

автора²⁷⁵. На основі зібраного комплексу джерел, архієрей продовжив дослідження історії Південної України. Значне місце займають відомості про заснування та розбудову Катеринослава, Вознесенська, Одеси та інших міст краю, про будівництво козацького Самарського Пустельно-Миколаївського монастиря, про подорож Катерини II до Катеринослава та Херсона. Заслугує на увагу тематико-хронологічна послідовність наведених дослідником джерел без власних коментарів та оцінок.

Продовженням публікації джерел із історії Запорозької Січі стала поява у третьому томі "Записок" надзвичайно цінного документа, надісланого архієпископом Гавриїлом – "Всепідданіше донесення імператриці Катерині II, генерал-поручика П. Текелія, про знищення Запорозької Січі"²⁷⁶. Ця публікація Гавриїла розпочала традицію видання історичних джерел з історії українського козацтва на сторінках "Записок" ОІС. На основі даного документа можна розглянути перебіг подій, які мали місце в процесі цілеспрямованого знищення Запорозької Січі. Копії наказів генерал-поручика П.Текелія та генерал-майора Райзера дають можливість простежити шлях пересування російського військового загону в напрямку Січі, внаслідок чого вона була повністю оточена. Росіянами були захоплені військова артилерія, запаси боєприпасів, канцелярія та все майно Коша, а кошовий отаман Калнишевський, писар Глоба і суддя А.Головатий – заарештовані. Генерал П. Текелі написав своє донесення імператриці 6 липня 1775 р. із табору при Січі, яка вже була фактично зруйнована.

Таким чином, історичні праці архієпископа Гавриїла є цінним джерелом з історії Південної України і запорозького козацтва. Вони започаткували процес вивчення цього регіону і, значною мірою вплинули на формування наукових інтересів багатьох дослідників як XIX ст., так і деяких наших сучасників.

Natalya Dianova

The Cossacks theme in the historical research legacy of bishop Gavryil (Rozaanov)

In the article on the base of published documents it has been considered one of the direction of scientific activity of bishop Gavryil (Rozaanov) connected which research of the history of Ukrainian Cossacks. Also it was paid attention to his successful cooperation with Odesa Society of History and Ancienties, and to his publications in "Transactions" of the Society on mentioned theme.

УДК 94 (477.4)

Тарас Гончарук

**ОРЕНБУРЗЬКІ КОЗАКИ НА КОРДОНІ
ОДЕСЬКОГО ПОРТО-ФРАНКО (1819 – 1820 рр.)**

²⁷⁵ Гавриил, архиепископ. Продолжение очерка о Новороссийском крае //ЗООИД. – Одесса, 1863. – Т. 5. – Отд. I. – С. 420-488.

²⁷⁶ Гавриил, архиепископ. Всеподданейшее донесение императрице Екатерине II, генерал-поручика Текелія, об уничтожении Запорожской Сечи //ЗООИД. – Одесса, 1853. – Т. 3. – Отд. I. – С. 587-589.

У статті на основі архівних й опублікованих документів досліджено місце козаків 4-го Оренбурзького козацького полку в складному процесі формування митного кордону навколо одеського порто-франко у 1819-1820 рр.

Багато уваги приділяється сьогодні вивченню місця козацтва у політичній системі Російської імперії кінця XVIII – початку ХХ ст. Чимало історичних праць присвячено й ролі козацтва в історії Одеси. Проте серед невивчених аспектів залишається нетривала участь козаків в охороні одеського порто-франко (1819 – 1859 рр.).

Як відомо, вже на початку ХІХ ст. козаки широко використовувалися для захисту західних кордонів Російської імперії від контрабанди. Такий захист був особливо важливим у часи, коли уряд вдавався до політики жорсткого митного протекціонізму. Наприклад, у 1811 р. були запроваджені нові положення “про нейтральну торгівлю... у портах Білого, Балтійського та Азовського морів й по усьому Західному сухопутному кордону”, що передбачали збільшення мит та списків заборонених для увезення товарів та інші обмеження зовнішньої торгівлі (між іншим, тоді ж було фактично ліквідовано привілеї одеського транзиту)²⁷⁷. Практично одночасно (4 січня 1811 р.) було затверджено доповідь військового міністра “Про влаштування військової варти на кордонах західних губерній”. Головним завданням варти було запобігати контрабанді. Причому збереглося правило донощика – весь конфіскований контрабандний товар, однак у разі, коли контрабанда складалася із товарів до імпорту заборонених (страх перед такими товарами у керівництва держави напевно був надто великим) вона мала спалюватися, а донощик мусив задовольнитися лише “гідною винагородою” від держави. У доповіді відзначалися, що попередні спроби влаштування митної варти були невдалими, а на козаків, які охороняли кордони, покладатися було неможливо (“Завжди керівникам прикордонних губерній й військ надавалися розпорядження створити цю варту, але... відомо, що дотепер нічого не було створено бо охорона кордонів, довірена лише козакам не могла бути надійною, що доводять численні випадки, а саме: часті та численні втечі, перегін коней та худоби у значній кількості, вивіз міді та грошей й привезення контрабанди”). Проте започаткована указом від 1811 р. митна варта все одно мала складатися переважно саме з козаків Донського та Бузького військ, які тримали кордон від Палангену до Ягорлика (ділянку кордону по р. Дністер від Ягорлика до Чорного моря мав облаштувати військовою вартою херсонський губернатор А.Е. Рішельє “за тими самими правилами”). На території Наддніпрянської України

