

РОЗВИТОК ГУЖОВОГО ТРАНСПОРТУ В МІСТАХ ПІВДЕННОЇ УКРАЇНИ В КІНЦІ ХVІІІ — ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.

Приєднання до Російської держави в кінці ХVІІ ст. Правобережної України, завершення в цей же час і на початку ХІХ ст. Включення до складу імперії території Південної України привело до об'єднання українських земель в одній державі, в якій ще більш широко і глибоко розгортався процес формування всеросійського ринку. Все це створило нові якісні умови для становлення і розвитку українського національного ринку в системі всеросійського ринку. Нестабільні і недосить широкі зв'язки між Лівобережжям і Слобожанщиною з Правобережною Україною стають систематичними, швидко зростають і поглиблюються. Одночасно невпинно розширюються зв'язки ринків різних районів України з ринками деяких інших регіонів Російської держави. З початку ХІХ ст. наростають зв'язки України з деякими ланками світового ринку.

Велику роль у розвитку тісних торговельно-економічних зв'язків в межах українського та всеросійського ринків, між ними і світовим ринком відіграла Південна Україна. Це було обумовлено низкою причин. Деякі товари, необхідні для розбудови міст і сіл краю, розвитку окремих галузей його економіки, задоволення потреб швидко зростаючого населення, довозились з багатьох районів України і деяких місцевостей Росії. З регіону у все більшому обсязі вивозились на ринки України і деяких губерній Росії товари місцевого виробництва. На неухильне розширення торговельно-економічних зв'язків півдня України з багатьма українськими, великоруськими, білоруськими губерніями і Бессарабією вадивало й те, що край мав вихід через чорноморсько-азовські порти на ринки багатьох зарубіжних країн.

Серед дослідників спостерігаються різні підходи до окремих зрізів складного поняття «національний ринок». Спільним же є визнання головним змістом процесу його становлен-

ня і розвитку торговельно-економічних зв'язків між місцевими ринками окремого регіону, між різними районами країни, та ролі транспорту у поширенні і поглибленні ринкових відносин (1). Транспорт відігравав також зростаючу роль у розвитку сільськогосподарського і промислового виробництва.

На жаль, розвиток гужового транспорту в Південній Україні, його роль в економічному житті краю, участь у розвитку українського національного ринку вивчені мало. В значній мірі це пояснюється тим, що багато аспектів функціонування транспорту недостатньо відбилися в джерелах. Але й наявні відомості дозволяють розглянути деякі важливі питання історії розвитку гужового транспорту в регіоні.

В розгортанні в кінці XVIII — першій половині XIX ст. роботи транспорту в Південній Україні велику роль відігравали міста, які виступали не лише осередками розвитку промисловості й торгівлі, але й транспортними центрами, особливо ті, які знаходилися на торговельних шляхах, на узбережжі річок і морів.

На південь України, зокрема в міста, довозилась для особистого і виробничого споживання населення, вивозу на зовнішній ринок та деякі ринки Росії неухильно зростаюча маса сільськогосподарських товарів: пшениці, льняного насіння, вовни, тютюну, різних овочів та фруктів. Помітне місце серед довізних товарів займали ліс та різні дерев'яні вироби, чавун і залізо у різному асортименті та деяка інша продукція промисловості. З регіону у все зростаючому обсязі вивозились на місцеві ринки багатьох районів України і власне Росії сіль, риба, вовна, виноградне вино та деякі інші товари.

Висока питома вага серед товарів, які транспортувалися до регіону чи в його межах, належала пшениці. Зростаюча кількість її надходила до міст, в тому числі й до Одеси, для вивозу за кордон, з різних районів краю. Але останній не міг задовольнити повністю попит на неї. В зв'язку з цим пшениця довозилась до Одеси з окремих губерній Правобережної і Лівобережної України і навіть деяких російських губерній.

