

АЗОВО-ЧОРНОМОРСЬКА ТОРГІВЛЯ ЯК ЧИННИК ВЗАЄМИН ВІЙСЬКА ЗАПОРОЗЬКОГО ТА ВІЙСЬКА ДОНСЬКОГО ДОБИ НОВОЇ СІЧІ (1734–1775 РОКИ)

У статті досліджено вплив азово-чорноморської торгівлі на взаємини запорозького та донського козацтва. З'ясовано, що російський уряд поступово підпорядкував донську козацьку торгівлю своїм інтересам, витіснив з міжнародного товарообміну донську старшину, а Запоріжжя залишалось у 1760-х рр. єдиним центром, не підпорядкованим російським державним інтересам російсько-турецької торгівлі. Виявлено, що приазовська торгівля була чинником міжкозацьких взаємин.

Ключові слова: Запорізько-донські взаємини, Нова Запорозька Січ, Донське військо, Азово-чорноморська торгівля.

Торгівля є одним з факторів інтеграції країн та народів. Залежність одна від одної економічних систем зв'язує іноді міцніше, аніж релігійна, національна чи мовна ідентичність. У той же час конкуренція у виробництві, збуті та транзиті товарів є одним з вагомих чинників виникнення суперництва між суб'єктами міжнародних відносин.

Привілей безмитної торгівлі був однією з важливих козацьких вольностей [22, с. 115]. Запорозькі та донські козаки користувалися ним беззастережно, однак протягом XVIII ст. цей привілей поступово обмежувався з боку центральної імперської влади та козацької старшини.

Говорячи про торговельні інтереси козацтва у XVIII ст., слід окреслити економічну та політичну кон'юнктуру. Обидві козацькі економічні системи перебували в стані модифікації з імпортно залежних від України та Росії регіонів у потужні ринки, що експортують. Це відбулося на тлі стабілізації степового кордону, ускладнення здобуття військових трофеїв у міжвоєнний час, переорієнтації господарської діяльності козацтва з екстенсивних форм — промислів — на інтенсивні — землеробство та скотарство. Обидві спільноти втягуються у торговельні зв'язки з внутрішніми регіонами Російської імперії, Речі Посполитої, Османської імперії.

Для визначення рівня впливу торговельного чинника на весь спектр міжкозацьких взаємин (мета статті) слід з'ясувати три питання, які по суті є завданнями цієї статті — чи конкурували представники запорозького та донського козацтва у міжнародній торгівлі; чи існувала залежність ринків обох регіонів від імпорту товарів з території сусіда; якщо відповідь на обидва питання ствердна, то як відбулися конкуренція та залежність від імпорту на міжкозацьких взаєминах.

Чорне море від античних часів було однією з найважливіших ланок світових торговельних шляхів. Поєднуючи Східну Європу та Малу Азію, Північний Кавказ і Балкани, чорноморська акваторія була ласим шматком для завойовників. Османська імперія, яка у другій половині XV ст. перетворила Чорне море на «внутрішнє», дбайливо охороняла монопольне право на мореплавство по ньому — утримуючи Протоки, турки закрили іноземним кораблям доступ до Чорного моря (1609–1774 рр.) [9, с. 427]. Проте це не означало, що вигідна чорноморська торгівля, основні шляхи якої були зав'язані на Стамбулі, припинилась зовсім — кораблі під турецьким прапором із грецькими, вірменськими, єврейськими, турецькими купцями продовжували справу візантійців, генуезців та венеціанців. Незважаючи на політичний фактор, економічна потреба в активізації торговельних зв'язків у XVIII ст. суттєво зростає. Центри запорозької та донської козацьких спільнот — Січ та Черкаськ, розташовані у своєрідних комунікаційних вузлах у нижній течії Дніпра та Дону, — перетворились на важливі торговельні центри. Роль козацьких спільнот і їх головних портів у активізації торгівлі між Російською та Османською імперіями в 1740–1760-х рр., а також аналіз конкурентної боротьби запорозьких та донських купців за монопольне право посередництва у цій торгівлі недостатньо досліджені в літературі. У зв'язку з поставленою метою структура статті ґрунтується на порівняльній методиці — спершу буде проаналізовано стан зовнішньої торгівлі Запорожжя, потім Дону, а наприкінці відзначено тенденції розвитку російсько-турецької торгівлі в середині XVIII ст.

Історія торговельних зв'язків Східної Європи та Туреччини часто розглядається дослідниками залежно від політичного фактору. Невипадково багато з них вказують на повну відсут-

ність умов для розвитку чорноморської торгівлі до завоювання Росією виходів до Чорного моря. Беручи за основу своїх досліджень не реальний стан економіки регіонів імперії, а державну волю та політичні уподобання керівників обох імперій, такі дослідники, зокрема, характеризують транспортні якості Дніпра у XVIII ст. не навігаційними характеристиками, а його «прикордонним», отже несприятливим для торгівлі та транспортування товарів становищем [18, с. 197].

