

БЕРРІС КУЦМАНІ:

«УСЯ ТОРГІВЛЯ МІЖ ЛЕЙПЦИГОМ І ОДЕСОЮ ВІДБУВАЛАСЯ ЧЕРЕЗ БРОДИ»

Текст Іван ГАЙВАНОВИЧ



Фото надав Берріс Куцмані

Ще якихось півтори-дві сотні років тому Броди були важливим осередком торгівлі, до того ж і легальної, і нелегальної. А нині — це звичайний центр територіальної громади на Львівщині. Тепер від давнього міста мало що залишилося не тільки через воєнні руйнування, а й зміну міждержавних кордонів та економічної моделі регіону. Іншими є і жителі сучасних Бродів, для яких (можливо, за рідкісними винятками) історія міста мало пов'язана або й зовсім не пов'язана з особистою родинною історією.

У 2011 році світ побачила книга австрійського історика, викладача Віденського університету Берріса Куцмані «Броди. Прикордонне галицьке місто в довгому ХІХ столітті». Видана німецькою мовою, її згодом переклали англійською, а позаторік вона надрукована й українською. «Локальна історія» розпитала дослідника про Броди того періоду

— У ХІХ столітті Броди були невеликим містом із приблизно 20 тисячами населення (тобто лише трохи меншим, ніж тепер), наукових досліджень про нього дуже мало. Якими джерелами Ви послуговувалися, пишучи книжку?

— Передусім мушу уточнити: Броди були великим містом. Це питання часової перспективи. Адже

до 1830-х Броди — одне із тридцяти найбільших міст Габсбурзької монархії, але в ХХ столітті воно змаліло. Про місто справді небагато наукової літератури, тож моїми джерелами були абзаци з тієї чи іншої книги, щось із журнальних публікацій і багато-багато архівних матеріалів, передусім зі Львова та Відня, а також з архівів у Кракові та Парижі. Паризькі архіви важливі й цікаві, бо

наполеонівський час — найкращий період для економічного добробуту Бродів як торговельного й контрабандистського міста.

Принаймні до середини ХІХ сторіччя вони були дуже важливим європейським торговельним містом. Сьогодні цього ніхто не знає, але Броди стали центральним вузлом для торгівлі між Східною й Західною Європою. Уся торгівля між Лейпцигом і Бердичевом чи Лейпцигом і Одесою до 1850 року відбувалася через Броди. Тому я багато працював з економічною статистикою, з офіційними документами щодо суспільно-політичних питань. Крім того, одна з частин моєї книги описує Броди з перспективи різного сприйняття — тут я працював із книгами спогадів та частково з белетристикою. Мої джерела були шістьма мовами, плюс англійською як мовою додаткової літератури, і це цікаво, бо такий мікс розширює перспективу.

— На Вашу думку, важливе торговельне значення Бродів ґрунтується передусім на його прикордонному розташуванні, чи також пов'язане з етнічним складом міста, у якому дві третини населення були євреями?

— Броди були торговельним містом ще в часи Речі Посполитої. Це було шляхетське місто, яке належало Потоцьким. Усі міста, якими володіла аристократія, звичайно ж, намагалися залучити єврейських торговців, навіть зобов'язували їх продавати там свої товари. За цим стояв інтерес шляхти. А Потоцькі були не якоюсь собі шляхетською династією, а однією з найсильніших. Вони дуже дбали про розвиток міста. Адже Броди не були єдиним єврейським містечком, проте мали особливе сприяння. А коли після першого поділу Польщі Галичину було анексовано, і Броди стали прикордонним містом, таке розташування виявилось радше недоліком, бо де кордон — там збирають мито. Тож важлива функція Бродів як центру торгівлі опинилася під загрозою. А торгівля приносила гроші. У Відні це зрозуміли й надали містові привілей вільної торгівлі, який компенсував недолік прикордонного розташування.

А інше, що цікаво: хоч Броди справді були великим єврейським містом, але 1800 року шестеро найзаможніших купців міста були християнами.

