР «О введении новых норм продовольственного снабжения Красной Армии» от 22 сентября 1941 г. URL: <http://rkka.ru/handbook/tyl/nko220941.htm>.
15. Приказ НКО СССР «О мерах по укреплению дисциплины и порядка в Карсней Армии и запрещении самовольного отхода с боевых позиций» от 28 июля 1942 г. URL: https://ru.wikisource.org/wiki/%D0%D1%82_28.07.1942_%E2%84%96_227.
16. Снабжение населения продуктами питания во время Великой Отечественной войны. URL: <http://www.otvoyna.ru/statya57.htm>.
17. Хрущёв Н.С. Время. Люди. Власть. (Воспоминания). Книга I. Москва: ИИК «Московские Новости», 1999. 498 с.

**ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ
АГРАРНИМ СЕКТОРОМ ЕКОНОМІКИ БОЛГАРІЇ
В УМОВАХ УПРОВАДЖЕННЯ ЄВРОПЕЙСЬКИХ СТАНДАРТІВ**

М. Д. Георгієва

(Національний транспортний університет, м. Київ)

У розвинених країнах ЄС ефективність виробництва забезпечується створенням належного рівня конкурентоспроможності галузей, які, будучи лідерами на ринках, могли стимулювати інших учасників до підвищення якості стандартів, зваженості цінової політики та ефективності маркетингової діяльності. У Болгарії дана проблема займає одне з найбільш важливих місць, оскільки великий промислово-продовольчий потенціал використовувався здебільшого екстенсивно, причиною чому було неефективне державне управління, що призвело до падіння конкурентоспроможності болгарських галузей економіки, зокрема агропромислової галузі.

Ключові слова: аграрний сектор, товаровиробництво, Болгарія, експорт, державна політика, історія, сільське господарство.

M. D. Georgieva. Peculiarities of public government agricultural sector of the economy of Bulgaria in conditions of implementation of European standards

In developed European countries, the efficiency of production is ensured by the creation of an appropriate level of competitiveness of the industries, which, as market leaders, could stimulate other participants to improve the quality of standards, price policy mitigation and the effectiveness of marketing activities. In Bulgaria, this problem is one of the most important places, as the large industrial and food potential was used extensively, the reason for which was ineffective government, which led to the decline of the competitiveness of the Bulgarian economy, in particular the agro-industrial sector.

In the plane of modern history, two areas of research - social history and agrarian history have gained particular popularity. Therefore, it is not surprising that the current transformational processes taking place in the agrarian sector of the Bulgarian economy stimulate an increase in the interest of scholars in the problems associated with farming in the Bulgarian lands. And this interest is legitimate, because Bulgaria's agriculture accounts for a quarter of the total European agricultural commodity production. Without a detailed study of the peculiarities of the agrarian reforms of the Bulgarian village in the conditions of European integration, it is impossible to reproduce the objective picture of society, to obtain true scientific information and to acquire historical experience suitable for use in the modern period.

In the plane of modern history, two areas of research – social history and agrarian history have gained particular popularity. Therefore, it is not surprising that the current transformational processes taking place in the agrarian sector of the Bulgarian economy stimulate an increase in the interest of scholars in the problems associated with farming in the Bulgarian lands. And this interest is legitimate, because Bulgaria's agriculture accounts for a quarter of the total European agricultural commodity production. Without a detailed study of the peculiarities of the agrarian reforms of the Bulgarian village in the conditions of European integration, it is impossible to reproduce the objective picture of society, to obtain true scientific information and to acquire historical experience suitable for use in the modern period.

Key words: agrarian sector, commodity production, Bulgaria, export, state policy, history, agriculture.