²⁷⁷ Полное собрание законов Российской империи. Собрание I (далі ПЗС РИ.I). – Т. 31. – № 24464. – С. 486-491.

прикордонну варту склали донські козаки полків генерал-майора Іловайського, генерал-майора Чернозубова та підполковника Іловайського (кордон від Немирова Гродненської губернії до містечка Усція Біскупіє на Дністрі) та 2- і 3-й полки бузьких козаків (кордон від Усціє Біскупіє до впадіння у Дністер р. Ягорлика). Задля покращення контролю за козаками було наказано “не залишати в жодному місці постійної команди й тримати їх у безперервному русі по всьому кордону...”²⁷⁸. Невдовзі маніфестом від 24 червня 1811 р. з метою “установити точні й одноманітні правила” на західному митному кордоні цар проголосив створення 11 митних округів, під керівництвом начальників яких перебувала й “митна варта” – одна команда на кожні 15 верст сухопутного кордону.²⁷⁹ Згідно з “митним уставом по європейські торгівлі” від 1819 р. створювався митний нагляд: кожні 15 верст мала охороняти команда з 10–15 об’їждчиків²⁸⁰.

Проте й після затвердження нового статуту у багатьох випадках митний кордон продовжували охороняти козаки. Згідно з царським маніфестом від 16 квітня 1817 р. було проголошено про створення в м. Одесі порто-франко (безмитної зони) терміном на 30 років. Це був безпрецедентний для російської митної політики захід. Між іншим, ще й тому, що Одеса не була відокремлена від решти імперії природними бар’єрами чи державним кордоном. Тому, щоб захистити від контрабанди іноземної продукції кволу російську промисловість, потрібно було оточити досить значну територію митним кодоном.

Будівництво охоронних споруд та утримання кордону порто-франко мало здійснюватися за рахунок доходів м. Одеси. Одеський будівельний комітет в присутності херсонського військового губернатора Олександра Ланжерона 6 вересня 1817 р. вирішив: “рів по всьому кордону порто-франко робити завглибшки три аршини, завширшки у підосві дві, а вгорі чотири аршин; при рові має бути насип з землі, що витягнута з рову вкритою дерном на аршин, й крім насипу ще по всьому кордону встановити рогатки”, а також “по всій лінії [порто-франко] мають бути збудовані караульні”. Того самого числа Олександр Ланжерон у листі міністру фінансів Дмитру Гур’єву, повідомляючи про розміри рову та рогаток, між іншим, писав: “вважаю, що така огорожа буде достатньою для перешкоди вільному переходу й переїзду; а при ній буде караул частий”, “караульні вважаю я необхідно поставити через кожні дві версти одна від одної, всього на двадцяти двох верстах одинадцять й по двом лиманам на відстані 12 верст ще 6 загалом 17 караулень, окрім того буде збудовано два будинки для митних застав, які собою ще збільшать караул”, “...я вельми прохаю

²⁷⁸ ПСЗ РИ.І. – Т. 31. – №24480. – С. 508-511.

²⁷⁹ ПСЗ РИ.І. – Т. 36. – №24.684. – С. 681, 682.

²⁸⁰ ПСЗ РИ.І. – Т. 36. – №28.030. – С. 421, 422.

вас ...клопотати, щоб для тримання ланцюгу порто-франко, були призначені козаки з казенним утриманням". О. Ланжерон твердив, що для кожного "пікету" (на кожну караульню) потрібно по три козака й ще шість їм для заміни, а також митні об'їждчики. Д. Гур'єв в листі 1-го жовтня 1817 р. відповідав, що цілком довіряє О. Ланжерону щодо визначення необхідних споруд на кордоні порто-франко й обіцяв надати необхідну кількість митних об'їждчиків, а щодо козаків допомогти не може, бо вони не перебувають у його відомстві.

