

In the end of every academic year pupils were to take examinations upon the results of which they were moved up into the next department. Those pupils who didn't pass an exam after the first try were allowed to make the second attempt but only in a year and on condition that they should attend school during the entire year. The examiners chose test questions by themselves. The statistical data provided in the uyezd council reports point out that on average only 10% of pupils finished their schooling every year.

Key words: *Zemstvo's schools, educational process, Mariupol uyezd, school curriculum.*

РЕЦЕНЗЕНТИ: *Романцов В.М., д.і.н, проф.; Задунайський В.В., д.і.н., проф.*

УДК 94(477=14)“16/18”

В.С. Волоніць

ГРЕЦЬКЕ КУПЕЦТВО У ЗОВНІШНІЙ ТОРГІВЛІ МАРІУПОЛЯ ХІХ СТ.

В статті доведено, що через нестачу капіталів у маріупольського купецтва та практично повну відсутність торговельного флоту в портовому місті переважали іноземні купці. Торгові фірми з Греції посіли чільне місце у вивозі зерна з азівських портів та відігравали важливу роль у розвитку місцевого судноплавства. Закупівельні ціни на зерно в Маріуполі були вдвічі дешевші, ніж в Одесі. Тому іноземні фірми намагалися зосередити у своїх руках весь механізм посередницької діяльності, що викликало невдоволення з боку маріупольських торговців. Лише на 40-ві рр. ХІХ ст. на міжнародний ринок вийшла невелика частка маріупольських купців-греків – Олександр Хараджаєв, Іван Чебаненко, Ігнатій Гозадинов, Микола Лагофетов.

У 1880-х рр. обсяг хлібної торгівлі помітно зменшився, а замість великих грецьких фірм на перше місце вийшли єврейські торгові дома. Усунуті від експортної торгівлі зерном місцеві греки звернули свої погляди до роздрібної торгівлі, місцевої хлібної торгівлі, операцій із нерухомістю, нетоварної торгівлі (кав'ярні, харчевні, постійні двори).

Ключові слова: *Маріуполь, грецьке купецтво, хлібна торгівля, судноплавство.*

Економічний розвиток більшості українських міст Російської імперії у ХІХ ст. за багатьма показниками суттєво відставав від західноєвропейського рівня. Лише за часів «великих реформ» Олександра ІІ відбулась відмова від феодальних форм господарювання, які стримували темпи економічного розвитку всієї країни. Перетворення, проведені урядом в соціально-економічній сфері, досить швидко позначилися на соціально-економічному розвитку міст, насамперед південних губерній, перетворили їх з невеликих аграрно-ремісничих поселень у промислові і торгові центри. Особливо яскраво ці зміни простежуються у розвитку портових міст Північного Причорномор'я і Приазов'я.

Важливу роль у зовнішньоекономічних відносинах України завжди відіграла морська торгівля. Саме у ХІХ ст. у зовнішній торгівлі відбулися значні якісні і кількісні зміни, які відображали загальний процес розвитку капіталізму в країні, а, як відомо, у капіталістичній економіці вагома роль належить саме зовнішній торгівлі, яка, є важливим показником розвитку внутрішнього ринку, відображає його взаємодію з ринками внутрішніми, а результати експорту й імпорту стають індикаторами всього життя країни, мірилом її незалежності, рівня соціально-економічного розвитку. В цих

умовах життєво важливо вивчити не лише світовий, а й місцевий регіональний досвід становлення індустріального суспільства.

В той же час існування іноземного компонента на певному етапі розвитку будь-якої країни має суттєве значення для її економіки та справляє вплив на суспільні відносини. Так греки відігравали багатофункціональну роль у господарському житті України XIX ст. Одним із головних пріоритетів життєдіяльності утворених на українських землях грецьких осередків була торгівля. Тривалий час греки утримували провідні позиції в організації внутрішньої та зовнішньої комерційної діяльності на українських теренах.

Греки-купці завдяки прямим відносинам з Європою через одеські грецькі та англійські торгові дома, в першій половині XIX ст. засновують свої контори в Маріуполі, перетворюючи Азовський басейн в один із найважливіших ринків внутрішньої та зовнішньої торгівлі на той час Півдня Російської імперії.