© М. Д. Георгієва, 2018

Постановка проблеми. У сучасній історіографії особливого інтересу набули дві області досліджень: соціальна історія та аграрна історія. Тому не дивно, що нинішні трансформаційні процеси, що відбуваються в аграрному секторі болгарської економіки, стимулюють збільшення інтересу вчених до проблем сільського господарства болгарських земель. І цей інтерес є правомірним, оскільки на сільське господарство Болгарії припадає чверть усього європейського сільськогосподарського виробництва. Без детального вивчення особливостей аграрних реформ болгарського села в умовах європейської інтеграції неможливо відтворити об'єктивну картину суспільства, отримати справжню наукову інформацію та набути історичного досвіду, придатного для використання в сучасній період.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Ця проблема насправді є новою в галузі вивчення болгарської історичної науки, і розпочалося її вивчення нещодавно. Зокрема, це лише частково охоплювалося науковими працями С. Малоземового, пов'язаними з функціонуванням великих сільськогосподарських господарств та негативним впливом трансформаційних процесів на сільську місцевість, оскільки вони гальмують розвиток сільськогосподарського способу життя¹. Є ще багато робіт болгарських дослідників, присвячених діяльності сільськогосподарських господарств. Серед них можна виділити наукові праці Е. Калінової, І. Баєвої та Г. Йовчевої². Крім того, в аналітичних оглядах різних Інтернет-ресурсів публікується значна інформація про стан та тенденції розвитку окремих сільськогосподарських господарств Болгарії.

Отже, **мета статті** – дослідити особливості державної політики в аграрній сфері економіки Болгарії та її трансформації в умовах євроінтеграційних процесів.

Виклад основного матеріалу. Низка галузей економіки Болгарії (металургія, сільське господарство, легка та харчова промисловість та деякі інші), які відігравали в ній пріоритетну роль, недостатньо вписувалися у пріоритети розвитку єдиного ринку ЄС, що зумовило його дестабілізацію в умовах входження Болгарії в європейські структури. Рівень міжнародної конкурентоспроможності основної маси болгарських підприємств настільки відстав від рівня ЄС, що прийняття єдиних правил конкуренції ЄС викликав у Болгарії їх кризу. Одночасно внаслідок розширення СОТ за рахунок Болгарії для аграріїв, з одного боку, відкривали додаткові можливості доступу до зовнішніх ринків; відбувалося стимулювання технологічного оновлення та переозброєння болгарського аграрного товаровиробництва відповідно до світових стандартів унаслідок збільшення іноземних інвестицій в АПК; збільшувалася передбачуваність, прозорість та послідовність економічної політики уряду у сфері сільського господарства, що зменшувало ризики ведення агробізнесу та стимулювало інвестиційну діяльність у секторі; розширення сприяло прискоренню структурних реформ в аграрному секторі; мало місце скорочення 23 транспортних та інших витрат на ведення бізнесу сільськогосподарських виробників (гарантований

¹ Малоземов С. Аграрний кризи в Болгарии конца XX в. И попытки его преодоления: автореф. дис. на соискание науч. степени канд. ист. наук. Саранск, 2002. С.17.

² Баева И., Калинова Е. Социализмът в огледалото на прехода. «Изток-Запад». София: БАН, 2011. 438 с.; Йовчева Г. Стопанска история на България. Документи и казуси. Ямбол: Светлина, 2007. 408 с.

вільний транзит через територію країн – членів СОТ, зменшення ризиків тощо), що, врешті-решт, сприяло підвищенню конкурентноздатності болгарських сільськогосподарських товарів. З іншого боку, серед негативних наслідків для аграрного сектору від набуття Болгарією членства в СОТ, як відмічає дослідник М. Груєв³, слід відзначити той факт, що зменшення рівня граничних тарифів ввізного мита могло призвести до тиску імпорту на ті галузі АПК, які не мали переваг щодо рівня собівартості, а також на ті, що отримували значну державну підтримку (виробництво м'яса птиці і свинини), і, як результат, можливе звуження внутрішнього ринку збуту для цих товаровиробників⁴. Окрім цього, надзвичайно важливою проблемою виступала рівновага еквівалентності у процесі агро-виробництва, яка впливала на конкурентоздатність галузі.

Аграрна спрямованість болгарського експорту свідчила про те, що болгарські сільськогосподарські товаровиробники мали обмежені можливості щодо закупівлі сучасного обладнання та устаткування внаслідок низької платоспроможності й технологічної відсталості.

Сільськогосподарські підприємства Болгарії спеціалізувалися переважно на виробництві та експорті рентабельних технічних культур, таких як соняшник та ріпак, без дотримання науково обґрунтованої сівозміни, порушуючи при цьому культуру землеробства. У зв'язку із цим слід запровадити адміністративну та матеріальну відповідальність сільськогосподарських виробників за хижацьку експлуатацію землі, яка була всенародним багатством. Не знаходячи попиту на внутрішньому агропродовольчому ринку, сировина направлялася до індустріально розвинутих країн для виготовлення з неї товарів промислового і споживчого призначення. Перероблена продукція надходила на ринки Болгарії, витісняючи вітчизняних виробників та посилюючи проблему безробіття на болгарському ринку праці⁵. У цьому процесі конкурентоздатність болгарського аграрного сектору падала через технологічну відсталість галузі, з одного боку, а з іншого – низький рівень інтегрованості агровиробничих і торгівельних структур.

