

**Key words:** *Ukrainian Social Democratic Union, publishing, campaign, conference, farmers and agricultural workers.*

Отримано: 18.10.2014 р.

УДК 355, 415.2 (470+571):323.11 (477.4) "1793/1860"

**А. Скрипник**

## **УЧАСТЬ НАСЕЛЕННЯ ПРАВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ В ТРАНСПОРТУВАННІ ВІЙСЬКОВИХ ВАНТАЖІВ РОСІЙСЬКОЇ АРМІЇ (1793-1860 рр.)**

*А. Скрипник. Участь населення Правобережної України в транспортуванні військових вантажів російської армії (1793-1860 рр.). У статті досліджено питання транспортного забезпечення частин регулярних військ Російської імперії на Правобережній Україні під час їхніх переміщень і пов'язані з цим проблеми та труднощі, які виникали в ході взаємостосунків військових з місцевим населенням.*

**Ключові слова:** *війська, перевезення, забезпечення, продовольство, амуніція.*

*А. Скрипник. Участие населения Правобережной Украины в транспортировке военных грузов российской армии (1793-1860 гг.). В статье исследованы вопросы транспортного обеспечения частей регулярных войск Российской империи на Правобережной Украине во время их перемещений и связанные с этим проблемы и трудности, которые возникали в ходе взаимоотношений военных с местным населением.*

**Ключевые слова:** *войска, перевозки, обеспечение, продовольствие, амуниция.*

Питання швидкого й ефективного перевезення військових вантажів та майна російських збройних сил протягом першої половини ХІХ ст. було одним з найпроблемніших і болючіших у тодішній структурі тилових підрозділів армії. Незважаючи на періодичне реформування, намагання реорганізації та часткового збільшення кількості регулярних транспортних частин, росіянам не вдалося повністю вирішити ці питання, спираючись тільки на власну військову складову. З моменту анексування території Правобережної України командування та губернська адміністрація завжди розраховували на примусове підключення економічного потенціалу місцевого населення для вирішення зазначених завдань. Особливо гостро поставала ця проблема перед російськими військами під час збройних конфліктів у вказаний період.

Історіографія проблеми не має чітко вираженої наукової тематики і направленості. Хоча в імперській період такі дослідники історії військо-

вого управління та інтендантського забезпечення армії, як Д. Струков, Н. Данілов, Ф. Шелехов<sup>1</sup> звертали увагу на проблеми й недоліки, пов'язані з транспортуванням військ та їх забезпеченням, але не вважали їх наріжними і вартими окремого наукового розгляду. Схожої спрямованості притримуються такі сучасні російські історики, як Л. Безкровний, П. Вещіков, С. Гаврілов<sup>2</sup>. Аналіз рівня військово-економічного потенціалу та постачання регулярних частин усім необхідним стали головними об'єктами студіювання, а питання перевезень та транспортування залишилися на другому плані і стали другорядними в розгляді всієї тилової організації тодішніх збройних сил.

Ще з катерининських часів другої половини XVIII ст. командири полків і батальйонів отримували необхідні суми грошей на розбудову й утримання власного транспортного парку, яким перевозилося полкове майно. Під час передислокацій військ, користувалися правом брати гроші в губернських Казенних палатах і Повітових казначействах за рахунок Комісаріатського департаменту для сплати за винаймання возів в населення, і робили це так часто, що могли за короткий час залишити ці заклади без обігових коштів. Наприкінці 90-х рр., на протидію зростаючим витратам, Військова колегія почала вимагати точного обліку і підрахунків необхідних військам грошей шляхом максимальної бюрократизації й тяганини самого процесу видачі через записи в шнурових книгах, письмові свідчення (розписки), довідки про ціни тощо<sup>3</sup>. Стройові командири швидко зрозуміли, що надходження будуть суттєво зменшені й необхідно берегти і вчасно ремонтувати наявний рухомий парк.

На той час у полках поширеною була практика самостійного забезпечення перевезень особистого майна. «Нижнім чинам» дозволялося використовувати «артільні вози і коней», які вони купували, доглядали і утримували власним коштом, а обер- і штаб-офіцери мали власні невеликі брички. Табельне полкове майно: канцелярські меблі, господарський посуд, інструменти, табірне облаштування – везли казенними возами. Нерідко полк мав узяти з собою певні запаси продовольства, фуражу та боезапасу, для транспортування яких винаймали цивільні вози і коні. Піхотний полк у поході виглядав як величезна рухома колона: попереду йшли браві роти і батальйони, а позаду тягнувся великий, повільний, неповороткий обоз.

