

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА АЗОВСЬКОГО І ЧОРНОГО МОРІВ РУБЕЖУ 40-Х – 50-Х РОКІВ ХІХ СТ. (ЗА МАТЕРІАЛАМИ АВСТРІЙСЬКИХ КОНСУЛЬСЬКИХ ЗВІТІВ)

Ігор Жалоба

доктор історичних наук, професор, старший науковий співробітник, Інститут історії України НАН України, вул. Михайла Грушевського, 4, 01001, Київ, Україна, i_zhalo@ukr.net, ORCID 0000-0002-5364-4518

Метою представленої роботи є розгляд стану транспортної інфраструктури Азовського і Чорного морів рубежу 40-х – 50-х років ХІХ ст. При розгляді запропонованої теми виходили з визначення поняття «транспортної інфраструктури», запропонованого українськими науковцями О. Бордун та А. Забаріло. Згідно з ними транспортна інфраструктура – це «сукупність споруд, системи мереж сполучень усіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів».

У якості джерела використано опубліковані донесення австрійських консулів. Габсбурзька імперія проявляла жвавий інтерес до чорноморсько-азовської торгівлі і судноплавства. Практичним підтвердженням цього інтересу була значна кількість консульських установ, відкритих Віднем у басейні Чорного й Азовського морів на межі 40-х – 50-х років ХІХ ст., а саме в Бухаресті, Константинополі (Стамбулі), Яссах, Одесі, Галаці, Рушуку (сучасне болгарське місто Русе), Трапезунді, Бельцах, Бреїлі (її в тогочасних австрійських джерелах називали на турецький манер – Ібраїла (Ibraila)), Ізмаїлі, Керчі, Таганрозі, Бердянську, Маріуполі, Феодосії, Тульчі, Видині, Трапезунді, Самсуні, Батумі, Сінопі й Ерзерумі (нині турецьке місто Ерзурум). Дані установи покликані були надавати інформацію про умови торгівлі та судноплавства відповідних округів, що вилилося у продукування значної кількості надзвичайно цікавих звітів; представляти та відстоювати інтереси австрійських торговців і судноплавців, і, в разі потреби, надавати їм захист та підтримку.

Виходячи з наведеного у статті матеріалу, констатовано, що жвавим господарським піднесенням Північне Причорномор'я та Приазов'я завдячують адміністративним заходам імперської адміністрації Росії та її імперської політики щодо Оттоманської порти. Останнє проявлялося, зокрема, у витисканні з османів розширення свободи торгівлі і судноплавства, чим користалися як інші європейські держави, так і ті, хто знаходився на пограниччі російсько-османського протистояння. Як от Дунайські князівства, які після 1829 р. отримали автономію. Це, безумовно, було тим чинником, що пояснював різке поліпшення морської транспортної інфраструктури, що проявилось у піднесенні таких міст і їх портів, як Таганрог, Маріуполь та Бердянськ в Азовському морі, Одеси на Чорному морі та Галацу і Бреїли на Дунаї. Фактично на цей час обмеженням росту портів і міст могли бути лише їх географічні умови та недостатня продуктивність прилеглих територій. Це, зокрема, позначалося на азовських та дунайських портах і найбільш яскраво на кримських.

Що ж до корінних територій османів анатолійського узбережжя, то сюди північчорноморський імпульс докотився лише у 30-х роках ХІХ ст. У цих роках Стамбул поступово дав раду тамтешнім деребеям і почав звертати увагу на місцеве господарство.

Але ключовим чинником, який стояв на заваді розкриттю усіх потенційних можливостей транспортної інфраструктури Азовського і Чорноморського морів був брак добротного комунікаційного передпілля, власне повна запусненість ґрунтових доріг. І це те, що об'єднувало узбережжя морів, не залежно від того, чи це був турецький чи який інший чорноморський чи азовський берег.

Почасти компенсувати брак сухопутних доріг могли водні шляхи, як це було у випадку з Осесією, що виступала транспортним магнітом для територій над Дністром і Дніпром та Таганрогу з його виходом через Ростов на Дону на Дон і через Іванківський канал на Волгу. Беззаперечно, що найкращою у цьому відношенні була ситуація у дунайських портів Галацу і Бреїли, якщо не брати до уваги складнощі Сулінського гирла. Саме на водних шляхах транспортної інфраструктури Чорного і Азовського морів у розглядуваний період, тобто до появи тут залізниць, ми спостерігаємо тенденції модернізації. Ми маємо на увазі розвиток пароплавства, як морського, так і річкового.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, австрійські консульства, Таганрог, Маріуполь, Бердянськ, Одеса, Галац, Бреїла, Варна, Трапезунд, Дон, Дніпро, Дністер, Дунай, судноплавство, пароплавство, порт, гавань, рейд.

TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE AZOV AND BLACK SEAS THE TURN OF THE 40'S – 50'S OF THE 19TH CENTURY (BASED ON AUSTRIAN CONSULAR REPORTS)

Ihor Zhaloba

Doctor of Historical Sciences, Professor, Senior Researcher, Institute of the
History of Ukraine NAS of Ukraine, Mykhailo Hrushevski str., 4, 01001, Kyiv,
Ukraine, i_zhalo@ukr.net, ORCID 0000-0002-5364-4518