Вже на стадії підготовки будівництва кордону висловлювалася думка, що охоронні споруди можуть бути не лише надто дорогими для міського бюджету, але й малоефективними для запобігання контрабанди. Начальник Одеського митного округу Іван Бларамберг (у майбутньому визначний дослідник археологічних пам'яток Північного Причорномор'я) у листі до О. Ланжерона від 27 жовтня 1817 р. твердив, що "якщо ...рів, який має складати огорожу порто-франко не буде для міцності надійним чином обкладений камінням, то у випадку руйнування яких-небудь частин рову від сильних дощів або несподіваного таїння снігу ...найлегшим чином через кордон з контрабандою пробраться можливо буде" (така пропозиція звичайно б значно збільшила витрати на риття рову). Якщо ж рів не буде обкладений камінням, то, на думку І.Бларамберга, було потрібно значно збільшити кількість охоронців порто-франківського кордону. О.Ланжерон у листі до Д.Гур'єва від 7 листопада 1817 р. писав, що, на думку Бларамберга, "для надійної охорони потрібно принаймні на просторі кожної версти по два об'їждчика й така ж кількість козаків у розпорядженні митного начальства"²⁸¹.

Чимдалі Олександр Ланжерон сильніше відстоював думку про необхідність заміни значних захисних споруд посиленням митного нагляду. Ця теза, вочевидь, була пов'язана не лише з переконаннями графа, але й реальною ситуацією, що склалася навколо одеського "вільного порту" на початок 1819 р. Адже, по-перше, будівництво та подальше утримання митного кордону виявилось непосильною ношею для міського бюджету. По-друге, риття рову навколо "вільного міста" зтягнулося через складність ґрунту тоді як, за словами О. Ланжерона, уся Європа чекала на відкриття одеського порто-франко й йому доводилося регулярно заспокоювати щодо цього торговельну "громадськість" міста (збираючи її в "Біржовій залі" "для нарад про справах щодо порто-франко").

О.Ланжерон у листі Д.Гур'єву 5 березня 1819 р. просив дозволу "на тих місцях, де через низьке розташування не можна вирити рів, поставити рогатки в два ряди", а також не ставити

²⁸¹ Державний архів Одеської області (далі – ДАОО). – Ф. 59. – Оп. 1. – Спр. 119. – Арк. 55, 73, 74, 75, 114.

рогаток по всьому периметру порто-франко (що він сам пропонував зробити у 1817 р.), посилаючись на брак коштів. “Кордон, – між іншим, писав О.Ланжерон, – огорожується ровом завглибшки три, завширшки чотири аршини, а в таких місцях, на яких через їхнє розташування неможливо вирити поставлені рогадки в два ряди. Окрім цього по всьому кордону через кожні дві версти збудовано по одній караульні, в яких буде по три козаки для утримання ланцюгу; а окрім козаків ще будуть об’їждчики й спостерігачі митні. ...Виходячи з того, що найкраща огорожа без очей (тобто нагляду – Т.Г.) не може буди абсолютно надійною, здавалось би, що це одеське укріплення, при такому густому ланцюгу наглядачів мусить бути надійним. Ми бачимо і в іноземних місцях, де існує порто-франко, що немає жодної іншої огорожі окрім очей”. О.Ланжерон погоджувався, що кордон порто-франко “може бути визнаний слабким”, через відсутність коштів на його посилення, однак вважав, що “ця обставина не має зупинити відкриття порто-франко у квітні місяці” (“уся Європа, за партикулярними відомостями, сподівається, що порто-франко має навесні відкритися; ...виходячи з цих відомостей напевно багато суден прийде до Одеси з товарами без грошей на мито й згідно же із законом про транзит вже прибуло до Одеси доволі багато товарів, для торгівлі ними тут; якщо відкриття порто-франко буде зупинено то такий наплив товарів, попри сподівання неогоціантів може принести їм розорення та інші неприємності”). В якості ж компенсації відсутності рову пропонував: “можна подвоїти ланцюг з козаків”. Отже, О. Ланжерон розглядав козаків як своєрідну “чарівну паличку”, що допоможе зменшити витрати на охоронні споруди й дозволить скоріше відкрити “вільний порт”. Проте його сподівання не виправдалися. Д.Гур’єв при зустрічі з царем “пояснив причини, що спонукають відкрити порто-франко якнайшвидше”, однак Олександр I “було угодно щоб, порто-франко в Одесі було відкрито не раніше ніж буде вирито окружний рів”. Про що 5 травня 1819 р. Д.Гур’єв повідомив О.Ланжерона.

