

DOI: <https://doi.org/10.15407/mzu2024.33.126>

УДК 94(100)656.61(495):[262.5+262.54]“184/185”:(093.2)(436)

Ігор Жалоба

д-р. іст. наук, проф., старш. наук. співроб.

Інститут історії України НАН України

01001, Україна, Київ, вул. Михайла Грушевського, 4

E-mail: i_zhalo@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5364-4518>

ГРЕЦЬКЕ СУДНОПЛАВСТВО НА ЧОРНОМУ ТА АЗОВСЬКОМУ МОРЯХ РУБЕЖУ 40–50-х РОКІВ XIX ст. (за матеріалами австрійських консульських донесень та австрійської преси)

Стаття має на меті розглянути участь грецького торгового флоту в судноплаванні Чорного й Азовського морів середини XIX ст. на базі малодослідженого в українській історіографії комплексу австрійських джерел. До останніх увійшли опубліковані звіти австрійських консульських представництв у Одесі, Бердянську, Маріуполі, Трапезунді, Галаці. Залучені також матеріали тогочасної австрійської преси, передовсім органу міністерства торгівлі «Аустрії», яка з 1849 по 1856 роки виходила як щоденна газета, а з 1856 р. як тижневик.

Грецький флот у розглядуваний період посідав провідне місце в судноплаванні Чорним і Азовським морями, успішно витримуючи конкуренцію з австрійським, британським та італійським флотами. Успіхам грецького торгового флоту сприяло, серед іншого, те, що мореплаводство було давнім ремеслом греків, і за османських часів вони мали можливість зберігати тяглість досвіду і традиції. Окрім того, цьому сприяла розвинена мережа грецьких торгових домів, які були широко представлені по основному ареалу плавання їхнього флоту, власне в Середземному морі, особливо його східній частині, та в Чорному й Азовському морях. Тому радикальні політичні й економічні зміни чорноморсько-азовського ареалів не застали їх та італійців зненацька, і вони виявилися першими, хто почав користатися стрімким розвитком тамтешнього торгово-транспортного руху. І незважаючи на посилення конкуренції на середину XIX ст. з боку австрійців і британців, греки й надалі залишалися на топ-позиціях у судноплаванні Чорного й Азовського морів. Ба більше, на відміну від сардинців вони в цей час поступово втягувалися і в далекі плавання за Гібралтар, переважно до Великої Британії. Водночас окрес-

лилися виклики для традиційно вітрильного грецького торгового флоту від появи пароплавних ліній на Чорному морі. Першими дзвіночками тут стала діяльність одних із головних грецьких конкурентів, австрійців, у дунайських портах і на болгарському узбережжі та британців, австрійців і турок — у анатолійських портах.

Ключові слова: Австрійська імперія, Російська імперія, консульські установи, консульські звіти, австрійська преса, Чорне море, Азовське море, Дунай, грецький торговий флот, порт, судноплавство, торгівля, транспорт.

Ihor Zhaloba

Doctor of History, Professor, Senior Researcher
Institute of History of Ukraine
the National Academy of Sciences of Ukraine
4, Mykhailo Hrushevskyi Street, Kyiv, 01001, Ukraine
E-mail: i_zhalo@ukr.net
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5364-4518>

GREEK SHIPPING ON THE BLACK AND AZOV SEAS AT THE TURN OF THE 40s — 50s OF THE NINETEENTH CENTURY (BASED ON THE MATERIALS OF THE AUSTRIAN CONSULAR REPORTS AND THE AUSTRIAN PRESS)

The article aims to examine the participation of the Greek merchant fleet in the navigation of the Black and Azov Seas in the mid-nineteenth century on the basis of a complex of Austrian sources that has been little studied in Ukrainian historiography. The latter included published reports from Austrian consular offices in Odesa, Berdiansk, Mariupol, Trebizond, and Galați. Materials from the Austrian press of the time are also used, primarily from the Austrian Ministry of Commerce's "Austria" newspaper, which was published as a daily newspaper from 1849 to 1856 and as a weekly from 1856.

During the period under review, the Greek fleet was in a leading position in shipping in the Black and Azov Seas, successfully competing with the Austrian, British and Italian fleets. The success of the Greek merchant fleet was due, among other things, to the fact that seafaring was an ancient Greek craft, and in Ottoman times they were able to maintain the continuity of experience and tradition. In addition, this was facilitated by the developed network of Greek trading houses, which were widely represented in the main

area of their fleet's navigation, in the Mediterranean Sea, especially its eastern part, and in the Black and Azov Seas. Therefore, the radical political and economic changes in the Black and Azov Seas regions did not take them and the Italians by surprise, and they were the first to take advantage of the rapid development of trade and transport traffic there. And despite increased competition in the mid-nineteenth century from the Austrians and the British, the Greeks continued to hold top positions in the shipping of the Black and Azov Seas. Moreover, unlike the Sardinians, they were gradually involved in long-distance voyages beyond Gibraltar, mainly to Great Britain. At the same time, the challenges for the traditionally sailing Greek merchant fleet from the emergence of steamship lines on the Black Sea were outlined. The first indicators were the activities of some of the Greeks' main competitors, the Austrians, in the Danube ports and on the Bulgarian coast, and the British, Austrians and Turks in the Anatolian ports.

Keywords: *Austrian Empire, Russian Empire, consular offices, consular reports, Austrian press, Black Sea, Sea of Azov, Danube, Greek merchant marine, port, shipping, trade, transport.*

В українській історіографії історія участі греків у торгово-транспортних відносинах на Чорному й Азовському морях віднайшла своє місце. Зокрема, окремі аспекти розглядуваних нами питань досліджувалися у працях Терентьєвої Н.¹, Щіпцова О.А.², Столбуненка М.³, Новікової С.В.⁴ Певним проміжним підсумком дослідження українською незалежною історичною наукою грецької історико-економічної тематики слід вважати збірник наукових статей «Грецьке підприємництво і торгівля у Північному Причорномор'ї XVIII–XIX ст.»⁵, виданий за матеріалами Міжнародної наукової конференції «Греки у міжнародній торгівлі на Півдні Російської імперії, XVIII–XIX ст.», яка відбулася в Києві та Ніжині 8–10 жовтня 2010 р. У контексті нашого дослідження слід виокремити з цього збірника низку статей. Зокрема, про початки відродження грецького мореплавства в Чорному морі, особливості судноплавної діяльності кінця XVIII — початку XIX ст. тощо, з добротним оглядом літератури йдеться в публікації Бацак Н. «Грецьке та італійське купецтво у портах Північного Чорномор'я: комерційна діяльність, мореплавство (перша третина XIX ст.)»⁶. Цього часу, за її словами, «Італійці і греки відігравали надзвичайно важливу роль у становленні комерційного мореплавства» на Чорному та Азовському морях⁷.

Цікавою концептуально є розвідка Галенка О.⁸ «про причини та передумови ділової активності греків у російському Північному Причорномор'ї»⁹ напередодні XIX ст. Зокрема, він нетрадиційно вважає, що «пояснення успішної грецької морської торгівлі у російському Причорномор'ї слід шукати в османській добі»¹⁰.

Своєрідну мережеву структуру грецьких громад міст узбережжя Чорного та Азовського морів як запоруку розвитку торгового мореплавства регіону протягом XIX ст. розглядає Шляхов О.¹¹

У збірнику представлені й публікації грецьких колег¹², де ця тема, безумовно, є однією з провідних. Зокрема, у Греції була ціла низка дослідницьких проєктів, які вивчали розвиток грецького мореплавства загалом і за регіонами. До прикладу, дослідницький проєкт «Історія грецького мореплавства у XVIII столітті», який здійснювався Іонійським університетом у 2004–2007 рр. під керівництвом професора Тзеліні Харлафті чи дослідницька програма «Греки та розвиток портів Азовського моря в XIX ст.», що реалізувалася під керівництвом професорки Тзеліні Харлафті та Еввідікі Сіфнеу в Інституті Неоелліністичних досліджень Національної Фундації Досліджень тощо. Підсумки міждисциплінарного та міжуніверситетського проєкту «Чорне Море та його міста-порти, 1774–1914. Розвиток, конвергенція та зв'язки зі світовою економікою», що реалізовувався в період з 2012 по 2015 роки силами близько ста науковців Греції, Великої Британії, США, Ізраїлю, Італії, Норвегії, України, Росії, Грузії, Туреччини, Болгарії та Румунії, можна побачити на його сайті <https://blacksea.gr/en/>.