The purpose of the presented work is to consider the state of transport infrastructure of the Azov and Black Seas at the turn of the 40s – 50s of the 19th century. When considering the proposed topic, the definition of the concept of «transport infrastructure» proposed by Ukrainian scientists O. Bordun and A. Zabarylo was based. According to them, the transport infrastructure is «a set of structures, systems of networks of all modes of transport that meet the needs of the population and production in the transportation of passengers and goods.» The published reports of the Austrian consuls were used as a source. The Habsburg Empire showed a keen interest in the Black Sea-Azov trade and shipping. A practical confirmation of this interest was the large number of consulates opened by Vienna in the Black and Azov Seas at the turn of the 1840s and 1850s, namely in Bucharest, Constantinople (Istanbul), Iasi, Odessa, Galati, Ruschuk (modern Bulgarian city of Ruse), Trabzon, Balti, Braila (it was called in the then Austrian sources in the Turkish style – Ibraila), Izmail, Kerch, Taganrog, Berdyansk, Mariupol, Feodosia, Tulcea, Vidin, Trape Sinopi and Erzurum (now the Turkish city of Erzurum). These institutions were designed to provide information on the terms of trade and shipping of the respective districts, which resulted in the production of a significant number of extremely interesting reports; to represent and defend the interests of Austrian traders and navigators and, if necessary, to provide them with protection and support. Based on the material presented in the article, it is stated that the lively economic boom of the Northern Black Sea and the Azov Sea is due to the administrative measures of the imperial administration of Russia and its imperial policy towards the Ottoman port. The latter manifested itself, in particular, in the squeezing out of the Ottomans the expansion of freedom of trade and navigation, which benefited both other European states and those who were on the border of the Russian-Ottoman confrontation. Such as the Danube principalities, which after 1829 gained autonomy. This, of course, was the factor that explained the sharp improvement in maritime transport infrastructure, which manifested itself in the rise of cities and their ports such as Taganrog, Mariupol and Berdyansk in the Sea of Azov, Odessa on the Black Sea and Galati and Braila on the Danube. In fact, at this time, only the geographical conditions and insufficient productivity of the surrounding areas could have limited the growth of ports and cities. This, in particular, affected the ports of Azov and Danube and most clearly the Crimean. As for the indigenous territories of the Ottomans of the Anatolian coast, the North Black Sea impulse came here only in the 30s of the 19th century. During these years, Istanbul gradually gave advice to the local jerks and began to pay attention to the local economy. But the key factor that hindered the disclosure of all the potential of the transport infrastructure of the Azov and Black Seas was the lack of a sound communication base, in fact, the complete neglect of dirt roads. And this is what united the coasts of the seas, regardless of whether it was the Turkish or some other Black Sea or Azov coast. Waterways could partially compensate for the lack of overland roads, as was the case with Odessa, which acted as a transport magnet for the territories above the Dniester and Dnieper and Taganrog with its exit through Rostov-on-Don to the Don and through the Ivankiv Canal to the Volga. Undoubtedly, the situation in the Danube ports of Galati and Braila was the best in this respect, if we do not take into account the complexity of the Sulina estuary. It is on the waterways of the transport infrastructure of the Black and Azov Seas in the period under review, ie before the appearance of railways, that we observe modernization trends. We mean the development of shipping, both sea and river.

Keywords: transport infrastructure, Austrian consulates, Taganrog, Mariupol, Berdyansk, Odessa, Galati, Braila, Varna, Trabzon, Don, Dnieper, Dniester, Danube, shipping, port, harbor, raid.

Пропоновану статтю автор розглядає як продовження і доповнення своїх попередніх публікацій, які стосувалися історії Північного Причорномор'я, написаних на основі опублікованих донесень австрійських консулів (Zhaloba 2017a; Zhaloba 2017b; Zhaloba 2017c). Також там міститься огляд літератури та аналіз використаних джерел. Безумовно, що у названих попередніх публікаціях розглядалися елементи транспортної інфраструктури. Зважаючи на це, автор у даній публікації бачить своїм завданням максимально уникаючи повторень, доповнити попередній матеріал по Північному Причорномор'ї, а також розкрити ситуацію на болгарському та анатолійському узбережжях Чорного моря, чого ми раніше не торкалися. Таким чином, складеться більш-менш цілісна картина того, як виглядала транспортна інфраструктура Чорного й Азовського морів на межі 40-х – 50-х років XIX ст. за баченням австрійських консулів.

При розгляді даної теми виходитимемо з визначення поняття «транспортної інфраструктури», запропонованого українськими науковцями О. Бордун та А. Забарило. Згідно з ними транспортна інфраструктура – це «сукупність споруд, системи мереж сполучень усіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів» (Bordun et al. 2004, 31).

1848 р. нараховувалося 178 австрійських консульських установ, серед яких 65 розташовувалися у Леванті, тобто території, розташованій на Східному Середземномор'ї від Єгипту до Туреччини. Серед левантинських ми хотіли б виділити ті, які є цікавими для нашого дослідження: Бухарест, Константинополь (Стамбул), Яеси, Одеса, Галац, Русук (сучасне болгарське місто Русе), Трапезунд, Бельці, Бреїла (її в тогочасних австрійських джерелах називали на турецький манер – Ібраїла (Ibraila)), Ізмаїл, Керч, Таганрог, Бердянськ, Маріуполь, Феодосія, Тульча (сучасне румунське місто Тулча), Видин (Krabicka 1953, 30). Про становлення консульської справи в імперії Габсбургів та розвиток консульських установ у Північному Причорномор'ї ми вже доволі детально писали у наших попередніх публікаціях (Zhaloba 2017b, 85-95). Також можемо ще раз порекомендувати двомовну працю покійного вже австрійського дипломата і дослідника Рудольфа Агстнера (Agstner 2010). Нині ж ми коротко зупинимося на постанові австрійських консульських установ на південному, анатолійському узбережжі Чорного моря.

Ситуація на обох берегах Чорного моря – північному, російському і південному, турецькому, – принципово відрізнялася. Північне узбережжя, на яке в останній чверті XVIII ст. вийшла Російська імперія активно нею освоювалося і користуючись образом, запущеним з легкої руки О. С. Пушкіна, імперія «рубилася» і тут «окно в Європу», але вже з турецького берега. Саме завдяки російській імперській політиці, яка вибивала від оттоманів розширення свободи чорноморського плавання, вдалося оживити північно-західне узбережжя Чорного моря, коли воно, за словами американського дослідника Ч. Кінга, «по суті, повернуло собі роль, яку відігравало за часів грецької колонізації» (King 2016, 202).

На анатолійському узбережжі стан справ довго був прямо протилежним. Тут ми можемо послатися на дослідження того ж Ч. Кінга, але й також можемо почерпнути інформацію з донесень австрійського консула у Трапезунді Рудольфа Гьоделя, які лише підтверджують наукові висновки американського історика. Згідно з обома авторами адміністративно-політична ситуація до 40-х років XIX ст. була малоконтрольованою центральним османським урядом, а реальна влада на місцях належала місцевим деребеям, спадковим напівфеодалам, «які вели свої справи, мало зважаючи один на одного, а найменше – на султана у Стамбулі» (King 2016, 215). Як наслідок, старі портові гідротехнічні споруди занепали. У 30-х роках уряду Константинополя вдалося взяти ситуацію під контроль, що позначилося на поживленні господарської діяльності і поступовому притягувані до анатолійського узбережжя іноземних суден, переважно під англійським, австрійським, російським і грецьким прапорами (Mittheilungen 1850, 114). Надавати підтримку та захищати інтереси своїх торговців та мореплавців покликані були консульства, які починають тут відкриватися. Так, вже 1830 р. у Трапезунд призначається перший британський консул Джеймс Брент (King 2016, 217). Оскільки австрійський прапор був теж активним в анатолійських портах і навіть на початках переважав британський, то відкриття тут габсбурзьких консульських установ було цілком природним. Перше десятиліття, власне з 1835 р. по 1845 р., австрійські інтереси представляв російський віце-консул, але незадовільно. Тому 1845 р. у Трапезунді було відкрито штатне, тобто оплачуване державою консульство,

яке мало опікуватися перським напрямком торгівлі і захищати інтереси «Австрійського Ллойду», судноплавної компанії, заснованої 1836 р. Протягом наступних років трапезундським консульством були відкриті консульські агенції у Сінопі (1848 р.), Батумі (1850 р.) й Ерзерумі (нині турецьке місто Ерзурум) (1852 р.) та віце-консульство у Самсуні (1850 р.), які мали почесний статус. Всі вони постали на виході караванних доріг, які тягнулися до чорноморського узбережжя від нагірних масивів Персії, Вірменії та Анатолії. До обіймання консульських посад у них залучали агентів Ллойда, як це відбулося, напр., в Сінопі і Самсуні (Agstner 1999, 9–10; Krabicka 1953, 46–47).