Природно-кліматичні умови України і рівень розвитку різних видів транспорту обумовили переважання в дореформений час в перевезеннях вантажів на території краю гужового транспорту. Система річок України не дозволяла в більшості її районів здійснювати перевезення товарів водним транспортом по лінії захід-схід. Гальмували наростання перевезень товарів річками й пороги, мілини та інші перешкоди для судноплавства. На думку А. Скальковського, наприкінці

40-х років не менше $\frac{3}{4}$ хліба, основного товару експортної торгівлі, довозилось до Одеси гужовим транспортом, переважно на чумацьких возах (2). Вирішальну роль гужового транспорту у перевезеннях хлібу відзначав і І. Гуржій. Вчений також вважав, що не менше 75% тієї величезної кількості хліба, що вивозилася з України через чорноморські та азовські порти, транспортувалися чумаками і спеціальними візниками (3).

Дослідник історії чумацького промислу в Україні І. Слабеев висловлював думку, що в 40—50-х роках тільки сільськогосподарської продукції, насамперед хліба, чумаки доставляли в південні порти щороку до 2,5—4 млн. четвертей, або приблизно 25—40 млн. пудів. Для перевезення такої кількості вантажів потрібно було не менше 500—800 тис. пароволонів підвід. В роки, коли вивіз хліба перевищував звичайний рівень, кількість чумацьких возів, що прибували до південноукраїнських міст, зростала. За підрахунками І. Слабеева в 1853 р. для перевезення хліба потрібно було до 1100 тис. маж. Велика їх кількість, 200—230 тис., використовувалась щорічно для перевезення льняного насіння, вовни та деяких інших сільськогосподарських товарів. На південь України з українських, російських і білоруських губерній, в яких вирубувся ліс для продажу чи промислової переробки, надходили будівельні матеріали й інші різноманітні вироби з дерева. Частина цих товарів привозилась чумаками і візниками безпосередньо з місць виробництва. Якась частина таких товарів розвозилась від пристаней, до яких вони доставлялись водним транспортом.

Велика кількість транспортних одиниць здійснювала вивезення різних місцевих виробів за межі регіону. Значна частина маж, возів, підвід тощо привозила одні товари і вивозила інші, тобто не здійснювала ходок без вантажу.

Безперервно зростала кількість підвід, що прибували в райони добування солі. У великих масштабах це здійснювалось в перекопських, генічеських, керченських, феодосійських і евпаторійських озерах. В 40—50-ті роки добування солі коливалось між 8 млн і 15 млн. пудів. В окремі роки її добувалось набагато більше. А. Скальковський твердив, що в 1845 р. було добуто 34 млн. пудів цього продукту (4). Підвода могла перевезти до 80 пудів солі. Підрахунки показують, що в 40—50-ті роки для вивозу добутої солі щорічно потрібно було від 100 тис. до 180 тис. підвід. Для перевезення 34 млн. пудів солі, які, можливо було добуто в 1845 р., необ-

хідно було залучити 425 тис. підвід. Одним з районів, де добувалась сіль була Південна Бессарабія. В 1845 р. підприємцями для вивозу бессарабської солі було залучено понад 57 тис. спеціальних підвід (5).

На велику відстань і у значній кількості вивозилися з місць лову риба і вироби з неї. В кінці 40-х років оглядач стану Катеринославської губернії писав, що збут продукції рибного промислу зміцнює її зв'язки не лише з сусідніми, але й віддаленими губерніями країни (6). І. Слабеев називав рибу другим за розміром і значенням предметом чумацької торгівлі (7).

Кількість транспортних одиниць, які перевозили рибу та вироби з неї, встановити важко. В літературі висловлювались думки, що перевезенням риби займалися кілька десятків тисяч, 1 млн. і навіть 3 млн. підвід щорічно. І. Слабеев, опираючись на відомості про середній щорічний вилов риби і вантажопідйомність різних типів возів, здійснив підрахунки про потребу в них для перевезення риби і рибопродуктів. Дослідник вважав, що в кінці першої половини XIX ст. ця потреба сягала від 60 до 70 тис. пароволових і від 15 до 17,5 тис. кінних возів щорічно. В роки ж високих уловів потреба у возах зростала, очевидно, до 140—180 тис. пароволових і до 35—45 тис. кінних возів (8).