Перебуваючи під протекцією Кримського ханства (1710–1734), запорожці розгорнули активні торговельні відносини з Туреччиною. Але після входження до складу Російської імперії становище змінилося — будь-яким іноземним кораблям за Белградською угодою ходити турецьким Чорним морем було заборонено. Однак, незважаючи на це Запорозька Січ після завершення війни була одним з двох російських портів на півдні, що певним чином обумовило рішення уряду полегшити її торговельні зносини зі східною Україною: «Запорожців, які для своїх потреб до Малої Росії їздити будуть, вільно через форпости (на українській лінії) пропускати, а на Україні без платежу мостового і погребельного збору; за товари їхні брати мито на загальних засадах» [26, с. 298]. Це призвело до активізації торговельних відносин Січі з османськими портами. Січовий базар залишився важливим центром транзитної торгівлі. Тут приїжджі іноземні купці (греки, турки, перси та ін.) продавали свої товари запорозьким торговцям. 17 червня 1755 р., наприклад, перекладач Ф. Семенов сповістив Київську губернську канцелярію, що, приїхавши до Січі, він «був на п'яти судах, які прибули з Турецької області». Про обсяг морської торгівлі Запорожжя Семенов нічого докладно не міг сказати і зазначив, що «скільки купецтва на... судах приходить до Січі, мені їх бачити неможливо, адже їжджу на короткий час, і коли приїду, мені їх не об'являють від Коша» [1, с. 622]. Запорожці приховували від російських чиновників реальний обсяг торгівлі, що ускладнює тепер його обрахування. Відомості, що дійшли до нас, більшою мірою непрямі. Вони свідчать не про кількісні виміри чорноморської торгівлі Запорожжя, а про асортимент товарів, які імпортувала та експортувала Січ. Протягом існування Нової Січі багато російських та українських поміщиків, урядовців неодноразово звертались до січових старшин з про-

ханнями про закупівлю на Запорозжжі для них іноземних товарів, зокрема східних тканин, заморських вин, солодоців тощо. Ось відомі з джерел товари, які надходили до Січі з Туреччини [30, арк. 1, 2], [31, с. 54]:

– вина виноградні: «сантурійские», «шкопельские», «мушкатель», «крепкое кипрское», «привозное итальянское»;

– промислові товари: мило, саф'ян, «мышини», «хлопчатая бумага», інші турецькі тканини;

– «бакалія» та інше: крупи «ксераскирские», «лапинжир», «финиги», лимонний сік, лимон, ізюм, винні ягоди, «сарочинское пшено», «деревянное масло», «кофей» та «разных сортов орехи» («водоскиды», «турецкие» тощо), оливи, «сок белый и черный», мигдаль.

До Туреччини вивозили: залізо, яловичину та овече м'ясо, полотно, крам, пеньку та канат, зерно пшеничне тощо. Про значення вивозу цих товарів до Стамбула в 1765 р. англійський посол у Туреччині Г. Гренвілл зазначав: «Турки не ділять плавання по Чорному морю з жодною нацією й усіх чужоземців з нього виключено. Чорне море є у прямому сенсі морем-годувальником Константинополя й постачає йому майже все потрібне, і їстівне, й такі продукти, як хліб, пшениця, ячмінь, просо, сіль, бики, барани, ягнята, кури, яйця, яблука та інші плоди, масло, свинячий смалець, віск, свічки, шкури, мед, поташ, коноплю, залізо, сталь, мідь, деревину, вугілля, ікру, рибу, рабів» [9, с. 427]. Як бачимо, Запорозжжя грало важливу роль постачальника товарів для столиці Османської імперії.

Мануфактурна продукція Росії і Польщі переважно йшла транзитом через Запорозжжя до Туреччини і Криму, осідаючи у Придніпров'ї незначною мірою. У той же час хліб лише у великих кількостях йшов на турецький і татарський ринок, в основному залишаючись у самому Запорозжжі; головним зерновим постачальником Стамбула, за відомостями О. Барабанова, в цей час стає Бессарабія. Запорозжжя експортувало на південь значну кількість шкір, вовни, м'яса, масла, риби, ікри. Отже, в торгівлі Туреччини з Запорозжжям виділяються дві групи товарів: продукти місцевого виробництва і східного чи європейського транзиту [7, с. 282].