На початку XIX ст. дедалі більшого значення набувало функціонування системи матеріального забезпечення військ, яка на той момент виглядала кволою і малоефективною, що було серйозним прорахунком військових чиновників. Виявилось, що немає чим і на чому возити найнеобхідніше. І ось тут почали використовувати практику послуговуватися місцевим населенням. Так, для потреб артилерійського парку у Києві було залучено 222 погоничі разом з волами і возами, яких брали не тільки з Київщини, а й з лівобережних малоросійських губерній<sup>4</sup>. До того часу Київ став важливою базою зберігання вогнепальних запасів та гармат, які були конче

потрібними у військах на західних кордонах. Відряджені зі своїх частин офіцери при отриманні пороху, свинцю і снарядів з Арсеналу наштотувалися на проблему перевезти їх на місце. Отримавши «прогонні гроші», вони вимагали забезпечити транспортування обивательськими підводами за принципом естафети. Найманих за підрядами Київською комісаріатською комісією возів явно бракувало, і місцева влада, зі згоди військових, порушуючи правила безпечного перевезення таких вантажів, дозволила наймати необладнані обивательські підводи від місця завантаження до місця призначення<sup>5</sup>. Щоправда, від цієї практики швидко довелося відмовитися, бо це було занадто небезпечним. Однієї помилки погонича було достатньо, щоб такий караван злетів у повітря.

Разом з тим, для покращення ситуації в інтендантському й артилерійському господарствах потрібні були значні кошти. Командир 5-го артилерійського полку генерал-майор Бухольц вимагав на транспортування снарядів і пороху до Молдавської армії з «київських земських коштів 30000 рублів». Плюс додаткові гроші на кінську зброю та вози, які зможуть все це відвезти до Хотина і Полонного. Гігантська сума, яку київська міська влада просто не могла вчасно назбирати.

За ініціативою генерала, в січні 1811 року через поліцію, по Київській губернії були оголошені торги на перевезення пороху і снарядів до містечка Тульчина. Це мали бути люди, які зналися на таких речах, «...селен і обивателів не допускати...». Був обнародований «Торговий лист» за підписами київського коменданта генерала Массе і генерала Бухольца, де зазначалося, що потрібно перевезти 10000 пудів пороху різних сортів і 10000 пудів снарядів. Бажаючі знаходилися. Це були відставні військові артилеристи й купці 1-ї гільдії, які мали належним чином обладнані вози. Тим більше, що й ціна була дуже приваблива: снаряд коштував 3 рублі 50 коп. сріблом, порох – 3 рублі 20 коп.<sup>6</sup> Не менш вигідними були підряди на перевезення стрілецької зброї з київського Арсеналу до полків і команд. Тут конкуренція була набагато більшою. Часто, отримавши такий підряд, переможець вважав за потрібне повідомити про результати губернське начальство, шукаючи покровительства і гарантій<sup>7</sup>. У Києві й у повіті утворилася своєрідна «транспортна каста», яка спеціалізувалася на таких замовленнях. Тільки з 1833 року Державною радою було дозволено звичайним візникам брати участь у торгах на перевезення військових вантажів на невеликій відстані, холодної і легкої стрілецької зброї та невеликих кількостей боезапасу<sup>8</sup>.

У перші два десятиріччя XIX ст. широко використовувалася практика залучення обивательського транспорту для перевезень провіанту і речей двома способами. Перший, який дуже подобався місцевим селянам і міським жителям, – це сплата за послуги готівковими грошми за домовленістю чи за встановленими цивільною владою зі згодою з військовим начальством тарифами. Як правило, виходили з оплати за одну версту проїзду. Другий – виконання земських повинностей під контролем повіто-

вих властей, де замість грошей офіцери розраховувалися з перевізниками квитанціями у залік податків. Зрозуміло, що цей спосіб був непопулярним, але вимушеним. Кожен з обивателів прагнув і розраховував виконати повинність швидко, бажано у теплу пору року, везти небагато і поїхати недалеко. Часто це були лише мрії й розрахунки. Війська рухалися безперервно, цілий рік і в будь-яку погоду.