Тим часом, ще на осінь 1818 р. підрядчики завершили будівництво митних застав та караулень: дворянин Франц Косовський збудував 8 караулень за 29457 крб.; “одеський мешканець” Бв’єн В’єнг Латті – Тираспольську митну заставу на Овідіопольській дорозі за 45424 крб. (він продовжував виправляти деякі недоліки будівлі до червня 1819 р.); одеський купець Ілля Орлов 7 караулень за 24500 крб.; “одеський мешканець” Симон Томазіні – Херсонську митну заставу та 2 караульні за 47475 крб. (загалом лише вищезгадані роботи коштували місту 146856 крб.)²⁸². Додатково, згідно з пропозиціями інженера Пот’є, було вирішено збудувати ще дві караульні з боку моря та ще одну, так звану

²⁸² ДАОО. – Ф. 59. – Оп.2. – Спр. 57. – Арк. 1, 44, 45; Спр. 59. – Арк. 1, 6, 14, 27; Спр. 60. – Арк. 1, 2, 5; Спр. 62. – Арк. 7, 22; Спр. 63. – Арк. 1, 5, 26, 28.

Внутрішню заставу порто-франко (її збудував вищезгаданий підрядчик Орлов). Хоча рів не було завершено, 12 червня 1819 р. О.Ланжерон наважився доповісти Д.Гур'єву: "Всі охоронні споруди на кордоні порто-франко завершені; я особисто спільно з членами Одеського будівельного комітету ...приймав будівлі й побачив їх в усіх їхніх частинах бездоганними; по усьому кордону виритий рів ...а в тих місцях, де через низини неможливо зробити рову та поставлені у два ряди рогатки й в одному місці між двома кам'яними скелями, де потрібно було поставити рогатки зроблено надійний палісад. По усьому кордону зроблено караульні для перебування варто на відстані 32 верст вісімнадцять й на двох проїжджих дорогах і тому самому кордоні збудовані для митних застав два будинки, а також з морського боку дві караульні та одна застава. Отже все, що було заплановано... – все закінчено. Про призначення козаків для варти від мене розпорядження зроблене". Виходячи з цього Ланжерон просив Гур'єва клопотати перед царем про відкриття одеського порто-франко й надати можливість Ланжерону "самому призначити для цього день"²⁸³.

4 липня 1819 р. цар Олександр I своїм указом Сенату оголосив про початок дії одеського порто-франко з 15 серпня 1819 р.²⁸⁴ 7 липня 1819 р. Д.Гур'єв зі своїми листами супроводив О. Ланжерону та І. Бларамбергу копії царського указу та "примірного штату трьох застав і нагляду для порто-франко в Одесі". Притому І. Бларамбергу наказувалося, "коли настане час відкриття порто-франко відкрити митні застави та влаштувати вздовж кордону нагляд згідно із розпорядженнями" О. Ланжерона.²⁸⁵ Штат митних застав І. Бларамбергом було сформовано до середини серпня 1819 р. Готуючись до розміщення ланцюга козаків, Одеський будівельний комітет та І.Бларамберг вирішували питання „про пасовиська для козацьких коней” вздовж митного кордону²⁸⁶. Безмитний ввіз товарів в одеське порто-франко, згідно з вищезгаданим маніфестом розпочалося 15 серпня 1819 р., а їхній вивіз з Одеси вглиб країни, згідно з розпорядженням О.Ланжерона І.Бларамбергу – 18 серпня 1819 р.²⁸⁷.

Невдовзі після початку дії одеського порто-франко в документах Одеського митного округу згадуються козаки 4-го Оренбурзького козацького полку, які охороняли кордони "вільного порту". Слід сказати, що ще у 1812–1817 рр. козаки 1- та 2-го Оренбурзьких козацьких полків несли прикордонну службу "по берегах Чорного моря та ріки Дунаю". 16 квітня 1817 р. (одночасно з маніфестом про проголошення одеського порто-

²⁸³ ДАОО. – Ф. 59. – Оп.1. – Спр. 119. – Арк. 117.

²⁸⁴ ПСЗ РИ.І. – Т.36. – №27.866. – С. 257, 258.

²⁸⁵ ДАОО. – Ф. 87. – Оп. 1. – Спр. 29. – Арк. 2-4.