Географічні обрії запорозького торгу були досить широкі. Так, в листі кошового Г. Федорова київському губернатору від

21 лютого 1755 р. ясно сказано, що «з Турецької області, з Константинополя та інших місць судами з винами, бакалією й іншими товарами іноземні купці для продажу до Запорозької Січі» прибувають [1, с. 628]. А з восьми прибулих у січовий порт до 9 липня 1746 р. суден з Середземного моря було три, чотири з болгарських Варни та Месемврії та одне зі Стамбула. Шість з цих кораблів належали грецьким, одне — турецькому та одне — скоріш за все болгарському купцям. Слід зазначити, що тут враховано тільки великі кораблі, які безпосередньо прибували на Січ. Однак існувала практика перевезення товарів з Очакова на малих суднах та човнах, кількість яких невідома навіть приблизно [26, с. 164–165]. Докладні відомості про те, яким шляхом йшли торговельні судна з турецьких провінцій до Січі, залишив нам згадуваний вище Ф. Семенов: «Які судна припливають з Білого (Егейського. — В. П.) моря з вином, дерев'яним маслом, з бумагою хлопчатою та різною бакалією, також і з розташованих по берегах Чорного моря з різних міст — з Варни, Месември, Очакова та інших місць... і, прибувши в Очаків, слідує угору Дніпром і..., не доходячи Кам'яного Затону, який навпроти Микитинської застави не більше ніж чотири версти, залишаючи великий стрижень Дніпра, повертають ліворуч... (і) плывуть верст шість, лотом, вступаючи в річку Підпільну, плывуть до Січі верст з десять і пристають в Січі й вище Січі навпроти Новосіченського рентраншементу» [11, с. 284].

Про значення Січі як транзитного пункту в зовнішній торгівлі Росії деякі відомості маємо, зокрема, із промеморії Коша Переволоченській прикордонній митниці від 25 липня 1757 р. [11, с. 284]. Певне, хоча досить приблизне уявлення про обсяг морської торгівлі можуть надати цифри прибутків Микитинської митниці, створеної у 1776 р. для стягування мита з товарів, які слідували з Туреччини колишніми запорозькими землями. За 8 місяців першого року роботи митарі отримали прибуток у 28 226 крб, що перевищило у сім разів прибуток Єнікальської та у дев'ять разів — Керченської митниць (останні дві розташовувались на шляху з Чорного моря до Азовського й були транзитними пунктами донської торгівлі) [12, с. 220]. На жаль, як зазначалося вище, запорожці не вели або приховували від уряду облік торгових операцій.

Відомо, що мито з турецьких кораблів не стягувалось у Січі взагалі [26, с. 164].

Торгівля східного сусіда Запорозжя — Війська Донського — ще менше відображена у джерелах та історіографії. Достовірно відомо, що ще в XVII ст. Черкаськ був значним центром міжнародної торгівлі, виконуючи подібну до Січі функцію посередника у зносинах Туреччини та Російської імперії. Торгівля ця на той час велась переважно на турецьких суднах, і навіть під час Белградських переговорів 1739 р. турецькі послы зазначили, що іноземні судна на Чорному морі тоді плавати будуть, коли «турська держава впаде і догори ногами перекинеться» [22, с. 102]. Але все ж іноземним купцям ходити на турецьких суднах дозволялося. Як і в Запоріжжі, торгівлю на Дону тримала у своїх руках старшина, яка накопичила великі капітали і користувалася пільгами, наданими їй центральною владою. Ця ж центральна влада намагалася поступово поширити свій контроль на землі донського пониззя, зокрема з метою отримання своєї частини прибутків від закордонної торгівлі донських купців. Першим кроком у цьому напрямі стало облаштування за указом Петра I внутрішніх митниць для контролю торгівлі Дону та основної частини імперії. У 1730 р. було створено митницю при фортеці Св. Анни, але Черкаськ, розташований нижче по Дону, залишався свого роду зоною вільної торгівлі. Іноземні товари зі столиці Донського Війська об'їзними дорогами оминали нечисленні державні митниці, і донська старшина користувалася фактично необмеженою свободою транзитної торгівлі [23]. Ситуація змінилась, коли російський уряд врахував свої помилки і влаштував у 1749 р. Темерницьку митницю нижче Черкаська. З цього часу власне міжнародна донська (козацька) торгівля поступово переходить до рук купецтва з центральних російських губерній, якому надається державою низка пільг [17, с. 16–23]. Так, у 1756 р. в Черкаську виникає «Российская в Константинополь торгующая коммерческая компания» (далі — РКТК). Компанія була утворена великоросійськими купцями: московським шовковим фабрикантом Василем Хастатовим, калужьким купцем Микитою Шемякіним та ярославським купцем Олексієм Ярославцевим, які згідно з указом Сенату від 24 лютого 1757 р. отримали привілей на виключну торгівлю російськими та іноземними товарами, морем

і суходелом [25, с. 10], [29, арк. 180–184]. Ця компанія, розширюючи масштаби своєї торгівлі, заснувала контори у Москві, в Темерницькому порту [13–15] (там, поблизу сучасного Ростова-на-Дону, знаходилась з 1749 р. російська митниця [24]) і в Стамбулі [19, с. 150].