Десятки тисяч підвід використовувались для перевезень на території Південної України багатьох інших товарів і вивозу їх за межі краю. На жаль, вірогідну загальну кількість транспортних одиниць, якими перевозилися вантажі в регіоні назвати неможливо. Але про рівень функціонування транспорту на Півдні України свідчать й інші показники, зокрема про число тих, хто був учасником перевезень вантажів.

В кінці 50-х років один спостерігач відзначав, що під час польових робіт (а саме в цей час стан шляхів був найбільш сприятливим для перевезення вантажів) для транспортування хліба в Одесу із губерній Подільської, Київської і у рідких випадках Волинської, а також губерній Південної України та Бессарабії відривалися від сільськогосподарської роботи до 100 тис. чоловік (9). І. С. Слабеев вважав, що в ці роки не менше 50%, а можливо, навіть значно більше вантажів, що транспортувалися, перевозили чумаки (10). Вони в переважній більшості були жителями не півдня України, а інших губерній. Але були чумаки й серед південноукраїнців.

Товари по території краю перевозили й ті, хто не входив до якихось спеціальних об'єднань. Серед візників були міс-

цеві жителі і представники багатьох губерній країни, в тому числі й власне російських. Число зайятих у сфері транспорту міських жителів неухильно зростало. Це обумовлено було зростанням попиту на транспортні послуги, а також тим, що селяни при великому попиті на робочу силу в сільському господарстві візницьким промислом займались мало. У сфері транспорту найбільше городян працювало в містах і містечках, які знаходились в місцях, де пересікались сухопутні шляхи, а також останні з водними.

В 30-ті роки ті, хто займався торговельним і торговельно-візницьким промислами та їх родини складали населення цілого передмістя Єлісаветграда — Ковалівки (11). В ці ж роки «перевезення товарів в різні місця» в описах міст краю поставлено на перше місце серед занять жителів Олександрії та Овідіюполя (12). На початку 60-х років в зимовий час до 700 жителів Бердянська займались візництвом (13). В ці ж роки чумакували деякі жителі Нікополя (державні селяни і відьні матроси) (14). Автор спису Ольвіюполя твердив, що після хліборобства головним заняттям жителів є чумакування. Візництвом займалися й жителі слободи в Новомиргороді, колишні військові поселяни (15).

Неухильно зростала кількість транспортних одиниць гужового транспорту, які здійснювали перевезення товарів у самих містах. Найбільша маса товарів перевозилась в портових містах між причалами і складами, між останнім і крамницями, базарами, іншими ланками постійної і періодичної торгівлі. В процесі зростання кількості транспортних одиниць поступово складалася їх спеціалізація. В Одесі, найкрупнішому економічному центрі краю, в 1837 р. було 656 візників, в 1846 р. — не менше 800, а в кінці 50-х років — близько 1200. Одні з них на звичайних підводах перевозили зерно, борошно, бакалейні товари. Таких візників в 1859 р. було близько 1090 чоловік (і не менша кількість підвід була у них). Так звані біндюжники на спеціальних підводах перевозили громіздкі вантажі. Крім того, майже 400 екіпажів перевозили по місту пасажирів (16). Напевно, поступово складалась спеціалізація візників і в інших містах. Автор огляду Євпаторії на початку 60-х років писав, що частина городян заробляла на життя перевезенням до міста солі, яка в значній кількості добувалась в озерах в околицях міста (17).