²⁸⁶ Там само. – Ф. 59. – Оп.1. – Спр. 119. – Арк. 120.

²⁸⁷ ДАОО. – Ф. 87. – Оп. 1. – Спр. 29. – Арк. 34, 37.

франко) царським указом один із двох вищезгаданих полків був переданий у відомство херсонського військового губернатора. Напевно це було зроблено й для того, щоб компенсувати губернатору втрату Бузького козацького війська, округ якого іншим указом від того самого 16 квітня 1817 р. було передано “з губернського у безпосереднє військове управління”. Указом від 20 квітня 1817 р. сформовано “один оренбурзький козацький полк” №1, його комплектували з 1- і 2-го полків “кращих людей” й передавали під керівництво херсонського військового губернатора, “осіб же, що залишаться: старих, нездатних до служби та одружених” мали відправити до дому. Згодом на зміну цьому №1-му Оренбурзькому полку (1819 р. він був відправлений до свого козацького війська) сформовано у 1818 р. 4-й Оренбурзький козацький полк призначений “для кордонної служби в Херсонській губернії”²⁸⁸. Таким чином, О.Ланжерон використав для охорони порто-франко козацький полк, що був у його розпорядженні як херсонського військового губернатора. Отримати додаткові козацькі підрозділи для зазначеної мети йому, вочевидь, не вдалося. Тому оренбурзькі козаки охороняли приблизно половину порто-франківського кордону (на інших 11-ти караульнях службу несли митні об’їждчики), зокрема, вони чатували по берегу Сухого Лиману (район між сучасними містами Одесою та Іллічівськом).

Досить скоро митники та охорона кордону порто-франко зіткнулися з цілою низкою проблем, пов’язаних зі складністю заступити шлях контрабанді. Випадки викриття контрабандного увезення товарів були надто частими (серед пійманих контрабандистів переважали євреї, в тому числі з Галичини, та караїми)²⁸⁹. Окрім того, митники мали цілком обґрунтовані підозри, що значна кількість контрабанди майже безперешкодно провозиться з Одеси вглиб країни. Начальник портової одеської митниці Дітерікс твердив, що спочатку “євреї не були так обізнані у засобах таємного провезення товарів”, однак “вони мали побачити значну кількість народу біля Херсонської застави, а у базарні дні й біля Тираспольської, коли повертаються колоністи й усі поселяни багатотисячною кількістю”, а також те, “що митники не можуть оглянути ретельно кожний селянський віз порожній, але такий, що має зазвичай в собі певну кількість сіна, порожні мішки від привезеної пшениці, селянський одяг тощо...” й усі речі пасажирів, й усвідомивши ситуацію контрабандисти почали успішно й, переважно, безкарно, займатися своїм промислом. Бларамберг нагадував Дітеріксу, що митники мають ретельно обглядати усіх від’їжджаючих (“за тими правилами, що ними керуються порто-франківські застави, якими ще 1819 р. наказано: 1-ше сумнівних

²⁸⁸ Казачьи войска. Хроники гвардейских казачьих частей. – С.Пб, 1992. – С. 238; ПСЗ РИ.І. – Т. 34. – № 26800. – С. 219; № 26806. – С. 222.

²⁸⁹ ДАОО. – Ф.88. – Оп.1. – Спр.53. – Арк. 34а.; Спр.54. – Арк.1, 4, 5, 11, 12, 25, 31, 53-54, 112.

людей, а особливо євреїв, неодмінно обшукувати у самому їхньому одязі, й 2-ге суворо оглядати вози, особливо єврейські; й намагатися викрити чи нема возів з подвійним дном?”). Однак Дітеркс наполягав на зміні кордону порто-франко, перебуваючи “у цілковитій впевненості, що це зло (контрабанду – Т.Г.) буде нероздільно пов’язане з існуванням порто-франко, поки застави у теперішньому становищі залишаться”, й крім усього вказував на великі складності для населення, яке в багатьох випадках не могло перетнути порто-франківський кодон²⁹⁰.