За посередництва РКТК з Російської імперії експортувались ікра, коров'яче масло, сальні свічки, грубі тканини, чавун, залізо, шкіри та шкірки, мотузки, кінські гриви та хвости (1760). За період функціонування компанії, від якого залишились докладні опубліковані А. Скальковським статистичні дані (1758–1764 рр.), РКТК ввезено товарів на 616 408 крб, вивезено — на 301 468 крб з постійною щорічною тенденцією до збільшення долі вивозу. Усе ж торговельне сальдо донської торгівлі було для Росії негативним, в той час як загальнодержавні показники за винятком періодів воєн незмінно відображали перевищення експорту над імпортом [9, с. 414]. Пік грошового обігу РКТК був у 1762 р., коли сумарна вартість ввезених та вивезених товарів перевищила 240 000 крб. Частина митних зборів Темерницької митниці від загальноросійських склала (за рахунок успіхів РКТК) у 1762 р. 2,5 % (50 000 з 2 000 000) [25, с. 44, 45].

З діяльністю РКТК та одного з компаньйонів-купців М. Шемякіна пов'язаний епізод, який відбився на запорозько-донській конкуренції у міжнародній торгівлі. Ще у 1755 р. перекладач при Микитинському перевозі Ф. Семенов пропонував перенести морську пристань з Січі, але тоді його пропозиція була відсунена київським генерал-губернатором І. Костюріним [11, с. 86]. У 1759 р. у Петербурзі складено новий проект, який загрожував завдати серйозної шкоди інтересам запорозьких купців, ліквідувавши їх доступ до міжнародних ринків. Обердиректор Комерц-Колегії і співвласник РКТК М. Шемякін, посилаючись на те, що у запорозьких торговців не вистачає капіталів для скуповування тих товарів, які доставляються в Січ з Егейського і Чорного морів, запропонував зробити центром транзитної торгівлі на півдні м. Черкаськ. Він відстоював власні інтереси і цим проектом намагався оформити монополію на посередництво у торгівлі між Російською імперією та Середземномор'ям. Запорозькі депутати на чолі з військовим старшиною Павлом Кириловим (у 1747–1748 рр. П. Кирилов разом з І. Водолазь-

ким та І. Домонтовичем був запорозьким депутатом у Бахмутській слідчій комісії і захищав інтереси скривджених донцями запорожців), що були в цей час в Петербурзі, дізнались про проект Шемякіна й негайно надіслали до Коша листа. Вони просили запобігти впровадженню цього проекту. Зокрема, у листі кошовому отаману від 13 січня 1759 р. депутати писали: «Нам у Петербурзі цього січня 12 дня відомо вчинилось, що обердиректор Шемякін у Комерц-Колегію або в Сенат донесення має подати, а можливо й подав вже, щоби повелено було з Чорного та Білого моря суден різних з винами і бакалією та іншими товарами в Січ Запорозьку Низову не пропускати, тому що купці запорозькі через нестачу товарів і грошей з тих суден товарів зібрати не можуть, а купці іноземні... нібито просили, щоб їм торг в Черкаську мати, а не в Січі, та інші причини, хоч і не почуті... Для того вашій вельможності із старшиною військовою та отаманами курінними і товариством покійно просимо, проти вище зазначеного Шемякіна задуму обґрунтовані для спростування останнього... запропонувати, а ми якщо до справи дійдемо, де належить у невчиненні Війську Запорізькому Низовому утисків просити маємо» [11, с. 284–285]. Врешті-решт, проект Шемякіна залишився без будь-яких наслідків для Коша. Доказом цього може бути те, що протягом наступних років російські поміщики неодноразово зверталися до січових старшин з проханнями про закупівлю на Запорожжі для них іноземних товарів, зокрема східних тканин, заморських вин, солодоців тощо. І це при тому, що РКТК у 1762 р. припинила своє існування [19, с. 150]. Однак цей конфлікт засвідчив той факт, що російське купецтво властивими йому методами збиралось оволодіти монополією на право прибуткової міжнародної торгівлі. Так, вже у 1769 р. С. Гмелін зазначив: «Черкаськ не вважається більше торговельним з турками містом, але фортеця Св. Дмитрія привласнила собі це ім'я» [10, с. 272].

Міжкозацька торгівля протягом усього існування запорозько-донських взаємин майже не досліджена. Один абзац присвячений цьому питанню у фундаментальній праці В. Голобуцького [11, с. 304], кілька рядків у Д. Яворницького [37, с. 423] та А. Скальковського [26, с. 163]. Тим часом збереглись джерела, частково опубліковані, які дозволяють простежити розвиток товарообігу між козацькими спільнотами.