Однак згадані вище дослідження мало або взагалі не використовують такий вид джерел як консульські донесення, тим більше австрійського походження. У цьому відношенні, безумовно, першопрохідцями є колеги з Бердянська Константінова В., Лиман І. та Ігнатова А., які 2016 р. опублікували монографію «Європейське спрямування Північного Приазов'я в імперську добу: британські консульські рапорти про італійське судноплавство»¹³. У ній вони зазначали, зокрема, що «саме італійці, наряду з греками, були основними конкурентами британців у торгівлі через Азовські порти»¹⁴.

В австрійській історіографії, якщо не враховувати велику кількість публікацій, присвячених історії «Австрійського Ллойду» та «Дунайського пароплавного товариства», ми теж не знайшли прикладних досліджень із мореплавства на Чорному та Азовському морях. Щоправда, як частина загальної праці, ці питання порушені в підготовленій і захищеній у Віденському університеті ще 1953 р. докторській дисертації Пфундера Й. «Австрійське торгове судноплавство за кордоном у 1850–1870 роках»¹⁵.

Отже, короткий огляд історіографії доводить актуальність запропонованої теми.

У своєму дослідженні ми спиралися саме на опубліковані звіти габсбурзьких консулів. Це має свої обмеження, оскільки звіти практично ніколи не публікувалися повністю і проходили редакторську правку. Відповідно, в заголовку того чи іншого звіту ми переважно бачимо «зі

звіту» чи «за звітом», і мало зустрічається «звіт». Зрозуміло, що основним матеріалом є звіти консульських установ, які розташовувалися вздовж чорноморсько-азовського узбережжя та на дунайсько-прутських берегах. Час відкриття цих установ, джерельну цінність їхніх звітів та де вони публікувалися, як і загалом розвиток консульської справи Габсбурзької монархії, ми вже певною мірою описали в наших попередніх публікаціях¹⁶. Активно використовувалися також матеріали газети міністерства торгівлі «Austria», яка почала виходити з 1 квітня 1849 р. як щоденна¹⁷, а з 1856 р. як тижневик¹⁸.

Грецький флот, поряд з італійським, мав давню традицію чорноморсько-азовського плавання. Так, оцінюючи спад зернового експорту з Півдня Російської імперії після 1817 р., австрійські консули серед інших причин вказували на заворушення в Італії та грецьке повстання, що спричинило падіння приходу італійських та грецьких суден до південноукраїнських портів Російської імперії¹⁹. Тобто в першій половині XIX ст. грецьке судноплавство в Чорному морі було вагомим чинником. Ба більше, на кінець 40-х років грецькому торговому флоту, за рахунок меншої фрахтової ціни, вдалося потіснити австрійський із перших позицій. Для австрійців, як і для греків, у торговому відношенні імперія Романових була мало привабливою. Однак для їхніх торгових флотів і їхнього судноплавства Чорне й Азовське моря відігравали вкрай важливу роль, і передовсім між цими флотами в цей час відбувалося основне конкурентне протистояння, за яким уважно спостерігали австрійські консули²⁰. Принципова відмінність між австрійським і грецьким торговими флотами, окрім іншого, полягала в тому, що австрійці доволі рано почали розвивати свій пароплавний флот, а Австрійський Ллойд і Дунайське пароплавне товариство стали маркою якості Габсбургів.

Перед тим, як перейти до представлення присутності грецького флоту в чорноморсько-азовських портах, слід зробити наступні зауваги. Ми практично не будемо давати характеристики самих портів, стану їхнього рейду, умов плавання в Чорному й Азовському морях, гирлах Дунаю цього часу, оскільки це розглянуто нами в наших попередніх публікаціях²¹. Також не по всіх портах є повна інформація за означений нами хронологічний період. І не тому, що її не існувало, а через те, що редакція «Аустрії» вважала її не настільки релевантною і не публікувала. Тобто є опубліковані звіти, які містили практично всю інформацію, яка нас цікавить. А є звіти, в яких подається лише інформація по основних портах, як-от Одеса, Галац, Бреїла, і відсутня по, наприклад, болгарських чи азовських, чи дрібних кримських портах тощо. Або ж подавалася повна інформація щодо загального портового руху, але окрема інформація вносила лише по австрійських суднах, без деталізації по інших прапорах.

І в цьому зокрема, як ми зазначали, є джерельна обмеженість опублікованих звітів цього часу.

Одеса — найпотужніший порт чорноморсько-азовської акваторії, до якого щороку прибувала найбільша кількість суден у порівнянні з іншими портами. 1849 р. до неї прибуло 876 вітрильних суден далекого плавання із загальною тоннажністю 310 тис. 156 т. Серед держав, які надіслали більше сотні кораблів, були британські (190), грецькі (158), сардинські (145), австрійські (138), російські (107)²².

1850 р. прибуло 786 вітрильників тоннажністю 227 тис. 204 т. Із першої п'ятірки — австрійські (173 : 59 тис. 939 т)²³, грецькі (161 : 40 тис. 879 т), британські (128 : 37 тис. 584 т), сардинські (128 : 31 тис. 619 т), російські (90 : 29 тис. 688 т)²⁴. Консул, розбираючи значення Одеси для австрійських торгово-транспортних інтересів, радів тому, що австрійці знову на першому місці, перегнавши давніх конкурентів — британців, сардинців і греків²⁵. 1850 р. загалом не був особливо жвавим для торгівлі Півдня Російської імперії. Однак транспортний рух навпаки був значним, що пояснювалося відкриттям британських портів для вільного доступу іноземних суден. З означених 786 вітрильників 364 (118 тис. 289 т) попрямували до Великої Британії. Серед них під австрійським прапором 94 (33 тис. 075 т), британським — 112 (35 тис. 356 т), грецьким — 55 (16 тис. 692), російським — 43 (14 тис. 300)²⁶.

1852 р. з Одеси вийшли 1265 суден. Проте цього разу дані були згруповані за трьома напрямками, а не як зазвичай, коли подавалася лише кількість суден та їх тоннажність. І тут цікаво прослідкувати, куди переважно пролягали маршрути грецьких суден та їхніх конкурентів. Грецьких вийшло загалом 168 вітрильників, з яких 124 попрямували до Середземного моря, включно з Константинополем (1-й напрямок таблиці), 31 — до країн за протокою Гібралтар (2-й напрямок) і 13 здійснили рейси в межах Чорного моря (3-й напрямок, і тут слід розуміти, що це не було каботажне плавання, рух цих суден обчислювався окремо). Із 206 австрійських суден, 96 пішли 1-м напрямком, 107 — другим і 3 — третім. Із 197 сардинських 186 пішли в Середземне море, 9 — на Захід і Північ Європи, 2 — залишилися в Чорному морі. З 211 британських всі вийшли через Гібралтар²⁷. Тобто, якщо порівнювати ці дані і дані за 1850 р., то впливає, що для грецьких і сардинських суден Середземне море залишалося пріоритетним, австрійські активніше розширювали свої контакти на Британію, а британські практично виключно задовольняли торгово-транспортні інтереси власної країни.

Керченський порт, як і інші кримські торгові порти — феодосійський і євпаторійський — мали більш регіональне, ніж міжнародне значення. За ними не стояло потужних продуктивних аграрних областей, як це було в

інших портах. Керч розглядалося як ворота в Азовське море, куди судна були вимушені заходити на обов'язковий карантинний термін, або великі морські судна тут приймали вантаж з Азовського моря, до якого вони не ризикували заходити через його мілководдя та специфіку плавання.

1849 р. до керченського порту зайшло 109 суден загальною тоннажністю 26 тис. 654 т. Найчисельніше були представлені російські (33 : 7 тис. 359 т), британські (19 : 5 тис. 830 т), грецькі (17 : 4 тис. 842 т), сардинські (14 : 2 тис. 588 т), іонійські (8 : 1 тис. 594 т), турецькі (8 : 1 тис. 750 т), австрійські (5 : 1 тис. 311 т) та інші²⁸. 1850 р. кількість вітрильників впала до 92 (22 тис. 369 т), серед яких грецьких було лише 4 (781 т), а австрійських 5 (1 тис. 821 т)²⁹.