Таким чином, консульські установи Австрійською імперією відкривалися у басейні Чорного й Азовського морів переважно у важливих портових містах (Одеса, Трапезунд, Сіноп, Самсун, Батумі, Керч, Євпаторія, Феодосія, Бердянськ, Маріуполь, Таганрог), або ж, у випадку, коли це не було морське узбережжя – у річкових портах (Галац, Брейла, Ізмаїл, Рущук) чи важливих політичних та/або торговельних центрах (Константинополь, Бухарест, Ясси, Бельці, Ерзурум).

Серед азовсько-чорноморських морських портів лідерство від початку XIX ст. захопила Одеса. У консульських донесеннях детально розглядалися причини, які призвели до піднесення одеської торгівлі, а з нею і самого міста. До таких відносять вдале географічне розташування, сприятливу світову кон'юнктуру на ринку зерна, оголошення Одеси вільним містом у травні 1817 р. та плідну адміністративну діяльність графа М. Воронцова як новоросійського генерал-губернатора та повноважного намісника Бессарабії (1823–1844). Втім, окрім об'єктивного географічного чинника, решта здійснювали свій вплив і на інші міста та порти, але не призвели до постання серйозної конкуренції з їх боку щодо Одеси. Тому, мабуть, саме сприятливі умови морського порту Одеси та її вдале географічне розташування, які були оцінені та підсилені місцевою російською імперською адміністрацією і призвели до того, що саме Одеса вийшла у незаперечні лідери чорноморської торгівлі (детальніше див: Žaloba 2017a, 341–349; Žaloba 2017b, 107–112; Žaloba 2017c, 76–83, 85–88). І справді, азовські порти (Маріуполь, Бердянськ), не зважаючи на той злет, якого вони зазнали у 30–40-х роках XIX ст. не могли конкурувати з Одесою за першість, оскільки умови плавання в Азовському морі цьому не сприяли.

На відміну від Чорного моря плавання в Азовському морі мало свої природні обмеження. Зокрема, воно було сезонним і тривало з другої половини квітня до середини листопада (Mittheilungen 1851, 229). Східна частина Азовського моря мілководна. Тому більшість суден, які прямували на Таганрог, вимушені були у Керчі перевантажувати свій товар на каботажні кораблі, прибуваючи у порт з баластом. Теж відбувалося у зворотному напрямку (Mittheilungen 1850, 295–296).

За об'ємом товарообороту другим після Одеси у середині XIX ст. був Таганрог. Заснований за наказом Петра I від 1696 р. Таганрог і його околиці стали притягальними для притоку населення з внутрішніх губерній Російської імперії. Все це сприяло піднесенню цього міста та зростанню продуктивності навколишніх земель – кількість вирощеного тут зерна почала перевищувати локальні потреби, що притягнуло сюди торговців з портів Середземномор'я. Ця обставина, а також те, що протягом практично усього XVIII ст. Таганрог залишався єдиним портом Азовського моря, призвели до того, що він виступив воротами, через які відбувалося вивезення сільськогосподарської, переважно зернової продукції, не лише з його околиць, а й значно віддаленіших територій. На відміну від Одеси, зростання зернового експорту з Таганрогу не було настільки різким і протягом цілого ряду років залишалося приблизно рівним.

Доставка зерна з внутрішніх областей відбувалася наступним чином – Доном до річкового порту у Ростові на Дону. Останній, не маючи власного зручного виходу у море, вимушений був суходолом dopravляти прибулі товари до Таганрогу. Ця практика до середини XIX ст. залишалася незмінною. На цей час зернова торгівля Таганрогу значно зменшилася через конкуренцію краще географічно розташованих Маріуполя і Бердянська. На її зменшення вплинуло також й обміління устя Дону та самого таганрозького порту. Втім, як вже зазначалося, серед південних портів Російської імперії Таганрог на середину XIX ст. залишався на другому місці за товарооборотом, поступаючись лише Одесі. Пояснення цьому лежало в успішності його імпортичних операцій, оскільки він, на відміну від решти портів, мав добротний зв'язок з внутрішніми губерніями імперії, а саме – через

Ростов на Дону вихід на судноплавний 130-мильний відрізок Дону. Останній же завдяки Іванківському каналові був поєднаний з Волгою (Mittheilungen 1850, 294–295). Тому через Таганрог швидше і дешевше було задовольняти тамтешні місця у закордонних товарах з південних портів, ніж доставляти їх ґрунтовими дорогами з Петербургу – “переваги, якої ... немає Одеса” (Mittheilungen 1850, 296). Саме завдяки наявності у розпорядженні Таганрогу торгівлі Доном він утверджував свою перевагу над Бердянськом і Маріуполем (Mittheilungen 1850, 109). Втім, що стосується власне тутешніх ґрунтових доріг, то ситуація з ними була такою ж, як і всюди. Підтвердженням може слугувати донесення за 1850 р., у якому констатовалося, що у Таганрозі наприкінці року наступив повний застій у ділових операціях – імпорتنі товари не могли доставити, бо бракувало транспортних засобів, а зерно не могли підвезти, бо наступили дощі, які привели дороги у цілком непридатний для їзди стан (Mittheilungen 1851, 208, 210).

Як зазначалося, з XIX ст. конкурентами колись єдиному на Азовському морі таганрозькому портові стали Маріуполь і Бердянськ.

Місто Маріуполь, за твердженням австрійських консулів, було засноване 1778 р. грецькими селянами (Mittheilungen 1850, 107) і лежало «на правому березі Кальміуса на миловидному пагорбі, з якого очам відкривається один з прекрасніших видів на природу» (Mittheilungen 1851, 226). На середину XIX ст. воно було розбите на вулиці, «які прямими лініями йдуть зі сходу на захід, надзвичайно запушені і особливо весною та осінню майже повністю не придатні для використання. ... На Strada grande і в порту стоять базари, збудовані з дерева, темні і брудні» (Mittheilungen 1851, 226).