А от малих християнських торговців не було. Натомість зафіксовано дуже багато малих єврейських крамарів (хоч були і великі єврейські крамарі). Найбагатшим купцем був барон Дашкевич, польськомовний католик, а за ним — Бьознер, німецькомовний католик. Водночас християнські торговці передусім цікавилися внутрішньою торгівлею в Австрії, тоді як у торгівлі між Заходом і Сходом дуже активними були саме єврейські купці. Думаю, у цьому важливу роль відігравали родинні зв'язки, бо ж Бердичів був великим єврейським містом у царській Росії. Євреї суттєво впливали на економіку в Лейпцигу та в Одесі. До речі, важливі купецькі родини Одеси частково походять із Бродів. У портовому місті є, наприклад, Бродська синагога, яку звели єврейські вихідці з Бродів.

Для єврейської історії Броди — особливе місто. У другій половині ХVІІІ століття в юдаїзмі виникло містичне відгалуження — хасидизм, яке в більшості Східної Європи, і в Україні також, заміщає традиційний юдаїзм. Але не в Бродях! Броди залишалися рабинським містом, одним із небагатьох на Галичині й загалом у Східній Європі, в якому згодом поширилися ідеї єврейського просвітництва. Єврейське просвітництво було тісно пов'язане з Берліном і німецькими землями. Звідти це духовне відновлення дісталось і Бродів. Позаяк із шовком, яким торгували між Лейпцигом і Бердичевом, прийшло також єврейське просвітництво «гаскала» — з Берліна через Лейпциг у Броди, а з Бродів в Одесу.

— Якщо прикордонне розташування міста і не сприяло торгівлі у Бродях, воно було перевагою для контрабанди. Як вона тут функціонувала?

— Від кінця ХVІІІ століття і Росія, і Габсбурзька монархія вели протекціоністську економічну політику з високими прикордонними митами. Зрозуміло, що це стимулювало контрабанду обійти ці митні бар'єри. Про це, мабуть, одні з найцікавіших документів, які я знайшов, зокрема, у Парижі.

У період континентальної блокади заморська торгівля була дуже обмеженою. Франція не могла завезти потрібні їй продукти, бо британський військовий флот блокував усі європейські порти. Тому бавовна, збіжжя, інші товари, яких

потребувала Франція, передусім для війська, постачали з Османської імперії через Одесу та Броди. А Франція мала довести, що їх везуть, наприклад, не з англійської колонії, бо це було заборонено. І лише з такими сертифікатами купці могли везти товари далі. Під час видавання цих сертифікатів було багато шахрайства. А коли розпочалася російська кампанія 1812 року, кордон між Росією і Європою (тобто і з Австрією), яку контролює Франція, закрили. Торгівлю зупинили. Попри це, Франція і надалі потребувала цих товарів. А з іншого боку, Франція була дуже зацікавлена постачати до Росії французький шовк із Ліона. І як тоді вчинили? Переправили його контрабандою через Броди! А шовк дуже добре надається для контрабанди, тому що він м'який, його можна скласти й легко заховати. У Парижі про це знали, таємна поліція повідомила Наполеонові, що відбувається на кордоні. Однак Франція не хотіла відмовлятися ні від імпорту бавовни, яку завозили контрабандою, ні від експорту шовку в Росію, який вивозили контрабандою. Та й австрійцям це було на руку, бо контрабандна торгівля генерувала гроші, сприяла виживанню купців і задовольняла потреби споживачів, створювала робочі місця, як сказали б сьогодні. Ну й російські прикордонні служби на цьому також заробляли, про що є документи. Пригадуєте, Чічиков (Головний герой роману Миколи Гоголя «Мертві душі». — Ред.), який пізніше спеціалізувався на продажу мертвих душ, деякий час працював на кордоні митником, за хабарі сприяючи контрабанді? Я майже впевнений, що прообразом міг би бути кордон між Радивиловом і Бродами.

— Тобто контрабанду, фактично, толерували всі сторони?

— Так, частково, тому що користь мали всі. І лише коли контрабанда стала занадто видимою, занадто нахабною, влада її зупинила. Це відбувалося не лише в наполеонівський час, але й згодом.

