

**ДОКУМЕНТИ КОМУНАЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА  
"ІЗМАЙЛЬСЬКИЙ АРХІВ", ДЕРЖАВНОГО АРХІВУ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ,  
НАЦІОНАЛЬНОГО АРХІВУ РЕСПУБЛІКИ МОЛДОВА  
З ВИВЧЕННЯ ТОРГІВЕЛЬНОГО СУДНОПЛАВСТВА ДУНАЄМ У ХІХ СТ.**

*Проаналізовано документальні матеріали Комунального підприємства "Ізмайльський архів", Державного архіву Одеської області, Національного архіву Республіки Молдова, у яких висвітлено процес зародження та становлення торгівельного судноплавства Дунаєм у ХІХ ст.*

**Ключові слова:** торгівельне судноплавство, комерційні суда, імпорт та експорт товарів, архівні документи.

Історія торгівельного судноплавства Дунаєм протягом ХІХ ст. сьогодні вивчена недостатньо. Для повноцінного висвітлення цього питання необхідно залучення до дослідження різних за видовою ознакою документів, таких, як нормативні, діловодні, статистичні, законодавчі, нарративні. При вивченні поставленої проблеми були опрацьовані матеріали Комунального підприємства "Ізмайльський архів" (ІА), Державного архіву Одеської області (ДАОО) і Національного архіву Республіки Молдова (НАРМ), Інституту рукопису Національної бібліотеки України ім. Вернадського (ІР НБУВ). Найбільш інформативними виявилися фонди Канцелярії Ізмайльського градоначальника, Канцелярії начальника Ізмайльського митного округу, Управління Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора (УНБГТ), Одеського товариства історії та старожитностей (ОТІС).

В історіографії досліджуване питання не знайшло свого відображення, не здійснено й комплексного дослідження проблеми торгівельного судноплавства Дунаєм упродовж ХІХ ст.

Метою публікації є дослідження на основі архівних документів процесу зародження та становлення торгівельного судноплавства Дунаєм у ХІХ ст.

Торгівля природними багатствами Південної Бесарабії (Буджаку) (м'ясом, вовною, шкірою, салом, вином, рибою) до 1812 р. за політичними обставинами була практично не розвинена. Бессарабські товари йшли на експорт до Туреччини, Південної Росії, Малої Азії, Австрії. Після приєднання краю до Російської імперії торгівля розвивалася повільними темпами. До кінця ХІХ ст. міцні торгівельні зв'язки охопили весь регіон, була налагоджена постійна внутрішня торгівля.

Одним із вирішальних факторів, які вплинули на розвиток торгівлі в Буджаку, було судноплавство по ріках і особливо по Дунаєм, який пов'язував Російську імперію з європейськими країнами.

Документальні матеріали засвідчують, що судноплавство Дунаєм у 30-40-х рр. ХІХ ст. було пов'язано з великими труднощами, які викладені в записках і рапортах про стан і заходи щодо покращення торгівельного судноплавства Сулінським гирлом Дунаю у фонді Канцелярії Ізмайльського градоначальника [1]. У 30-х рр. ХІХ ст. гирла річок, які впадали в Чорне море, або були занадто мілкими, або настільки незручними, що для їх переходу вимагалася перевантаження товарів із суден на човни і застосування линви (тобто за допомогою линви судно перетягували берегом люди або худоба – коні, воли). Тягнути линву було важко, оскільки цей процес ускладнював очерет і чагарник, якими поросли береги Дунаю. Крім того, на іноземні судна часто нападали розбійники з сусідніх держав, які переховувалися на островах [2, арк. 85]. Усе це розохочувало судновласників і капітанів користуватися річкою в цих місцях.

Щоб виправити це становище, у 30-х рр. XIX ст. гостро постало питання про розчищення одного з гирл, найпридатнішим із яких для цього визнали Кілійське гирло. Воно скорочувало шлях до Ізмаїла вдвічі, а щоб дістатися до Ізмаїла через Сулінське гирло, потрібно більше тижня [3, арк. 5]. Витрати на розчищення Кілійського гирла, які передбачалися керівництвом краю, повинні були найближчим часом окупитися, оскільки планували збирати платню за чисельністю ластів із суден, які проходили (1 ласт – міра місткості купецького судна, дорівнював двом тоннам або 120 пудам).

Незважаючи на те, що Рада Головного управління шляхів сполучення ухвалила цей проект із покращення судноплавства Дунаєм, Комітет Міністрів зробив висновок, що існують більш важливі й невідкладні заходи, як, наприклад, заглиблення Неви або прочищення гирл Уралу. Відмову очистити Кілійське гирло пояснювали, найімовірніше, політичними причинами, офіційно ж – нестачею коштів уряду [4, арк. 27, 44].