Вже в дореформений період в містах Південної України в сфері транспорту поширюється вживання найманої праці, розгортається підприємництво. В. Павлович відзначав, що

були чумаки, які мали по 50 пар волів з возами (18). Такі багаті чумаки були і серед міських жителів. В Олександрії міщанин Лаврентій Скалозуб мав 50 пар волів і був прозваний «богатирем» (19). Зрозуміла річ, він повинен був для забезпечення роботи валки використовувати працю наймитів або збіднілих чумаків, які мали лише по 1—2 вози. В. Павлович вважав, що чумаки, які вкладали в промисел капітал (тобто виступали підприємцями — В. В.), отримували не менше 25% прибутку (20). Між дрібними власниками транспортних засобів і вантажовідправниками все частіше стояли маклери, переважно купці та заможні міщани і селяни. Є відомості, що в 50-ті роки в південно-західних районах краю підрядчиками, які поставляли замовникам велику кількість підвод виступали ізмаїльські, акерманські, бендерські купці, заможні городяни і селяни (21). Посередники шляхом надання позик дрібним власникам транспортних засобів та іншими шляхами ставили їх в залежність від себе, знижували їм плату за перевезення товарів і підвищували ціну за транспортування товарів для вантажовідправників.

Підприємництво практикувалось і при перевезенні пасажирів. В 50-ті роки якийсь Сіренко тримав диліжанси для перевезення пасажирів між Одесою і Херсоном. Підприємець забезпечував на шляху від Одеси до Миколаєва 3 і до Херсону ще одну заміну коней, що вимагало і наявність певних грошових засобів і залучення найманої робочої сили (22).

В сфері гужових перевезень утворювались в дореформений період й акціонерні компанії. В 50-ті роки перевезенням вантажів в Одесі займались Товариство первісного закладання транспортів і компанія Надія. Але обсяг вантажів, які вони перевозили був невеликим, оскільки вони застосовували звичайні для того часу транспортні засоби, а ціну за перевезення з метою отримання можливо високого прибутку встановлювали вищу, ніж візники (23).

Для поповнення в Південній Україні парку гужового транспорту працювало все більше число трудівників, жителів краю та інших регіонів України і Росії.

Ремісники та дрібні товаровиробники в південноукраїнських землях виготовляли транспортні засоби чи деталі до них, ремонтували їх. Серед виробників, зайнятих такою роботою складалась певна спеціалізація. За відомостями Одеської ремісничої управи у місті в 1857 р. було 138 ковалів, 29 колесників, 80 каретників, 87 лимарів і 104 малярів «по екіпажній частині» (24). Цією ж управою в 1858 р. було зареєст-

роваю колесників і каретників 120 чоловік (25). В довідці про Єлисаветград на початку 60-х років серед ремісників преважували у місті, на перші місця поставлені каретно-ковальське і лимарне, тобто зв'язані з забезпеченням роботи транспорту. Таке ж місце відведено виготовленню екіпажів при характеристиці ремісного виробництва в довідці про Новогеоргіївськ (26).

Значний обсяг роботи по обслуговуванню гужового транспорту виконували кузні, кількість яких була великою в найбільш важливих транспортних центрах краю. При в'їзді до Єлисаветграду, в якому пересікались торговельні шляхи з Києва і Кременчука в Одесу, Кишинів, Балту, Миколаїв, Херсон і Крим, в кінці 50-х років знаходились 39 кузень. В них кували коней, ремонтували підводи та екіпажі (27). В Павлограді, через який проходив чумацький шлях на Харків, в 1861 р. із 21 зареєстрованих ремісничих майстерень 14 були кузні: В Бахмуті, який знаходився на пересіченні шляхів із Харкова в Таганрог і Ростов та із Києва в Землю Війська Донського, кузні, каретні і лимарні заклади складали в тому ж 1861 р. близько 1/4 всіх зареєстрованих майстерень (27 з 110) (28).

Більш-менш помітне число ремісників чи дрібних товаровиробників цих спеціальностей було й в інших містах. В 1861 р. в Миколаєві нараховувалось 8 каретних, 4 колісних, 3 лимарних і 12 ковальських дрібних закладів, а в Катеринославі ремісників цих спеціальностей було 42 чоловіки. В Симферополі в цьому ж році ремісничих майстерень було: каретно-ковальських 8, лимарних 4 і ковальських — 18. В Херсоні статистики нарахували 47 ковалів і 2-х каретників (29). Навколо у невеликих містечках, як правило, працювало по кілька ремісників цих спеціальностей.