Що цікаво: оскільки, звичайно, існував і ризик бути спійманим, передбачили і страхування від конфіскації товару. Звичайно, неофіційне, але натрапляємо на документи, у яких австрійські службовці доповідали, скільки коштує страхування шовку.

Це не було страхування в сучасному розумінні. Його здійснювали переважно непрямо через приватні банківські установи в Бродах, яким

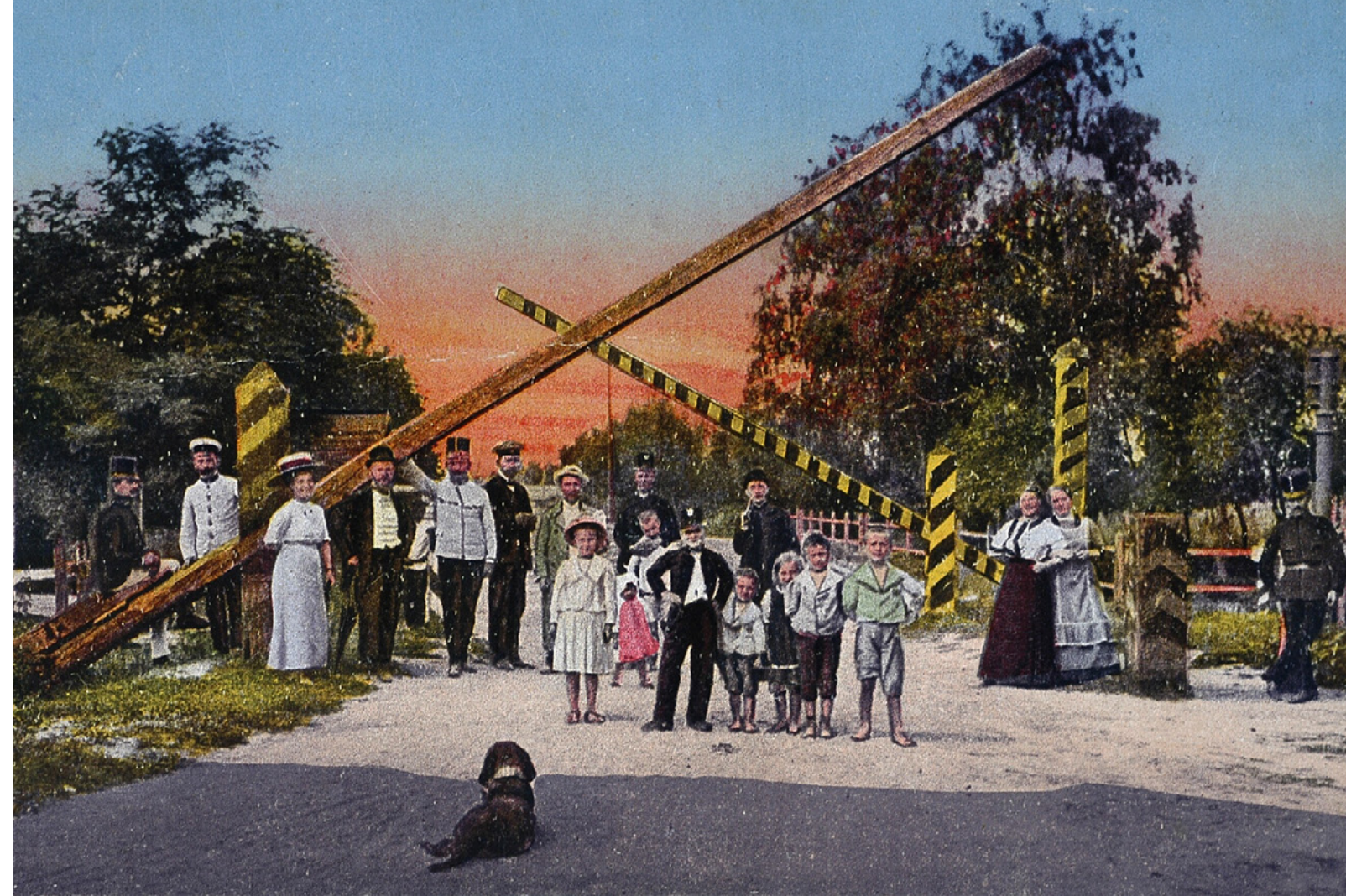
повідомляли, скільки шовку планують нелегально перевезти. І у випадку конфіскації товару (влада все ж таки мусила час до часу щось знаходити і вилучати) ці неофіційні страхувальники компенсували контрабандистам втрачені кошти.