Таким чином, Сулінське гирло, незважаючи на всі свої недоліки, залишалося єдиним судноплавним серед інших гирл Дунаю. Оскільки тягнути линву на цьому гирлі було складно, то і праця матросів, які це робили, оплачувалася дорожче [5, арк. 37]. Окрім того, перетягування линви відбувалося вкрай повільно, і через ці причини в 1837 р. було засновано "Дунайське линвове товариство". Після цього на шести станціях Сулінського гирла розподілили волів, які тягнули линву. Цими перетвореннями "вбивали двох зайців" – прохід Сулінським гирлом для шкіперів став дешевшим і швидшим. З'явилась також можливість й улаштувати перетягування линви й за Сулінським рукавом, на самому Дунаї, де раніше воно перебувало під заборорою [6, арк. 85].

Розвиток судноплавства сприяв розвиткові всього, що з ним було пов'язано. Так, у 1830 р. виникла ідея засновувати в портах Азовського, Чорного морів і Дунайських портах цехи вольних матросів, що об'єднували б усіх матросів, які працювали на торговельних суднах. Документальні матеріали стосовно заснування, умов прийому й подальших проблем, які викликала поява цехів вольних матросів на Дунаї, містяться у фондах як НАРМ, так і ДАОО та ІА [7].

Так, правила заснування цехів, умови запису до них, їхнє розташування, припустима кількість членів цеху, які вони мали пільги, привілеї та зобов'язання містяться в рапортах ізмаїльського поліцмейстера, ізмаїльської міської думи [8], у "Дополнительном постановлении о торговом судостроении и мореходстве", виданому в Одесі в 1830 р. [9, арк. 3-20] і статистичних відомостях у фонді Канцелярії Бессарабського губернатора [10, арк. 9]. У ДАОО міститься окрема справа № 13 "Об учреждении матросских обществ в портовых городах Бессарабской области", у якій докладно описано порядок набору до цехів, зловживання, які при цьому відбувалися [11, арк. 13].

Серед документів справи № 13 – клопотання мешканців Аккермана до Новоросійського та Бессарабського генерал-губернатора від 25 січня 1841 р. про те, що, хоча їх і записали до цеху вольних матросів, проте не виключили з податних окладів. У справі № 13 міститься також і Указ Сенату про цехи вольних матросів [12, арк. 21, 32].

Ще одним заходом для покращення стану судноплавства Дунаєм у першій половині XIX ст. було заснування карантинів, спричинене активізацією зовнішньої торгівлі. З метою попередити зараження краю інфекціями й епідеміями, які доволі часто заносили іноземні судна, було вирішено відкрити в російських придунайських портах карантинні застави. Тварини, люди, товари, що прибували з-за кордону, проходили в карантинах обов'язкову санітарну обробку [13]. Крім того, центральні карантини повинні були приймати всі судна, навіть сумнівні, як їх називали (тобто які підозрювалися в зараженні) або навіть заражені.

У Південній Бессарабії було засновано цілу низку карантинів (Ізмаїльський, Сулінський, Ренійський, Леовський) у зв'язку з особливостями розташування регіону.

У фонді Ренійської портової контори зберігається листування з Ізмаїльським карантинним правлінням про переміщення Ренійського карантину до Татарбунарів у 1856 р. (крім цього Леовський карантин – до Карпиненів, Ізмаїльський – у Кубей, Сулінський – у Комрат). Переведення митних і карантинних місць було пов'язано з підписанням Паризького трактату, за яким Південна Бессарабія відійшла до Молдавського князівства [14, арк. 25-27] у 1856 р.

Найбільшу кількість документів щодо заснування й функціонування карантинних установ містять фонди ІА – Ізмаїльського карантинного правління, Сулінського приватного карантину, Ренійського карантинного порту, Ренійської портової контори. На перші відомості про заснування карантинів атрапляємо в роботі С. І. Корніловича [15, арк. 63]. У 1833 р. в Ізмаїлі за рахунок Ізмаїльського купецького товариства відкрився Центральний карантин. З яких відділень складався карантин, яким чином відбувалося в ньому очищення, знаходимо дані у фонді Канцелярії Ізмаїльського градоначальника [16, арк. 17]. Облаштування Сулінського карантину викладено в матеріалах фонду Ізмаїльського карантинного правління: це список з пропозиції Новоросійського та Бессарабського генерал-губернатора Бессарабському громадянському губернатору від 28 січня 1836 р. [17, арк. 6, 86].

Поступовий розвиток судноплавства виявив необхідність будування суден безпосередньо на місці, біля портів. Таку необхідність, її причини викладено у справі № 248 про будівництво одеським купцем 2-ї гільдії А. Зеньковичем купецької верфі в Ізмаїлі [18, арк. 85], що зберігається у фонді Канцелярії Ізмаїльського градоначальника. У листі А. Зеньковича до ізмаїльського градоначальника від 23 липня 1833 р. він просить "видати ...грошову допомогу на десять років п'ятнадцять тисяч рублів без відсотків із поверненням їх у наступні три строки, рахуючи від видачі ...чотирьох тисяч за чотири роки, стільки ж за сім років, а інші сім тисяч після завершення 10 років; протягом 10 років дозволити мені заготовляти... для верфі матеріали з-за кордону, без стягнення мита... [прошу – авт.] уряд надати мені допомогу і в закупівлі у внутрішніх місцях матеріалів (за моєю вказівкою... линва, парусини, смоли та ін.)..." [19, арк. 1].