Після відкриття порто-франко виникли складності з пропуском через його митний кордон козаків карантинної варти, які мали патрулювати морський берег. Хоча вони не були євреями, митна варта їм також не довіряла й через кордон порто-франко не пропускала. 22 вересня 1819 р. О. Ланжерон писав І. Бларамбергу: “Контора карантинна зробила мені подання, що митна варта, яка стоїть на пересипу біля Сухого Лиману, не пропускає через кордон порто-франко козаків карантинної варти, а також і службові пакети, що пересилаються вздовж кордонів. Оскільки кордонна карантинна варта зобов’язана завжди спостерігати за берегом для знаходження викинутих морем речей та мертвих тіл, то слід пропускати роз’їзди цієї варти через кордон порто-франко без затримання, а також і службові пакети, що пересилаються вздовж кордонів і на Овідіопільську заставу. Однак потрібно їх оглядати, щоб не була ними провезена контрабанда”. Останню фразу О. Ланжерон приписав до листа власноруч. Отже, козаки карантинної варти отримали можливість перетинати межу порто-франко не лише через застави, а й безпосередньо біля берега моря. Проте для запобігання контрабанди, О. Ланжерон 27 вересня 1819 р. додатково наказав І. Бларамбергу, щоб через кордон порто-франко “зазначених козаків пропускали не більше двох на день і лише за умов їх найретельнішого огляду з боку митної варти”²⁹¹.

Брак грошей у міському бюджеті негативно вплинув на утримання порто-франківської митної варти. Не вистачало грошей для виплати платні. Так, 24 лютого 1820 р. І.Бларамберг скаржився О.Ланжерону, що “оскільки... митниця на теперішній рік від цієї палати про виплату ...платні з її доходів... дозволу не має, то митна варта терпить надзвичайний брак засобів для утримання себе і коней і навіть з цієї причини приводе деякі [митники] відмовляються від служби”²⁹². Крім того вже в першу осінь існування порто-франко його охоронці потерпали від нестачі палива в караульнях. 11 вересня 1819 р. І.Бларамберг повідомив О.Ланжерона “...про необхідність при настанні осені забезпечити завчасно кожну караульню для перебування наглядачів... за рахунок міста, виходячи

²⁹⁰ Там само. – Ф. 40. – Оп 1. – Спр. 70. – Арк. 6-8, 13, 14, 24.

²⁹¹ ДАОО. – Ф. 40. – Оп. 1. – Спр. 56. – Арк. 1, 4.

²⁹² Там само. – Спр.58. – Арк. 1.

з Височайшого маніфесту 16 квітня 1817 р., ...необхідною кількістю палива та свічок..."²⁹³. 22 листопада 1819 р. І. Бларамберг повторив своє прохання забезпечити "кожну з 11 караулень... необхідною кількістю палива та свічок", повідомляючи губернатора, що міський голова Дмитро Інглезі обіцяв, проте не надав усього необхідного, "а між тим люди ці (наглядачі та об'їждчики – Т.Г.) через настання непогідного часу занадто терплять від холоду". Однак О.Ланжерон на ці прохання 4 грудня 1819 р. відповів таке: "...я вважаю, що об'їждчикам митним, які перебувають на кордоні порто-франко, опалення та освітлення місто надавати не зобов'язано тим більш тому, що ці об'їждчики отримують достатнє для власного утримання жалування, а саме по 400 крб. на рік. Що стосується козаків, які несуть варту на лінії порто-франко то їм, навпаки, постачається паливо через те, що вони перебувають у числі військ, які отримують опалення з скарбниці"²⁹⁴. Отже О.Ланжерон в цьому випадку знов захищав інтереси спорожнілої одеської скарбниці. Проте, як передусім людина, військова про козаків він піклувався більше ніж про митників.

Згідно з законодавством про митну варту козаки не могли тривалий час перебувати на одній ділянці кордону (ще указ від 4 січня 1811 р. не лише наказував козаків на митному кордоні "тримати в постійному русі", але й визначав, що "козацькі полки на рік три рази будуть переводитися з ділянки на ділянку"). За затвердженням 14 грудня 1819 р. новим штатом одеського порто-франко, козаків мали замінити додаткові 24 митні об'їждчики (на їх утримання було асигновано щорічно 9600 крб.). Однак заміна козаків затягнулася. І.Бларамберг у відповідь на лист командира 4-го Оренбурзького козацького полку осавула Харитонов, 23 лютого 1820 р. повідомляв: "додані по новим ...штатам 24 об'їждчики для зайняття постів всередині порто-франко, вже майже укомплектовані, але до отримання асигнування для видачі належного їм жалування, не можу прийняти їх та призначити для виконання посадових обов'язків, в цій ситуації змушений був я за видачу зазначеного жалування сам відповідати, й навіть, за необхідністю, сам його виплачувати...". Лише 20 липня 1820 р. І.Бларамберг повідомив О.Ланжерона, що 24 об'їждчики вже "укомплектовані та готові заступити на місце козаків" й наступного дня написав Харитонову: "по укомплектуванню об'їждчиків додатковою кількістю в 24 особи, мною доручено ...титулярному раднику пану Савоні вчинити належні розпорядження для заміни військових козаків, які перебувають на 5-ти пунктах внутрішньої варті одеського порто-франко". Вже 21 липня 1820 р. козаки були замінені на "1-й дистанції одеського порто-франко" (в районі Сухого

²⁹³ Там само. – Спр. 55. – Арк. 1.