Саме завдяки торгівлі сільськогосподарською продукцією у першій половині XIX ст. місто Маріуполь стає значним торговим портовим містом Приазов'я.

Історіографічні аспекти зазначеної проблеми представлені в цілій низці праць різного напрямку. Такі автори, як А.Скальковський, К.Скальковський, Г.Тимошевський, І.Александрович подали загальну картину участі Маріуполя як портового міста у зовнішній та внутрішній торгівлі, розвиток торговельного судноплавства, а також вплив іноземних торгових домів на торговельно-господарське життя приазовського регіону [1; 2; 3; 4]. В історіографії 1950-1980-х рр. з'являються лише поодинокі свідчення про греків-купців на українських землях. Посередницька торгівля греків була об'єктом побіжної уваги О. Дружиніної, В. Золотова, тощо [5; 6; 7; 8]. Серед робіт сучасних дослідників які опосередковано розглядають означену проблему слід відзначити праці А. Гедьо, С. Новікової, Ю. Поспелової [9; 10; 11].

Отже, метою поданої статті є розгляд внеску грецького купецтва у розвиток зовнішньої торгівлі Маріуполя у XIX ст.

Маріуполь відігравав значну роль у зовнішній торгівлі Росії ще з кінця XVIII ст. Іменним указом від 31 жовтня 1807 р. місто Маріуполь за торговельною та карантинною частиною підпорядковувався таганрозькому градоначальнику. У цьому ж документі вказувалася важливість міста для розвитку таганрозької торгівлі [12, с. 17]. Головним товаром, що його постачали за кордон через порт у гирлі Кальміусу, була пшениця арнаутка.

За період з 1801 по 1805 рр. до Маріуполя надійшло 71 судно, а в 1806 р. – лише 9. Судна тут завантажувалися пшеницею та вирушали за кордон. Для підтримки ладу на пристані і на рейді у 1808 р. було створене портове управління та карантинна застава [13, с. 95].

Щорічно купецькі судна з Греції, Туреччини, Італії, Австро-Угорщини, а пізніше з Франції, Іспанії, Великобританії прибували на маріупольський рейд. Лише декотрі з них привозили сюди імпортні товари (грецькі вина, маслини, родзинки, фрукти з Туреччини) – більшість суден прибували з баластом.

Проте саме середина 1840-х рр. стала для Маріупольського порту показовою. Починаючи із цього часу вперше в значних розмірах почали вивозити хліб із Маріуполя. Так, за підрахунками Г.Неболсіна в 1845–1847 рр. з маріупольського порту було вивезено 825 883 чверті пшениці [14, с. 54].

Подальше зростання економічного потенціалу міста було пов'язане з переселенням на Маріупольщину німців, євреїв, росіян, італійців. Через нестачу капіталів у місцевого купецтва та практично повну відсутність місцевого торгового флоту іноземні купці переважали у портовому місті. Зерно з азовського регіону

вивозилося в основному на судах, які належали грекам або були ними зафрахтовані. Грецькі судновласники отримували фінансову підтримку від грецьких банків.

Іноземні купці прибували до Маріуполя на іноземних судах. Спочатку це були італійці а вже потім греки. У Маріуполі вони були представниками торгових домів, досвід діяльності яких доводив, що закупівля товарів саме в цьому регіоні вдвічі вигідніша, ніж в Одесі. Цей фактор і сприяв швидкому зростанню філій іноземних торгових домів у місті. У першій половині XIX ст. у Маріуполі з'являються контори великих грецьких торгових фірм Палеолога, Родоканакі, Петрококкіно [15, с. 56]. Грецькі фірми посіли чільне місце у вивозі зерна з азовських портів та відігравали важливу роль у розвитку місцевого судноплавства.

Утім, такий активний процес проникнення іноземного капіталу на місцеві зернові ринки наражався на критику з боку місцевого купецтва, яке не витримувало конкуренції та було відлучене від зовнішньої торгівлі. Іноземні торговці намагалися зосередити у своїх руках усі операції, пов'язані із закупівлею та перепродажем іноземним компаніям, які продавали хліб та сировину за кордон.