1849 р. до Феодосії прибуло 52 судна тоннажністю 12 тис. 048 т., з яких найчисленніше представлені турецькі (18 : 2 тис. 726 т), російські (12 : 3 тис. 156 т), грецькі (11 : 3 тис. 822 т) та іонійські (6 : 1 тис. 452 т) [австрійських не було. — *Авт.*]³⁰. 1851 р. прибуло вже 88 судна (22 тис. 738 т), серед яких грецькі на першому місці — 24 вітрильника (8 тис. 021 т) (австрійських лише три). З тих, що потім відплили, 5 грецьких пішли з вантажем пшениці без чіткого пункту призначення³¹.

До Євпаторії у 1849 р. прибуло лише 9 суден, жодного грецького³². 1850 р. — уже 23 судна, жодного грецького, хоча два відплили³³.

Місто Бердянськ, як і його порт, постали 1836 р. За підрахунками австрійського консульського агента Іванчича Г.Г. у Бердянську, за період між 1836 р. і 1 січня 1850 р. тамтешній порт відвідало 1 тис. 318 суден далекого плавання загальною тоннажністю 317 тис. 773 т. За прапорами ця кількість розподілилася наступним чином (Таблиця 1), де беззаперечне лідерство було за грецькими суднами³⁴.

Таблиця 1.

Прапор	Кількість суден	Тоннажність
1	2	3
Грецький	323	91114
Австрійський	234	64081
Сардинський	207	40546
Російський	190	38767
Британський	137	34967
Іонійський	56	12179
Неаполітанський	51	13434
Турецький	45	9940
Французький	28	3791

1	2	3
Тосканський	14	2886
Шведський	4	929
Норвезький	4	744
Пруський	4	772
Папський	4	586
Бременський	3	680
Нідерландський	3	405
Мекленбурзький	2	415
Ганноверський	2	325
Данський	2	256
Бельгійський	1	280
Молдовський	1	244
Єрусалимський	1	220
Волоський	1	138
Самоський	1	74

У середньому, за його підрахунками, виходило, що Бердянськ щорічно відвідувало 94 судна середньою тоннажністю 22 тис. 698 т, першу п'ятірку яких складали³⁵:

Таблиця 2.

Прапор	Кількість суден.	Тоннажність.
Грецький	23	6508
Австрійський	17	4578
Сардинський	15	2896
Російський	14	2796
Британський	10	2497

1849 р. до Бердянська прибуло 77 суден тоннажністю 21 тис. 475 т, серед яких більшість складали грецькі — 22 судна тоннажністю 7 тис. 413 т. Далі за ними слідували сардинські (13 : 2 тис. 834 т), британські (11 : 2 тис. 781 т), російські (10 : 3 тис. 646 т), тосканські (9 : 2,052) та інші³⁶. 1850 р. прибуло 76 суден, тоннажністю 19 тис. 264 т. Грецьких знову найбільше — 17 кораблів тоннажністю 5 тис. 208. За ними йшли російські (14), австрійські й сардинські (по 8), британські (7), турецькі (6) та інші³⁷.

Згідно з даними консульської агенції у Маріуполі на рубежі 1840–1850-х років XIX ст. до Маріуполя заходило в середньому 80-90 кораблів

далекого плавання, серед яких найчисленніше були представлені австрійські, грецькі й сардинські³⁸.

1849 р. прибуло 50 суден загальною тоннажністю 12 тис. 706 т. Найчисленніше були представлені сардинські (16 : 3 тис. 025 т), австрійські (10 : 3 тис. 602 т), грецькі (10 : 2 тис. 617 т) і російські (7 : 1 тис. 924 т)³⁹. 1850 р. прибуло вже 64 судна тоннажністю 17 тис. 405 т, серед яких першу четвірку очолили сардинці (23 : 4 тис. 321 т), австрійці (19 : 7 тис. 796 т), греки (7 : 1 тис. 598 т), росіяни (6 : 1 тис. 616 т)⁴⁰.

1849 р. відвідало Таганрог 253 судна далекого плавання загальною тоннажністю 64 тис. 380 т., серед яких найчисленніше були представлені грецькі (77 : 24 тис. 368 т), російські (64 : 17 тис. 631 т), французькі (25 : 2 тис. 204 т), турецькі (23 : 5 тис. 200 т), британські (20 : 5 тис. 692 т) та ін. (австрійських, до речі, 2 : 415 т)⁴¹. Причому у прямому сполученні між австрійськими портами й Таганрогом був задіяний лише один корабель, і той під грецьким прапором, який доставив до Трієсту 1 тис. 200 четвертей пшениці, 196 тюків коров'ячих шкір, 59 тюків вовни і 5 бочок ікри⁴². 1850 р. прибуло 402 судна тоннажністю 101 тис. 361 т, у першу п'ятірку яких увійшли грецькі судна (112 : 33 тис. 100 т), російські (68 : 17 тис. 992 т), іонійські (49 : 9 тис. 562 т), сардинські (48 : 10 тис. 007) та британські (47 : 13 тис. 288 т). Австрійських було лише 15, і вони поступалися турецьким (28)⁴³.

На Дунаї цього часу річковими портами, до яких заходили й морські кораблі, виступали південноукраїнські порти Російської імперії Ізмаїл і Рені та молдовський Галац і волоський Бреїла. Вага і значення цих портів були неспівставними. Торгові зв'язки Ізмаїла й Рені, які збували продукцію, що надходила переважно з Бессарабії, не поширювалися далі Константинополя. Тому австрійські судна, зважаючи також на незначну глибину тамтешнього Дунаю, наприкінці 40-х років відмовилися від їх відвідування. Торгові операції здійснювалися переважно грецькими купцями⁴⁴. До Ізмаїла 1849 р. прибуло 166 суден тоннажністю 14 тис. 406 т, з яких найчисленніші грецькі (110 : 9 тис. 242 т), турецькі (16 : 1 тис. 804 т), російські (15 : 1 тис. 345 т), волоські (9 : 725 т) та іонійські (9 : 699)⁴⁵, а до Рені — 25 суден тоннажністю 2 тис. 124 т., серед яких найчисленнішими були грецькі (11 : 985 т) і російські (8 : 622)⁴⁶.

Зовсім інша справа — Галац і Бреїла, що слугували морськими воротами Дунайських князівств, і які практично відразу стали активно освоюватися грецькими суднами. Зокрема, це підтверджується даними за перше півріччя 1842 р.: до порту в Галаці прибуло 195 суден загальною тоннажністю 23 тис. 628 т, серед яких було 73 грецьких, 36 російських, 27 сардинських, 24 турецьких, 14 іонійських, 8 австрійських, 4 британських, 4 волоських, 3 бельгійських, 1 папський, 1 молдовський і 1 само-

ський⁴⁷; до Бреїли — 102 (18 тис. 931 т), а саме: 31 грецький, 17 турецьких, 15 сардинських, 12 російських, 9 австрійських, 5 молдовських, 4 самоських, 3 іонійських, 2 бельгійські, 2 норвезькі, 1 британський і 1 ганноверський⁴⁸. Як бачимо, грецькі судна цього часу переважали над рештою прапорів, а частка австрійських була незначною. Недивно, що австрійські консули на початку 50-х років так пишалися своїми успіхами в Галаці і Бреїлі, зауважуючи, що 1837 р. до Бреїли ввійшло 449 морських суден, серед яких було лише 25 австрійських⁴⁹. Щодо грецького прапора, то він і надалі залишався на перших позиціях, поки витримуючи конкуренцію з австрійськими й британськими. Про частку грецького прапора в торгово-транспортному русі Галацу можна зробити висновок з цієї, хоча й неповної, таблиці, складеної нами за опублікованими звітами австрійських консулів.

Таблиця 3.

Рік	Прибуття				Відбуття			
	Загальна		Серед них		Загальна		Серед них	
	К-сть суден	Тон-ність	грецькі		К-сть суден	Тон-ність	грецькі	
1847	797	131796			764	125204		
1848	441	82563	101	16746	450	82894	104	16766 ⁵⁰
1849	552	107387	177	32345	507	149909	161	29607 ⁵¹
1850	571	98253	145	25935	446	102261	105	19506 ⁵²
1851	1020	169106			1010	168561		
1852	1088	202681	218	38338	1077	201497	213	37824

1848 р. серед прибулих вітрильників грецький прапор був на першому місці, поступаючись австрійцям лише у випадку, якщо до їхніх вітрильників (28) приплюсувати пароплави (35 ллойдівських і 48 дунайського товариства), разом 111⁵³. 1849 р. серед прибулих греки зі 177 суднами переважали всіх — австрійських вітрильників і пароплавів прибуло 96, британських 72, турецьких 55⁵⁴. Цю позицію греки зберегли і 1850 р.⁵⁵ За 1851 р. в опублікованому звіті наводилася статистична розкладка лише по кількості прибулих і вибулих австрійських кораблів. Про решту було сказано, що «серед суден чужих прапорів переважали кількісно грецькі, турецькі і британські прапори»⁵⁶. Зате міститься цікава розкладка щодо частки іноземних суден у експортно-імпортних операціях Галацу і Бреїли. По Галацу вона для грецьких суден виглядала наступним чином: вартість імпорту до Галацу 1851 р. склала 8 млн 488 тис. 692 фл. 30 кр. З цієї суми на вітрильні судна припадало 3 млн 627 тис. 435 фл., з яких на австрійські вітрильники — 146 тис. 177 фл., на інші прапори — 3 млн 841 тис.