Об'єднавчі процеси, що відбувалися в аграрній галузі, могли бути викликані різними причинами, зокрема: соціально-економічні і фінансові проблеми, що охопили світ, свідчили про необхідність фінансової підтримки аграрних підприємств і створення великих формувань, які давали більший економічний ефект, ніж невеликі суб'єкти господарювання; необхідність укріплення матеріально-технічної бази агропромислового сектору, що потребувало великих інвестицій у зв'язку з нестачею фінансових ресурсів на діючих сільськогосподарських підприємствах; досвід великих підприємств, світових лідерів в аграрній сфері, в країнах, які досягли високих результатів у цій галузі; непристосованість сільськогосподарських підприємств до ринків збуту продукції та інших форм підприємницької діяльності тощо⁶.

³ НРБ от началото до края / И. Знеполски, Д. Вачков, М. Иванов, М. Груев, М. Методиев. София: Институт за изследване на близкото минало, 2011. С. 291.

⁴ Стопанска история на България / [ред. И. Тютюнджиев]. София: Ровита, 2011. С. 128.

⁵ Теория и практика на кооперацията: Основни начала / И. Палазов. София: Филвест, 2005. С. 124.

⁶ Теория и практика на кооперацията: Основни начала / И. Палазов. София: Филвест, 2005. С. 126.

Характерною тенденцією, що склалася за останні роки в умовах невизначеності подальшого розвитку особистих селянських господарств, було виникнення особливо великих господарських структур холдингового типу. За даними вчених-істориків, їх діяльність у західному регіоні охоплювало більше третини, а в південних, окремих східних і центральних областях – понад 60% земель⁷.

Як констатує І. Баєва, основні переваги таких формувань полягають у: залученні інвестицій для розвитку сільського господарства; використанні кваліфікованих фахівців; формуванні великих товарних партій однорідної продукції, виведенні їх на віддалені, в тому числі зарубіжні ринки, обминаючи місцеві монопольні посередницькі організації; зниженні за рахунок ефекту масштабу собівартості продукції⁸.

Виникнення і розвиток таких структур дозволяв використовувати можливість, що створювалося лібералізацією міжнародної торгівлі в результаті світової та європейської інтеграції Болгарії. Разом із тим, з урахуванням віддалених перспектив такого розвитку, більш вагомими були контраргументи. Використовуючи земельні угіддя площею 10-40 тис. га, такі організації виробляли обмежену за асортиментом, орієнтовану на експорт продукцію: зерно, овочеві та плодові культури. У поєднанні з проблемами працевлаштування в містах вивільнення із сільського господарства трудових ресурсів посилювали соціальні проблеми. З виробництва витіснялися невідповідні для великого бізнесу види продукції, що посилювало залежність болгарського села від їх імпорту. Такий високий рівень концентрації виробництва не відмічався навіть у країнах, де ринкові відносини розвивалися уже тривалий час. Тому реформування земельного законодавства, відмову від мораторію на продаж земельних угідь сільськогосподарського призначення слід поєднувати з регламентацією торговельних операцій шляхом обмеження максимальних та мінімальних площ земельних угідь. Державне регулювання земельних відносин повинно було консолідувати надмірно роздрібні земельні ділянки і не допускати особливо великих розмірів землеволодінь⁹.

Центральним важелем державного регулювання економіки було ціноутворення. Сформоване в результаті ринкового котирування, позбавлене суб'єктивного впливу, воно здійснювало оптимальний розподіл ресурсів між окремими сферами. Однак таке явище характерне для конкурентних ринків в умовах сформованої ринкової інфраструктури. Поєднання конкурентного середовища в сільському господарстві з його монопольним оточенням створювало передумови для монопольного диктування цін. Колишня державна монополія на ціноутворення перетворювалося на гіршу монополію окремих структур. У таких умовах неможливо відмовитись від державного впливу на ціноутворення¹⁰. Політика цінового паритету була ядром аграрної політики у США, починаючи із часів глибокої депресії у 30-х роках минулого століття. В умо-

⁷ Йовчева Г. Стопанска история на България. Документи и казуси. Ямбол: Светлина, 2007. С. 173.