Коли на початку 1830-х рр. дім Видовича припинив свою діяльність, місцеві хліботорговці втратили на цьому близько 400 000 руб. Це призвело до розорення місцевого грецького купецтва і стало головною причиною зосередження торгівлі сільськогосподарською продукцією в руках більш заможних іноземних грецьких контор.

Активній діяльності місцевого купецтва у цей період також зашкодило невдоволення графа Воронцова маріупольськими греками через їх відмову розводити овець-мериносів. Великі пільги натомість було надано купцям інших портових міст Азовського узбережжя, що призвело до скорочення відпускну торгівлі з Маріуполя протягом 1830 – 1840-х рр.

До кінця 1840-х рр. зберігав чинність спеціальний маніфест від 1 січня 1807 р., який дозволяв іноземцям закупати збіжжя лише гуртом для вивозу за кордон. Однак вони обходили ці норми і через своїх агентів та комісіонерів здійснювали масштабну закупівлю хліба у місцевих поміщиків та селян.

У 1840-ві рр. на міжнародний ринок вийшли й місцеві маріупольські купці-греки – Олександр Хараджаєв, Іван Чебаненко, Ігнатій Гозадинов, Микола Лагофетов. У навколишніх селах та сусідніх повітах вони створювали закупівельні пункти, а на маріупольській пристані кожен із них мав кам'яні комори. Дехто навіть ставав власником невеликих вітрильних суден для перевезення зерна.

Купці Маріуполя неодноразово скаржилися на те, що іноземці, незважаючи на існуючі закони, закуповували пшеницю безпосередньо у виробника для відправки за кордон. Так, у жовтні 1843 р. маріупольські купці у листі до сенатора М.Жемчужнікова, котрий ревізував таганрозьке градоначальство, писали: «1-ой гильдии иностранные гости, занимающиеся в городе Мариуполе покупкою пшеницы для отправки за границу, присвоили себе права торговли, законами им не представленные, записываются по городу Мариуполю в купцы 3-й гильдии единственно для того, дабы скупать пшеницу не оптом, а в розницу и не от российского купечества. Через такие действия иностранных гостей, мы приходим очевидно в разстройство, а торговля пшеницею между тем почти перешла в руки иностранных гостей» [16, с. 163].

Іноземні купці також часто використовували метод відправки своїх агентів на шляхи, які вели до порту, де вони скуповували поміщицький хліб, який відправляли прямо на склади іноземних купців. Маріупольські купці писали, що «капитальные иностранцы, имея своих прикащиков, высылают их за город на несколько вёрст для

покупки на дороге привозимой пшеницы и других произведений в Мариуполь, которые там приторговывают и привозятся прямо в магазины их хозяев» [17, с. 171].

Маріупольські греки-купці захищали станові привілеї, надані їм жалуваною грамотою 1779 р. від спроб іноземних купців використати їх для власних торгово-економічних інтересів. Так, у рапорті новоросійського та бессарабського генерал-губернатора (жовтень 1853 р.) зазначалося, що маріупольське грецьке товариство надіслало скаргу Катеринославській казенній палаті про неправомірність зарахування іноземців до різних станів міста Маріуполя, оскільки на них таким чином розповсюджуються право та привілеї, надані грекам жалуваною грамотою. Після розгляду справи, рішенням новоросійського та бессарабського генерал-губернатора від 8 жовтня 1853 р. заборонялася зараховувати іноземців до поселен греків навіть і без надання їм привілеї. Проте губернатор вважав за можливе створення окремого від греків міського товариства, підпорядкованого місцевому управлінню та загальному оподаткуванню, до складу якого входили б росіяни та іноземці [18, арк. 4–7].