²⁹⁴ Там само. – Ф. 40. – Оп. 1. – Спр. 55. – Арк. 3.

лиману), а 24 липня 1820 р. “на другій дистанції одеського порто-франко”²⁹⁵.

У фондах одеських митних установ поки не вдалося знайти відомості про перебування козаків на кордонах порто-франко у наступний період. Між іншим, пропонуючи значне скорочення меж “вільного порту” місцеві чиновники планували й в подальшому використовувати козаків для його охорони, проте вже в меншій кількості. Так у проекті, розробленому на зборах 12 серпня 1820 р. “Одеського будівельного комітету та запрошених ним почесних громадян Одеси дворян й усіх станів російських та іноземних негоціантів” й поданому О. Ланжерону 20 серпня 1820 р. під назвою “Вигоди від нового кордону порто-франко”, першим пунктом було зазначено: “митні застави перебуваючи біля самого міста, полегшать нагляд варті по всьому кордону, й замість 24 верст, залишиться його лише близько 6. – Отже вчетверо буде скорочена варта з об’їждчиків і козаків; утримання перших залишиться скарбниці, а останніх за рахунок міста, оскільки коні кордонних козаків фураж отримують в літні місяці від Міської думи”. У проекті, між іншим, згадувалася, що новий кордон не буде включати берегів лиманів й мешканці не будуть потерпати від козаків, що їх охороняють (Пункт шостий: “Для мешканців міських, поміщиків, що мешкають на хуторах міських та колоністів, вигода від наближення кордону та, що не будуть об’їжджати та робити гак до 20 верст й більше; жодна дорога, жоден лиман не буде зачинений як зараз, що ані рибу ловити, ані по льоду переходити не дозволено й козаки припинять свої безпідставні чіпляння...”)²⁹⁶. Дітерікс у своїх пропозиціях щодо змін умов функціонування порто-франко 1821 р. вважав за потрібне перенести одеську митницю на кордон порто-франко й звільнити козаків ще від однієї функції – конвоювання товарів, що пройшли митний огляд, від митниці до застави на кордоні (Дітерікс в листі від 31 січня 1821 р. І.Бларамбергу зазначав, що “купці та усілякого роду покупці змушені тепер віддавати свої на подвійний огляд в митниці та на заставах маючи затримку та інші складнощі через необхідність пломбування та конвоювання товарів до застав козаками, кількості яких не вистачає на кожну партію”)²⁹⁷.

Проте, коли у 1823 р. кордон порто-франко було перенесено й його довжина значно зменшилася (він почав охоплювати лише центральну частину міста по вулиці, що пізніше отримала назву “Старопортофранківська”) митна варта вже цілком могла обійтися без козаків. Що ж стосується 4-го Оренбурзького козацького полку, то він у 1823 р. був відправлений до свого війська.

²⁹⁵ Там само. – Ф.40. – Оп.1. – Спр.58. – Арк. 7, 10-18.

²⁹⁶ Там само. – Ф.2. – Оп.1. – Спр. 41. – Арк. 7, 8, 22-24.

²⁹⁷ ДАОО. – Ф.2. – Оп.1. – Спр. 314. – Арк. 24.

Після того як козаки залишили кордони одеського порто-франко, вони ще певний час охороняли митний кордон на Поділлі та Волині, притому в багатьох випадках виступали як помічники контрабандистів (не лише безперешкодно пропускали останніх через кордон, але й надавали їм охорону, конвоюючи каравани з контрабандою й вступаючи в перестрілку з митною вартою)²⁹⁸. Це спонукало наступника Д.Гур'єва на посаді міністра фінансів Єгора Канкріна реорганізувати митну справу. Серед своїх головних здобутків за перші десять років перебування на вищезгаданій посаді Є.Канкрін назвав “переформування митної варти на військових засадах”, що за його твердженням дозволило фактично знищити “зовнішню контрабанду, тобто контрабанду яка прямує поза митницями”²⁹⁹. Так згідно з затвердженим 1827 р. положенням “про облаштування митної прикордонної варти” в митних округах створювалися бригади, полубригади та окремі роти митної варти, що склалися з об'їждчиків і вартових (в одеському окрузі створювалася полубригада з двох рот, що нараховували 225 кінних об'їждчиків і 40 піших вартових)³⁰⁰.