264 фл. Традиційно, незаперечним лідерством у імпорті серед вітрильних суден користувалися британці — вони ввезли товарів на суму 1 млн 433 тис. 694 фл. Наступними були греки — вартість ввезених ними товарів склала 514 тис. 866 фл., після них росіяни — 347 тис. 409 фл. та решта⁵⁷. Оскільки пароплави на цей час були практично виключно австрійськими, з наведених даних стає зрозумілою прибутковість цих транспортних послуг для Габсбурзької монархії. Щодо експорту, то його вартість із Галацу 1851 р. склала 5 млн 425 тис. 491 фл., з чого на австрійські вітрильники припадало 292 тис. 232 фл., на інші вітрильники — 3 млн 618 тис. 112 фл., разом — 3 млн 910 тис. 232 фл. Тут теж на першому місці були британці з вартістю експорту в 1 млн 321 тис. 307 фл. Відразу за ними йшли греки — 1 млн 018 тис. 190 фл., далі з великим відривом сардинці — 323 тис. 012 фл.⁵⁸

1852 р. грецькі вітрильники поступалися за кількістю лише британським (прибуло 254, вийшло 253). Якщо ж до австрійських вітрильників (70) додати ллойдівські (54) і дунайські (100) пароплави, разом 224, то греки за кількістю були на третьому місці, що видно з таблиці 4⁵⁹:

Таблиця 4.

Прапор	Прибуття				Відбуття			
	Загальна кількість		Серед них		Загальна кількість		Серед них	
	суден	тоннаж	вантаж	тоннаж	суден	тоннаж	вантаж	тоннаж
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Австр.								
Ллойд	54	23742	54	23742	54	23742	54	23742
Дунай. паропл.	100	24081	100	24081	100	24081	100	24081
Вітр-ки	70	12315	30	4419	70	12315	52	9039
Грецьк.	218	38338	73	11466	213	37824	152	26831
Брит.	254	45027	89	15016	253	44910	159	31160
Сардн.	67	9890	30	4408	67	9890	49	6979
Іонійс.	25	4476	5	819	25	4476	15	2684
Молдов	9	1069	1	50	9	1069	4	704
Волос.	25	3520	18	2252	25	3520	7	1192
Швед-Норв	17	2474	8	1102	17	2474	8	1243
Голлан.	23	3591	12	1775	22	3386	16	2510
Данськ.	16	1845	16	1845	16	1845	7	823
Російс.	37	6393	24	4044	35	6249	23	3577
Прус.	9	1773	3	510	9	1773	7	1403
Мекленбурз.	5	1096	—	—	5	1096	3	627
Рим.	3	497	1	127	3	497	3	497

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ольденбурз.	11	1156	3	302	11	1156	8	854
Неапол.	1	294	—	—	1	294	1	294
Франц.	8	1026	5	520	8	1026	5	725
Самос.	8	552	8	552	8	552	1	41
Бремен.	2	287	1	167	2	287	1	167
Ганнов.	16	1386	9	778	14	1182	13	1102
Марок.	1	135	1	135	1	135	1	135
Турец.	103	16570	24	2687	103	16570	79	13562
Тоскан.	6	1148	3	555	6	1148	6	1148

З 73 грецьких суден, які прибули з вантажем, 24 прийшли з піском і будівельним камінням. Це транспортування відбулося за рахунок Галацької губернії під потреби завершення набережної гавані⁶⁰.

Греки брали участь у вивезенні, наприклад, із Галацу 1852 р. зернових, будівельного лісу, вина, вовни, льняного насіння, чорносливу, горіхів, сиру, кісток і консервованого м'яса. Головними споживачами пшениці й кукурудзи була Британія, жита — Триєст і Венеція, будівельного лісу — Константинополь. Кістки й консервоване м'ясо йшли винятково до Великої Британії⁶¹, натомість імпортувалася мануфактура, колоніальні товари, південні фрукти, метал, скляний посуд, кам'яне вуїлля, засолена риба, воскові свічки, ліки⁶².

Австрійські консули намагалися пояснити, чому поряд з австрійським і британським прапорами на перших позиціях були присутні греки з турками. З цього приводу у звіті з Бреїли за 1852 р. вони зазначали, що це полягало «передовсім у тому, що грецькі і турецькі кораблі близько розташовані до цього порту і мають власні багатосторонні транспортні потреби. Їхнє судноплавство обмежується, однак, переважно Чорним морем і Архіпелагом; вони доставляють південні фрукти, олію, грецьке вино, тютюн тощо до Бреїли і перевозять до Константинополя і на острови: зерно, вершкове масло, воловий жир тощо. Також їхні судна малої тоннажності; вони не занурюються глибоко і можуть плавати Дунаєм за кожного його водного рівня. Фрахтова ціна грецьких і турецьких суден також найнижча. Щодо надійності перевезень і освіти капітанів, то ці судна багато чого ще потребують»⁶³.

Отже, з наведеного вище матеріалу видно, що грецький торговий флот посідав провідне місце в судноплавному русі портів Дунайських князівств. Водночас, він дедалі сильніше відчував конкуренцію з боку інших флотів, передовсім австрійського й британського. Причому, як ми вже зауважували, австрійці, розвиваючи пароплавний рух, зробили потужний якісний стрибок. Було лише питанням часу, коли в дунайських

портах почнуть з'являтися пароплави інших країн. Те, що було відчутним у дунайських портах, яскраво було видно на анатолійському узбережжі Чорного моря.

На кінець 40-х років ожив Трапезунд, а з ним поступово почали оживати й інші порти південного узбережжя. І хоча тут теж здійснювалося плавання вітрильними суднами, які, за словами австрійського консула в Трапезунді Рудольфа Гьоделя, ходили переважно під британським, австрійським, російським та грецьким прапорами, головним засобом транспортування виступали від початку пароплави. Наприкінці 40-х років пароплави трьох компаній — Австрійського Ллойду, турецької *Compagnia Ottomana* і британської *Peninsular and Oriental Steam-Navigation-Companie* — з'являлися тут шість разів на місяць, заходячи окрім Сінопу, Самсуна і Трапезунду, також вже і до Інеболі⁶⁴.

Саме в анатолійських портах впадав в око практично кількісний паритет у використанні пароплавів та вітрильників. Так, 1850 р. до Сінопу прибуло й вибуло 144 кораблі, з яких 68 були пароплавами і 76 вітрильними суднами. По рейду Самсуна загальна кількість склала 108 — 68 пароплавів і 40 вітрильників, а Трапезунда — 104 пароплави і 120 вітрильників, разом 224⁶⁵. З 104 пароплавів на трапезундському рейді 60 були турецькими, 22 австрійськими і 22 британськими. Серед вітрильних — 92 турецьких, 12 британських, 12 грецьких, 1 австрійський, 1 шведський, 1 прусський і 1 мекленбурзький⁶⁶.

Детальніша інформація у нас за 1851 р., що видно з таблиць 5–7⁶⁷.

Таблиця 5: Сіноп.

Судна	Зайшли				Вийшли			
	пароплави	вітрильники		разом	пароплави	вітрильники		разом
		завант.	порожн.			завант.	порожн.	
австрійські	26	1	1	28	26	—	2	28
британські	13	1	—	14	13	—	1	14
грецькі	—	2	—	2	—	—	2	2
російські	—	2	1	3	—	1	2	3
турецькі	34	6	26	65	34	26	6	65
разом	73	12	28	112	73	27	13	112

Таблиця 6: Самсун.