Економічна діяльність козаків у Приазов'ї у 1740–1770-х рр. пов'язана переважно з ловлею риби на морських косах. Багаті рибні промисли стали найважливішим об'єктом суперечок між запорозькими та донськими козаками. Унеможливлення ловлі, заготівлі чи збуту конкурентом риби призвело б автоматично до перемоги у змаганні за приморські землі. Тому багато зусиль докладали в цьому напрямі представники обох військ. Питання міжкозацької торгівлі є в цьому плані допоміжним стосовно питання функціонування риболовних промислів та територіального розмежування між землями військ Запорізького та Донського.

Успішність роботи рибних промислів залежала від багатьох чинників. Зокрема, від наявності робочої сили, захищеності від грабунків тощо. Багато в чому залежали промисли і від постачання різного роду товарів, як-то засобів рибної ловлі (неводів, сіток, човнів), засобів для обробки улову (сіль, деревина), харчів для працівників. Усі ці товари доставлялись на морські коси різними шляхами та з різних місць. Існувала розгалужена система шляхів-трактів між Кальміусом та Черкаськом. Це були стародавні степові кочівницькі шляхи, якими торувала свій путь чумацька торгівля [36, с. 1548–1555]. Відома на той час дорога від Бахмута на Черкаськ, обабіч якої у 1760-х роках елецький купець Криворотов побудував постійні двори. Цим шляхом слідували товари зі Слобідської України на Дон. Крім того, використовувались річкові та морські шляхи — найбільш зручні та безпечні. Морська торгівля між Черкаськом та Кальміусом була регулярною.

Кальміус та Черкаськ у XVIII ст. були залежними від поставок хліба, однак поставки ці забезпечувалися не однаковими засобами. Черкаськ знаходився на важливій річковій артерії, був столицею Донського Війська, а отже приваблював значну кількість підприємців з внутрішніх російських губерній, Слобідської України, частково Гетьманщини. Це було єдине місто в регіоні, що мало стаціонарний базар. Саме сюди прямували по Дону, Дінцю, суходільним шляхам з Бахмуту та верхових станиць значні товаропотоки [6, с. 96–98]. Кальміус знаходився на периферії вольностей війська Запорізького, не був з'єднаний з Січчю прямим річковим шляхом (немає жодного свідчення про використання в XVIII ст. волоків з Вовчої до Кальміусу), не

був значним економічним центром. Фактично, згідно з теорією Ф. Броделя про економічні системи великих міст, Кальміус повинен був увійти до великої економічної моделі підпорядкованим елементом, а центром цієї системи у Приазов'ї на той момент міг стати лише Черкаськ. Це не означає, однак, повної залежності запорожців від донських козаків у постачанні харчів та інших товарів. Факти свідчать про диверсифіковані шляхи доставки провіанту, солі, ремісничих виробів до Кальміусу. Так, у 1756 р. гетьман К. Розумовський згадує у своєму листі до запорожців про функціонування торговельного шляху між Гетьманщиною та Приазов'ям. На північ йшли два види товарів — риба та хутра, на південь — харчі, алкогольні напої та інше [29, арк. 107, 107 зв.]. Саме чумаки зі Слобожанщини, Гетьманщини і Запорозжя забезпечували основний обсяг потрібних на промислах товарів.

Важливим питанням для розвитку риболовного промислу в Приазов'ї було постачання солі. У 1745 р. згадується торговельна діяльність донських купців на чолі з Калиною Галушкіним, які морським шляхом доставляли на Міус сіль з Черкаська. Дозвіл на торговельну діяльність було отримано у донської старшини, однак на той час Міус знаходився під контролем запорозького еланчицького полковника Т. Постерняка, і той вимагав від донців сплати мита. Після відмови купців полковник конфіскував усі 400 пудів солі [28, арк. 1]. На той час у регіоні функціонувало декілька соляних промислів — російські державні бахмутські та торські соляні промисли, донські козацькі промисли на Ельтоні та Маницьких озерах, а також запорозькі бердянські промисли. Як бачимо, в середині 1740-х бердянська сіль не задовольняла попиту запорізьких риболовів у солі і їм доводилось купувати її у донських козаків. У 1768 р. кальміуський полковник С. Чалий повідомив Кіш про перепони з боку донської старшини для закупівлі солі та харчів запорозькими підприємцями в Черкаську. У 1771 р. представник вже донської старшини — осавул Ширської станиці Михайло Кірілов конфіскував у семи запорозьких козаків віз солі [11, с. 304], однак цей факт вже не може розглядатися як приклад залежності Кальміусу від донської солі. Академік Гільденштедт у 1773 р. свідчив про діяльність запорозьких соляних промислів на бердянських

шманах, хоч при цьому зазначав погану якість видобутої тут солі [16, с. 225].