Зловживання козаків на митних кордонах не можна розглядати як виключно негативний фактор з точки зору інтересів місцевого українського населення. Адже протекціоністська митна політика Російської імперії (на що неодноразово вказували сучасники) “обкладала даниною” споживачів Наддніпрянщини на користь державної скарбниці та московського промислового регіону, викачуючи з перших золото зароблене на експорті української сільськогосподарської продукції за кордон. В цій ситуації контрабанда більш якісних і дешевих імпорتنих товарів була для місцевого населення явищем скоріше позитивним ніж негативним. Перебування оренбурзьких козаків на кордонах такого “гнізда контрабанди”, яким було одеське порто-франко (притому у перший рік його існування, коли організовувати митний нагляд було чи не найскладніше), потребує подальшого вивчення. Потрібно ґрунтовніше дослідити обставини їхнього перебування на митному кордоні “вільного порту”, а також взаємини з місцевим населенням. Слід зазначити, що хоча серед документів поки не знайдено звинувачень оренбурзьких козаків як таких, які сприяли контрабандистам, проте й визначних успіхів у боротьбі з таємним провезенням товарів за межі порто-франко вони не мали.

Taras Goncharuk

The Orenbourg Cossacks on the border of Odessa porto-franco (1819 - 1820)

²⁹⁸ Сонні Г. Контрабанда на Поділлі //Інститут Рукопису Національної бібліотеки України ім. В. Вернадського. – Ф. X. – № 1890. – Арк. 13, 38.

²⁹⁹ [Канкрин Е.Ф.] Отчет министра финансов за десять лет с 22 апреля 1823 г. по 33 апреля 1833 г. //Там само. – Ф.57. – № 58. – Арк. 29.

³⁰⁰ ПСЗ РИ.ІІ. – Т. 2. – № 1282. – С. 645–648, 180–181 (Приложения).

In the article on the basis of archival and the published documents the place of Cossacks of 4th Cossack regiment Orenbourzcoho is explored in the difficult process of forming of custom border round Odessa one porto-franco in 1819-1820.

УДК 94 (477.4) "1837-1840"

Олександр Кухарук

ДЕСАНТ НА БОСФОР В ПЛАНАХ РОСІЙСЬКОГО КОМАНДУВАННЯ ПІД ЧАС КРИЗИ 1837-1840 рр.

В статті розглянуто комплекс проблем, пов'язаних з загостренням Східного питання в 1830–1840 рр. На основі раніше неопублікованих матеріалів Російського державного військово-історичного архіву висвітлено діяльність російського уряду під час кризи 1837 – 1840 рр.

Тривалий час Східне питання, тобто комплекс проблем, пов'язаних з розподілом та перерозподілом впливів та спадщини імперії Османів, як за участі народів, у свій час підкорених Оттоманською Портою, так і провідних держав Європи, було одним з визначальних факторів світової політики. У ХІХ ст., саме Східне питання, чи принаймні його складові першого порядку: Грецьке, Балканське, Кавказьке, різноманітні проблеми пов'язані з визначенням режиму проток між Середземним і Чорним морями і т. ін., поряд з Польським питанням часто визначало, як зовнішню, так і внутрішню політику Російської імперії. У дещо зміненому, з плином часу, форматі – проблеми, похідні від Східного питання, залишаються центральними для світової політики та час від часу революціонізують її, призводячи до катастроф на кшталт Східної війни 1853-1856 рр., балканізації Європи чи Першої Світової війни. Зрозуміло, що сучасні Україна та Росія також не можуть абстрагуватись від даних проблем.

Попри очевидну необхідність ґрунтового наукового дослідження Східного питання, внаслідок певних об'єктивних та суб'єктивних причин, ціла низка сюжетів залишається практично невисвітленою. До факторів, що певною мірою ускладнюють наукові дослідження можна віднести: розпорошеність, недоступність та необробленість архівів; певні специфічні вимоги до професійного рівня дослідника, в тому числі в плані знання мов і міждисциплінарної фахової підготовки. Крім того значну роль відіграє надмірна заполітизованість й відповідно гострота питань, що не сприяє їх популярності в наукових колах. Ситуація ускладнюється ще й спробами маніпулювання суспільною свідомістю в деяких новоутворених країнах та цілеспрямованим формуванням, як в дорадянській, так і в радянській періоди життя Східної Європи, певних ідеологем. Відповідно, тривалий час фактично не існувало суспільного замовлення щодо комплексного