Водночас з початком руху великих мас військ поширювалася практика створення пересувних продовольчих магазинів, які максимально близько підвозили харчі до полків і дивізій. Вони нараховували до сотні навантажених возів, а для нагляду залучалися погоничі – двоє осіб на три вози. Важливого значення набуло безперервне постачання військ, що знаходилися далеко від головних баз. Відсутність належної кількості провіанту впливало на боєздатність підрозділів та викликало занепокоєння командування. Так, командувач Молдавською армією М. Кутузов навесні 1811 року виказував інтендантам за повільне постачання хліба з магазинів Подільської й Херсонської губерній, та неквапливість пересувних магазинів, «...передбачаючи явну небезпеку залишити армію без запасів...»<sup>9</sup>. Питання було настільки актуальним, що в разі закупленого, але ще не вивезеного з поміщицьких маєтків до магазинів продовольства і фуражу повітова влада змушена була сплачувати за використання обивательських возів удвічі дорожче за існуючі ціни. Так, щоб забезпечити Білоруський гусарський полк усім необхідним, довелося винаймати коней і волів по 4 копійки за версту замість 2 коп<sup>10</sup>.

Однією з помітних особливостей проблемного стану транспортних перевезень на Правобережжі стало постійне бойкотування і спротив місцевої польської шляхти у справах надання возів військам, які минали їх маєтки чи проходили по їх території, та усунення від особистої участі у цих справах. Природно, що спалахи таких проявів посилювалися під час російсько-французької війни 1812 року та польського повстання 1830-1831 рр.

Так, напередодні війни з Наполеоном, за рапортом київського губернатора Д. Ланского до Військового міністерства, деякі повітові маршали повідомили, що з пересувним магазином для перевезення сухарів військам у Волинську губернію немає кого відправити з дворянських чиновників. Тому що «...одні перебувають по вибору на посадах, другі захищені великими званнями і достоїнством, треті – хворі невідомо чим, і є такі, які декларують маєтки за своїми дружинами і відмовляються від участі в таких повинностях». Шляхта зайняла очікувальну позицію, спостерігаючи, як події будуть тривати далі, хто кого перемаже<sup>11</sup>. У 1830 році скаржився командир 15 Єгерського полку на поміщика Козловського і керуючого Хоровською економією Острозького повіту, які мали надати 10 возів для транспортування полкового майна. Вони відмовився це зробити, посилаючись на відсутність наказу предводителя дворянства. Повітовим справником і нижнім земським судом було доведено, що предводитель дворянства

Франковський «...не бажав допомагати потребам російських Військ». Ще одним поширеним способом саботування був раптовий одночасний ремонт усіх возів напередодні їх потреби у військах. За такі випадки губернська влада погрожувала поміщикам і чиновникам судом та кримінальною відповідальністю<sup>12</sup>. Подібні випадки траплялися часто, але зазвичай шляхетну гоноровість і польський патріотизм росіяни приборкували адміністративним ресурсом та економічними санкціями, на кшталт недопущення до торгів чи відмови прийому зерна до хлібних магазинів.

Брак достатньої кількості транспорту для різноманітних перевезень став ледь не головним проблемним питанням тодішньої російської армії. Незважаючи на усі укази, накази та розпорядження, військові продовжували безпідставно змушувати селян і обивателів надавати вози під перевезення вантажів. Ці зловживання були такими поширеними, що головнокомандувач 1-ю Армією фельдмаршал Сакен за наказом царя нагадував про неухильне дотримання існуючих правил щодо обмеження кількості возів та покарання винуватців. У наказі по армії в лютому 1835 року всю відповідальність було покладено на командирів дивізій. Вони мали повідомляти про кількість потрібного транспорту та вантажу в Головний штаб, а правильність донесень контролювали відряджені чиновники, які оглядали полки і команди перед маршем<sup>13</sup>.

3 грудня 1848 року запровадили практику видачі маршовим частинам так званих «відкритих листів», що давали право брати вози в населення відповідно до статті 1596, IV частини 3 книги «Зводу військових постанов». Командири корпусів і дивізій отримали право видавати такі документи на ту кількість, яку вони вважали за потрібне. Потім зверталися до начальства тих повітів, через які мали пройти війська із замовленням кількості транспорту, чим іноді шокували городничих і справників. Бувало, що кількість замовлених возів перевищувало загальну по повіту<sup>14</sup>. Попри усі свої недоліки, такий спосіб пересування за рахунок земських повинностей практикувався до початку 70-х рр. XIX ст.