Попит на транспортні засоби обумовив заснування окремих закладів по їх виготовленню, функціонування яких попадало в поле зору статистичних установ. В 1859 р. в Одесі було зареєстровано один екіпажний заклад. Його власник Карл Сікорд називав свій заклад «каретною фабрикою» і повідомляв, що 6 майстрів і 15 робітників за рік виготовляли карети міські й дорожні, коляски й дροжки (всього 16 одиниць на 12 тис. крб.) (30). В 1860 р. Головний статистичний комітет Новоросійського краю зареєстрував в Одесі один екіпажний за-

1. Упорядники відомості показали ще 38 ковалів в позиції «каретники», називаючи їх каретниками «по кузнечной часті».

лад з вартістю продукції 8400 крб., в якому працювали 24 робітника (31).

В 1857 р. каретний заклад було засновано і в Катеринославі (32). Головним статистичним комітетом Новоросійського краю один заклад по виготовленню екіпажів було зареєстровано в 1860 р. у Херсоні (33). До Південної України ввозились вироблені в інших районах країни вози, сани, карети тощо. Автор військово-статистичного огляду Київської губернії в кінці 40-х років XIX ст. відзначав, що жителі Каневського і Таращанського повітів виробляли вози, сани, брички, які продавались не лише на місці, але й вивозились в Херсонську й Катеринославську губернії. Одночасно автор огляду Херсонської губернії писав, що транспортні засоби привозились до губернського міста волами на возах з Київської і Подільської губерній (34).

Багато надходило з інших районів країни до південноукраїнських губерній коліс, брусів і ободів для їх виготовлення, осей, голоблів для різних видів гужового транспорту. Колеса, як свідчили сучасники в кінці 40-х років довозились Дніпром і сухопутними шляхами з внутрішніх губерній країни, якась частка цього товару привозилась і здалеку. На ярмарку у Великий Токмак за відомостями оглядача становища Таврійської губернії привозили для продажу колеса не лише із сусідньої Катеринославської, але й із Харківської і навіть Московської губерній (35). Про ввіз колес з внутрішніх губерній до Катеринославщини в кінці 50-х років писав В. Павлович (36).

Гужовим транспортом як мастиловий матеріал використовувався дьоготь. Останній вироблявся на півдні України у невеликій кількості. Автор огляду Херсонської губернії твердив навіть, що дьоготь в ній взагалі не вироблявся. Недивно, що багато сучасників повідомляли про ввіз цього товару до Південної України. Той же оглядач писав, що дьоготь довозився до Херсону з північних губерній (37).

Розвиток гужового транспорту викликав зростання чисельності дрібних власників різних закладів, які обслуговували його потреби. В містах краю неухильно збільшувалась кількість заїжджих дворів. В Одесі в 1828 р. їх було 32, а в 1857 р. — 74 (38). В Катеринославі в 1839 р. нараховувалось 7 заїжджих дворів, а в 1861 р. — 15 (39). В Миколаєві в 1845 р. зареєстрували заїжджих дворів 9, а в 1861 р. — 16 (40). В цьому ж році їх було по 12 в Новомосковську і Бобринці, 9 в Нікополі, по 8 в Олександрії і Новомиргороді. В

Єлисаветграді в 1861 р. статистика нарахувала 7 заїжджих дворів. Але Шмідт в описі цього міста вважає за наближеність до нього в кінці 50-х років великих таких закладів. За його відомостями їх було 35 (41).