Маріуполь як торговельний центр до початку XIX ст. був малоконкурентним для Таганрогу. Причина, передовсім, полягала у тому, що аграрну продукцію навколишньої місцевості можна було вивозити лише через таганрозький порт, зрозуміло, зі значними транспортними видатками. Запровадження 1801 р. у Маріуполі власної митниці поживило тамтешній торговельний рух (рубіжним у цьому відношенні вказувався 1825 р.), привабляло на поселення в місто багато іноземних купців, перетворило його на конкурента Таганрогу, пожививши судноплавний рух в Азовському морі (Mittheilungen 1851, 226).

Маріупольську бухту консульський агент розташовував «між передгір'ями Білосарайки та піщаною пустелею Крива..., де навіть найбільші торговельні судна зі зручністю і безпекою можуть ставати на якір» (Mittheilungen 1851, 227). Ґрунт бухти глинистий, а глибина складала 12–20 французьких сажнів. Навантаження суден відбувалося на правому березі річки Кальміус за малим піщаним островом за допомогою невеликих барок, які довозили вантаж до суден. Але там, де Кальміус ширшим устям впадає у море, його глибина складала лише близько 4 сажнів. Коли це місце замулювалося, що часто траплялося влітку й осінню, то вимушені були вантажити судна або ж ще меншими плоскими човнами або ж через виставлені мости. Все це було пов'язано зі значними об'їздами та втратами часу (Mittheilungen 1851, 227). Для усунення цих негараздів велася мова про побудову дороги, шириною у 40 сажнів. Вона мала починатися в середині міста та напрямку з'єднати озеро Домага (Domaha) з річкою Кальміус (Mittheilungen 1851, 230).

Щорічно маріупольський порт відвідували у розглядуваний час близько 80-90 суден різних націй, серед яких переважали австрійські, грецькі і сардинські прапори (Mittheilungen 1851, 229). Окрім цих кораблів далекого плавання, жвавим був також рух російських каботажних суден. Так, напр., 1849 р. Маріуполь відвідали 50 кораблів далекого плавання та 383 російських каботажних судна. Лише останні забезпечували непряме ввезення закордонних товарів з Керчі до Маріуполя. Це ввезення обмежувалося втім лише місцевими потребами – їх подальше транспортування від Маріуполя у віддалені райони унеможлилювалося через відсутність належних доріг (Mittheilungen 1850, 299).

Як свого часу Маріуполь став конкурентом Таганрогу, так з 30-х років XIX ст. започаткувалася конкуренція між Маріуполем та Бердянськом. Іноземні торговці, які проживали в Маріуполі, першими звернули увагу на зручності низької піщаної коси в усті річки Берди. Вона на декілька миль виступала у море і завдяки цьому пропонувала судноплавству безпеку і зручність природної гавані. Оцінивши вигідність, дані іноземці наважилися 1835 р. збудувати деякі склади у незначному на той час селі Бердянськ. Вони ж, незважаючи на протидію мешканців Маріуполя, які не бажали бачити у безпосередній

близькості від їхнього міста нове торгове місце, виклопотали вже з наступного року дозвіл від уряду на введення митниці – тут консульським агентом відзначається заступництво князя М. Воронцова (Mittheilungen 1850, 104). Таким чином, експортні операції у Бердянську розпочалися вже 1836 р. Перші два роки ще панував певний острах щодо прибутковості нового порту, передовсім, зважаючи на близькість Маріуполя і його протидію. Але піднесення експорту 1838 р. до 186 тис. 706 четвертей зерна й олійних вартістю 848 тис. 979 срібних рублів переконав останніх скептиків. З того часу почалося активне заселення Бердянська іноземними купцями, були збудовані солідні і просторі склади та житлові будинки і наприкінці 1840-х років Бердянськ мав вигляд «привабливого і впорядкованого міста, яке користується процвітанням, якого мало хто досягнув за такий короткий час з моменту його заснування» (Mittheilungen 1850, 105).

З часу відкриття порту у Бердянську 1836 р. і до січня 1850 р. з нього було вивезено аграрної продукції на суму в 17 млн. 637 тис. срібних рублів. Такий об'єм судноплавного і торгового руху доводив, що торговці, які брали участь у заснуванні цього порту не обманулися у їхніх очікуваннях. Наприкінці 1840-х років торгово-судноплавні обороти Бердянська перевищували маріупольські і наближалася навіть до результатів експорту Таганрогу. Останнє було б у тому разі, коли б з таганрозького експорту вирахувати надходження з Ростова на Дону.

Розкриваючи причини швидкого розквіту Бердянська консульський агент виділяв насамперед його вигідне географічне розташування – порт лежав найближче до морської протоки Єнікале (Керченська протока) і прямий шлях до неї був повністю вільним від мілин. Наявність останніх, як і панування північно-східних вітрів (їх впливу Бердянськ зазнавав менше) значно ускладнювали судноплавство до Маріуполя і Таганрогу. Ці обставини підштовхували багатьох судновласників віддавати перевагу Бердянську, задовольняючись меншою фрахтовою платою, що теж позитивно впливало на торговий рух міста (Mittheilungen 1850, 107). Міркуючи про перспективи Бердянська у порівнянні з іншими двома азоськими портами, консульський агент вже, як зазначалося, констатував переважання бердянського експорту над маріупольським. Це притому, що фінансовий капітал бердянських купців поступався маріупольським – останні свої торговельні операції здійснювали переважно за власний рахунок. Але консульський агент вірив у вкрай жвавий підприємницький дух, яким володіли зібрані з різних національностей мешканці Бердянська (Mittheilungen 1850, 108–109). Тим більше, що наприкінці 1840-х років бердянській портовій митниці було надано право на митне обкладання імпорту. У результаті підскочила вартість ввезених до Бердянська товарів – якщо 1847 р. їхня вартість склала ледь 5 тис. 600 флоринів., 1848 р. лише 11 тис. 300 флоринів., то 1849 р. 92 тис. 900 флоринів. Окрім адміністративного тут теж вагомим виявився географічний чинник – на відміну від Маріуполя, де, як ми писали вище, імпорт здійснювався винятково каботажними суднами, до бердянського порту з імпортними товарами могли заходити кораблі далекого плавання. 1849 р. їх до бердянського порту зайшло 77, переважно під грецьким, сардинським, англійським, російським і тосканським прапорами (Mittheilungen 1850, 300). Ними ж було вивезено товарів на 1 млн 744 тис. 100 флоринів., що було вдвічі більше за тогорічний експорт Маріуполя (Mittheilungen 1850, 301). При цьому значна частина жиру і чистої шерсті, які вироблялися на сусідніх місцевостях, оминала Бердянськ, прямуючи Дніпром до Херсону, а звідти до Одеси. За заувагою австрійського консульського агента Й. Іванчича, завдання торгівлі Бердянська полягало у притягненні цих товарів (Mittheilungen 1850, 111).