За два роки А. Зенькович лише отримав дозвіл імператора на видачу йому потрібної суми для влаштування верфі. Під заставу будівництва верфі А. Зеньковичу надала свій будинок колезька радниця Олександра Арванітакова. Однак за два роки будівництво верфі так і не було розпочато, Арванітакова, боячись залишитися без будинка, захотіла повернути своє доручення. Чим закінчилася ця справа – невідомо, адже листування обривається на відповіді Ізмаїльського окружного суду Бессарабському воєнному губернатору про те, що той, хто надає заставу, не може знищити надане ним доручення [20, арк. 83].

Після закінчення російсько-турецької війни 1828-29 рр. був укладений Адріанопільський мирний договір між Росією та Туреччиною. Згідно з його статтями, у розпорядження Російської імперії потрапило Георгієвське гирло – тобто під її контролем опинилися всі три гирла Дунаю та прилеглі острови, що давало безперешкодний прохід її військовим і торгівельним суднам до Чорного моря.

Адріанопільський мирний договір дав поштовх до відкриття на Дунаї пароплавних товариств, першим з яких стало Дунайське пароплавне акціонерне товариство (1829-30 рр.). У 30-х роках відкрилося й Привілейоване королівське Баварсько-Вюртенберзьке пароплавне товариство

У фондах Сулінського приватного карантину та Канцелярії Бессарабського губернатора зберігаються законодавчі документи (Конвенція між Росією та Австрією, укладена 1840 р. [21], Декларація, укладена між Росією і Баварією 18 червня 1853 р. [22, арк. 4]), що свідчать про укладення переважно двобічних договірних відносин між державами на Дунаї в першій половині XIX ст. У 50-х рр. вони змінюються багатобічними, у яких брали участь і не придунайські країни. Кримська війна 1853-56 рр., що закінчилася поразкою Росії, відкрила нову сторінку в міжнародному

судноплавстві: Паризьким трактатом 1856 р. Чорне море проголошено відкритим для всіх торговельних суден, а Дунай оголошено міжнародною річкою.

Обсяги торговельного судноплавства Дунаєм добре представлено документами Ізмаїльського архіву – фондами Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу, Ренійської митниці, Сулінського приватного карантину, Канцелярії Ізмаїльського градоначальства. Статистичні відомості Ренійської, Ізмаїльської, Аккерманської портових митниць описують хід торгівлі із каботажно та закордонного судноплавства. У них міститься інформація про кількість суден, що зайшли і вийшли, про кількість завезених і вивезених товарів, їх перерахування, а також указана їхня загальна вартість. Це дає можливість з'ясувати, які саме товари були головними – з імпорту/експорту, простежити торговельні обороти портів у різні роки і скласти ясну картину масштабів торгівлі на Дунаї та Дністровському лимані.

Наслідком заходів із покращення судноплавства стала активізація діяльності дунайських портів. Документальні свідчення про їх заснування (Рені в 1816 р., Кілія, Ізмаїл у 1813 р.) і початкову діяльність знаходимо в роботі С. І. Корніловича [23, арк. 63-64]. Пожвавлення їх роботи із статистичними даними про кількість суден, які заходили до зазначених портів у наступне 20-річчя, зафіксовано в матеріалах фонду Канцелярії Ізмаїльського градоначальника [24].

Вдале розташування Ізмаїльського порту на перехресті зручних торговельних шляхів, що зробило його одним із найбільших портів на Дунаї у XIX ст. Кількість суден, які заходили до порту в першій чверті XIX ст., ілюструють відомості у працях С. І. Корніловича і М. Батянова. С. І. Корнілович, крім того, визначив напрями транспортування з Ізмаїла товарів, а також указав, під якими прапорами судна заходили до порту (переважно турецькі, французькі, англійські, сардинські, австрійські, сицилійські) [25]. Свідчення про кількість навантажених суден в ізмаїльському порту на початку 30-х рр. зберігаються в рапорті начальника Ізмаїльського карантинного правління ізмаїльському градоначальнику С. О. Тучкову у фонді Канцелярії Ізмаїльського градоначальника, викладені в наступній таблиці.

Таблиця № 1

**Кількість навантажених судів в Ізмаїльському порту 1830-33 рр. [26]**

Рік	Кількість навантажених судів
1830	132
1831	74
1832	105
1833	10

З наведених даних випливає, що судноплавство в Ізмаїльському порту в зазначений період було нерівномірним, скачковидним. Для дослідження статистики кораблів, які заходили до Ізмаїльського порту протягом 30-50-х рр., були залучені документи фондів Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу, Канцелярії Ізмаїльського градоначальника та Канцелярії Бессарабського губернатора. Ці статистичні дані відображені в таблиці

Таблиця № 2

**Кількість комерційних судів 1838-1853 рр. по Ізмаїльському порту [27]**

Різнovid судів	Рік				
	1838	1839	1851	1852	1853
мореплавних	1320	186		243	286
річкових	193	183		117	105
усього	1513	369	640	360	391

З таблиці випливає перевага мореплавних суден над річковими та збільшення їх чисельності в 50-х рр.