⁸ Стопанска история на България / И. Тютюнджиев. София: Ровита, 2011. С. 93.

⁹ Недялков О. Българската народна банка и нейната роля в стопанското развитие на България (1879–2009). София: БНБ, 2009. С. 111.

¹⁰ Стопанска история на България / И. Тютюнджиев. София: Ровита, 2011. С. 179.

вах цінового диспаритету в Болгарії, як наголошує І. Баєва, всі інші способи державної підтримки сільського господарства не можуть бути ефективними. Дотації і субсидії через ціни вимивалися в суміжні із сільським господарством галузі¹¹.

Програми допомоги фермерам не змогли усунути причину фермерської проблеми. Державна політика щодо сільського господарства пристосована для того, щоб лікувати симптоми, а не причини. Ще однією вагомою причиною фермерської проблеми був неправильний розподіл ресурсів між сільським господарством та рештою галузей. Історично проблема виникла через велику кількість фермерів¹².

Причиною цього була розбіжність між приватними і державними інтересами, а також між приватними інтересами різних груп населення, яка в соціально розширеному суспільстві лише поглиблюється. Тому ми не схиляємося до думки тих дослідників, які вважають, що стратегія сприяла консолідації інтересів, – вона скоріше дозволяла узгодити дії стосовно досягнення певної цілі. Але при тому, що відносно цілей розвитку аграрного ринку (конкурентноспроможність, ефективність, стабільність, продовольча безпека) не виникало суттєвих суперечок, постійно точилася полеміка щодо концепції, покладеної в основу діяльності, спрямованої на досягнення цих цілей. Мова йде про концепцію державної підтримки аграрного сектора економіки. Загалом, світова аграрна політика була зорієнтована на зменшення обсягів бюджетного фінансування аграрних підприємств, але деіндустріалізація болгарського сільського господарства, незадовільний фінансовий стан підприємств галузі і висока соціальна значущість продовольчого забезпечення була підставою для висновку про необхідність не лише збереження розмірів бюджетного фінансування, а й його збільшення. У цьому зв'язку варто зазначити, що обсяг фінансування сільськогосподарських товаровиробників у Болгарії набагато менший, ніж у розвинених країнах світу, що також було аргументом на користь болгарської державної підтримки¹³.

Отже, оптимальним напрямом підвищення ефективності державного управління аграрним сектором Болгарії слід вважати створення конкурентних основ розвитку сектору в умовах функціонування аграрних відносин ЄС, коли інтеграція до стандартів і правил ЄС зумовили природну конкуренцію, модернізацію та оптимальне управління.

Інтеграційні процеси болгарського аграрного сектору базувалися, в першу чергу, на інтеграційних основах відносин із ЄС. Двосторонні відносини Болгарії з Європейським Союзом ґрунтувалися на положеннях Угоди про партнерство та співробітництво (УПС), що була підписана 1991 р. і набрала чинності 1994 р.¹⁴.

Інтеграційні аграрні формування мали значні переваги та потенціал для подальшого розвитку в Болгарії, для забезпечення зростання конкурентоспроможності бол-

¹¹ Баєва І., Калинова Е. Соціалізмът в огледалото на прехода. «Изток-Запад». Софія: БАН, 2011. С. 104.

¹² История Болгарии / науч. ред. Н.Р. Овсяный. Москва: Монолит, 2002. С. 217.

¹³ Марчева И. Съветският модел в българската икономика. Основни проблеми, идеи и перспективи на изследване. Исторически преглед. 1996. № 3. С. 64–82.

¹⁴ Йовчева Г. Стопанска история на България. Документи и казуси. Ямбол: Светлина, 2007. С. 133.