Кримська війна 1853–1856 рр. завдала порту значних втрат. Після закриття Туреччиною проток Босфор і Дарданелли зовнішньоторговельні операції припинилися. Після захоплення Керчі англо-французька ескадра у травні 1855 р. ввійшла в Азовське море та піддала бомбардуванню усі азовські порти. Десант, що висадився в Маріуполі, спалив більшість хлібних складів. У повоєнний час відновлення порушених торговельних зв'язків відбувалося дуже повільно. Так, якщо з Маріупольського порту у 1856 р. пшениці вивезли на суму 2 487 826 руб. сріблом, то вже у 1857 р. ці показники становили 902 050 руб. сріблом; насіння льону на суму 194 650 руб. сріблом вивезено у 1856 р., а в 1857 р. – на суму 261 632 руб. сріблом [19, с.78]. Повоєнні обставини посилили й процеси скорочення чисельності купецького стану в місті. Серед найбільш заможних греків третьої гільдії ми зустрічаємо прізвища І.Чебаненка, С.Попова, Д.Хараджаєва [20, с. 98].

Ще на початку XIX ст. Б.Кампенгаузен відзначав слабкий рівень портової інфраструктури міста («Суда не могут подойти к мариупольской пристани, по неимению там таможенной заставы для привозных товаров, ни с балластом, по неимению там морского чиновника для освидетельствования сих судов в благонадёжности») [21, арк. 36 зв].

Із метою упорядкування зовнішньоекономічних операцій була організована маріупольська митна застава, до штату якої входили наглядач, писар, та доглядачі [22, с. 69].

Помітний вплив на судноплавство у чорноморсько-азовському басейні мали події Кримської війни, яка на певний час припинила розвиток місцевого каботажу. Через те, що Азовське та Чорне моря були зайняті ворожими флотами припинилося будівництво суден, сотні загинули. Після укладення Паризького миру 1856 р. азовський каботаж перебував у жалюгідному стані, багато купців були змушені придбати австрійські або грецькі судна та підняти на них російський прапор.

У 1865 р в Маріуполі відкрили митницю. На цей час припадає і значне збільшення вивозу зернових з маріупольського порту, яке наприкінці 1860-х рр. досягло 1,2 млн. чвертей.

Судноплавство в Азовському басейні через кліматично-географічні особливості узбережжя протягом усього XIX ст. обмежувалося здебільшого каботажем. Узимку море покривалося кригою, улітку мілини та часті шторми не давали можливості великим суднам підходити близько до берега. Іноземні судна отримали можливість заходити в порт Маріуполя лише після закінчення Кримської війни (у 1856 р.).

Основним типом суден, які були розповсюджені на Азовському морі, був т.зв. «азовський дубок» – невеликий одно або двоцогловий дерев'яний вітрильник, вантажопідйомністю 100 тон з екіпажем 5–6 осіб. Спочатку їх будували в Аксаї на верфях грека Ігната Гомжі, потім – у Маріуполі на Біржі Ковалотті [23, с. 50–51].

Глибина акваторії старого порту тривалий час становила лише 5 – 6 футів, тому у 1877 р. русло Кальміусу було поглиблено до 9 футів, а також проведено канал, який через наноси піску доводилося постійно розчищати й поглиблювати. До маріупольському порту в цей період було приписано лише 65 каботажних кораблів. Майже половини з них належало іноземним судновласникам. Судна далекого плавання в більшості своїй були побудовані за кордоном, їх екіпаж також складався виключно з іноземців.

Потреби ринку обслуговували не лише російські та іноземні а й знанні маріупольські судновласники – купці-греки батько та син Хараджаєви. Купець Олександр Давидович Хараджаєв для розширення торговельних зв'язків придбав 13 вітрильних суден [24, с. 195]. Судна були приписані до портів Маріуполя, Миколаєва та Ростова. Така географія, що обмежувалася азово-чорноморським басейном, дає можливість визначити основні напрями постачання зерна купцем.

Ефективність торговельних операцій маріупольських купців перебувала в безпосередній залежності від рівня розвитку транспортних комунікацій, основу яких складали морські перевезення.

З 1882 року значно зросла кількість товарів, що надходила з внутрішніх регіонів країни, оскільки саме в цьому році до Маріуполя була доведена гілка приватної кам'яновугільної залізниці. Збільшенню потоку товарів, які надходили до міста залізницею для подальшого транспортування морем, зумовило необхідність будівництва нового порту.