Між джерелами, які розглядаються в дослідженні, з 1853 р. до 1878 р. існує хронологічна прірва, яка пояснюється об'єктивними причинами. На період з 1856 до 1878 рр. Південна Бессарабія вийшла зі сфери діяльності Російської імперії та потрапила до молдавської, а з 1862 р. – до румунської влади. Тому документальних матеріалів із залучених до дослідження фондів, які висвітлювали б зазначений період на придунайських територіях, дуже небагато.

Час перебування Буджака у складі іноземних держав став часом його економічного занепаду. Ще зовсім недавній економічний підйом дунайських портів змінився їх глибокою кризою. Румунський уряд не виділяв кошти ані на реконструкцію портів, причалів, ані на підтримку того, що було створено раніше.

З метою підірвати економіку портів на Дунаї молдавський уряд удвічі збільшив мито на російський хліб, у результаті чого збут продуктів північної та центральної (російської частини) Бессарабії майже зовсім припинився. Ситуація змінилася після 1871 р., коли Росія отримала право тримати військово-морські сили на Чорному морі. Румунський уряд відтоді змінив свою політику щодо дунайських портів і, зокрема, дарував Ізмаїлу права „порто-франко” [28, арк. 112, 114, 117].

Про закордонну навігацію 1880 р. в Ізмаїльському порту найбільш змістовні дані містяться у фонді Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу. З них видно, що найбільш активно в діяльності порту брали участь судна під прапорами Австрії та Греції [29, арк. 71, 75].

Архівні документи свідчать, що головним предметом експорту дунайських портів було зерно. У другій половині 60-х рр. XIX ст. ціни на землю в краї швидко зростали, що призвело до висування на перше місце в господарстві землеробства й усунення з лідерських позицій тваринництва, яким завжди славився Буджак. Кількість хліба, що збільшилася, зробила південь Бессарабії дуже важливим регіоном для Одеського хлібного ринку.

У фонді Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу містяться детальні дані про кількість товарів, які провозили через Ізмаїльську портову митницю та про їхню вартість. Ці відомості, а також статистичні дані про кількість вивезених і завезених товарів із зазначенням їх назви, що містяться в роботі С. І. Корніловича, викладено в таблиці.

Таблиця № 3

**Кількість завезених і вивезених товарів в Ізмаїльському порту в 1819-1858 рр. [30]**

Рік	Ввезено товарів на суму	Вивезено товарів на суму
1819	403 564	
1835	538 438	479 715
1838	253 967	3 913 494
1839	238 955	2 793 244
1852	-	1 791 703
1853		1 947 733 р.
1855	583 122	2 814 818
1856	346 050	1 473 917
1858	64 288	414 803

Оскільки Ізмаїльський порт був найбільшим на російському Дунаї в XIX ст., то, відповідно, через Ізмаїльську митницю проходило набагато більше товарів, ніж через інші митниці краю. Таблиця демонструє занепад торговельних оборотів у 1838 і 1839 рр. майже вдвічі. Привізні торгівля в Ізмаїльському порту наприкінці 30-х рр. не виходила зі стану занепаду, у якому перебувала, не витримуючи конкуренції з портами Одеси, Галацу і Браїлова.

Імпорт та експорт товарів, їх перелік за 1840-41, 1852-53, 1855-56, 1857-58, рр. міститься в статистичних таблицях у фонді Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу [31]. (Крім того, ці дані за 1851 р. містяться у фонді Канцелярії Бессарабського губернатора. Згідно з ними, на початку 50-х рр. до Ізмаїльського порту завозили головним чином фрукти сухі, сіль, будівельний ліс і дрова, з російських портів – кам'яне вугілля, дерев'яний посуд, крупи, молдавське вино, скло, чавун, горіхи, чорнослив, мед, яблука, борошно, шкіру, сало, вовну. Вивозили зерновий хліб, борошно, масло, сир [32, арк. 5]. Зазначені відомості дають змогу простежити зміни в завезених і вивезених товарах у різні десятиліття: які товари додавалися до головних, у яких утрачали потребу, що призводило до припинення імпортувати. У 1855 і 1856 рр. вивізні товари з Ізмаїльського порту переважно становили ікра, сало, риба солоня, пшениця, кукурудза, ячмінь, вівці. Імпорт представляли такі товари, як кава, олія дерев'яна, сіль, папір бавовняний сирець і прядений білий [33, арк. 311].