Судна	Зайшли				Вийшли			
	пароплави	вітрильники		разом	пароплави	вітрильники		разом
		завант.	порожн.			завант.	порожн.	
австрійські	26	—	1	27	26	1	—	27
британські	13	—	—	13	13	—	—	13
грецькі	—	1	—	1	—	—	1	1
ієрусалимські	—	—	1	1	—	1	—	1
російські	—	2	—	2	—	—	2	2
турецькі	34	9	6	49	34	9	6	49
разом	73	12	8	93	73	11	9	93

Таблиця 7: Трапезунд.

Судна	Зайшли				Вийшли			
	пароплави	вітрильники		разом	пароплави	вітрильники		разом
		завант.	порожн.			завант.	порожн.	
австрійські	26	—	—	26	26	—	—	26
британські	13	6	—	19	13	2	4	19
французькі	—	—	1	1	—	1	—	1
грецькі	—	9	—	9	—	2	7	9
іонійські	—	3	—	3	—	—	3	3
російські	—	2	—	2	—	—	2	2
турецькі	34	70	8	112	34	51	27	112
разом	73	90	9	172	73	56	43	172

1851 р. вважався дуже вдалим для цих портів. Тамтешні сільсько-господарські продукти завдяки жвавому пароплавству віднаходили добрий збут за кордоном, а велика потреба південного узбережжя Чорного моря у європейських промислових товарах привабляла сюди західних постачальників. І якщо порівняти в ціновому вираженні частку пароплавних перевезень з вітрильними, то вона ще контрастніша, ніж у дунайських портах. Так, по портовому руху Трапезунда сума імпорту в 1851 р. склала 23 млн 550 тис. 550 фл., з якої на британські вітрильники припадало 828 тис. 850 фл., грецькі 241 тис. 240 фл., іонійські 15 тис. 800 фл., російські 16 тис. 100 фл., турецькі 1 млн. 303 тис. 010 фл., а французькі взагалі прийшли без вантажу.

Сума експорту склала 5 млн 719 тис. 548 фл., з якої британськими вітрильниками перевезено товарів на 61 тис. 500 фл., французькими — 232 тис. фл., грецькими — 23 тис. 170 фл., турецькими — 405 тис. 400 фл., а іонійські й російські пішли без вантажу⁶⁸.

По порту в Самсуні переважання пароплавних перевезень було домінуючим. Із вартості імпортованих товарів у 2 млн 060 тис. 274 фл., вітрильниками перевезли лише на суму у 18 тис. 350 фл., а саме: грецькими ввезено на суму 5 тис. 300 фл., російськими — 3 тис. 700 фл., а турецькими — 9 тис. 350 фл. Експортовано було на суму 1 млн 766 тис. 689 фл., з чого вартість перевезеного австрійськими вітрильниками склала 131 тис. 902 фл., грецькими — 18 тис. 600 фл., єрусалимськими — 78 тис. 805 фл., турецькими — 25 тис. 948 фл., разом 255 тис. 255 фл.⁶⁹

Наступний рік був ще успішнішим, коли до Трапезунду прибуло вже 219 суден (88 пароплавів), але грецьких знову було лише два вітрильники⁷⁰. Теж і в порту Сінопу, куди прибуло 122 судна (84 пароплави), з них два грецьких вітрильника⁷¹. До Самсуна, де теж збільшилися кількість заходів суден (110, з яких 88 пароплавів), греки не заходили⁷².

Отже, частка грецького торгового флоту в русі південних анатолійських портів Чорного моря сильно коливалася, але загалом була незначною і не йшла в жодне порівняння з його діяльністю в дунайських і південноукраїнських портах.

1842 р. османська адміністрація запровадила в Болгарії нову торговельно-митну систему, чим була скасована раніше існуюча монополія. Це дозволило цій турецькій провінції взяти активну участь у експорті своєї пшениці. Вона доправлялася через розташовані на правому березі Дунаю міста Видин, Свіштов, Русе і Сілістра до Бреїли й Галацу, а звідти — на іноземні ринки. Багато суден прибули тоді і до Варни, а звідти до Великобританії, де 1842 р. вперше з'явилася на ринку болгарська пшениця⁷³.

За декілька років Варна й інші порти болгарського узбережжя Чорного моря вже активно відвідувалися іноземними суднами, що видно з таблиці 8:

Таблиця 8.

прапори	Варна	Бальчик і Каварна	Бургаз, Анкіало і Місєвріа	1847 р.	1846 р.
1	2	3	4	5	6
Австрійські вітрильники	18	6	8	32	14
Австрійські пароплави	36	-	-	36	35
Турецькі	69	95	58	222	178
Грецькі	93	74	39	206	182
Російські	15	18	5	38	66
Сардинські	9	13	4	26	27

1	2	3	4	5	6
Британські	9	2	3	14	1
Пруські	2	-	-	2	-
Ганноверські	1	-	-	1	-
Ганзейські	-	-	2	2	-
Мекленбурзькі	1	-	1	2	-
Шведсько-норвезькі	1	-	4	5	1
Тосканські	2	2	2	6	-
Неаполітанські	4	-	-	4	2
Французькі	-	-	2	2	-
Іонійські	-	16	-	16	12
Волоські	3	5	3	11	10
Молдовські	1	-	-	1	1
Самоські	2	-	-	2	1
Разом	266	231	131	628	530

Як бачимо, грецькі вітрильники домінували серед іноземних (турецькі кораблі, які були за кількістю практично рівними грецьким, виступали вітчизняними суднами). Як зауважує австрійський консул у Галаці Губер Х.В., рух у болгарських портах 1847 р. міг бути ще жвавішим у порівнянні з 1846 р., якби не заборона з боку османської адміністрації на грецьке каботажне плавання влітку 1847 р.⁷⁴ Отже, окрім грецьких кораблів далекого плавання їхні каботажні судна активно були задіяні у прибережному плаванні. Щодо одних із головних конкурентів греків на Чорному морі, австрійців, то вони їм кількісно поступалися у болгарських портах, зате вже явно переважали якістю, запровадивши регулярне пароплавне сполучення.

Торгова криза 1848 р. призвела до падіння кількості суден, які навідувалися до болгарського узбережжя — 384 судна проти 628 за 1847 р., що було на 244 менше. Наполовину менше прибуло і грецьких суден — 112 проти 206, які разом із турецькими (145 проти 222) залишалися домінуючими у болгарських портах⁷⁵.

Це тенденція зберігалася і на початку 50-х років, що видно з наступної таблиці 9, в якій наводиться кількість прибулих вітрильників до Бургаза в 1851 і 1852 роках.

Значне переважання кількості прибулих суден 1852 р. пояснюється неврожаєм 1851 р.⁷⁶

Таблиця 9.

	1852		1851	
	судна	тоннажність	судна	тоннажність
австрійські	9	2449	2	505
турецькі	71	9210	17	1484
грецькі	33	6518	7	1885
волоські	13	1556	10	1071
російські	12	2180	6	2162
мекленбурзькі	4	1163	—	—
британські	3	725	—	—
самоські	3	316	2	285
голландські	2	588	—	—
сардинські	2	507	—	—
іонійські	2	260	1	145
тосканські	1	490	—	—
шведські	—	—	1	152
разом	155	25962	46	6789

Отже, на середину XIX ст. грецький торговий флот являв собою значну потугу, яка брала активну участь у чорноморсько-азовському судноплаванні. Успіхам грецького торгового флоту сприяло, серед іншого, те, що мореплавання було давнім ремеслом греків, і за османських часів вони мали можливість зберігати тяглість досвіду і традиції. Окрім того, цьому сприяла розвинена мережа грецьких торгових домів, які були широко представлені по основному ареалу плавання їхнього флоту, власне в Середземному морі, особливо його східній частині, та у Чорному й Азовському морях. Тому радикальні політичні й економічні зміни чорноморсько-азовського ареалів не застали їх та італійців зненацька, і вони виявилися першими, хто почав користатися стрімким розвитком тамтешнього торгово-транспортного руху. І незважаючи на посилення конкуренції на середину XIX ст. з боку австрійців і британців, греки й надалі залишалися на топ-позиціях у судноплаванні Чорного й Азовського морів. Ба більше, на відміну від сардинців вони в цей час поступово втягувалися і в далекі плавання за Гібралтар, переважно до Великої Британії. Водночас окреслилися виклики для традиційно вітрильного грецького торгового флоту від появи пароплавних ліній на Чорному морі. Першими дзвіночками тут стала діяльність одних із головних грецьких конкурентів греків, австрійців, у дунайських портах і на болгарському узбережжі та британців, австрійців і турок — у анатолійських портах.