гарського аграрно-промислового виробництва у світі. В першу чергу це стосувалося великих аграрних холдингів як найперспективнішої та ефективнішої форми господарювання в аграрному секторі економіки Болгарії. Їх діяльність відповідає сучасним вимогам організації, управління аграрним бізнесом і світовим глобалізаційним процесам. В умовах глобалізації світової економіки визначені детермінанти функціонування інтеграційних аграрних формувань у Болгарії були досить ситуативними відповідно до існуючих викликів та загроз глобального світу. Державна аграрна політика в умовах глобалізації світового продовольчого ринку мала бути збалансованою, передбачуваною, враховувати інтереси великого, середнього і малого аграрного бізнесу в Болгарії та забезпечувати здорову конкуренцію. В умовах глобалізації світової економіки визначені детермінанти функціонування інтеграційних аграрних формувань у Болгарії були досить ситуативними відповідно до існуючих викликів та загроз глобального світу, які були мінливими та важкопередбачуваними.

Пристосування до нових стандартів і правил торгівлі, що неодмінно пов'язано з поглибленням відносин із ЄС у рамках зони вільної торгівлі, потребуватиме від українських сільськогосподарських виробників збільшення витрат у короткостроковій перспективі. Однак у довгостроковій перспективі це сприятиме підвищенню конкурентоспроможності національної агропродовольчої продукції і, як наслідок, закріпленню своїх позицій на внутрішньому ринку та збільшенню експорту на світові продовольчі ринки. Крім того, болгарські споживачі мали доступ до більш якісних і дешевих продовольчих товарів. Здійснення реформ, які були наслідком укладання угоди про вільну торгівлю з ЄС, посилили довіру іноземних компаній до болгарської економіки, що могло посприяти припливу іноземних інвестицій в Болгарію, в тому числі і в її агропромисловий комплекс¹⁵.

Фактичні реалії болгарських поглядів на місце експорту та імпорту товарів багато в чому були недосконаліми, економічно невваженими. За їх допомогою до останнього часу не вдавалося забезпечити бажаних сподівань щодо подолання кризи в зовнішньоекономічній діяльності галузей АПК, яка не виправдано затягнулася. Загальними ознаками кризи стали: різке розбалансування між експортом й імпортом, деформація структури експорту й імпорту; стрімке падіння обсягів експорту товарів; формування структури експорту під впливом стихійних процесів; обмежена відтворювальна можливість експорту та структурний стан імпорту; порушення антимонопольного законодавства; недобросовісна конкуренція.

Саме тому зовнішньоекономічна діяльність підприємств АПК практично не інтегрована у світові процеси, а болгарські аграрні товаровиробники втрачали зовнішній ринок¹⁶.

¹⁵ Модерна България: Сб. исторически изследвания в чест на 65 – годишните на проф. д-р Величко Георгиев и акад. Илчо Димитров / С. Трифонов, И. Баева. София: Унив. изд. «Св. Климент Охридски», 1999. С. 155.

¹⁶ НРБ от началото до края / И. Знеполски, Д. Вачков, М. Иванов, М. Груев, М. Методиев. София: Институт за изследване на близкото минало, 2011. С. 206.

Для оптимального функціонування агропромислового комплексу та підвищення його конкурентоспроможності в умовах реалізації нової аграрної політики на ринкових засадах особливе значення мала розбудова інфраструктури із залученням іноземних інвестицій, великих приватних капіталовкладень. Для створення сучасного конкурентоспроможного сільськогосподарського виробництва в Болгарії суттєве значення мало формування інноваційної культури в країні, механізму втілення на практиці. Осередком її формування в агропромисловому комплексі Болгарії могли б стати сільськогосподарські технополіси, створені принаймні по одному в кожному з регіонів Болгарії. Вони дозволили децентралізувати аграрний науково-технічний потенціал, стали регіональними осередками технологічного розвитку, які об'єднали в науково-виробничий моноліт аграрні заклади освіти різних рівнів, науково-дослідні інститути і станції, підприємства різних форм власності з виробництва та переробки сільськогосподарської продукції і сировини.

У цьому контексті необхідно констатувати, що Болгарія потребувала розробки індивідуальної моделі державного регулювання конкуренції в аграрному секторі економіки, яка буде враховувати досвід інших європейських країн та максимально відповідати національним ментально-культурним цінностям країни. Болгарська модель державного регулювання конкуренції в аграрному секторі економіки, спрямована на розвиток конкурентного середовища в галузі, являла собою комплекс усіх наведених вище методів. Правильне поєднання методів забезпечило функціонування розробленої моделі¹⁷.