На відміну від інших придунайських портів, Рені наприкінці XIX ст. не відігравав суттєвої ролі у торгівлі імперії. Поодинокі відомості про створення Ренійського порту й початковий етап його діяльності можна знайти лише у роботах М. Батянова, С. І. Корніловича [34]. У статистичних свідченнях про стан фортець, міст і селищ Гарджикурдської волості Ізмаїльського градоначальства за 1832-34 гг. знаходимо інформацію про кількість кораблів різних країн, які заходили до Ренійського порту, – найчастіше це були суди Туреччини, Австрії, Іоніки [35, арк. 45].

Наведена нижче таблиця свідчить про майже зародковий стан зазначеного порту в перші 20 років його функціонування.

Таблиця № 4

**Кількість навантажених кораблів у Ренійському порту 1828-1833 рр. [36]**

Рік	Кількість навантажених кораблів
1828	27
1830	57
1831	30
1832	31
1833	1

Ці дані, а також рапорти й доповідні Ізмаїльського градоначальника Новоросійському і Бессарабському генерал-губернатору [37, арк. 5, 66.] ілюструють, що через невеликі розміри ріки поблизу Рені й відповідно, небезпеку занесення на територію Росії епідемічних захворювань, через те, що експорт продукції здійснювався не Дунаєм, а морем до Європи, протягом XIX ст. Ренійський порт був другорядним. Водночас деякі джерела, як, наприклад, відомості про судноплавство Дунаєм у межах Ренійського карантину у фонді Ренійського карантинного порту за 1849-53 рр. фіксують безумовне зростання суднообігу в Ренійському порту у 50-х рр. [38, арк. 7-20]. Відомості у фонді Канцелярії Бессарабського губернатора доводять, що судноплавство порівнянно з 1850 р. значно збільшилося завдяки врожаю зернового хліба [39, арк. 4, 8].

Відомості про хід торгівлі з каботажного й закордонного судноплавства в 1881-83 рр. у фонді Ренійської митниці дають змогу визначити пріоритетні напрями

імпорту/експорту в зазначеному порту [40]. Найбільша кількість кораблів під різними прапорами прибували з Румунії та туди ж відходили: у 1881 р. до Ренійського порту увійшло 372 судна з Румунії, з яких 253 – австрійських, 106 – грецьких [41, арк. 49].

Таблиця № 5

**Товарообіг у Ренійському порту 1819-1883 рр. [42]**

Рік	Ввезено товарів на суму, руб. сріб.	Вивезено товарів на суму, руб. сріб.
1819	174 403	169 557
1839	608 507	687 212
1840	31 881	89 992
1841	36 890	42 867
1842	18 887	
1850	227 796	251 750
1881	64 512	591 468
1883	46 345	641 269

Чимало статистичних свідчень із зазначенням імпортних та експортних товарів у Ренійському порту протягом першої половини ХІХ ст. представлено у фонді Канцелярії начальника Ізмайльського митного округу, Канцелярії Ізмайльського градоначальника. Дані свідчать, що серед імпортних товарів із кінця 30-х рр. переважали дерев'яна олія, кормові зерна, цибуля [43].

Як відзначено в статистичних відомостях у фонді Кілійської міської поліції, через віддаленість портів від Кілії та за відсутності пристані для судноплавства до 1848 р. судна рідко заходили сюди, тільки іноді військові брандвахтенні судна [44, арк. 14].

За кількістю суден, які заходили до порту, Кілія значно поступалася Рені та Ізмаїлу, що доводять статистичні відомості у фонді Канцелярії начальника Ізмайльського митного округу. У цих відомостях міститься також інформація щодо національної приналежності суден, які заходили до Кілійського порту у 80-х рр. ХІХ ст.: серед них переважали кораблі під прапорами Австро-Угорщини, Греції та Англії [45].

Слабко розвивалося судноплавство у Вілково, що було пов'язано з його невдалим розташуванням на мілководній ділянці Кілійського гирла. Тому для того, щоб зайти до Вілковського порту, необхідно було зробити коло через Сулінський рукав. Цим і пояснюється той факт, що транзитна торгівля у Вілково була відсутня – судна сюди заходили лише з метою залишити ті товари, які споживали місцеві жителі. Це був єдиний російський порт, де закордонне плавання належало тільки російському прапору [46, арк. 171].

Відповідно до свідчень про річкове судноплавство, про обіг на ярмарках у Бессарабській області за 1851 г. у фондах Канцелярії начальника Ізмайльського митного округу та Канцелярії Бессарабського губернатора, у 1851 г. кораблі з невеликою оснасткою почали проходити до Вілково через Очаківське гирло. З цього часу рапорти Вілковської митної застави й відомості про судноплавство фіксують поживлення судноплавства у Вілково [47].

Через Аккерманський порт, що знаходився біля гирла Дністра (яке впадає у Чорне море на відстані 20 км від нього), здійснювалося судноплавство переважно Чорним морем.