¹ Терентьева Н.А. Украина — Греция: торгово-экономические связи в XVII–XIX вв. К: Логос, 1992. 91 с.; Мякушко С.В., Слюсаренко О.О., Терентьева Н.А. Украина — Греция: штрихи к портрету экономического сотрудничества. К.: Аквілон — Пресс, 1998. 71 с.; Терентьева Н.А. Греки в Украине: Экономическая и культурно-просветительская деятельность (XVII–XX вв.). К.: Аквилон — Пресс, 1999. 352 с.; Слюсаренко О., Терентьева Н. Торгово-экономичні зв'язки України і Греції: історичні традиції та сьогодення. К.: Вид. дім «Києво-Могилянська академія», 2005. 384 с.

² Ефремов В. С., Щипцов А. А. Транспортное освоение Азовского моря: ист. экскурс и современность. К.: Будівельник, 1995. 142 с.

³ Столбуненко М. Зовнішньополітичні та зовнішньоекономічні чинники розвитку морського торгового флоту та судноплавства на Півдні України (кінець XVIII — перша половина XIX ст.): автореф. дис. ... канд.політ.наук. Одеса, 1997. 20 с.

⁴ Новікова С.В. Роль грецьких підприємців у розвитку торгівлі в Північному Приазов'ї (друга половина XIX — початок XX ст.). *Література та культура Полісся*. Вип. 28: Сторінки історії і культури Полісся та України в сучасному висвітленні. Відп. ред. і упорядник Г.В.Самойленко. Ніжин: Видавництво НДУ ім. М. Гоголя, 2005. С. 68–72.

⁵ Грецьке підприємництво і торгівля у Північному Причорномор'ї XVIII–XIX ст. Збірник наукових статей. К.: Інститут історії України НАН України, 2012. 276 с.

⁶ Бацак Н. Грецьке та італійське купецтво у портах Північного Чорномор'я: комерційна діяльність, мореплавство (перша третина XIX ст.). *Грецьке підприємництво і торгівля у Північному Причорномор'ї XVIII–XIX ст.* ... С. 11–34.

⁷ Там само. С. 17–18.

⁸ Галенко О. Грецькі підприємці та мореплавці у Північному Причорномор'ї османської доби, 1475–1812. *Грецьке підприємництво і торгівля у Північному Причорномор'ї XVIII–XIX ст.* ... С. 61–78.

⁹ Там само. С. 61.

¹⁰ Там само. С. 62.

¹¹ Шляхов О. Греки Російської імперії та їхня роль у розвитку торговельного мореплавства у Чорному та Азовському морях (друга половина XIX — початок XX ст.). *Грецьке підприємництво і торгівля у Північному Причорномор'ї XVIII–XIX ст.* ... С. 265–274.

¹² Папаконстантину К. Греки у торгівлі на Чорному морі наприкінці XVIII ст.: у пошуках нових можливостей. *Грецьке підприємництво і торгівля у Північному Причорномор'ї XVIII–XIX ст.* Збірник наукових статей. К.: Інститут історії України НАН України, 2012. С. 133–150. Тут грецька колега веде мову про «процес розквіту грецького судноплавства у XVIII ст.».

¹³ Константинова В. European Vector of the Northern Azov in the Imperial Period: British Consular Reports about Italian Shipping = Європейське спрямування Північного Приазов'я в імперську добу: британські консульські рапорти про італійське судноплавство. Вікторія Константинова, Ігор Лиман, Анастасія Ігнатова. Бердянськ : ФО-П Ткачук О.В., 2016. 184 с. Вихід даної монографії був теж результатом вже згаданого міжнародного проекту «Чорне море та його міста-порти, 1774–1914. Розвиток, конвергенція та зв'язки зі світовою економікою».

¹⁴ Там само. С. 50.

¹⁵ Pfunder J. Die österreichische Handelsschiffahrt im Ausland von 1850–1870. Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades an der philosophischen Fakultät der Universität Wien. Wien, Mai 1953. 122 Bl.

¹⁶ Жалоба І.В. Діяльність консульських установ Габсбурзької монархії другої половини XIX ст. (за матеріалами засідань Буковинської торгово-промислової палати). *Науковий вісник Дипломатичної академії України*. К., 2009. Вип. 15. С. 392-402; Жалоба І. 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, 2017. С. 81–114; Żaloba I. Stosunki agrarne Południa Ukrainy oczyma austriackich konsulów w latach 50–70. XIX wieku. *Wolni i uwłaszczeni. Chłopi a przemiany społeczno-gospodarcze i polityczne w Europie Wschodniej w XIX i na początku XX wieku*. Pod redakcją Doroty Michaluk. Ciechanowies, 2017. S. 335–362; Жалоба І.В. Транспортна інфраструктура Азовського і Чорного морів рубежу 40-х — 50-х років XIX ст. (за матеріалами австрійських консульських звітів). *Дриновський збірник: науковий щорічник*. Софія-Харків, 2021. Т. 14. С. 16–27.

¹⁷ Austria. Tagblatt für Handel und Gewerbe, öffentliche Bauten und Verkehrsmittel.

¹⁸ Austria. Wochenschrift für Volkswirtschaft und Statistik.

¹⁹ Der Verkehr der russischen Häfen am schwarzen und azow'schen Meere im Jahre 1849. Nach Berichten des k. k. General-Consulates in Odessa. *Mittheilungen über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel, so wie aus dem Gebiete der Statistik überhaupt, nach Berichten an des k. k. Handels-Ministerium*. Hrsgb. von der Direction der administrativen Statistik. Erster Jahrgang. Wien: Verlag von Carl Gerold, 1850. S. 274–275.

²⁰ Ibid. S. 279–280.

²¹ Див. їх перелік вище, а також: Жалоба І.В. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII — 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). Чернівці: Книги — XXI, 2004. С. 115–116.

²² Ibid. S. 288.

²³ Тут і надалі перша цифра це кількість суден, а друга — загальна тоннажність.

²⁴ Verkehr der südrussischen Häfen im Jahre 1850. Bericht des k. k. General-Consulates zu Odessa. *Mittheilungen 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, 1851. S. 197.

²⁵ Ibid. S. 205.

²⁶ Ibid.

²⁷ Schifffahrt und Handel von Odessa im Jahre 1852. *Austria*. 1853. 12. Febr. Nr. 35. S. 274.

²⁸ Der Verkehr der russischen Häfen ... im Jahre 1849. S. 302–303.

²⁹ Verkehr der südrussischen Häfen im Jahre 1850. S. 215.

³⁰ Der Verkehr der russischen Häfen ... im Jahre 1849. S. 304.

³¹ Der Verkehr der südrussischen Häfen in 1850. (Schluss.). *Austria*. 1851. Nr. 110. 9. Mai. S. 733.

³² Der Verkehr der russischen Häfen ... im Jahre 1849. S. 305.

³³ Der Verkehr der südrussischen Häfen in 1850. (Schluss.). S. 733.

³⁴ Bericht des k. k. Consular-Agenten zu Berdiansk G. G. Ivancich über den Ausfuhrhandel der Seeplätze des Azow'schen Meeres mit besonderer Berücksichtigung von Berdiansk. *Mittheilungen über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel*. Erster Jg. 1850. S. 105–106.

³⁵ Ibid. S. 107.

³⁶ Der Verkehr der russischen Häfen ... im Jahre 1849. S. 300.

³⁷ Verkehr der südrussischen Häfen im Jahre 1850. S. 213–214.

³⁸ Geschichtliche und statistische Notizen über den District von Mariupol am Azow'schen Meere nach einem Berichte der k. k. General-Agentie in Mariupol. *Mittheilungen 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, 1851. S. 229.

³⁹ Der Verkehr der russischen Häfen ... im Jahre 1849. S. 299.

⁴⁰ Verkehr der südrussischen Häfen im Jahre 1850. S. 211.

⁴¹ Der Verkehr der russischen Häfen ... im Jahre 1849. S. 295.

⁴² Ibid. S. 298.

⁴³ Der Verkehr der südrussischen Häfen in 1850. (Fortsetzung.). *Austria*. 1851. Nr. 109.

8. Mai. S. 725.

⁴⁴ Der Verkehr der russischen Häfen ... im Jahre 1849. S. 306, 308.

⁴⁵ Ibid. S. 306.

⁴⁶ Ibid. S. 307.

⁴⁷ Schifffahrt von Galatz. *Journal des österreichischen Lloyd*. 1842. VII. Jg. Nr. 63.

6. Aug.

⁴⁸ Braila's Schifffahrt von Galatz. *Journal des österreichischen Lloyd*. 1842. VII. Jg.