За баченням австрійських консулів на перешкоді більшого розвитку аграрного сектору Приазов'я стояли наступні чинники. Насамперед, брак добротних комунікацій. Судноплавство на Азовському морі припинялося як правило десь на чотири з половиною місяці – від 25 листопада до 5 грудня до 10 чи 20 квітня. Селянин міг довозити своє зерно до порту лише після завершення усіх осінніх польових робіт. Однак, вже у жовтні місцеві дороги ставали абсолютно непридатними для будь-якого транспортування і поставки поновлювалися лише з настанням весняної погожої погоди. Другим чинником, виступала низька землеробська культура місцевого населення, насамперед татар і греків – виняток складала лише німецькі сільськогосподарські колонії. У результаті три азоських порти – Маріуполь, Бердянськ і Таганрог – щорічно поставляли лише біля 1 млн. четвертей

зерна і олійного насіння, у той час як одна Одеса в рік вивозила біля 2 млн. четвертей, а румунський дунайський порт Галац – біля 1 млн. 600 тис. четвертей (Mittheilungen 1850, 110–111).

Керченський порт, розташований на вході в Азовське море, набув позірного значення у торгово-транспортних операціях лише завдяки штучним заходам російського уряду. За розпорядженнями останнього всі закордонні судна перед заходом в Азовське море мушили вистояти в Керчі 28-денний карантин. Цілком природним наслідком цього стало те, що більшість торгових домів Азовського моря, які займалися вивезенням за кордон сільськогосподарських продуктів постачали їхні товари каботажними суднами до Керчі. Там вони їх складували для того, щоб змогти їх перевантажити на іноземні судна ще під час карантинного стояння.

Ця позірність відразу далася взнаки, як тільки 1847 р. карантинний час було зменшено до 14 днів, а 1848 р. до 4 днів – торгівельна активність в Керчі впала. З одного боку, кораблі нині прямували до Азовського моря самостійно. З іншого, навколишні кримські території через низьку продуктивність не могли запропонувати значних партій зерна і сировини для вивозу. До того ж, у кримському експорті брали участь Євпаторія з Феодосією (Mittheilungen 1850, 302).

Феодосія, за словами австрійського консула, була колись важливим перевалочним пунктом сільськогосподарських продуктів південно-східних губерній, які довозилися каботажними суднами з Азовського моря для подальшого експорту за кордон. Феодосійський порт, втім, спіткала така ж доля, як і керченський – з часу полегшення азовського судноплавства його діяльність обмежилася майже виключно вивезенням кримських продуктів та ввезенням товарів для місцевих потреб (Mittheilungen 1850, 303–304).

Подібне до Керчі і Феодосії місце у чорноморській торгівлі займала і розташована на західному узбережжі Криму Євпаторія. Там, правда, один час промайнула іскра надії. Зважаючи на край вдалу кон'юнктуру 1846 і 1847 років, ряд одеських торгових домів виношували плани відкриття тут своїх філій. Однак, вже 1849 р. приніс розчарування і дані плани були відкладені до кращих часів. Втім, австрійський консул в Одесі сумнівався, що Євпаторія зможе вийти за локальні межі Криму. У своїх сумнівах він виходив з наступних міркувань: з одного боку, євпаторійський рейд через піщаний ґрунт пропонував суднам відносну безпеку. З іншого, населення і продуктивність півострова Крим були вкрай незначними з тим, щоб окрім Керчі і Феодосії бути здатними забезпечити і цей порт чи то значним імпортом закордонних товарів, чи то значним експортом місцевих сільськогосподарських продуктів (Mittheilungen 1850, 305).

У порівнянні з Одесою чи азовськими портами вивіз аграрної продукції через кримські порти (Феодосія, Керч, Євпаторія) був досить незначним. У цей час в Криму, незважаючи на його досить велику площу, вирощувалося не так багато зернових. Пояснювалося це браком робочих рук, переважанням скотарства, яке потребувало значних пасовищ, а також таким природним чинником, як сухість клімату (Mittheilungen 1851, 219). Тому зерновий експорт з Криму на початок 50-х роках XIX ст. поділявся на дві частини: 1) якісне зерно скуповували європейські капітани, які постачали його на середземноморські ринки; 2) експорт до Туреччини, де споживач цінував більше дешеву ціну, ніж якість пшениці (Mittheilungen 1851, 218).

Річковими дунайськими портами, до яких могли заходити морські судна були на території Російської імперії Рені й Ізмаїл, на румунській – на лівому березі Дунаю молдовське місто Галац і на правому волоське місто Бреїла. Галац і Бреїла, зважаючи на природну заплутаність дунайської дельти, були вдаліше розташовані і фактично виступали як морські і річкові ворота. До них, незважаючи на проблемність Сулинського рейду заходили морські судна з моря, а вгору за течією Дунаю з 1829 р. діяло австрійське Дунайське пароплавне товариство, яке пов'язало Відень з Константинополем через Галац і Бреїлу. До цього слід додати і умови Адріанопольського мирного договору, укладеного 1829 р. після чергової російсько-турецької війни, згідно з якими було дозволене вільне плавання Дунаєм і Чорним морем, що за словами румунського історика Тудора Савіна поклато «кінець підпорядкуванню зовнішньої торгівлі румунських князівств Оттоманській імперії» (Savin 1950, 37). Саме на цих двох чинниках, умовах Адріанопольського мирного договору та діяльності Дунайського пароплавного товариства як вирішальних для піднесення Галацу

та Бреїли, а також всіх придунайських міст і містечок наголошував у своїх звітах австрійський консул в Галаці Х. В. Губер (Mittheilungen 1850, 8).

Втім, за його ж переконанням Галац й Бреїла того часу швидше за все могли розглядатися для Одеси як засіб пом'якшення втрат, а ніж предмет небезпечного суперництва. За його баченням переваги Одеси перед названими портами полягали у наступному: вона була морським портом, судноплавство у якому припинялося лише на короткий час за суворої зими. Весною ж вантажі з Одеси прямували безпосередньо до місць призначень. Щодо дунайських портів, то вони на той час поєднувалися з Чорним морем Сулинським гирлом. Для його проходження вантажні судна слід було розвантажити, а у відкритому морі знову довантажувати. До того ж, інколи потрібно було тижнями очікувати на саму можливість плавання ним (Journal des österreichischen Lloyd 1844). Відповідно страхування для дунайських перевезень постійно було на 2% дорожчим, ніж для Одеси. Як і ціни на фрахт – в Галаці і Бреїлі вони були постійно на 30–50% вищими, ніж в Одесі. Ще одна проблема – торговець у Галаці ніколи не міг обрахувати час, який був потрібний його суднам для плавання Дунаєм і проходження Сулини. Тобто, за словами австрійського консула, “йому бракує правильної основи для використання кон'юнктури зернового ринку” (Mittheilungen 1850, 49). Через те, відправлення з Одеси вчасно сягали місць призначень, у той час як поставки з дунайських портів прибували з 6-8 тижневим спізнанням, коли ціни починали падати.