Не менш важливими товарами для розвитку рибних промислів були риболовне знаряддя та харчі. Є відомості, що запорозькі козаки закупували ці товари в Черкаську. Так, у 1745 р. вони скаржились на грабунки з боку донського полковника Євдокима Шахаєва [27, арк. 2], який був начальником застави на Міусі. З'ясувалося, що гурт запорожців на чолі з отаманом Іваном Красієм, отримавши «пашпорти» від запорозького еланчицького полковника Чорного, закупили в Черкаську продовольство та «делі» (риболовецькі сітки). Дорогою назад валка була зупинена донцями, товар конфіскований «за наказом отамана Д. Єфремова» [36, с. 1577–1578]. Цей інцидент слід розглядати разом з попередніми — донська та запорозька старшина намагались використати свої повноваження для закріплення на риболовних промислах.

За відомостями джерел перед нами постає типова торговельна валка. Підприємці, що об'єднувалися для подорожі, обирали отамана. Отаман Красій (у різних документах згадується під іменами Іван та Степан [4, с. 177–178] — проте це скоріш за все одна особа, адже згадується у зв'язку з одними й тими ж подіями та в обох випадках приписаний до одного куреня) — провідник валки, він згадується у джерелах неодноразово. У серпні 1752 р. він знову в ролі торгового отамана був пограбований. Цього разу Красія було вбито ногайцями, які вчинили напад на його валку, а риба, яку запорожці везли з Кальміусу в Самару, була захоплена грабіжниками [4, с. 557].

Питання забезпечення запорозьких промислів харчами та риболовним знаряддям використовувалось донською старшиною принаймні тричі. Вже згадувався випадок навесні 1746 р., пов'язаний з діями донського полковника Шахаєва [27, арк. 1–4 зв.]. Тоді Д. Єфремов заборонив запорожцям «хліб та нитки для риболовлі купувати в Черкаську начебто з причини їх чималого крадіжництва, адже вони «бувши в Черкаську і пропивши в кабаках не лише гроші, але й останню одежу, уведять крадіжницьки з базів козачих коней» [27, арк. 4 зв.].

У 1749 р. кальміуський полковник Семен Скидан (він же Лисий) скаржився генерал-майору фон Веделю на те, що донський військовий отаман Д. Єфремов заборонив продаж харчів

запорожцям. При цьому Скидан звертав увагу на той факт, що кубанським козакам (тобто некрасовцям) ці харчі продовжують продаватись у Черкаську. Російський генералітет був дуже стурбований цим питанням і двічі — одного разу генерал фон Бісмарком, а іншого — генерал-губернатор М. Леонтьєвим — було ініційовано розслідування цього факту. Результати слідства невідомі з джерел, однак реакція Д. Єфремова, який заперечував заборону продажу запорожцям харчів, свідчить про ефект від початку слідчих дій. Фактично торгівля між Кальміуською паланкою та Черкаськом не припинилась [2, с. 128–130].

У листопаді 1768 р. кальміуський полковник Сидір Чалий повідомив Кіш про заборону продажу хліба й солі в Черкаську, що призвело до значного подорожчання цих товарів у Кальміусі [33, арк. 52]. Цей факт на тлі розгортання російсько-турецької війни та евакуації Кальміуської паланки на Самару не був розглянутий кошовим отаманом і не призвів до жодної офіційної реакції Кошу, хоч і засвідчив залежність Приазов'я від постачання харчів та солі [33, арк. 55].

У свою чергу донська старшина у 1743–1746 рр. теж звинувачувала запорожців у торговельній блокаді Черкаська, грабунках купців та донських козаків дорогою від Луганського ярмарку до Черкаська [27, арк. 2 зв.].

Є відомості про закупівлі запорожцями в Черкаську деревини («сплавка плотів з Черкаська») [5, с. 476]. Але цей випадок поодинокий, він не вказує на систематичність поставок деревини з Дону. Інші джерела вказують на наявність у верхів'ях Міусу та Кальміусу лісів, а високоякісну сировину, зокрема для побудови церкви, кальміуські запорожці замовляли в Самарській товщі [37, с. 289]. У той же час тканину («хрящ») для нової церкви кальміуський полковник А. Порохня замовив у Черкаську [3, с. 122]. Є свідчення про те, що запорожські рибалки та мисливці, що відвідували кубанський бік Азовського моря, купували в Черкаську товари першої необхідності. Позиція донської старшини з цього приводу була однозначна — така торгівля заборонялась, а запорожці арештовувались і відсилались у Січ [35, арк. 1, 1 зв.].

У 1770-х роках з розвитком промислів та збільшенням населення у Приазов'ї стає актуальною проблема винної монополії.

