

## ВВІЗ ОБЛАДНАННЯ, ІНСТРУМЕНТІВ І КОМПЛЕКТУЮЧИХ ДЕТАЛЕЙ ДЛЯ ПРОМИСЛОВОСТІ ПІВДЕННОЇ УКРАЇНИ В ДОРЕФОРМЕННИЙ ПЕРІОД

На розвиток промисловості краю постійний вплив здійснювало невинне розширення зв'язків з іншими районами держави, можливість придбати в них одні і збувати інші товари. З кінця XVIII ст. відкрилися можливості довозити з промислово-розвинених районів на Південь України різноманітне обладнання, інструменти та деякі види сировини.

Постачальником всього цього для державних підприємств виступали перш за все належні казни підприємства переважно в Центральному промисловому районі та на Уралі. Найбільша увага приділялась постачанню тих підприємств на півдні України, які працювали на потреби Чорноморського флоту та армії. В 1785 р. Г.Потьомкін запитував Чорноморське адміралтейське правління про прибуття до Херсонського адміралтейства інструментів, які були відправлені з Москви і Петербурга. Із Дубровіно в Білорусії у зв'язку з переміщенням сукняної мануфактури в Катеринослав були відправлені верстати та інструменти<sup>1</sup>. Підприємства Миколаєвського адміралтейства з 1824 р. отримували верстати для обробки металів з Іжорського заводу<sup>2</sup>.

Одночасно і державні підприємства змушені були вдаватись до купівлі верстатів, машин та інструментів. В 1812 р. міністр внутрішніх справ рекомендував для придбання верстатів для казенної Богоявленської сукняної мануфактури звернутись до підприємств у Петербурзі чи Тамбові<sup>3</sup>. На початку 30-х років на цю мануфактуру надійшла парова машина з заводу Берда у Петербурзі<sup>4</sup>.

У квітні 1855 р. на Керчинському механічному заводі почали працювати парова машина високого тиску і верстати, які було куплено на підприємстві герцога Лейхтенбергського<sup>5</sup>.

Шляхом купівлі в Центрально-промисловому і Північно-західному районах Миколаївське адміралтейство отримувало деякі парові машини, які встановлювались на військових суднах. Берд, завод якого виробляв парові машини і для суден, в 1820 р. повідомляв, що така машина його заводу встановлена на збудованому в Миколаєві пароплаві<sup>6</sup>. Парові машини з цього заводу

використовувались і на деяких казенних суднах, які не входили до складу військового флоту, а здійснювали перевезення пошти, пасажирів і вантажів. В 1828 р. в Миколаєві було завершено будівництво пароплава "Одесса", на якому була встановлена машина з заводу Берда<sup>7</sup>. Парова машина з Петербургу була виписана і для пароплава "Наследник", який було збудовано в Миколаєві в 1833 р. для Одеського будівельного комітету. Для цього ж пароплава на заводі Берда було виготовлено 3 вали<sup>8</sup>. Перед Кримською війною три парові машини для казенних суден на Чорному морі закупили на заводах Мальцева в Калузькій губернії<sup>9</sup>.

Початок промислового перевороту на Півдні України ознаменувався в останні дореформені десятиріччя впровадженням парових машин на деяких підприємствах, перш за все борошномельних і механічних.

Розгортання промислового перевороту в Південній Україні наштовхувалось на великі труднощі. Крім загальних для всієї країни перешкод в його розгортанні, які були обумовлені головним чином пануванням в ній відсталих виробничих відносин, були і породжені місцевими умовами труднощі. В кінці 30-х років автор одного з описів стану промисловості на півдні України твердив, що недостача прісної води і надзвичайна дорожняча палива роблять майже неможливим заснування великих мануфактурних закладів, особливо з паровим виробництвом<sup>10</sup>. Негативно впливали на розгортання промислового перевороту і невелика кількість механічних підприємств в регіоні та його віддаленість від тих районів, де такі підприємства працювали більш успішно. І все ж парові машини з'являються і на приватних підприємствах Південної України, з кінця 40-х років їх кількість неухильно зростала. Поряд з імпортними використовувались і машини, які виготовлялись в різних районах країни. Парова машина в 22 к.с. на млині купчихи Шевченко, який було побудовано в Миколаєві в 1857 р., була виготовлена на підприємстві Яхненка і Семиренка в Київській губернії<sup>11</sup>.