Відомості, які наводяться в довідках про економічне становище міст 1861—1862 рр. дозволяють підрахувати, що в Катеринославській губернії було не менше 86, а в Херсонській (без Одеси) — 90 заїжджих дворів. В місцях зосередження засобів гужового транспорту в найми здавались також стайні. А. Шмідт свідчить, що більшість міщанських будинків у передмісті Балка в Єлисаветграді мали стайні, які здавали в найми під час ярмарків (42).

Пересування значної кількості транспортних одиниць через міста сприяло функціонуванню в них зростаючих мереж торговельних закладів, в тому числі й таких, які спеціалізувались на реалізації товарів чумакам і візникам. О. Афанасьєв-Чужбинський відзначив на початку 60-х років своєрідність торгівлі в одному пункті зосередження чумаків — Бериславі, через який щорічно проходило понад 200 тис. возів. Мандрівник писав, що у невеликому позаштатному містечку знаходились численні крамниці, у більшості з яких продавались переважно товари особистого і виробничого споживання для чумаків (43). В цей же час А. Шмідт писав, що на відстані 10—15 верст на торговельних шляхах зустрічаються трактири, які обслуговують чумаків, візників, загалом проїжджих. Асортимент товарів у таких закладах включав і предмети виробничого споживання. Згаданий автор писав, що в деяких трактирах на чумацьких шляхах в околицях Крюкова продавалось чумакам з одних рук до 6 тис. колес щорічно (44).

Утримання подібних закладів при великій насиченості шляхів і населених пунктів транспортними засобами було для певної групи городян основним чи важливим джерелом отримання грошових коштів. А. Шмідт писав, що рух обозів в Херсонській губернії був дуже значним і доставляв той прибуток, який отримували на транзитних шляхах корчми і трактири в селах і невеликих містах. Цей же автор свідчить, що в Олександрії, яка лежала на поштовому і великому торговельному шляху між Кременчуком і Єлисаветградом, трактири, готелі і заїжджаючі двори надавали «...многим жителям хорошіє средства для заработков» (45). В. Павлович в роботі про Катеринославську губернію в кінці 50-х років твердив, що власники подібних закладів збагачуються. Він

же відзначав, що великий прибуток приносили поміщикам шинки на торговельних шляхах і біля міст (46). Безперечно, отримання прибутків від утримання заїжджих дворів, трактирів тощо сприяло зростанню їх кількості, а отже й числа їх власників, переважно дрібних.

Кількість закладів, які обслуговували зайнятих в сфері транспорту людей, зростала перш за все у великих містах краю. Ширилась їх мережа і в інших населених пунктах, зокрема в центрах, в яких вантажі з суден переміщалися на засоби гужового транспорту або з останніх на перші. В групі різних, обслуговуючих потреби транспорту, підприємств при неухильному зростанні їх кількості відбувались зміни, які включали заснування нових, укрупнення чи ліквідацію з різних причин існуючих з попередніх часів. Власники одних закладів розорялися, інші розширювали свої підприємства, а деякі нагромаджені кошти вкладали в інші сфери обслуговування, в торгівлю, промисловість, купував транспортні засоби, прибуткові будинки тощо. Найбільш активно такий процес йшов у найважливіших економічних центрах півдня України. Про динаміку росту групи закладів, що обслуговували потреби транспорту свідчать відомості про їх кількість в Одесі в кінці 20, 30 і 50-х років. За підрахунками сучасників у місті нараховувалось в 1828 р. заїжджих дворів 32, готелів 22 і харчевень 8; в 1846 р. перших було 27, других 7 і ресторацій 6. В 1857 р. в Одесі функціювали заїжджачих дворів 74, готелів 8, харчевень 18, трактирів і чайних 110 (47).

Функціонування в регіоні численних закладів по обслуговуванню потреб транспорту свідчить, що він здійснював помітний вплив на зростання числа дрібних власників і найманих робітників у них.

Розвиток гужового транспорту в регіоні гальмувала панівна в імперії феодально-кріпостницька система, яка стримувала процес первісного нагромадження капіталу, прив'язувала селян до землі, перешкоджала їх підприємницькій діяльності і пересуванню по території країни.