Запорозька старшина, зокрема кальміуський полковник П. Велегура, Ф. Сукур, Й. Сотниченко вступили в конфлікт з відкупщиком Василем Тимофеевим (Тимофійовичем) (в інших джерелах відкупщик у Приазов'ї названий острогозьким купцем Тимофієм Гавриловичем Кореневим [20, с. 74]), таганрозьким комендантом І. де Жидерасом (в документах — Іван Петрович Дежедеріс або Дежедерд, в запорізьких — Ажидерас) та адміністрацією російської фортеці. Запорозька старшина претендувала на право продажу алкогольних напоїв на правому березі Міусу, наполягаючи на тому, що ці землі належать вольностям Війська Запорозького [34, арк. 24–25]. Це протистояння майже не зачепило інтереси донського козацтва, більше того, його можна розглядати як конфлікт запорізької та лівобережної старшини, адже відкупщик Василь Тимофеев, згідно з іншими джерелами, виявився військовим товаришем одного з колишніх лівобережних полків [8, с. 140]. Цей, а також інші приклади [32, арк. 2–3] свідчать про зменшення впливу донської козацької торгівлі в регіоні, перебирання її до своїх рук російськими та українськими купцями. Запорозька ж старшина до кінця існування Нової Січі чинила такій економічній експансії спротив, що й стало одним з чинників прийняття рішення про ліквідацію війська.

Отже, у середині XVIII ст. Запорожжя та Дон залишалися важливими пунктами транзитної торгівлі між Російською та Османською імперіями. Російський уряд поступово підпорядкував донську козацьку торгівлю своїм інтересам, надавши пільги купцям з внутрішніх губерній Російської імперії, витіснив з міжнародного товарообміну донську старшину. Запорожжя залишалось у 1760-х рр. єдиним центром вільної, безмитної, не підпорядкованої російським державним інтересам російсько-турецької торгівлі. Безпосередній конфлікт запорозьких та донських купців у міжнародній торгівлі не засвідчений джерелами. У зв'язках запорозького та донського козацтва в цілому запорізько-донська торгівля не відігравала значної ролі. Товарообмін був невеликим, і можна констатувати товарну незалежність спільнот одна від одної. Проте населення Кальміуської паланки частково залежало від транзиту через Черкаськ слобідського зерна та маницької солі, а приазовські риболовні промисли запорожців — від закупівлі в столиці Вій-

ська Донського знярядь праці. Донська старшина іноді намагалась використовувати цю залежність у міжкозацьких конфліктах, шантажуючи запорозьку сторону погрозами заборонити її представникам в'їзд на Нижній Дон. Однак такі дії донців не призводили до серйозних наслідків, більш того, використовувались запорозькою старшиною для компрометації суперників в очах російського уряду.

Джерела та література

1. Андриевский А. Материалы для истории Южнорусского края в XVIII стол. (1715–1774). — Одесса: Типография А. Шульце, 1886. — 436 с.
2. Андриевский А. Материалы по истории Запорожья и пограничных отношений (1743–1767 гг.) // Записки Одесского общества истории и древностей (далі — ЗОТІС). — Т. 17. — 1894. — С. 85–154.
3. Архів Коша Нової Запорозької Січі: корпус документів 1734–1775 (далі — АКНЗС). — К.: Білоцерківська книжкова фабрика, 1998. — Т. 1. — 695 с.
4. АКНЗС. — Т. 2. — К.: Білоцерківська книжкова фабрика, 2000. — 748 с.
5. АКНЗС. — Т. 3. — К.: ЗАТ «Віпол», 2003. — 952 с.
6. Астапенко Е. Город Черкасск — столица земли Войска Донского: XVI — начало XIX вв.: Дис... канд. ист. наук. — М., 2003. — 252 с.
7. Барабанов О. Н. Товарооборот черноморской торговли в XVIII в. (Крым, Запорожье, Турция, Россия) // Материалы по археологии, истории и этнографии Таврии. — Вып. III. — Симферополь: Таврия, 1993. — С. 279–284.
8. Білівненко С. Участь козацтва у відкупках та підрядах на Півдні України // Козацька спадщина. — Вип. 1. — Нікополь-Запоріжжя, 2005. — С. 138–141.
9. Бродель Ф. Матеріальна цивілізація, економіка і капіталізм, XV–XVIII ст. — Т.3: Час світу. — К.: Основи, 1998. — 427 с.
10. Гмелин С. Путешествие по России для исследования трех царств: в 2-х частях. — Ч. 1. — С.Пб.: Императорская академия наук, 1771. — 272 с.
11. Голобуцкий В. Запорожское казачество. — К., 1957. — 462 с.
12. Головка Ю. Микитинська прикордонна митниця (1776–1778) // Наукові записки Інституту української археографії та джерелознавства ім. М. Грушевського НАН України. — К., 2001. — Т. 6. — С. 219–222.
13. Державний архів Ростовської області Російської Федерації (далі — ДАРО). — Ф. 584. — Оп. 1. — О. з. 1. — 262 арк.
14. ДАРО. — Ф. 584. — Оп. 1. — О. з. 2. — 189 арк.
15. ДАРО. — Ф. 584. — Оп. 1. — О. з. 3. — 157 арк.