Ввозились до Південної України деталі для машин, різні апарати виробничого призначення. В Ардатовському повіті Нижньгородської губернії на залізних і чавуноливарних заводах Шепелева продукція включала і "різні частини для машин." Продукція цих заводів надходила до Миколаєва для Чорноморського адміралтейства<sup>12</sup>. На початку 40-х років в Головному статистичному комітеті Новоросійського краю

відзначалось, що вантаж суден на Дніпрі складався переважно з лісних виробів і господарських знарядь, які довозились із внутрішніх губерній<sup>13</sup>. Дещо пізніше серед районів збуту продукції Київського чавунного і міднеплавильного заводу, в тому числі апаратів для сукняних мануфактур, називалась і Херсонська губернія<sup>14</sup>. Обладнання для сукняних мануфактур ввозилось також інколи з Центрального промислового району. Власник такої мануфактури в Таврійській губернії Классен придбав стригальну машину в Москві<sup>15</sup>.

Машини і котли в кінці 50-х років привозили на південь України із Київської губернії чумаки<sup>16</sup>.

На багаточисельних млинах Південної України використовувались привізні жорна, оскільки виготовлені з місцевого каменю були низької якості. Привізні жорна на півдні України називали чигиринськими і подільськими. Ці назви свідчать про те, з яких місцевостей жорна переважно довозились. Автор опису Київської губернії на початку 50-х років відзначав, що чигиринські жорна відправлялись у Херсон, Одесу, Катеринослав, Кишинів, губернії: Подільську, Волинську та інші<sup>17</sup>. Чигиринські жорна могли попадати на південь України і через торгові центри інших губерній. В 50-х роках автори опису Чернігівської губернії вказували на постійний сплав жорен в порти нижньої течії Дніпра<sup>18</sup>.

Для розгортання риболовного промислу в регіоні велике значення мав ввіз неводів, сіток або ниток для їх виготовлення. А.О.Скальковський писав, що риболовні снасті, сітки і нитки на територію краю привозяться переважно з Рязанської і Саратовської губерній<sup>19</sup>. Ці ж губернії як постачальників на Херсонщину неводів, великих сіток і ниток для їх виготовлення назвав і А.Шмідт<sup>20</sup>. В дійсності район, з якого надходили ці товари, був більш широким. Автори опису м. Остера Чернігівської губернії в кінці 50-х на початку 60-х років повідомляли, що розповсюдженням заняттям жителів є в'язання риболовних снастей - неводів, які скуповуються купцями для збуту в донських станицях і містах узбережжя Азовського моря.

Із різних районів країни надходила частина інструментів, які використовувались робітниками на підприємствах, ремісниками, дрібними товаровиробниками.

В середині 40-х років один із співробітників Головного статистичного Комітету Новоросійського краю, розглядаючи питання про привезені в Катеринославську губернію товари із

Москви, Казані, Курська, Харкова та інших міст, назвав і предмети для "...ремісничої промисловості ... необхідні"<sup>21</sup>.

Ввозились в край і деякі вироби, які в готовому вигляді чи після невеликої доробки використовувались на суднобудівних підприємствах. Не пізніше кінця 40-х років встановив зв'язки з Чорноморським адміралтейством і Миколаївським морським арсеналом Бенкендорф, власник Володимирського чавуноливарного і машинобудівного заводу в Могилівській губернії. Серед виробів, які поставляв завод, були "металічні вироби для кораблів". Фігурне литво до Миколаєва для Чорноморського адміралтейства поставляли заводи Шепелева в Нижегородській губернії<sup>22</sup>.

Необхідна для виготовлення парусів суден і чисельних човнів різних типів парусина також довозилась в порти півдня України. Сучасники, які вивчали розвиток суднобудування в Херсонській губернії в кінці 40-х і в 50-х роках, твердили, що парусина різних сортів надходила з Москви<sup>23</sup>. Дещо пізніше автор роботи про приморські місця азовського узбережжя писав, що парусину привозили з Москви через Харків<sup>24</sup>.

До Південної України привозилось з інших районів країни багато виробів з металів, зокрема корабельні цвяхи та якорі. Перші, як повідомляли автори огляду Херсонської губернії в кінці 40-х років, надходили з Сибіру через Нижній Новгород і Брянск. Частина цих виробів з Волги перевозилась на Дон (через Качалинську і Дубовку), а потім на суднах в Херсон<sup>25</sup>. Надходили в край якорі і цвяхи, які вироблялись в деяких повітах Нижньогородської губернії і в самому Нижньому Новгороді<sup>26</sup>.