Відмінності були і в головних статтях експорту. Так, для дунайських портів це була кукурудза, яка за кількістю і якістю переважала російську. Однак, консул наголошував на тому, що найсуттєвіша перевага російського портового міста полягала у тому, що Одеса експортувала переважно пшеницю. На тогочасному світовому ринкові вона була відома як польська пшениця відмінної якості, яку неодмінно можна було купити за недорогою ціною (завдяки кріпосній праці селян – *І.Ж.*). З молдово-валаських портів надходила пшениця друго- і третьосортної якості, для вигідного збуту якої завжди потрібний жвавіший попит, ніж за звичай. Відповідно грошова вартість експортованого хлібу з Одеси була завжди принаймні вдвічі вищою, хоча у кількісному виразі це могли бути приблизно рівні показники.

Нарешті, наприкінці 40-х років XIX ст. Одеса вже мала багаторічний торговельний досвід, міцні зв'язки, надійний кредит і великі капітали у порівнянні з дунайськими портами (Mittheilungen 1850, 48–49, 250).

Російські порти на Дунаї – Ізмаїл і Рені – зазнали свого піднесення після укладення вже згаданого Адріанопольського мирного договору 1829 р., за яким усі острови між Кілійським і Гергіївським рукавами дунайської дельти відходили до Російської імперії. Головні статті експорту – зерно, сири, овеча шерсть – були бессарабського походження. Втім, торговельний рух цих портів не поширювався далі Константінополя, а через недостатню тамтешню глибину Дунаю обмежувався суднами з невеликою тоннажністю (Zhaloba 2017с, 85).

Щодо болгарських дунайських і морських портів, то про них у опублікованих звітах кінця 40-х років інформації мало. Серед цієї інформації є викладки статистичного характеру про кількість товарів та суден, які пройшли через ці порти, а саме Варна, Бальчик і Каварна, Бургас, Анхіало (сучасне болгарське місто Поморіє) та Місесврія (сучасне болгарське місто Несебир) за 1847 р., Варна, Бальчик, Каварна, Мангалія і Кюстендже (сучасне румунське місто Констанца), Бургас, Анхіало, Місесврія за 1848 р.; за 1849 р. був опублікований короткий звіт, де з болгарських портів наводилися дані лише по Тульчі, а за 1850 р. – лише про болгарські дунайські порти: Тульчу, Сілістрію (сучасне болгарське місто Сілістра), Русук, Сістов (сучасне болгарське місто Свіштов) і жодного слова про морські. Єдиними винятками, по яких є певні коментарі чи характеристики були дунайський порт у Тульчі та морський у Варні. Зокрема, по Варні у звіті за 1848 р. зазначалося, що судна під європейськими прапорами неохоче відвідують рейд Варни, оскільки він повністю незахищений від північно- і південно-східного вітрів. І далі австрійський консул у Галаці Х. В. Губер зауважує: «Регулювання порту Варни як вкрай важливого для болгарської торгівлі є давно обговорюваним проектом, який втім донині марно очікує на виконання» (Mittheilungen 1850, 255). Про те, що Варна була справді важливою для болгарської торгівлі висновок можна зробити лише зі співставлення наведених за вказані

роки статистичних таблиць (як вже зауважувалося, не за всі роки). Так, 1847 р. Варну відвідали 266 суден, тоді як решту портів болгарського морського узбережжя разом 361 (з них 231 судна – Бальчик і Каварну, 131 – Бургас, Анхіало та Міссерву) (Mittheilungen 1850, 54), 1848 р. – Варну 176, решту 208 (129 Бальчик, Каварну, Мангалію і Кюстендже, 79 – Бургас, Анхіало, Міссерву) (Mittheilungen 1850, 255). Певним доповненням до розуміння ваги Варни може бути коментар зі звіту за 1849 р. В останньому розповідалося, що на болгарських ринках поблизу Разграда відбувається жвавий збут німецьких фабрикатів, особливо барвників, зброї, золота та срібла, виробів зі шкіри і сталі та тканин. І вартість обороту за 1849 р. могла вибігати на суму у 50 млн. турецьких піастрів. А щодо експорту, то він полягав у зерні, яке, як зауважувалося у звіті, вивозилося через порти Варни і Бургасу (Mittheilungen 1850, 316).

Щодо важливості у транспортній інфраструктурі Тульчі, то тут більше інформації. Так, у звіті за 1847 р. зауважується, що «розташована на північно-східному краї Болгарії турецька дунайська гавань Тульча є сильно відвідуваною суднами станцією» (Mittheilungen 1850, 53). Пояснювалося це тим, що більшість тих, хто плаває Дунаєм, заходили до Тульчі, щоб забезпечити себе необхідною провізією. Для прикладу, 1849 р. як провіант на судна було поставлено 600 голів волів, 1 тис. 100 овець, 1 тис. 900 ягнят, 400 тис. пайок сухарів і 12 тис. пачок сиру (Mittheilungen 1850, 316). Також тут готувалися до операцій, які потрібні були при проходженні Сулинського устя, брали чи залишали лоцманів або ж просто очікували на сприятливий вітер. Окрім того, Тульча була також портом, який задовольняв потреби прилеглих місцевостей в експортно-імпортних операціях. Важливість Тульчі як порту підтверджується також і тим, що вона була проміжною станцією на пароплавній лінії Константинополь-Галац, яка підтримувалася товариством «Австрійського Ллойду» (Mittheilungen 1850, 53, 253–254).

У Тульчі розташовувалася і велика суднобудівна верф, що видно з понижчого матеріалу. 1847 р. з її стапелів зійшло 2 морських судна під австрійським прапором, 22 – під турецьким різних типів. Останні всі належали грецьким судовласникам, команда яких складалася з грецьких матросів і які по прибутті до Галацу чи Бреїли міняли оттоманський прапор на валаський чи молдовський. Ще 6 морських суден і 2 річкові барки залишалися недобудованими на стапелях. У звіті міститься детальна інформація про тип суден, їх тоннажність і вартість, умови оплати корабельних майстрів тощо (Mittheilungen 1850, 53–54). 1848 р. зі стапелів у Тульчі зійшло 18 суден під оттоманським прапором. Всі судна будувалися з дубового дерева, яке постачалося з сусідніх лісів. Оснащення кораблів відбувалося переважно у Константинополі чи Галаці (Mittheilungen 1850, 254).