Товарообіг аккерманського порту був набагато меншим за обіг дунайських портів, про що свідчать дані за 1819 р. у роботі П. П. Свіньїна [48, арк. 61]. Основним

ввізним товаром у цьому порту була кримська сіль, вивізним – зерновий хліб. Аккерманський порт був заснований ще в 1818 р. Через нього проходила Дністровська карантинна та митна лінія. Серед ранніх свідчень про кількість суден, які проходили через Аккерманський порт, – праця С. І. Корніловича [49, арк. 60].

У фонді Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу зберігається доповідь Аккерманської митної застави начальнику Ізмаїльського митного округу за 1838 р., і якій зазначено, що того року кораблі не заходили й не виходили з порту, відповідно, ніякої торгівлі не було. Призупинення закордонної торгівлі при аккерманському порту вказувало на те, що місцеве купецтво зосередилось на внутрішній торгівлі. Купці вели закупку лісового товару в Херсоні, а потім продавали його в безлісні приморські країни [50, арк. 91].

Була відсутня закордонна торгівля в аккерманському порту й на початку 40-х рр. [51, арк. 941] і в 1850 р. тому, що всі місцеві купці отримували закордонні товари з Одеси (будівельний ліс із Херсона) й відправляли бессарабську продукцію теж через Одесу – за кордон. Таким чином, Одеса слугувала перевалочною базою для торгівлі, й аккерманський порт не мав значення [52, арк. 145]. Таблиці, наведені у фонді Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу свідчать, що найактивніші закордонні торговельні взаємини поєднували аккерманський порт із Туреччиною [53, арк. 64-65].

Покращення судноплавства в Аккерманському порту пов'язано з іменем купця Суравцова. У фонді Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу є відомості, що одеський купець Суравцов отримав привілей на 10 років для проходу різним суднам Дністром і Дністровським лиманом. Він вправно облаштував каналу від річки Таранчук до Дністра для ближчого й зручнішого сполучення з Аккерманом. За 11 років, у 1850 р., у відомостях про хід торгівлі в Аккерманській митній заставі міститься інформація про те, що цей купець завершив розпочату справу і провів канал від річки Таранчук до Дністра правим гирлом Дністровського лимана до Чорного моря. Однак на той момент ще не були видані правила про судноплавство Дністроу угору і через Дністровський лиман у Чорне море [54, арк. 146].

Архівні документи свідчать, що між дунайськими портами й портами Чорного та Азовського морів (Ізмаїл, Одеса, Таганрог, Кілія, Рені, Леов, Вілково) здійснювалося каботажне (внутрішнє) судноплавство, яке, щоправда, не мало такого розмаху, як закордонне. Ним перевозили клей, галантерею, борошно, церковні речі, рушніці, меблі, шкіру, оселедець та інші товари. Згідно з відомостями про каботажне перевезення у фонді Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу цей різновид судноплавства здійснювався переважно паровими судами, а за їх відсутності – баркасами й рибацькими човнами. Незручності та небезпека, пов'язані з відправкою товарів на рибацьких човнах, не задовольняли потреби торгівлі й гальмували її. Постійного та правильного сполучення між дунайськими портами і портами Чорного та Азовського морів не було, що відбивалося на ході російської внутрішньої торгівлі найгіршим чином [55, арк. 60]. На Дунаї каботажне судноплавство здійснювалося по мілководним Кілійським гирлом.

Статистичні свідчення з каботажного судноплавства за навігацію 1880 і 1881 рр. у фонді Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу призводять до висновку про тісні торговельні взаємини, що пов'язували Ізмаїл та Одесу [56, арк. 68; арк. 82]. Порівняти каботажне судноплавство Рені та Ізмаїлом у 1881-83 рр. можна за допомогою відомостей фонду Ренійської митниці. Дані свідчать про безперечне лідерство Ізмаїльського порту. У цьому ж фонді представлені статистичні дані про товари, які переважали по каботажних перевезеннях у Рені: на початку 80-х рр. до порту завозили кам'яне вугілля, борошно пшеничне, вапно, рис, вивозили хліб, рибу, сир овечий, овець, вовну овечу [57].

Що ж до аккерманського порту, то торгівля з каботажного судноплавства в найбільших масштабах поєднувала його з Одесою та Херсоном. Відомості про



каботажне сполучення в 70-х рр. у фонді Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу свідчать, що в цей час з Аккермана до Одеси прямувала більшість навантажених товарами кораблів [58, арк. 52, 65-66].

У фонді Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу зберігається також проект "Інструкції всім загінним офіцерам Ізмаїльської бригади Прикордонної Стражі щодо порядку застосування й виконання §19 Правил про каботажне судноплавство, затверджених Міністром фінансів у 1865 р." У цьому ж документі обумовлений порядок видачі свідоцтв, прийому суден, надано опис, як саме відбувається навантаження й розвантаження кораблів [59, арк. 1].