Із середини 60-х рр. за цим слідували повітові Комітети із зрівняння земських повинностей, які видавали такі листи, виходячи з реальних потреб військових. Так, за зверненням командира 127 піхотного Путивльського полку до Вінницького комітету по «відкритий лист», той мотивував це передислокацією до міста Житомира для відбування караулів. Бланки листів надсилалися з губернських правлінь, а на місці чиновники заповнювали їх, вказуючи маршрут і час. По прибуттю, командир полку здавав лист до штабу своєї дивізії<sup>15</sup>.

Протягом 30-40-х рр. XIX ст. Микола I припустився стратегічної помилки і зробив ставку на створення спеціальних фурштатських батальйонів у складі регулярної армії, які мали взяти на себе весь тягар транспортування військових вантажів. Довід використання цих підрозділів у російсько-турецькій війні 1828-1829 рр. та угорській кампанії 1848-1849 рр. не знайшов належної оцінки у високих штабах. Хоча було очевидно,

що один такий батальйон міг забезпечити лише один з чотирьох полків піхотної дивізії чи одну артилерійську бригаду. Без залучення місцевого населення та створення спеціальних пересувних магазинів армія не змогла б отримати достатньої кількості продовольства і провіанту.

Ніяких висновків напередодні Кримської війни не було зроблено і на практиці це виглядало так. У липні 1851 року були введені нові штати для пересувних провіантських магазинів, що перебували у складі Діючої армії: це всього 295 солдат і офіцерів, 125 провіантських возів та 419 коней<sup>16</sup>. Вони апіорі не могли забезпечити усі потреби військ. Досвід створення подібних магазинів мешканці краю мали ще з часів війни з турками 1828-1829 рр. Щоправда, вони за своїми розмірами були набагато більшими за військові. Тоді, в стислі терміни в кожній губернії на кошти дворян і селян зібрали в кожному магазині близько 30000 чвертей сухарів, 4500 чвертей крупи, 27000 відер спирту, 7000 відер оцту, 3000 пудів солі, 200 пудів перцю, 28000 чвертей вівса; перевозили це все близько 13000 возів, 30000 волів, 5000 погоничів. Самі генерали визнавали, що «без таких магазинів Армії було б набагато сутужніше», а в реальності на корпуси у Румунії й Валахії чекала б голодна смерть разом з епідемією чуми<sup>17</sup>. Цей позитивний досвід військового керівництва надіялося використати і в майбутніх війнах, вважаючи Правобережжя невичерпним джерелом постачання усього необхідного для війська.

Так воно й сталося. Наприкінці 1854 року, з початком руху російських армій на Балкани та передислокування в Криму, проблема постала у всій своїй гостроті. Військові транспортні частини не були спроможні виконати свої функції у повному обсязі. Миколі I, його міністрам і губернаторам залишалося розраховувати на патріотичний підйом та матеріальні і грошові пожертви населення південно-західних губерній, дякувати за це і розсилати благоговіння і грамоти. В березні 1854 року таку грамоту отримало дворянство Київської губернії «за прагнення дати безкоштовно волові й кінні вози для пересувного провіантського магазину військ на Дунаї» та за сформування волової напівбригади і кінної роти пересувного магазину<sup>18</sup>. Подяку отримали повітові справники і городничі Подільської губернії за формування роти пересувного магазину. В червні 1855 року висловлена подяка подільському дворянству за пожертвування возів для бригади армійського пересувного магазину, що перебував в Криму<sup>19</sup>.

З середини 40-х рр. все більшого поширення набували цінні папери які називалися «контрмарками». У грудні 1852 року, відповідно до «Статуту про земські повинності» були прийняті нові зразки контрмарок для сплати обивателям за перевезення військових вантажів. Одна така марка з гербовою печаткою вартувала 75 копійок сріблом, а в тексті було зазначено, що «...зараховується ... до сплати державних податків...»<sup>20</sup>. Питання транспортування стояло так гостро, що в листопаді 1853 року Державна рада разом з міністром фінансів дозволила винаймати за контрмарки військовим командам «...замість однієї кінної підводи чи трійки коней, паро-