— Чи були тісними контакти між підданими двох імперій поза контрабандою? Наскільки, так би мовити, «залізним» був кордон між Австро-Угорщиною і Росією? Чи поживила контакти між підданими двох імперій подальша добудова колії з російського боку — від Радивилова до Бродів?

— Кордон для руху осіб був відкритим, тому й контрабанда відбувалась так легко. Між прикордонними постами завжди можна було прослизнути. Чимало паломників із Бродів та околиць регулярно відвідували Почаїв. У 1880-х роках була велика пожежа в Радивилові, і з Бродів туди відправляли все необхідне, щоб її загасити, між містами ж лише 10 кілометрів. Є згадка, що єврейський просвітник Левінзон жив у Радивилові, але відвідував лікаря у Бродах. Тож на кордоні не було «залізної завіси».

Навіть є дуже цікаві повідомлення начальника Бродівського округу часу російської кампанії Наполеона, коли Австрія була союзницею Франції проти Росії. Він пише, що у Бродах, де не вели бойових дій, австрійські й російські офіцери відвідували одні одних, разом їли та святкували. І це попри те, що між Австрією і Росією точилася війна!

А що стосується контрабанди, то між контрабандистами з обох боків кордону існувала нелегальна співпраця, я називаю це християнсько-єврейським спільним підприємством. Власниками товарів, які переправляли через кордон, були єврейські крамарі, але фізично їх дуже часто переміщали селяни-християни, бо вони добре знали всі стежки. Втім австрійські купці, коли діяли обмеження на торгівлю і вони не могли їздити в Росію, як це було у 1820—1840-х роках, також переправляли свої легальні товари через кордон до Радивилова, де їх приймали російські купці й далі продавали в Бердичів чи Одесу. До речі, російське консульство, засноване 1827 року, яке займалося переважно торговельними питаннями, було у Бродах. До Львова його перенесли лише наприкінці XIX століття, а до того Росії важливіше було мати представництво у Бродах, ніж у Львові.



ДЕРЖАВНИЙ КОДОН МІЖ АВСТРО-УГОРСЬКОЮ І РОСІЙСЬКОЮ ІМПЕРІЯМИ У БРОДАХ, ЛИСТІВКА 1914 РОКУ

— Втім у другій половині XIX століття Броди поступово занепадали. Із чим це пов'язано, адже кордони не змінились?

— Думаю, тут є дві причини, і обидві — парадоксальні. Перша пов'язана з привілеєм вільної торгівлі, яким місто користувалося сотню років, від 1779-го до 1879 року. Цей привілей призвів до того, що в Бродах нема майже ніякого виробництва — будь-які товари дешевше імпортувати, аніж виготовляти в місті. І хоч Галичина загалом не була індустріалізованим регіоном через дефіцит капіталу, Броди були особливо неіндустріалізованими.

Іншою причиною, на мою думку, є залізниця, яка Бродам радше зашкодила. Це важливо, бо з розвитком залізниці в XIX столітті пов'язують прогрес, урбанізацію, індустріалізацію. У Бродах цього не відбулося. По-перше, залізниця тут

з'явилася надто пізно. Хоч ще в 1840 році, відповідно до австрійських планів розвитку залізниці, Броди бачили як кінцевий пункт північно-західної осі, однак її не будували аж до 1869 року. І коли її врешті добудували до Бродів, місто вже занепадало. Окрім того, перше залізничне сполучення між Австрією і Росією було прокладене не між Бродами й Радивиловом, а між Підволочиськом і Волочиськом, сто кілометрів південніше. Це головна залізнична лінія між Львовом й Одесою та важливий торговельний маршрут.