До південноукраїнських губерній надходило і багато промислових виробів, які використовувались як деталі для виготовлення засобів гужового транспорту. Ввозились, зокрема, у великій кількості колеса та осі для возів, екіпажів тощо. Ввіз цих комплектуючих деталей у великій кількості по Дніпру із внутрішніх губерній Росії відзначався в огляді Херсонської губернії в кінці 40-х років. Колеса довозились на Херсонщину також на підводах з Київської і Подільської губерній<sup>27</sup>.

В огляді Київської губернії автор в цей же час писав, що значна частина коліс, ободів і голобель, які вироблялись у Тарашанському повіті, відправлялось в Катеринославську і Херсонську губернії. В останній збувались також колеса з Каневського повіту<sup>28</sup>. До Таврійської губернії в кінці 40-х років

колеса привозили не лише із сусідньої Катеринославської (серед них була й продукція інших губерній), а й з Харківської і навіть Московської губерній<sup>29</sup>.

В південноукраїнські губернії з районів багатих лісами ввозились деякі заготовки для різних будинків та інших приміщень. По Дніпру на барках і плотах, які прибували з Київської, Черніговської, Мінської, Могильовської і Орловської губерній привозились на південь України крокви, лати та віконні рами. Останні надходили також в нижню течію Дону (звідки вони розвозились в деякі райони краю) з великої території Росії, яка мала зв'язки з Волгою. Крокви, лати і віконні рами по Дністру і гужовим транспортом привозились на південь України з Північної Бессарабії. У невеликій кількості крокви і лати надходили в південнозахідну частину краю по Пруту і Дністру з Буковини<sup>30</sup>.

Ввіз різноманітного обладнання, інструментів і комплектуючих деталей сприяв підвищенню технічної озброєності багатьох підприємств, розгортанню промислового перевороту в промисловості і водному транспорті. Все це було однією з передумов зростання промислового виробництва, конкурентноздатності окремих підприємств, які виходили на провідні позиції у своїй галузі, а їх власники вливались в елітарну групу підприємців.

Ввіз обладнання, інструментів та комплектуючих деталей зміцнював зв'язки Південної України з іншими районами країни, що поряд з ввозом сировини з них та збутом деякої частини промислової продукції на їх ринках зміцнювало економічну єдність українських земель.

Одночасно регіональний ринок все тісніше вписувався в систему всеросійського ринку. А це також обумовлювало поглиблення ринкових відносин на півдні України, що було одним з важливих факторів подальшого зростання продуктивних сил в регіоні.

#### ПРИМІТКИ:

<sup>1</sup> Дружинина Е.И. Северное Причерноморье в 1775-1800 г.г.-М., 1959.-С.174, 234.

<sup>2</sup> Выборный П. Имени 61 коммунара. - Одесса, 1970.-С.32.

<sup>3</sup> Російський державний історичний архів (далі РДІА), ф.13, оп.3, спр.643, арк. 1-3.

<sup>4</sup> Дружинина Е.И. Южная Украина в период кризиса феодализма. 1825-1860.- М.,1981.- С.152.