волові селянські вози...». Часто швидкість пересування не мала великого значення, головне було доправити вантаж до місця. Відповідно й вартість такого перевезення коштувала у двічі менше<sup>21</sup>. Такий спосіб розрахунку отримав назву «волових квитанцій». Військові змушені були віддавати варті на вагу золота контрмарки за безальтернативний тихохідний транспорт. Часто повільність волів співпадала з повільною роботою повітових земських судів, які мали забезпечувати квитанціями військових. Тому командири скаржилися губернаторам і своєму начальству, що полки не встигали прибути на місце вчасно<sup>22</sup>. У червні 1860 року вийшов наказ про посилення контролю за видачею та використанням контрмарок. Щоб припинити зловживання як з боку військових, так і місцевої цивільної влади, детально регламентувався порядок сплати ними за надані вози, правила зберігання їх у представника сільської громади (старости) та подальша передача в Особливе по земським повинностям присутствіє для перевірки й обліку. А головна зміна полягала в розпорядженні повітовим казначействам не видавати готівкових грошей на руки, а зараховувати їх як сплату недоїмок та в рахунок майбутніх платежів. Заощаджуючи кошти таким чином, держава заставляла селян возити військових безкоштовно<sup>23</sup>. З грудня 1867 року стала поширеною практика залучення до перевезень не випадкових селян, а спеціальних підрядників від земських установ. Тільки їм дозволялося казначействам виплачувати готівкові гроші за контрмарками. Такі перевізники зазвичай спеціалізувалися на важких, габаритних та небезпечних вантажах, як-то артилерійські гармати та боезапас<sup>24</sup>.

Отже, прагнення військово-політичного керівництва Російської імперії створити ефективну систему транспортування військових вантажів зазнали майже повного фіаско. Армійська і цивільна бюрократія не змогла розірвати коло взаємопов'язаних факторів і реалій. По-перше, зважаючи на все зростаючі з кожним роком витрати на утримання збройних сил, особливо бойових частин, створення великих тилових транспортних підрозділів, що повинні були мати у своєму складі сотні возів і коней, вважалося недоцільним і дорогим. Що безперечно було помилкою. По-друге, не виправдана ставка лише на широке використання економічних можливостей місцевого населення з метою економії коштів виливалася у незадовільне забезпечення військ продовольством і провіантом, що суттєво впливало на бойовий стан. По-третє, серйозним гальмом для розбудови і налагодження відносин між військовими і населенням стали глибокі соціально-політичні протиріччя, які з кожним роком поглиблювалися. Одним за будь-яку потрібен був транспорт, інші – робили все для того, щоб його не дати. Як наслідок, ілюзорне заощадження грошей, економія з боку держави, іноді неспроможність, а часто небажання місцевого населення виконувати примусово покладені на них функції стали причинами повільної та неефективної системи забезпечення частин російської армії у першій половині XIX ст.



## Примітки

1. Струков Д. Главное артиллерийское управление. Исторический очерк. Столетие Военного министерства. 1802-1902. / Д. П. Струков. – СПб., 1902. – Т. VI. Ч. I. Кн. I; Данилов Н. Исторический очерк развития военного управления в России / Н. А. Данилов. – СПб., 1902. – Т. I. Кн. I; Шелехов Ф. Главное интендантское управление / Ф. П. Шелехов. – СПб., 1903. – Т. V. Ч. I; Федоров В. Вооружение русской армии за XIX столетие / В. Г. Федоров. – СПб., 1911.
2. Бескровный Л. Русская армия и флот в XIX в. Военно-экономический потенциал России / Л. Г. Бескровный. – М., 1973; Вещиков П. Продовольственная служба Вооруженных сил России / П. И. Вещиков, А. А. Огуречников, А. В. Шанин. – М., 1999; Гаврилов С. Эволюция системы материального снабжения русской армии в первой четверти XIX века / С. В. Гаврилов. – СПб., 2008.
3. Полный свод законов Российской империи (далі – ПСЗ). ПСЗ. Собр 1. – Т. XXV. – № 19179. – СПб., 1830 – 933 с.
4. ПСЗ. Собр 1. – Т. XXIX. – № 22310. – СПб., 1830. – 1372 с.
5. Там само. № 22417.
6. Центральний державний історичний архів України м. Києві (ЦДІАК України). ф. 533, оп. 1, спр. 1189, арк. 7-8; спр. 1241, арк. 1-4.
7. ЦДІАК України. ф. 533, оп. 3, спр. 422, арк. 7-8; спр. 1241, арк. 2-2зв.
8. ПСЗ. Собр 2. – Т. VIII. Отд. 1. – № 6456. – СПб., 1834 – 832 с.
9. Российский государственный военно-исторический архив. ф. 49, оп. 211, св. 3, д. 32, л. 14-16.
10. ЦДІАК України. ф. 533, оп. 1, спр. 1026, арк. 6-9 зв.
11. Там само. спр. 1540, арк. 1-1 зв.
12. Державний архів Рівненської області. ф. 384, оп. 4, спр. 12, арк. 1-1 зв; 35-36; 41-43 зв; 46.
13. ЦДІАК України. ф. 442, оп. 770, спр. 10, арк 228.
14. Державний архів Волинської області. ф. 229, спр. 145, арк. 31-32.
15. Державний архів Вінницької області. ф. Д-200, оп. 1, спр. 430, арк. 1-4.
16. ПСЗ. Собр 2. – Т. XXVI. Отд. 2. – Приложения. Штаты и таблицы. К № 25406. – СПб., 1852 – 387 с.
17. ЦДІАК України. ф. 422, оп. 1, спр. 475, арк. 656-657 зв.
18. Высочайшая грамота Киевскому дворянству // Киевские Губернскія Ведомости. Часть официальная – 20 марта 1854 г. – № 12. – С. 1.
19. ЦДІАК України. ф. 422, оп. 770, спр. 74, арк. 364; 376; 395.
20. ПСЗ. Собр 2. – Т. XXVII. Отд. 2. – Приложение. Штаты и таблицы. К № 23256. – СПб., 1853 – 258 с.
21. ПСЗ. Собр 2. – Т. XXVIII. Отд. 1. – № 27650. – СПб.: 1854 – 704 с.
22. О безотлагательной выдаче командирам полков воловых квитанций о благополучном квартировании // Волинскіе Губернскія Ведомости. Часть официальная – 25 октября 1841 г. – № 43. – С. 3.