Постало питання про необхідність спорудження більш глибоководного морського порту. Найбільш сприятливі умови для цього після гідротехнічних розвідок виявилися в районі Зінцевої балки. Будівництво планувалося завершити протягом п'яти років, починаючи з 1886 р. однак гостра необхідність змусила прискорити цей процес і завершити будівництво вже через три роки – у 1889 р.

Маріупольський порт другим за вантажообігом на Чорному та Азовському морях після Одеси. Це були морські ворота Донбасу, через які каботажні судна вивозили донецьке вугілля, а за кордон – зерновий хліб (пшеницю, ячмінь, овес) [25, с. 110].

Розвиток залізничного транспорту та відкриття нового морського порту й реконструкція річкового Кальміуського сприяли піднесенню зовнішньої та внутрішньої торгівлі міста. Основу вантажообігу нового порту у Зінцевій балці становили зерновий хліб та вугілля.

У місті діяла лише одна хлібна контора, орієнтована на зовнішній ринок, яка належала місцевому греку Хараджаєву. Фірма скуповували зерно у селян через своїх агентів та експортувала збіжжя. В Маріуполі діяли ще низка фірм, які належали маріупольським грекам Х.Арабаджі, Д.Аттаманову, І.Каракурчі.

Активно діяв і старий порт у гирлі Кальміусу. У 1898 р. було поглиблене дно порту. До причалів Кальміуського порту привозили дрова, деревину, фрукти, а вивозили збіжжя, каміння, цеглу, цемент, керосин та інші товари.

У другій половині XIX ст. купецтво поступово втратило лідерство в експортній торгівлі хлібом. Втрата торговельних позицій греками була зумовлена значними врожайми зернових у Сполучених Штатах Америки. Вихід американської пшениці на європейські ринки призвів до значного зменшення прибутків південноросійських фірм,

внаслідок чого було припинено діяльності філій багатьох торгових домів, або відбулася їх реорганізація та відокремлення від головного підприємства.

У 1880-х рр. обсяги хлібної торгівлі на Півдні Російської імперії помітно зменшилися, а на зміну великим грецьким фірмам прийшли єврейські торгові доми. Колись потужні фірми, які займалися хлібною торгівлею, перетворилися на комісіонерів. У цього явища було декілька причин. Сполучені Штати Америки стали серйозним і могутнім конкурентом на ринку сільськогосподарської продукції. Також з'явилися ознаки непорядності російської хлібної торгівлі, про що свідчили відомі одеські маклери того часу Гредінгер і Ксансопуло: «Недивно, що американському хлібу віддають перевагу перед нашим. Наша звичка змішувати пшеницю з іншим зерном дискредитувала якість нашого збіжжя...» [26, с. 63]. Відтак на всіх головних ринках хлібної торгівлі американці перемагали завдяки дешевому транспортуванню, широкому застосуванню машин та високоякісній обробці зерна. Це призвело і до поступового занепаду хлібної торгівлі в Маріуполі та закриттю представництв іноземних торгових домів.

Більшість торгових домів (Скараманга, Купа та ін.), які ще залишались у хлібній експортній торгівлі, почали вкладати капітал у банківську справу та нові галузі промисловості або перемістилися в останній третині XIX ст. до Миколаєва. Місцева дрібна хлібна торгівля продовжувала залишатися у руках маріупольських купців-греків А.Попова, І.Каракуркчі, С.Куркчі та ін.

Поступово греки починають вкладати кошти в роздрібну торгівлю та сферу послуг.

Таким чином, місто Маріуполь у XIX ст. відігравало значну роль у зовнішній торгівлі Росії. У середині XIX ст. на міжнародний ринок вийшли й маріупольські купці-греки. Однак нестача капіталів та відсутність торгового флоту зробили їх неконкурентоздатними порівняно з великими торговими домами, що заснували в місті свої представництва. Низькі закупівельні ціни на зерно привертала увагу великих торгових фірм, які, вдало реагуючи на зміни торговельної кон'юнктури, витіснили із зовнішньої ринку представників маріупольського купецтва. Маріупольські купці не витримували конкуренції з великими фірмами і були змушені поєднувати торговельну діяльність із сільськогосподарською.