Nr. 63. 6. Aug.

⁴⁹ Schifffahrt und Handel von Ibraila im Jahre 1852. (Nach einem Konsularberichte.). *Austria*. 1853. 22. Sept. Nr. 217. S. 1728.

⁵⁰ Bericht des k. k. Consuls zu Galatz Chr. Wilh. Huber über den Handelsverkehr der untern Donauländer Bulgarien, Walachei und Moldau im Jahre 1848. *Mittheilungen über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel*. Erster Jg. 1850. S. 232–233.

⁵¹ Handelsverkehr der unteren Donauländer im Jahre 1849 nach dem Berichte des k. k. Consulates zu Galatz. *Mittheilungen über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel*. Erster Jg. 1850. S. 312–313.

⁵² Bericht des k. k. Consulates in Galatz. Handelsverkehr der beiden Donauhäfen Galatz und Ibraila im Jahre 1850. *Mittheilungen über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel*. Zweiter Jg. 1851. S. 543, 545.

⁵³ Bericht des k. k. Consuls zu Galatz Chr. Wilh. Huber ... im Jahre 1848. S. 232.

⁵⁴ Handelsverkehr der unteren Donauländer im Jahre 1849. S. 312.

⁵⁵ Bericht des k. k. Consulates in Galatz. Handelsverkehr ... im Jahre 1850. S. 543.

⁵⁶ Handel und Schifffahrt der Donauhäfen Galatz, Ibraila und Giurgewo im Sonnenjahr 1851. *Austria*. 1852. Nr. 261. 10. November. S. 2167.

⁵⁷ Handel und Schifffahrt der Donauhäfen Galatz, Ibraila und Giurgewo im Sonnenjahr 1851. (Nach Konsularberichten.). *Austria*. 1852. Nr. 248. 25. Okt. S. 2061.

⁵⁸ Ibid. S. 2061–2062.

⁵⁹ Schifffahrt und Handel von Galatz. (Nach einem Konsularberichte.). *Austria*. 1853. 12. Aug. Nr. 184. S. 1463.

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Schifffahrt und Handel von Galatz. (Schluß.). *Austria*. 1853. 18. Aug. Nr. 188. S. 1496.

⁶² Schifffahrt und Handel von Galatz. (Nach einem Konsularberichte.). S. 1463.

⁶³ Handel und Schifffahrt der Donauhäfen Galatz, Ibraila und Giurgewo im Sonnenjahr 1851. *Austria*. 1852. Nr. 261. 10. November. S. 2167.

⁶⁴ Bericht des k. k. Consuls zu Trapezunt Rudolf Gödel über den pontischen Handelsweg und die Verhältnisse des europäisch-persischen Verkehrs. *Mittheilungen über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel*. Erster Jg. 1850. S. 114.

⁶⁵ Konsularberichte. Kleinasien. Trapezunt, 12. Februar. *Austria*. 1851. Nr. 56. 7. März. S. 325.

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ Rückblick auf den Schifffahrts- und Handelsverkehr von Sinope, Samsun und Trapezunt im Jahre 1851. (Nach einem Bericht des k. k. Consulates in Trapezunt.). *Austria*.

1852. Nr. 222. 24. September. S. 1860–1861; Rückblick auf den Schiffahrts- und Handelsverkehr von Sinope, Samsun und Trapezunt im Jahre 1851. (Schluß.). *Austria*. 1852. Nr. 230. 4. Okt. S. 1918–1919.

⁶⁸ Rückblick auf den Schiffahrts- und Handelsverkehr von Sinope ... im Jahre 1851. (Schluß.). S. 1918.

⁶⁹ Rückblick auf den Schiffahrts- und Handelsverkehr von Sinope ... im Jahre 1851. (Nach einem Bericht des k. k. Konsulates in Trapezunt.). S. 1861.

⁷⁰ Schiffahrt und Handel in den pontischen Seeplätzen während des Jahres 1852. (Nach einem Konsularberichte aus Trapezunt.). *Austria*. 1853. 21. April. Nr. 91. S. 724–726.

⁷¹ Schiffahrt und Handel in den pontischen Seeplätzen während des Jahres 1852. (Nach einem Konsularberichte aus Trapezunt.). *Austria*. 1853. 6. Mai. Nr. 103. S. 818.

⁷² Schiffahrt und Handel in den pontischen Seeplätzen während des Jahres 1852. (Nach einem Konsularberichte aus Trapezunt.). *Austria*. 1853. 3. Mai. Nr. 101. S. 803.

⁷³ Aus Galacz. *Journal des österreichischen Lloyd*. 1842. VII. Jg. Nr. 66. 17. Aug.

⁷⁴ Bericht des k. k. Consuls zu Galatz Chr. Wilhelm Huber über den Verkehr der unteren Donauländer im Jahre 1847. *Mittheilungen über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel*. Erster Jg. 1850. S. 54–55.

⁷⁵ Bericht des k. k. Consuls zu Galatz Chr. Wilh. Huber ... im Jahre 1848. S. 255.

⁷⁶ Schiffahrt und Handel von Burgas in 1852. (Nach einem Konsularberichte.). *Austria*. 1853. 20. Juli. Nr. 164. S. 1306.

REFERENCES

1. Aus Galacz. (1842). *Journal des österreichischen Lloyd*. VII. Jg. Nr. 66. 17. Aug. [in German].

2. Bacak, N. (2012). Grec'ke ta italijs'ke kupectvo u portah Pivnichnogo Chornomor'ja: komercijna dijal'nist', moreplavstvo (persha tretyna XIX st.). *Grec'ke pidpryjemnyctvo i torgivlja u Pivnichnomu Prychornomor'i' XVIII–XIX st.* Kyiv [in Ukrainian].

3. Bericht des k. k. Consular-Agenten zu Berdiansk G. G. Ivancich über den Ausfuhrhandel der Seeplätze des Azow'schen Meeres mit besonderer Berücksichtigung von Berdiansk. (1859). *Mittheilungen über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel, so wie aus dem Gebiete der Statistik überhaupt, nach Berichten an des k. k. Handels-Ministerium*. Hrsgb. von der Direction der administrativen Statistik. Erster Jahrgang. Wien: Verlag von Carl Gerold [in German].

4. Bericht des k. k. Consulates in Galatz. Handelsverkehr der beiden Donauhäfen Galatz und Ibraila im Jahre 1850. (1851). *Mittheilungen 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 [in German].

5. Bericht des k. k. Consuls zu Galatz Chr. Wilh. Huber über den Handelsverkehr der untern Donauländer Bulgarien, Walachei und Moldau im Jahre 1848. (1850). *Mittheilungen 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 [in German].

6. Bericht des k. k. Consuls zu Galatz Chr. Wilhelm Huber über den Verkehr der unteren Donauländer im Jahre 1847. (1850). *Mittheilungen 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 [in German].

7. Bericht des k. k. Consuls zu Trapezunt Rudolf Gödel über den pontischen Handelsweg und die Verhältnisse des europäisch-persischen Verkehrs. (1850). *Mittheilungen über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel, so wie aus dem Gebiete der Statistik überhaupt, nach Berichten an des k. k. Handels-Ministerium*. Hrsgb. von der Direction der administrativen Statistik. Erster Jahrgang. Wien: Verlag von Carl Gerold [in German].

8. Braila's Schiffahrt von Galatz. (1842). *Journal des österreichischen Lloyd*. VII. Jg. Nr. 63. 6. Aug. [in German].

9. Der Verkehr der russischen Häfen am schwarzen und azow'schen Meere im Jahre 1849. Nach Berichten des k. k. General-Consulates in Odessa. (1850). *Mittheilungen 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 [in German].

10. Der Verkehr der südrussischen Häfen in 1850. (Fortsetzung.). (1851). *Austria*. Nr. 109. 8. Mai. S. 725–726 [in German].

11. Der Verkehr der südrussischen Häfen in 1850. (Schluss.). (1851). *Austria*. Nr. 110. 9. Mai. S. 733–734 [in German].

12. Efremov, V. S., Shhipcov, A. A. (1995). *Transportnoe osvoenie Azovskogo morya: ist. ekskurs i sovremennost'*. Kyiv [in Russian].

13. Galenko, O. (2012). Grec'ki pidpryjemci ta moreplavci u Pivnichnomu Prychornomor'i' osmans'koi' doby, 1475–1812. *Grec'ke pidpryjemnyctvo i torgivlja u Pivnichnomu Prychornomor'i' XVIII–XIX st.* Kyiv [in Ukrainian].