Однією з причин, що заважали розгортанню у все більших масштабах роботі гужового транспорту був поганий стан шляхів. А. Шмідт писав про первобутний їх стан і стан перевізних засобів в Південній Україні. У звіті цареві генерал-губернатор Новоросійського краю граф О. Г. Строганов в 1861 р. писав, що ціна перевезення і навантаження на єудна продуктів експорту перевищує їх вартість на місцях виробництва (48). Незважаючи на всі перешкоди, обсяг пере-

зень товарів зростає, що було вирішальною причиною розвитку транспорту. О. Г. Строганов писав цареві про зростання вартості експорту краю з 1850 р. до 1860 р. з 24 млн. крб. до 62 млн. крб. сріблом.

Міське населення Південної України в силу дії комплексу причин мало більш сприятливі умови для участі у розвитку транспорту. Це сbumовило зростаючу роль південноукраїнських міст як центрів розвитку транспорту, в тому числі й гужового. Аналіз матеріалів про функціонування транспорту показує, що провідну роль в цьому відігравали міста-порти, в першу чергу Одеса, яка розвивалась не лише як важливий торговельний, але і як промисловий і транспортний центр.

ПРИМІТКИ

1. Гуржій І. О. Україна в системі всеросійського ринку 60—90-х років XIX ст. — К. — Наукова думка. — 1968. — С. 79; Ковальченко І. Д., Милов Л. В. Всеросійський аграрний ринок. XVIII — начало XX века. — М. — 1974. — С. 8, 10; Миронов Б. Н. Внутренний рынок России во второй половине XVIII—первой половине XIX в. — М. — 1981. — С. 6—7.

2. Скальковский А. Взгляд на хлебопашенство и хлебную торговлю в Новороссийском крае и Бессарабии//Журнал Министерства внутренних дел. — 1884. — Ч. XXIII. — С. 57.

3. Гуржій І. Розклад феодально-кріпосницької системи в сільському господарстві України першої половини XIX ст. — К. — 1954. — С. 278.

4. Скальковский А. Опыт статистического описания Новороссийского края. — Одесса. — 1853. — Ч. 2. — С. 505.

5. Жуков В. И., Шемяков Д. Е. Формирование и развитие рабочего класса Молдавии в досоветский период//Формирование и изменение численности рабочего класса Молдавии. — Кишинев. — 1980. — С. 7.

6. Военно-статистическое обозрение Российской империи. — СПб. — 1850. — Т. XI. — Ч. 4. Екатеринославская губерния/Сост. Драчевский. — С. 104.

7. Слабеев І. С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні (чумацький промисел і його роль у соціально-економічному розвитку України XVIII — першої половини XIX ст.) — К. — 1964. — С. 68.

8. Там же. — С. 68.

9. Стойкевич П. Две главы из экономической истории Новороссийского края//Южный сборник. — 1859. — № 2. — С. 96.

10. Слабеев І. С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні. — С. 63—64.

11. Одесский вестник. — 1840. — № 30; Пашутин А. К. Исторический очерк Елисаветграда. — Елисаветград. — 1897. — С. 240.

12. Новороссийский календарь на 1839 год. — Одесса. — 1838. — С. 98, 103.

13. Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861—62 гг. — Часть вторая... Таврическая губерния. — С. 11.

14. Там же. — Ч. I... Екатеринославская губерния. — С. 33.

15. Там же. — Ч. II... Херсонская губерния. — С. 37, 41.

16. Скальковский А. Историко-статистический опыт о торговых и про-

мысленных силах Одессы. — Одесса. — 1839. — С. 33; Его же. Одесское градоначальство в начале 1846 г. // Журнал Министерства внутренних дел. — 1846. — Ч. XIV. — С. 419, 420; Его же. Записки о торговых и промышленных силах Одессы. — СПб. — 1865. — С. 30.

17. Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861—62 гг. — Часть вторая... Таврическая губерния. — С. 14.

18. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. — Т. 6. — Екатеринославская губерния/Сост. В. Павлович. — СПб. — 1862. — С. 240.

19. Слабеев І. С. З історії первісного нагромадження на Україні. — С. 92—93.

20. Материалы для географии и статистики России... — Т. 6. — Екатеринославская губерния... — С. 240.

21. Андупов И. А. Сельскохозяйственный рынок Бессарабии в XIX в. — Кишинев, 1981. — С. 171; Жуков В. И. Города Бессарабии 1812—1861 годов. — Кишинев. — 1964. — С. 149; Жуков В. И., Шемяков Д. Е. Формирование и развитие рабочего класса Молдавии в досоветский период // Формирование и изменение численности рабочего класса Молдавии. — Кишинев. — 1980. — С. 720.

22. Материалы для географии и статистики России... Т. 24. Херсонская губерния. — Ч. I./Сост. Шмидт. — СПб. — 1863. — С. 277.

23. Там же. — С. 288.

24. Державний архів Одеської області (ДАОО), ф. 3, оп. 1, спр. 54, арк. 46—51.

25. Там же, арк. 134—135, 140.

26. Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861—62 гг. — Часть II... Херсонская губерния. — С. 29, 33.

27. Материалы для географии и статистики России... Т. 24. Херсонская губерния... Ч. 2. — С. 785.

28. Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861—62 гг. — Ч. I... Екатеринославская губерния. — С. 12.

29. Там же. — С. 5; Ч. II. Херсонская губерния. — С. 5; Таврическая губерния. — С. 5.

30. ДАОО, ф. 3, оп. 1, спр. 70, арк. 72.

31. Российский державный исторический архив (РДИА), ф. 18, оп. 2, спр. 1719, арк. 78; спр. 1770, арк. 136.

32. Список фабрик и заводов Европейской России. — 1903. — С. 263.

33. РДИА, ф. 18, оп. 2, спр. 1770, арк. 159.

34. Военно-статистическое обозрение. — Т. X. — Ч. I. Киевская губерния. — С. 104, 199; Т. XI. — Ч. I. Херсонская губерния. — С. 171.

35. Там же, ч. 2. — С. 183.

36. Материалы для географии и статистики России... Т. 6, Екатеринославская губерния. — С. 215.

37. Военно-статистическое обозрение Российской империи. — Т. XI. — Ч. I. Херсонская губерния. — С. 36, 141.

38. РДИА, ф. 1290, оп. 1, спр. 18, арк. 25; Материалы для географии и статистики России... Т. 24. Херсонская губерния. — Ч. II. — С. 854.

39. Новороссийский календарь на 1840 год. — 1839. — С. 61; Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861—62 гг. Ч. I... Екатеринославская губерния. — С. 4.

40. Новороссийский календарь на 1846 год. — 1845. — С. 334; Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861—62 гг. Ч. II... Херсонская губерния. — С. 44.

41. Там же; Ч. 1... Екатеринославская губерния. — С. 17, 33; Ч. II... Херсонская губерния... С. 8, 13, 27, 34; Материалы для географии и статистики России. — Т. 24. Херсонская губерния. — Ч. II... — С. 786, 790.

42. Там же. — С. 787.

43. Афанасьев-Чужбинский А. Поездка в Южную Россию. — СПб. — 1863. — Ч. 1. — С. 290.

44. Материалы для географии и статистики России... Т. 24. Херсонская губерния... Ч. 1. — С. 290.

45. Там же. — Ч. II. — С. 754.

46. Там же. — Т. 6. Екатеринославская губерния... — С. 174, 238.

47. Там же. — С. 854; РДИА, ф. 1281, оп. 3, спр. 68, арк. 29—30; ф. 1290, он. 1, спр. 18, арк. 25.

48. Материалы для географии и статистики России... Т. 24. Херсонская губерния... Ч. 1. — С. 247; РДИА, ф. 19, оп. 3, спр. 787, арк. 5—6.