- <sup>5</sup> Зародження робітничого класу на Україні. Середина XVIII ст. - 1861 р.- К.,1968.-С.148.
- <sup>6</sup> Шубин И.Д. Волга і волжское судоходство.-М.,1927.-С.398.
- <sup>7</sup> Яковлев И.И. Корабли и верфи.- Л., 1973.- С.121.
- <sup>8</sup> Державний архів Одеської області (далі ДАОО), ф.1, оп.191, спр.91, арк. 51,82, 226.
- <sup>9</sup> Обзор различных отраслей мануфактурной промышленности в России.-Т.1.-СПб.,1862.-С.18.
- <sup>10</sup> ДАОО, ф.270, оп.1. спр.17. арк. 1.
- <sup>11</sup> Державний архів Миколаївської області (далі ДАМО), ф.230, оп.1, спр.2511, арк.39-40.
- <sup>12</sup> Военно-статистическое обозрение Российской империи.-Т.4.-Ч.4.-Нижегородская губерния.- СПб.1852.-С.69.
- <sup>13</sup> ДАОО,-ф.3, оп.1, спр.33, арк.1.
- <sup>14</sup> Военно-статистическое обозрение Российской империи.-Т.10.-Ч.1.-Киевская губерния.-СПб,1848.-С.159.
- <sup>15</sup> Путевые заметки при объезде Днепровского и Мелитопольского уездов в 1835г. // Листки Общества сельского хозяйства Южной России на 1839.-№3.-С.190.
- <sup>16</sup> Слабеев І.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні (чумацький промисел і його роль у соціально-економічному розвитку України XVIII - першої половини XIXст.).-К., 1964.-С.56.
- <sup>17</sup> Фундуклей И. Статистическое описание Киевской губернии.-Ч.3.-СПб, 1852.-С.284.
- <sup>18</sup> Военно-статистическое обозрение Российской империи.-Т.12.-Черниговская губерния.-СПб,1851.-С.27.
- <sup>19</sup> Скальковский А.А. Опыт статистического описания Новороссийского края.-Ч.2.-Одесса, 1853.-С.417.
- <sup>20</sup> Материалы для географии и статистики России.Т.24.Херсонская губерния.-Ч.2. -Одесса, 1853 - С.417.
- <sup>21</sup> Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861-1862 г.г.-Ч.2.-СПб,1863.-XLIV-Черниговская губерния. - С.30; ДАОО, ф.3, - оп.1, - спр.32, арк.5.
- <sup>22</sup> Романовский Н.Т. Развитие мануфактурной промышленности в Белоруссии (вторая половина XVIII- первая половина XIX в.)-Минск,1966.-С.339; Военно-статистическое обозрение Российской империи. -Т.4.- Ч.1. - Нижегородская губерния. - С.69.
- <sup>23</sup> Там само.-Т.ХІ.-Ч.1.-Херсонская губерния.-С.138; Материалы для географии и статистики России.-Т.24.-Херсонская губерния.-Ч.1.- С.316.

- <sup>24</sup> Азовское море с его приморскими и портовыми городами, их жителями, промыслами и торговлей внутри и вне России.-СПб, 1855.- С.64.
- <sup>25</sup> Военно-статистическое обозрение Российской империи.-Т.II.-Ч.1.- Херсонская губерния.- С.138.
- <sup>26</sup> Там само.-Т.IV.- Ч.1.- Нижегородская губерния.- С.65-66.
- <sup>27</sup> Там само.- Т.XI.- Ч.1.- Херсонская губерния.- С.36,171.
- <sup>28</sup> Там само.- Т.X.- Ч.1.- Киевская губерния.- С.104,199.
- <sup>29</sup> Там само.-Т.XI.- Ч.2.-Таврийская губерния.- С.183.
- <sup>30</sup> Яковлев Ф.К. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном.- СПб,1869.- С.98 ; Материалы для географии и статистики России. Херсонская губерния -Т.24.- Ч.2.- С.534-540,548; Памятная книжка Бессарабской области на 1862г.- Кишинев,1862.- С.183; Военно-статистическое обозрение Российской империи.- Т.XI.- Ч.3.-Бессарабская область.- СПб.,1849.- С.51.

Н.М.ДАНОВА

## ДИНАМІКА ЧИСЕЛЬНОСТІ МІСЬКОГО НАСЕЛЕННЯ ПІВДЕННОЇ УКРАЇНИ В к. XVIII-І-пол. XIX СТОЛІТТЯ

Після приєднання до Російської імперії у кінці XVIII століття Північного Причорномор'я, виникла нагальна потреба у його заселенні та освоєнні. Основною ознакою цього процесу стало заснування та швидкий розквіт нових міст. Поява їх носила не лише стихійний характер, але й була наслідком державного плану, який передбачав їх військово-адміністративну та торговельну необхідність. До цього часу на території Запоріжжя міст взагалі не було. Лише в більш південних регіонах єдиним містом був Ростов, який знаходився у досить жалюгідному стані. Азов і Таганрог до 1769 року взагалі були розрушені і залишені мешканцями. Та вже після I-ої російсько-турецької війни (1768-1774 рр.) починається їх відбудова і вже в 80-ті роки ці містаблизились до рівня економічно-розвинутих. Поруч із розбудовою старих з'явилися і нові міста. За короткий відрізок часу: з 1775 по 1782 роки в Причорномор'ї їх стало більше 10<sup>1</sup>. І хоч спочатку більшість з них носила військовий характер і своєю появою завдячувала фортецям чи оборонним лініям, уряд сприяв і будівництву адміністративних