По-друге, Броди просто мали іншу економічну модель. Залізниця добре впливає на розвиток населеного пункту тоді, коли це вузловий пункт або коли перед тим у цьому місці було маленьке село, як у випадку з Підволочиськом, і залізниця створює робочі місця. Однак Броди були радше великим містом, і воно



ТОРГОВИЦЯ У БРОДАХ, ЛИСТІВКА 1914 РОКУ

спеціалізувалося на тому, що торговці доставляли сюди свої товари, розпаковували їх у великих ринкових закладах і продавали іншим торговцям. А ті перепродували їх далі, транзитом до Німеччини. Ця проміжна торгівля у Бродях створювала додану вартість. А після будівництва залізниці у Бродях товари одразу їхали далі (їх перевантажували із російської широкої на європейську вузьку колію, та й усього). Водночас змінювався асортимент товарів.

Я вже казав, що в наполеонівський час найважливішим крамом був шовк. У 1830-ті й 1840-ві — також коси, металеві вироби. А в 1870—1890-х найзатребуванішими були сільсько-господарські товари, збіжжя. Порівняйте вартість збіжжя із вартістю шовку, подумайте, скільки прибутку й доданої вартості генерує одне і друге. Залізниця, звичайно ж, сприяла транспортуванню таких обсягів товару, як збіжжя, але не пасувала до економічної моделі Бродів.

— Та й для «пішої» контрабанди збіжжя не надається, а щоб не помітити його нелегальне перевезення залізницею, митникові на кордоні треба було на все закрити очі.

— А збіжжя і не було контрабандним товаром, збіжжям торгували легально. Натомість контрабандним товаром у другій половині XIX століття, як і сьогодні, був алкоголь. Але навіть горілка коштувала дешевше, ніж шовк. Тож якщо перед тим Броди були винятковим прикордонним містом, після 1880-х вони стали цілком типовим прикордонним містечком. Певне значення

залишилося, але воно не транс'європейське як півтора століття перед тим. Втім Броди були містом освіти — і державної (для дівчат також), і єврейської. Тут діяла гімназія, яка мала тривалу традицію. Багато українців з усієї округи приїжджали до Бродів як до «шкільного» міста. А якщо глянути на традиційну єврейську освіту, то Броди були майже столицею — місцева школа при синагозі стала дуже авторитетною в усій Східній Європі, заради неї їхали саме сюди.

У місті не було стаціонарного театру, але було те, що сьогодні назвали б, мабуть, кабаре. Бродівські кабареїсти здобули популярність не лише в Україні, а й у Румунії, Польщі. Кабареїсти — єврейські, але публіка — не лише єврейська. З іншого боку, проблема полягала в тому, що людей, яких сьогодні б назвали інтелектуалами або митцями, наприкінці XIX століття вже не потребували у Бродях. Багато осіб, які в першій половині XIX століття у місті займалися літературою, були єврейськими письменниками з відчуттям просвітницького покликання. Вони часто заробляли гроші в якогось торговця і паралельно писали, але 1900 року ця модель зникла. Вони виїжджали, бо для них у Бродях не було перспективи — місто занадто мале.

Цікавим є і те, що на початку XX століття Броди та довколишні села були опорним пунктом слов'янофільства, тоді коли на Галичині активно розвивався українофільський рух. У місті люди хай не політично, але культурно орієнтувалися на Росію, і це доволі незвично. Нечисленні депутати-слов'янофіли, які засідали в той час у Галицькому сеймі, походили із Бродів і цього регіону.

— На презентації книжки Ви сказали, що хотіли написати «мікроісторію», тобто таку, яка показує більший масштаб на прикладі малого, на прикладі людей. Чому віддаєте перевагу такому підходу?

— Через історію Бродів я спробував дослідити ширшу історію європейської торгівлі, зробити свій внесок у дослідження історії єврейства в Східній Європі, спробував зрозуміти, як функціонувала освіта й міське врядування у Габсбурзькій монархії, якими були міжконфесійні чи міжетнічні зв'язки і як співжили люди на Галичині в Габсбурзькій монархії. Тому цей «мікрорівень» часто дає набагато конкретніше і краще розуміння подій, які обростають «м'ясом», стають живішими, аніж я би мав із ними справу тільки у великому масштабі. ■