14. Geschichtliche und statistische Notizen über den District von Mariupol am Azow'schen Meere nach einem Berichte der k. k. General-Agentie in Mariupol. (1851). *Mittheilungen 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 [in German].

15. *Grec'ke pidpryjemnyctvo i torgivlja u Pivnichnomu Prychornomor'i' XVIII–XIX st.* (2012). Kyiv [in Ukrainian].

16. Handel und Schiffahrt der Donauhäfen Galatz, Ibraila und Giurgewo im Sonnenjahr 1851. (1852). *Austria*. Nr. 261. 10. November. S. 2167–2168 [in German].

17. Handel und Schiffahrt der Donauhäfen Galatz, Ibraila und Giurgewo im Sonnenjahr 1851. (Nach Konsularberichten.). (1852). *Austria*. Nr. 248. 25. Okt. S. 2061–2062 [in German].

18. Handelsverkehr der unteren Donauländer im Jahre 1849 nach dem Berichte des k. k. Consuls zu Galatz. (1850). *Mittheilungen 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 [in German].

19. Konstantinova, V., Lyman, I., & Ignatova, A. (2016). European Vector of the Northern Azov in the Imperial Period: British Consular Reports about Italian Shipping = Jevropejs'ke sprjamuvannja Pivnichnogo Pryazov'ja v impers'ku dobu : brytans'ki konsul's'ki raporty pro italijs'ke sudnoplavstvo. Berdjans'k [in English and in Ukrainian].

20. Konsularberichte. Kleinasien. Trapezunt, 12. Februar. (1851). *Austria*. Nr. 56. 7. März. S. 324–325 [in German].

21. Myakushko, S. V., Slyusarenko, O. O., & Terent'eva, N. A. (1998). Ukraina — Gre-ciya: shtrikhi k portretu ekonomicheskogo sotrudnichestva. Kyiv [in Russian].

22. Novikova, S.V. (2005). Rol' grec'kyh pidpryjemciv u rozvytku torgivli v Pivnichnomu Pryazov'i' (druga polovyna XIX — pochatok XX st.). *Literatura ta kul'tura Polissja*, 28, 68–72 [in Ukrainian].

23. Papakonstantinu, K. (2012). Greky u torgivli na Chornomu mori naprykinci XVIII st.: u poshukah novykh mozhlyvostej. *Grec'ke pidpryjemnyctvo i torgivlja u Pivnichnomu Prychornomor'i' XVIII–XIX st.* Kyiv [in Ukrainian].

24. Pfunder, J. (1953). Die österreichische Handelsschiffahrt im Ausland von 1850–1870. Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades an der philosophischen Fakultät der Universität Wien. Wien [in German].

25. Rückblick auf den Schiffahrts- und Handelsverkehr von Sinope, Samsun und Trapezunt im Jahre 1851. (Schluß.). (1852). *Austria*. Nr. 230. 4. Okt. S. 1918–1919 [in German].

26. Rückblick auf den Schiffahrts- und Handelsverkehr von Sinope, Samsun und Trapezunt im Jahre 1851. (Nach einem Bericht des k. k. Konsulates in Trapezunt.). (1852). *Austria*. Nr. 222. 24. September. S. 1860–1861 [in German].

27. Schiffahrt von Galatz. (1842). *Journal des österreichischen Lloyd*. VII. Jg. Nr. 63. 6. Aug. [in German].

28. Schiffahrt und Handel in den pontischen Seeplätzen während des Jahres 1852. (Nach einem Konsularberichte aus Trapezunt.). (1853). *Austria*. 21. April. Nr. 91. S. 724–726 [in German].

29. Schiffahrt und Handel in den pontischen Seeplätzen während des Jahres 1852. (Nach einem Konsularberichte aus Trapezunt.). (1853). *Austria*. 6. Mai. Nr. 103. S. 818 [in German].

30. Schiffahrt und Handel in den pontischen Seeplätzen während des Jahres 1852. (Nach einem Konsularberichte aus Trapezunt.). (1853). *Austria*. 3. Mai. Nr. 101. S. 803–804 [in German].

31. Schiffahrt und Handel von Burgas in 1852. (Nach einem Konsularberichte.). (1853). *Austria*. 20. Juli. Nr. 164. S. 1306 [in German].

32. Schiffahrt und Handel von Galatz. (Nach einem Konsularberichte.). (1853). *Austria*. 12. Aug. Nr. 184. S. 1463–1464 [in German].

33. Schiffahrt und Handel von Galatz. (Schluß.). (1853). *Austria*. 18. Aug. Nr. 188. S. 1496–1497 [in German].

34. Schiffahrt und Handel von Ibraila im Jahre 1852. (Nach einem Konsularberichte.). (1853). *Austria*. 22. Sept. Nr. 217. S. 1728–1729 [in German].

35. Schiffahrt und Handel von Odessa im Jahre 1852. (1853). *Austria*. 1853. 12. Febr. Nr. 35. S. 274 [in German].

36. Shljahov, O. (2012). Greky Rosijs'koi' imperii' ta i'hnja rol' u rozvytku torgovel'nogo moreplavstva u Chornomu ta Azovs'komu morjah (druga polovyna XIX — pochatok XX st.). *Grec'ke pidpryjemnyctvo i torgivlja u Pivnichnomu Prychornomor'i' XVIII–XIX st.* Kyiv [in Ukrainian].

37. Sljusarenko, O., & Terent'eva, N. (2005). *Torgovo-ekonomichni zv'jazky Ukrai'ny i Grecii': istorychni tradyicii' ta s'ogodennja*. Kyiv [in Ukrainian].

38. Stolbunenko, M. (1997). Zovnishn'opolitychni ta zovnishn'oekonomichni chynnyky rozvytku mors'kogo torgovogo flotu ta sudnoplavstva na Pivdni Ukrai'ny (kinec' XVIII — persha polovyna XIX st.). *Extended abstract of PhD thesis*. Odesa [in Ukrainian].

39. Terent'eva, N. A. (1999). *Greki v Ukraine: E'konomicheskaya i kul'turno-prosvetitel'skaya deyatel'nost' (XVII–XX vv.)*. Kyiv [in Russian].

40. Terent'eva, N. A. (1992). *Ukraina — Greciya: torgovo-e'konomicheskie svyazi v XVII–XIX vv.* Kyiv [in Russian].

41. Verkehr der südrussischen Häfen im Jahre 1850. Bericht des k. k. General-Consulates zu Odessa. (1851). *Mittheilungen 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 [in German].

42. Zhaloba, I.V. (2009). Diyal'nist' konsul's'kykh ustanov Gabsburz'koi monarkhii drugoi polovyny XIX st. (za materialamy zasidan' Bukovyns'koi torgovo-promislovoi palaty). *Naukovyj visnik Dyplomatichnoi akademii Ukraïny*, 15, 392–402 [in Ukrainian].

43. Zhaloba, I.V. (2004). *Infrastrukturna politika avstrijs'kogo uryadu na pivnichnomu sxodi monarkhii v ostannij chverti XVIII — 60-x rokax XIX st. (na prykladi shlyakhiv spuluchennya)*. Chernivci [in Ukrainian].

44. Zhaloba, I. (2017). Materiali avstrijs'kix konsul's'kix ustanov u Pivnichnomu Prichor-nomor'i yak dzhereło do istorii ekonomichnogo rozvitku regionu 50–70-x rokiv XIX stolittya. *Arkhivy konsul's'kykh ustanov inozemnykh derzhav yak dzhereło do vivchennya ukrains'koi istorii XIX — pochatku XX stolit'*. L'viv [in Ukrainian].

45. Żałoba, I. (2017). Stosunki agrarne Południa Ukrainy oczyma austriackich konsulów w latach 50–70. XIX wieku. *Wolni i uwłaszczeni. Chłopi a przemiany społeczno-gospodarcze i polityczne w Europie Wschodniej w XIX i na początku XX wieku*. Ciechanowiec [in Polish].

46. Zhaloba, I.V. (2021). Transportna infrastruktura Azovs'kogo i Chornogo moriv ru-bezhu 40-x — 50-x rokiv XIX st. (za materialamy avstrijs'kykh konsul's'kykh zvitiv). *Drinovs'kij zbirnyk: naukovyj shhorichnyk*, 14, 16–27 [in Ukrainian].

Received: 8.05.2024. Approved: 27.06.2024. Published: 28.10.2024.