Серед анатолійських портів, тобто південного узбережжя Чорного моря слід виділити порти в Трапезунді, Самсуні, Сінопі, Батумі та Інеболу. Найважливішими були Трапезунд і Самсун, але першість була, безумовно, за Трапезундом. У розглядуваний час він, поряд з Константинополем і Тебризом, розглядався як важливіший пункт у транзитній торгівлі з Іраном. Однак, на відміну від двох інших згаданих міст, у Трапезунді не відбувалося власне великих торговельних операцій. Його основна роль зводилася до транспортно-експедиторських функцій, власне у ньому відбувалося долучення караванних шляхів до пароплавних ліній Чорного моря. Тому тут здійснювалися значні операції з перевантаження та експедиції товарів, які курсували між Персією і Європою на їх чорноморському відгалуженні. Усі торгові дома Константинополя та Тебризу, які брали участь у перській торгівлі мали своїх довірених осіб чи власних керуючих справами у Трапезунді. Дана експедиторська роль у перській торгівлі, поряд зі значними власними торговельними операціями з сусідніми провінціями, позитивно позначалися на розвитку Трапезунду. У місті постали численні постоялі двори, оскільки воно було наповнене вантажниками, маклерами, човнярами та тисячами в'ючних тварин (Mittheilungen 1850, 145–146).

За своїми природними характеристиками анатолійські порти відрізнялися від північночорноморських чи азоських. Всі вони розташовувалися на скелястому, важкодоступному узбережжі, на якому лише бухти Сінопу і Батумі надавали суднам надійний прихисток. Щодо найважливіших портів того часу Трапезунду і Самсуну, то вони володіли цілком відкритими і незахищеними рейдами. Через те під час зими доступ до цих портів вітрильних суден унеможлилювався. Пароплави, часто протягом усього їхнього тамтешнього перебування, вимушені були підтримувати вогонь в машинах. Це робилося

зважаючи на ризик бути викинутими на берег за негоди, або ж, за її ускладнення, взагалі бути готовими вийти в море. Все це, безумовно, було вкрай дорогим задоволенням (Mittheilungen 1850, 114, 116).

Потенціал для розвитку тутешнього судноплавства був зрозумілим – на півдні і сході від анатолійського узбережжя лежали величезні масиви земель з населенням, яке було практично виключене з чорноморської торгівлі. Однак, найважливішою передумовою уможливлення постачання ними своєї продукції до чорноморських портів і в зворотному напрямку промислових товарів Заходу було поліпшення тамтешніх шляхів сполучення. Власне мова йшла про сухопутні шляхи, оскільки, на відміну від північного узбережжя, розраховувати на водні артерії на півдні не доводилося. Найважливішими дорогами, які слугували рухові з внутрішніми азійськими територіями були ті, які вели від Трапезунда і Самсуна. Певною вагою володіли також дороги від Батумі, Сінопу та Інеболу. Але лише дороги поблизу Самсуна і Трапезунду були почасти придатними для проїзду – у цілому ж це були в'ючні стежини найгіршого виду (Mittheilungen 1850, 115).

Час, який доводилося витратити торговельним караванам на подолання дороги від Трапезунду до Тебризу за доброго їх стану, тобто за хорошої погоди складав 27–30 днів, з яких 7–8 днів випадало на додання дороги від Трапезунду до Ерзеруму, решта від Ерзеруму до Тебризу. Якщо у поганому стані, а взимку це практично було весь час, то дорога від Трапезунду до Ерзеруму складала вже 10–12 днів, далі до Тебризу 25–30, тобто разом біля 40 днів. Нарешті, весною, з травня до липня, коли в'ючні тварини переходили на харчування зеленню і, відповідно, були ослабленими, їх рух дорогами теж був повільнішим, ніж зазвичай. Англійські дипкур'єри рухалися, зрозуміло, швидше – вони долали віддаль між Трапезундом і Тебризом часто і за сім днів. У цілому у напрямку Тебризу існували три дороги – одна, так звана зимова, яка виступала головною і якою можна було послугуватися круглий рік і дві інші, літні, рух якими був незначним і лише за доброї погоди (Mittheilungen 1850, 119–120).

Зрозуміло, що поряд з розбудовою місцевих доріг важливим було і поновлення та розбудова портової інфраструктури. У Самсуні та Трапезунді залишалися рештки старих гідротехнічних споруд. Їх поновлення, особливо в Трапезунді, де поряд з якірною стоянкою розташовувалися значні каменоломні, на думку австрійського консула Рувдольфа Гьоделя, не повинно було складати особливих труднощів. Власне мова йшла про зведення захисних молів з тим, щоб уможливити цілорічне вітрильне плавання у трапезундському і самсунському портах (Mittheilungen 1850, 116–117).

Таким чином, Габсбурзька імперія проявляла жвавий інтерес до чорноморсько-азовської торгівлі і судноплавства. Практичним підтвердженням цього інтересу була значна кількість консульських установ, відкритих Віднем у басейні Чорного й Азовського морів на межі 40-х – 50-х років XIX ст. Дані установи покликані були надавати інформацію про умови торгівлі та судноплавства відповідних округів, що вилилося у продукування значної кількості надзвичайно цікавих звітів; представляти та відстоювати інтереси австрійських торговців і судноплавців, і, в разі потреби, надавати їм захист та підтримку.

Виходячи з наведеного у статті матеріалу, почерпнутого з опублікованих звітів австрійських консулів, ми можемо зробити певні попередні висновки. Попередні, оскільки ґрунтовні висновки можуть бути зробленими лише після залучення цих джерел для комплексного розгляду торгівлі і судноплавства у Чорному і Азовському морях. Тим не менш, те, що вже можна констатувати. Жвавим господарським піднесенням Північне Причорномор'я та Приазов'я завдячують адміністративним заходам імперської адміністрації Росії та її імперської політики щодо Оттоманської порти. Останнє проявлялося, зокрема, у витисканні з османів розширення свободи торгівлі і судноплавства, чим користалися як інші європейські держави, так і ті, хто знаходився на пограниччі російсько-османського протистояння. Як от Дунайські князівства, які після 1829 р. отримали автономію. Це, безумовно, було тим чинником, що пояснював різке поліпшення морської транспортної інфраструктури, що проявилось у піднесенні таких міст і їх портів, як Таганрог, Маріуполь та Бердянськ в Азовському морі, Одеси на Чорному морі та Галацу і Бреїли на Дунаї. Фактично на цей час обмеженням росту портів і міст могли бути лише їх географічні умови та недостатня продуктивність прилеглих територій. Це, зокрема, позначалося на азовських та дунайських портах і найбільш яскраво на кримських.

Що ж до корінних територій османів анатолійського узбережжя, то сюди північно-чорноморський імпульс докотився лише у 30-х роках XIX ст. У цих роках Стамбул поступово дав раду тамтешнім деребям і почав звертати увагу на місцеве господарство.