Список використаної літератури

1. Скальковский А. А. Опыт статистического описания Новороссийского края / А. А. Скальковский. – Одесса : Типогр. Францова и Нитче, 1850–1853. – Ч.1–2. – 364 с.
2. Скальковский К. Русский торговый флот и срочное пароходство на черном и Азовском морях / К. Скальковский. – СПб. : типогр. Э. Праця, 1887. – 201 с.
3. Тимошевский Г. Основание города Мариуполя и некоторые данные к его истории / Г. Тимошевский // Мариуполь и его окрестности / под ред. Д. А. Хараджаева – Мариуполь : Типогр. А. А.Франтова, 1892. – III, 461, 55, VIII. – С. 63-88.
4. Александрович Б. Краткий обзор Мариупольского уезда/ Б. Александрович. – Мариуполь, 1884. – 116 с.
5. Дружинина Е. И. Южная Украина в период кризиса феодализма, 1825–1860 гг. / Е. И. Дружинина. – М., 1981. – 189 с.
6. Дружинина Е. И. Южная Украина в 1800–1825 гг. / Е. И. Дружинина. – М. : Наука, 1970. – 383 с.
7. Золотов В. А. Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века / В. А. Золотов. – Ростов-на-Дону : Изд. Ростовского университета, 1963. – 190 с.

8. Золотов В. А. Хлебный экспорт России через порты Чёрного и Азовского морей в 60-90-е годы XIX века / В. А. Золотов. – Ростов-на-Дону : Изд. Ростовского университета, 1966. – 250 с.
 9. Гедьо А. В. Джерела з історії греків Північного Приазов'я (кінець XVIII – початок XX ст.) / А. В. Гедьо. – К., 2001. – 245 с.
 10. Новікова С. В. Внесок греків у розвиток торгового судноплавства в Азовському морі (друга половина XIX – початок XX ст.) / С. В. Новікова // Схід. – 2005. – № 6. – С. 57 – 61.
 11. Поспелова Ю. А. Динамика и баланс внешней торговли России на Азово-Черноморском направлении в конце XVIII в. / Ю. А. Поспелова // Вестник Московского государственного областного университета. Серия : История и политические науки. – 2011. – № 2. – С. 115– 123.
 12. Божко Р. Мариуполь и его окрестности: взгляд из XXI века / Р. Божко, Т. Були, Н. Гашаненко. – Мариуполь : Рената, 2006. – 356 с.
 13. Мариуполь и его окрестности / род. ред. Д. А. Хараджаева. – Мариуполь : Типогр. А. А. Франтова, 1892. – 461 с.
 14. Небольсин Г. Статистическое обозрение внешней торговли России / Г. Небольсин. – СПб. : типогр. Э. Праця, 1850. – 410 с.
 15. Мариуполь и его окрестности / род. ред. Д. А. Хараджаева. – Мариуполь : Типогр. А. А. Франтова, 1892. – 461 с.
 16. Золотов В. А. Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века / В. А. Золотов. – Ростов-на-Дону : Изд. Ростовского университета, 1963. – 190 с.
 17. Золотов В. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60 – 90-е годы XIX века / В.А. Золотов. – Ростов-на-Дону: Изд. Ростовского университета, 1966. – 250 с.
 18. Російський державний історичний архів (РДІА). – Ф. 1287 (Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел). – Оп. 37. – Спр. 1348 (Дело по отношению Управляющего Министерством Финансов, относительно перечисления в город Мариуполь инородных купцов и мещан. 21 апреля 1853 – 14 мая 1859). – 24 арк.
 19. Божко Р. Мариуполь и его окрестности: взгляд из XXI века / Р. Божко, Т. Були, Н. Гашаненко. – Мариуполь: Рената, 2006. – 356 с.
 20. Там же.
 21. РДІА. – Ф. 1409 (Собственная Его Императорского Величества канцелярия). – Оп. 1. – Спр. 2442 (Топографическое и статистическое описание торгового города Мариуполя и принадлежащих к оному селений. 1807). – 202 арк.
 22. Божко Р. Мариуполь и его окрестности: взгляд из XXI века / Р. Божко, Т. Були, Н. Гашаненко. – Мариуполь : Рената, 2006. – 356 с.
 23. Щипцов А. А. Транспортное освоение Азовского моря. Исторический экскурс и современность / А. А. Щипцов, В. С. Ефремов. – К. : Будівельник, 1995.– 191 с.
 24. Саенко Р. Мариупольские купцы Хараджаевы / Р. Саенко // Подвижники й меценати. Грецькі підприємці та громадські діячі в Україні XVII- XIX ст. : історико-біографічні нариси. – К. : Інститут історії України НАН України, 2001. – С. 190 – 196.
 25. Лисовский М. Л. Мариупольский порт / М. Л. Лисовский // Материалы для описания русских портов и история их сооружения. – СПб : Типография Министерства путей сообщения, 1888. – Вып. V – С. 17.
 26. Золотов В. А. Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века / В. А. Золотов. – Ростов-на-Дону : Изд. Ростовского университета, 1963. – 190 с.
- Стаття надійшла до редакції 25.04.2015 р.