Судячи з документальних матеріалів, провезення контрабандних товарів було досить поширеним явищем у Південній Бессарабії через її географічне розташування й вихід до Дунаю. Про це, зокрема, міститься інформація у відомостях щодо каботажного судноплавства в 1878-80 рр. У листопаді 1879 р. Ізмаїльська головна складська митниця доповідала начальнику Ізмаїльського митного округу, що під виглядом одеських товарів на пароплавах австрійського пароплавного товариства до Ізмаїла провозять контрабанду. Начальник Одеської митниці запевняв, що це наклеп, що товари, призначені для відправки в Ізмаїл і Рені, доглядаються в Одесі, зважуються, і на них накладаються пломби. Але за цим фактом було проведено розслідування, що стало приводом для введення нових правил із каботажного судноплавства [60].

Для того, щоб охопити найбільшу кількість питань, пов'язаних із торгівельним судноплавством Дунаєм у XIX ст., до дослідження було введено нормативні, законодавчі, статистичні, справочинні, наративні документи фондів ІА, ДАОО, НАРМ. Статистичні відомості фондів Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу й Одеського товариства історії та старожитностей дали змогу дослідити обсяги торгівлі на Дунаї протягом століття, виокремити головні предмети торгівлі. Фонди УНБГТ, Канцелярії Бессарабського губернатора та Канцелярії Ізмаїльського градоначальника відбивають процес утворення цехів вольних матросів, відкриття й функціонування карантинів, заходи з покращення судноплавства річкою. Усі залучені до дослідження матеріали дозволили всебічно проаналізувати поставлену проблему.

### Список використаних джерел та літератури

1. Комунального підприємства "Ізмаїльський архів" (ІА), ф. 56, оп. 1, спр. 185.
2. Там само, спр. 481, арк. 85.
3. Там само, спр. 152, арк. 5.
4. Там само, спр. 185, арк. 27, 44.
5. Там само, спр. 481, арк. 37.
6. Там само, спр. 481, арк. 85.
7. Там само, ф. 230, оп. 1, спр. 49;  
Національний архів Республіки Молдова (НАРМ), ф. 2, оп. 1, спр. 5631.
8. Державний архів Одеської області (Держархів Одеської обл.), ф. 1, оп. 215, спр. 13, арк. 1-3, 51, 58-60; ІА, ф. 56, оп. 1, спр. 85, арк. 7, 20, 38.
9. ІА, ф. 56, оп. 1, спр. 85, арк. 3-20.
10. НАРМ, ф. 2, оп. 1, спр. 6396, арк. 9.
11. Держархів Одеської обл., ф. 1, оп. 215, спр. 13, арк. 13.
12. Там само, спр. 13, арк. 21, 32.
13. [www.riverships.ru/danube/002-3.htm](http://www.riverships.ru/danube/002-3.htm).
14. ІА, ф. 176, оп. 1, спр. 164, арк. 25-27.
15. Корнилович С. И. Статистическое описание Бессарабии, собственно так называемой, или Буджака (20-е гг. XIX в.) /С. И. Корнилович // Институт рукопису національної бібліотеки України ім. В. І. Вернадського (ІР НБУВ), ф. V, од.зб. № 668, арк. 63.