Висновки з дослідження і перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Виклики, ризики та загрози, що пов'язані з глобалізацією, потребували нової державної економічної політики, що враховувала внутрішні потреби суб'єктів аграрного бізнесу, трансформації, тенденції світового продовольчого ринку та інтереси його гравців. Зараз у світі, з точки зору глобалізації світового продовольчого ринку, можна виділити дві групи лідерів: перша група – країни, в яких розвиток національної економіки забезпечувався успішним функціонуванням агропромислового комплексу та іншими галузями (Росія, Бразилія). До другої групи належала Болгарія, Аргентина, Казахстан, тобто країни, в яких визначався значний потенціал агропродовольчого сектору економіки в розвитку національних економік. Болгарія залишалася перспективним гравцем на світовому аграрному ринку.

Саме тому запровадження аграрної європейської системи в Болгарії – необхідна умова забезпечення конкурентоспроможності болгарського аграрного сектора на європейському ринку. Однак система державної підтримки та регулювання сільськогосподарства в Болгарії надто деформована і відставала від цивілізаційного розвитку та від європейських стандартів. Таким чином, інтеграційні процеси виступають каталізатором конкурентного розвитку аграрного сектору, що, безумовно, було

¹⁷ Пенчев П. Аграрната реформа на БЗНС и развитието на капитализма в селското стопанство при управлението на първия кабинет на Демократическия уговор. *Земеделското движение в България – история, развитие, личности*. 2005. № 1. С. 117.

позитивним стимулом для розвитку галузі в цілому. У цьому контексті важливим фактором виступали європейські стандарти щодо експорту аграрної продукції та системи забезпечення безпеки харчування, які змушували підвищувати якість продукції, тим самим стимулюючи технологічний розвиток аграрного сектору в цілому. Державне управління в цьому контексті повинно випрацювати ефективні механізми забезпечення технологічного розвитку аграрного сектору, що надасть конкурентоспроможності болгарській аграрній продукції. Саме тому дослідження механізмів державного управління є важливим напрямом формування ефективної державної політики розвитку аграрного сектору.

Список використаних джерел та літератури:

1. Баева И., Калинова Е. Социализмът в огледалото на прехода. «Исток-Запад». София: БАН, 2011. 438 с.
2. История Болгарии / науч. ред. Н.Р. Овсяный. Москва: Монолит, 2002. 337 с.
3. Йовчева Г. Стопанска история на България. Документи и казуси. Ямбол: Светлина, 2007. 408 с.
4. Малоземов С. Аграрный кризи в Болгарии конца XX в. И попытки его преодоления: автореф. дис. на соискание науч. степени канд. ист. наук. Саранск, 2002. 23 с.
5. Марчева И. Съветският модел в българската икономика. Основни проблеми, идеи и перспективи на изследване. *Исторически преглед*. 1996. № 3. С. 64–82.
6. Модерна България: Сб. исторически изследвания в чест на 65 – годишните на проф. д-р Величко Георгиев и акад. Илчо Димитров / С. Трифонов, И. Баева. София: Унив. изд. «Св. Климент Охридски», 1999. 396 с.
7. Недялков О. Българската народна банка и нейната роля в стопанското развитие на България (1879–2009). София: БНБ, 2009. 124 с.
8. НРБ от началото до края / И. Знеполски, Д. Вачков, М. Иванов, М. Груев, М. Методиев. София: Институт за изследване на близкото минало, 2011. 480 с.
9. Пенчев П. Аграрната реформа на БЗНС и развитието на капитализма в селското стопанство при управлението на първия кабинет на Демократическия уговор. *Земеделското движение в България – история, развитие, личности*. 2005. № 1. С. 311.
10. Стопанска история на България / И. Тютюнджиев. София: Ровита, 2011. 204 с.
11. Теория и практика на кооперацията: Основни начала / И. Палазов. София: Филвест, 2005. 400 с.