V. Volonits

THE GREEK MERCHANTS IN MARIUPOL FOREIGN TRADE IN THE XIXth CENTURY

The reorganizations in the social and economic sphere conducted by the government in the XIXth century promptly affected the social and economic development of the cities, first of all of the Southern guberniyas and turned little agrarian and handicraft settlements into industrial and trade centers. These changes are traced particularly vividly in the development of the North Prychornomye and Pryazovye region cities.

The article proves the fact that Mariupol merchants' capital scarcity and practically complete absence of the merchant marine in the port city caused predomination of the foreign merchants. The Greek trading firms occupied an influential position in the local navigation development. Grain purchase price in Mariupol was twice as low as in Odessa. As a consequence the foreign firms tried to control the entire mediation mechanism that provoked disapproval of Mariupol merchants. It was only in 40ies of the XIXth century when a small number of Mariupol Greek merchants entered the international market – Olexandr Kharadzhayev, Ivan Chebanenko, Ignaty Gozadynov, Mykola Lagofetov. They established procurement centers in villages and uyezds, every of them had stone warehouses on Mariupol wharf, and some even had little sailing vessels for grain shipping.

However exactly in that period an unceasing shrinkage of grain trade from Mariupol began. That was caused by the competition of the merchants from other Pryzaovye and Prychornomye region cities (Berdyansk, Mykolayiv) which were granted privileges. Also it was called forth by the Crimean war of 1853-1856 during which trade operations had been suspended and the American grain entering the European market in the last third of the XIXth century.

In 1880ies the volume of grain trade noticeably decreased and the Jewish trade houses took the lead replacing the Greek and Italian firms. Removed from the export grain trade the local Greeks turned their attention to the retail trade, local grain trade, real estate and non-commodity trade (cafés, eating houses and inns).

Key words: *Mariupol, Greek merchants, grain trade, navigation.*

РЕЦЕНЗЕНТИ: *Гедьо А.В., д.і.н., проф.; Молчанов В.Б., к.і.н., с.н.с.*

УДК 930.1(438): 929Сагайдачний (045)

О.М. Ісаєнко

**ПОСТАТЬ ПЕТРА САГАЙДАЧНОГО В ПОЛЬСЬКІЙ ІСТОРІОГРАФІЇ
ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХХ СТ.**

У статті висвітлюється питання польської історіографії кінця 40-х – 80-х рр. ХХ ст. щодо військово-політичної діяльності Петра Сагайдачного. Проаналізовано відображення образу Петра Конашевича в польській історіографії часів Польської Народної Республіки. Висвітлено погляди відомих польських істориків Л. Подгородецького, Я. Паєвського, З. Вуйцика, В. Серчика.

Ключові слова. *Польська історіографія, постать Петра Сагайдачного, Московська кампанія, Хотинська війна, політична орієнтація.*