Але ключовим чинником, який стояв на заваді розкриттю усіх потенційних можливостей транспортної інфраструктури Азовського і Чорноморського морів був брак добротного комунікаційного передпілля, власне повна запушеність ґрунтових доріг. І це те, що об'єднувало узбережжя морів, не залежно від того, чи це був турецький чи який інший чорноморський чи азовський берег. Тому висновок, зроблений ще 1975 р. радянською дослідницею Соловйовою про те, що «для російського транспорту феодално-крепостнической России была характерна вопиющая отсталость сухопутных и водных путей сообщения. Бездорожье было подлинным бичом русского народного хозяйства» (Soloveva 1975, 24), можна цілком застосувати і до Дунайських князівств і до османських територій.

Почасти компенсувати брак сухопутних доріг могли водні шляхи, як це було у випадку з Одесою, що виступала транспортним магнітом для територій над Дністром і Дніпром та Таганрогу з його виходом через Ростов на Дону на Дон і через Іванківський канал на Волгу. Беззаперечно, що найкращою у цьому відношенні була ситуація у дунайських портів Галацу і Брейли, якщо не брати до уваги складнощі Сулинського гирла. Саме на водних шляхах транспортної інфраструктури Чорного і Азовського морів у розглядуваний період, тобто до появи тут залізниць, ми спостерігаємо тенденції модернізації. Ми маємо на увазі розвиток пароплавання, як морського, так і річкового. Але це вже тема, яка потребує свого окремого дослідження.

ЛІТЕРАТУРА / REFERENCES

- Agstner R. 1999. Österreich im Kaukasus 1849–1918. Wien: Diplomatische Akademie, 104 S. (In German).
- Agstner R. 2010. Von Kaisern, Konsuln und Kauffeuten – Österreich und die Ukraine 1785–2010 / Ag'stner R. Pro cisariv, konsuliv i kupciv – Avstriya i Ukrayina 1785–2010.
- Агстнер, Р. 2010. Про цісарів, консулів і купців – Австрія і Україна 1785–2010. Berlin–Münster–Wien–Zürich–London: Lit Verlag, 409 S. (In German and Ukrainian).
- Bordun O., Zabarylo A. 2004. Stanovlennya geografii transportnoyi infrastruktury` yak naukovoogo parlyamu. *Visny`k L`viv. un-tu. Seriya geografichna*. Vy`p. 30. S. 28–31.
- Бордун, О., Забарилло, А. 2004. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напрямку. *Вісник Львів. ун-ту. Серія географічна*. Вип. 30. С. 28–31. (In Ukrainian).
- Journal des österreichischen Lloyd 1844. IX. Jg. 23. März. Nr. 24. (In German).
- King Ch. 2016. Istoriya Chornogo morya / per. z angl. M. Kly`mchuk. K.: Nika-Centr, 308 s.
- Кінг, Ч. 2016. Історія Чорного моря / пер. з англ. М. Климчук. К.: Ніка-Центр, 308 с. (In Ukrainian).
- Krabicka K. 1953. Das österreichische Konsularwesen zwischen 1849 und 1859. Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades an der philosophischen Fakultät der Universität Wien. Wien, 188 Bl. (In German).
- Mittheilungen 1850 über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel, so wie aus dem Gebiete der Statistik überhaupt, nach Berichten an das k. k. Handels-Ministerium. Hrsgb. von der Direction der administrativen Statistik. Erster Jahrgang. Wien: Verlag von Carl Gerold, 666 S. (In German).
- Mittheilungen 1851 über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel, so wie aus dem Gebiete der Statistik überhaupt, nach Berichten an das k. k. Handels-Ministerium. Herausg. von der administrativen Statistik. Zweiter Jg. Wien: Verlag von Carl Gerold, 580 S. (In German).
- Savin T. 1950. Inostranny kapital v Rumynii (s 1859 po 1945 g.). M.: Izd-vo inostr. l-ry, 210 c.
- Савин, Т. 1950. Иностранный капитал в Румынии (с 1859 по 1945 г.). М.: Изд-во иностр. л-ры, 210 с. (In Russian).
- Soloveva A. M. 1975. Zheleznodorozhnyy transport Rossii vo vtoroy polovine KhIX v. M.: Nauka, 315 s.
- Соловьева, А. М. 1975. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М.: Наука, 315 с. (In Russian).
- Żaloba I. 2017a. Stosunki agrarne Południa Ukrainy oczyma austriackich konsulów w latach 50.–70. XIX wieku. *Wolni i uwlaszczeni. Chłopi a przemiany społeczno-gospodarcze i polityczne w Europie Wschodniej w XIX i na początku XX wieku* / Pod redakcją Doroty Michaluk. Ciechanowicz, s. 335–362. (In Polish).
- Żaloba I. 2017b. Rozdil tretij / Materialy` avstrijs'ky`x konsul's'ky`x ustanov u Pivnichnomu Pry`chornomor`yi yak dzherelo do istoriyi ekonomichnogo rozvy`tku regionu 50–70-x rokiv XIX stolittya.

Arhivy` konsul`s`ky`x ustanov inozemny`x derzhav yak dzherelo do vy`vchennya ukrayins`koyi istoriyi XIX – pochatku XX stolit` / Kolekty`vna monografiya za red. Vady`ma Adadurova. L`viv: Vy`davny`cztvo UKU, s. 81–114.

Жалоба, І. 2017b. Розділ третій / Матеріали австрійських консульських установ у Північному Причорномор'ї як джерело до історії економічного розвитку регіону 50–70-х років XIX століття. *Архіви консульських установ іноземних держав як джерело до вивчення української історії XIX – початку XX століть / Колективна монографія за ред. Вадима Ададурова. Львів: Видавництво УКУ, с. 81–114. (In Ukrainian).*

Zhaloba I. V. 2017c. Zvity` avstrijs`ky`x konsuliv 50-x rokiv XIX st. yak dzherelo doslidzhennya istoriyi Odesy. *Special`ni istory`chni dy`scy`pliny`: py`tannya teorii ta metody`ky`*. Zbirka naukovy`x pracz` / Vidp. red. G. V. Boryak. Uporyadny`k I. V. Matyash. K.: NAN Ukrayiny`, Insty`tut istoriyi Ukrayiny`, 2017. Chy`slo 28: Dy`plomaty`chni arhivy`: ponyattya, insty`tucijna istoriya, informacijny`j potencial. S. 71–89.

Жалоба, І. В. 2017с. Звіти австрійських консулів 50-х років XIX ст. як джерело дослідження історії Одеси. *Спеціальні історичні дисципліни: питання теорії та методики. Збірка наукових праць / Відп. ред. Г. В. Боряк. Упорядник І. В. Матяш. К.: НАН України, Інститут історії України, 2017. Число 28: Дипломатичні архіви: поняття, інституційна історія, інформаційний потенціал. С. 71–89. (In Ukrainian).*

Дата подання статті до редакції – 24.10.2021 р.