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ

Георгієва Марія Дмитрівна, кандидат історичних наук, доцент кафедри теорії та історії держави і права Національного транспортного університету (м. Київ). georgievamasha@ukr.net

Любич Олександр Анатолійович, кандидат історичних наук, доцент кафедри економіки та соціальних дисциплін Академії Державної пенітенціарної служби (м. Чернівці). Lubich.sasha@ukr.net

Михайленко Галина Миколаївна, кандидат історичних наук, доцент кафедри історії, археології та методики викладання Херсонського державного університету (м. Херсон). al.cheremisin@gmail.com

Морозов Олег Вікторович, доктор історичних наук, доцент, професор кафедри теорії та історії держави і права Університету митної справи та фінансів (м. Дніпро). morosovoleg410@gmail.com

Проців Олег Романович, кандидат наук з державного управління, докторант Львівського регіонального інституту державного управління Національної академії державного управління при Президентові України (м. Львів). oleg1965@meta.ua

Рутковський Марек (Rutkowski Marek), доктор габілітований, надзвичайний професор факультету суспільних наук Вищої школи інформатики та економіки Товариства загальних знань в Ольштині (м. Ольштин, Польща). rutmarek@gmail.com

Турега Юрій Орестович, аспірант кафедри давньої історії України та архівознавства Львівського національного університету імені Івана Франка (м. Львів). pszt.jurija@ukr.net

Фрадинський Олександр Анатолійович, кандидат економічних наук, доцент, старший науковий співробітник, завідувач відділу дослідження проблем організації митного контролю Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України (м. Хмельницький). fradik@ukr.net

Черемісін Олександр Вікторович, доктор історичних наук, доцент, професор кафедри філософії і соціально-гуманітарних дисциплін Херсонського державного аграрного університету (м. Херсон). al.cheremisin@gmail.com

Шановні автори!

Просимо враховувати такі вимоги до рукописів статей і порядку їх подання до друку.

1. Приймаються статті, **написані українською, російською, англійською, польською мовами**. Обсяг – 10-20 сторінок тексту, формат паперу – А4, поля з усіх сторін – 20 мм, міжрядковий інтервал – 1,5, кегль шрифту – 14, гарнітура – Times New Roman, абзац – 1 см (лише для основного тексту статті).

2. Рукопис статті повинен мати такі елементи:

1 – УДК (вирівнювання по лівому краю). Визначити код – див. <http://teacode.com/online/udc>;

2 – ініціали та прізвище автора (шрифт – напівжирний, вирівнювання по центру), місце роботи (повна назва структурного підрозділу) (шрифт – прямий, вирівнювання по центру);

Кожен наступний співавтор з нового рядка.

3 – назва наукової статті (вирівнювання по центру, шрифт – напівжирний, великі літери);

4 – анотація та ключові слова мовою статті (середній обсяг анотації – не менше 400 друкованих знаків);

5 – ініціали, прізвище автора, назву статті та анотацію англійською (або українською, якщо мова статті англійська) мовою (2000–2500 друкованих знаків). Для статей польською та російською мовами розширена анотація подається як українською, так і англійською;

6 – текст наукової статті із зазначенням наступних елементів:

Постановка проблеми (постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями).

Аналіз останніх досліджень і публікацій (аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор, виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття).

Мета статті (формулювання цілей статті (постановка завдання)).

Виклад основного матеріалу (виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів).

Висновки з дослідження і перспективи подальших розвідок у цьому напрямі.

7 – Список використаних джерел та літератури у порядку згадування або у алфавітному порядку (оформлюється за міждержавним стандартом ДСТУ 8302:2015 «Інформація та документація. Бібліографічне посилання. Загальні вимоги та правила складання»).

У статті обов'язково мають бути посторінкові наскрізні посилання, а також список використаної літератури наприкінці публікації. Міжрядковий інтервал – 1, кегль шрифту – 12. Посилання потрібно відзначати цифрою без дужок і крапок за допомогою звичайних посилань програми Microsoft Word.

Усі таблиці, рисунки (діаграми, графіки, плани, карти, ілюстрації, світлини) мають бути підписані та пронумеровані, а також містити посилання на джерело або вказівку «Розроблено автором». Рисунки та схеми мають бути згруповані.

3. Стаття подається до редакції на адресу editor@customshistory.umsf.in.ua

Також автори заповнюють довідку про автора (посилання на сайті журналу www.customshistory.umsf.in.ua)

Передрук матеріалів дозволяється лише за письмової згоди редакції.

Матеріали, що публікуються, відображають позицію автора, яка може не збігатися з поглядом редакції. За достовірність фактів, статистичних даних та іншої інформації відповідальність несе автор.

Редакція залишає за собою право наукового та літературного редагування статей без додаткової консультації з автором. Листування з читачами ведеться лише на сторінках журналу.