16. ІА, ф. 56, оп. 1, спр. 194, арк. 17.
17. ІА, ф. 136, оп. 1, спр. 45, арк. 6, 86.
18. ІА, ф. 56, оп. 1, спр. 248, арк. 85.
19. Там само, арк. 1.
20. Там само, арк. 83.
21. ІА, ф. 230, оп. 1, спр. 18.
22. НАРМ, ф. 2, оп. 1, спр. 5940, арк. 4.
23. Корнилович С. І. Статистическое описание Бессарабии, собственно так называемой, или Буджака (20-е гг. ХІХ в.) / С. І. Корнилович // ІР НБУВ, ф. V, од.зб. № 668, арк. 63-64.
24. ІА, ф. 56, оп. 1, спр. 185, арк. 66; спр. 481, арк. 86; спр. 186, арк. 4.
25. Корнилович С. І. Статистическое описание Бессарабии, собственно так называемой, или Буджака (20-е гг. ХІХ в.) / С. І. Корнилович // ІР НБУВ, ф. V, од. зб. № 668, арк. 63-64; Батьянов І. Статистическое описание Бессарабии. 1828-1831 гг. / І. Батьянов // ІР НБУВ, ф. V, од. зб. № 669, арк. 39-40.
26. ІА, ф. 56, оп. 1, спр. 185, арк. 66.
27. ІА, ф. 537, оп. 1, спр. 27, арк. 92; спр. 185, арк. 265-266;  
НАРМ, ф. 2, оп. 1, спр. 5631, арк. 5.
28. Гросул Я. С., Будах І. Г. Очерки истории народного хозяйства Бессарабии (1861-1905) / Я. С. Гросул, І. Г. Будах. – Кишинев, 1972.
29. ІА, ф. 537, оп. 1, спр. 202, арк. 71, 75.
30. Корнилович С. І. Статистическое описание Бессарабии, собственно так называемой, или Буджака (20-е гг. ХІХ в.) / С. І. Корнилович // ІР НБУВ, ф. V, од. зб. № 668, арк. 61; ІА, ф. 537, оп. 1, спр. 2а, арк. 5; спр. 27, арк. 92; спр. 185, арк. 266; спр. 191, арк. 349; спр. 198, арк. 355.
31. ІА, ф. 537, оп. 1, спр. 64, арк. 954, 964; спр. 185, арк. 243-261; спр. 191, арк. 311; спр. 198, арк. 317, 355.
32. НАРМ, ф. 2, оп. 1, спр. 5631, арк. 5.
33. ІА. – Ф. 537, оп. 1, спр. 191, арк. 311.
34. Корнилович С. І. Статистическое описание Бессарабии, собственно так называемой, или Буджака (20-е гг. ХІХ в.) / С. І. Корнилович // ІР НБУВ, ф. V, од. зб. № 668, арк. 64; Батьянов Н. Статистическое описание Бессарабии. 1828-1831 гг. / Н. Батьянов // ІР НБУВ, ф. V, од. зб. № 669, арк. 59.
35. ІА, ф. 56, оп. 1, спр. 152, арк. 45.
36. Батьянов Н. Статистическое описание Бессарабии. 1828-1831 гг. / Н. Батьянов // ІР НБУВ, ф. V, од. зб. № 669, арк. 23;  
ІА, ф. 56, оп. 1, спр. 185, арк. 66.
37. Там само, арк. 5, 66.
38. ІА, ф. 765, оп. 1, спр. 5, арк. 7-20.
39. НАРМ, ф. 2, оп. 1, спр. 5631, арк. 4, 8.
40. ІА, ф. 443, оп. 1, спр. 4, арк. 49, 54; спр. 9, арк. 96, 98.
41. Там само, спр. 4, арк. 49.
42. Свинин П. П. Статистика Бессарабии, составленная в 1817 г. по поручению военного губернатора Бахметьева / П. П. Свинин // ІР НБУВ, ф. V, од. зб. № 667, арк. 61;  
ІА, ф. 537, оп. 1, спр. 27, 146, арк. 127;  
ІА, ф. 443, оп. 1, спр. 4, арк. 87; спр. 9, арк. 129;  
ІА, ф. 56, оп. 1, спр. 560, арк. 10, 61-62, 104.
43. ІА, ф. 537, оп. 1, спр. 27, арк. 87, 127; спр. 64, арк. 1068-1069; спр. 146, арк. 10, 129-136.
44. ІА, ф. 56, оп. 1, спр. 560, арк. 14.
45. ІА, ф. 537, оп. 1, спр. 202, арк. 55; спр. 205, арк. 73.

46. О мерах для развития русского торгового мореходства. – М., 1895. – Кн. 1.
47. НАРМ, ф. 2, оп. 1 спр. 5631, арк. 12; ІА, ф. 537, оп. 1, спр. 205, арк. 76.
48. Свинин П. П. Статистика Бессарабии, составленная в 1817 г. по поручению военного губернатора Бахметьева / П. П. Свинин // ІР НБУВ, ф. V, од. зб. № 667, арк. 61.
49. Корнилович С. И. Статистическое описание Бессарабии, собственно так называемой, или Буджака (20-е гг. XIX в.) / С. И. Корнилович // ІР НБУВ, ф. V, од. зб. № 668, арк. 60.
50. ІА, ф. 537, оп. 1, спр. 27, арк. 91.
51. Там само, спр. 64, арк. 941.
52. Там само, спр. 146, арк. 145.
53. Там само, спр. 200, арк. 64-65.
54. Там само, спр. 146, арк. 146.
55. Там само, спр. 200, арк. 60.
56. Там само, спр. 202, арк. 68; спр. 205, арк. 82.
57. ІА, ф. 443, оп. 1, спр. 4, арк. 54, 61-62; спр. 9, арк. 81.
58. ІА, ф. 537, оп. 1, спр. 200, арк. 52, 65-66.
59. Там само, арк. 1.
60. Там само, арк. 42.
61. Юнкесич В. В., Капикраян Л. С. Дунай и дунайское судоходство / В. В. Юнкесич, Л. С. Капикраян. – М., 1962.

#### **АННОТАЦИЯ**

*В статье проанализированы документальные материалы коммунального предприятия "Измаильский архив", Государственного архива Одесской области, Национального архива Республики Молдова, в которых освещен процесс зарождения и становления торгового судоходства на Дунае в XIX в.*

**Ключевые слова:** *торговое судоходство, коммерческие суда, Дунай, импорт и экспорт товаров, архивные документы.*

#### **SUMMARY**

*The process of emergence and development of trade shipping on Danube river in XIX century is analysed on document materials of municipal enterprise "Izmail archive", of Odesa region's State archive, of Moldova Republic's National archive.*

**Key words:** *Merchant shipping, commercial ships, imports and exports of goods, archival documents*