16. Дневник Путешествия в Южную Россию академика С.-Петербургской Академии Наук Гильденштадта в 1773–1774 гг. // ЗОТИС. — Т. 11. — 1879. — С. 180–228.
17. Захарьянц Г. Н., Иноземцев Г. А., Семернин П. В. Ростов-на-Дону (1749–1949). — Ростиздат, 1949. — 380 с.
18. Истомина Э. Водные пути России во второй половине XVIII — начале XIX века. — М.: Наука, 1982. — 278 с.
19. История Дона: с древнейших времён до Великой Октябрьской социалистической революции / редкол. Е. И. Демешина, В. А. Золотов, В. И. Кузнецов (отв. ред.), А. П. Пронштейн. — Издательство Ростовского университета, 1965. — 528 с.
20. Подлинныя записки флотского капитана И. Ханыкова о донской экспедиции // ЗОТИС. — Т. 14. — 1886. — С. 66–90.
21. Полторак В. Торговля між Запорозьким та Донським військами у 1734–1775 рр. та її роль у міжкозацьких взаєминах // Український історичний збірник. — К., 2006. — Вип. 9. — С. 84–89.
22. Пронштейн А. Земля Донская в XVIII веке. — Ростов-на-Дону: Изд. Ростовского университета, 1961. — 373 с.
23. Російський державний військово-історичний архів (далі — РДВІА). — Ф. 20. — Оп. 1/47. — О. з. 312. — Арк. 73.
24. РДВІА. — Ф. 20. — Оп. 1/47. — О. з. 355. — Арк. 3.
25. Скальковский А. Ростов-на-Дону и торговля азовского бассейна 1749–1863 г. — Б. м., 1865–1866. — 83 с.
26. Скальковский А. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорізького / пер. з рос. — Дніпропетровськ: Січ, 1994. — 678 с.
27. Центральний державний історичний архів України в м. Києві (далі — ЦДАУК). — КМФ-9. — Оп. 2. — О. з. 19. — 4 арк.
28. ЦДАУК. — Ф. 229. — Оп. 1. — О. з. 122. — 1762–1763. — 161 арк.
29. ЦДАУК. — Ф. 229. — Оп. 1. — О. з. 192. — 126 арк.
30. ЦДАУК. — Ф. 229. — Оп. 1. — О. з. 214. — 7 арк.
31. ЦДАУК. — Ф. 229. — Оп. 1. — О. з. 226. — 82 арк.
32. ЦДАУК. — Ф. 229. — Оп. 1. — О. з. 27. — 1755–1756. — 303 арк.
33. ЦДАУК. — Ф. 229. — Оп. 1. — О. з. 319. — 74 арк.
34. ЦДАУК. — Ф. 269. — Оп. 1. — О. з. 2687. — 1758. — 1 арк.
35. ЦДАУК. — Ф. 59. — Оп. 1. — О. з. 1288. — 1745–1748. — 60 арк.
36. Эварницкий Д. Источники для истории запорожских козаков. — Владимир, 1903. — Т. 2. — С. 1073–2107.
37. Яворницький Д. Історія запорозьких козаків. — Львів: Світ, 1990. — Т. 1. — 319 с.

AZOV-BLACK SEA TRADE MARKET AS A FACTOR OF RELATIONS BETWEEN VIJS'KO ZAPOROZ'KE AND VIJS'KO DONS'KE (1734-1775)

The article explores the impact of the Azov-Black Sea trade relations Zaporozhye and Don Cossacks. It was found that the Russian government gradually subordinated Don Cossack its trade interests, pushed the international exchange of goods with Don officers, and it was only Zaporoz'ke Vijs'ko that remained a single free point of Turkish-Russian trade. Found that Azov trade was factor of the relations Zaporozhye and Don Cossacks.

Key words: Zaporozhya-Don relations, New Zaporozhya Sich, Don Army, Azov-Black Sea trade market.

V. M. Полторак

АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ КАК ФАКТОР ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ВОЙСКА ЗАПОРОЖСКОГО И ВОЙСКА ДОНСКОГО ВРЕМЕНИ НОВОЙ СЕЧИ (1734-1775 ГОДЫ)

В статье исследовано влияние азово-черноморской торговли на отношения запорожского и донского казачества. Выяснено, что российское правительство постепенно подчинило донскую казаческую торговлю своим интересам, вытолкнуло из международного товарообмена донскую старшину, а Запорожье осталось в 1760-х гг. единственным центром, не подчиняющимся государственным интересам русско-турецкой торговли.

Ключевые слова: Запорожско-донские взаимоотношения, Новая Запорожская Сечь, Донское войско, Азово-черноморская торговля.