23. ПСЗ. Собр 2. – Т. XXXV. Отд. 1. – № 35952. – СПб., 1862. – 960 с.

24. ПСЗ. Собр 2. – Т. XLII. Отд. 2. – № 45237. – СПб., 1871. – 474 с.

*A. Skrypnyck. Participation population of Right Bank Ukraine to transport military supplies of russian army (1793-1860). The problem of quick and efficient transportation of military loads and property of the Russian armed forces during the first half of the 19<sup>th</sup> century was one of the most difficult and painful in the structure the rear of the Russian army units. Despite the periodic attempts to reform and reorganize and somehow increase the number of regular transport units, the Russians failed to solve this problem completely by relying only on their own military component.*

**Key words:** troops, transportation, provision, foodstuffs, ammunition.

Отримано 21.09.2014 р.

УДК 94 (477) "18": 329.7

С. Щур

## РЕВОЛЮЦІЙНЕ НАРОДНИЦТВО НАДДНІПРЯНСЬКОЇ УКРАЇНИ І ПРОБЛЕМА НАСИЛЛЯ НАПЕРЕДОДНІ ТА ПІД ЧАС «ХОДІННЯ В НАРОД»

*С. Щур. Революційне народництво Наддніпрянської України і проблема насилля напередодні та під час «ходіння в народ». У статті висвітлюється поява і розвиток ідей насилля в першій половині 70-х рр. XIX ст. Розглянуто вплив на цей процес основоположників народництва А. Герцена, М. Добролюбова та М. Чернишевського, видатних теоретиків ідейної течії П. Лаврова та М. Бакуніна і інших популярних авторів того часу. Показано становлення і розвиток революційних центрів Наддніпрянської України, підготовку «ходіння в народ». На основі спогадів його учасників, доведено, що цей рух був не лише мирним, як це традиційно вважається, а що у багатьох було на меті спровокувати селян на соціальну революцію, організовуючи селянські бунти і повстання. У роботі розглянуто поступовий відхід народників від мирних поглядів. Розкрито зміст головних ідей, якими революційні народники агітували селянство. Показано його реакцію на пропаганду соціалізму, її слабкі сторони та причини невдачі. Описано «Чигиринську змову» – невдалу спробу учасників київського гуртка «південних бунтарів» підняти селян на повстання шляхом обману, показавши їм сфальсифіковані статут і грамоту від імені імператора Олександра II.*

**Ключові слова:** Наддніпрянська Україна, революційні народники, насилля, революція, «ходіння в народ», «південні бунтарі», «спалахопускачі», «Чигиринська змова», пропаганда.

*С. Щур. Революционное народничество Приднепровской Украины и проблема насилля накануне и во время «хождения в народ». В статье освещается появление и развитие идей насилля в первой половине 70-х гг. XIX в. Рассмо-*