

Громадська організація Спілка митців «Берег Овідія»
Наукове товариство історії дипломатії та міжнародних відносин
Телерадіокомпанія «Град»

Архівна Одіссея

ОДЕСА МОРСЬКА

Книжка – альбом

Одеса

2023

УДК 94(477/74-21):(494):008(084)
О-417

Серія заснована у 2017 р.
Випуск 4

Редакційна колегія серії:

В. В. Левчук (голова), *Л. Г. Білоусова*, канд. іст. наук (заступник голови),
М. І. Пархоменко, засл. художник України (заступник голови), *І. В. Сапожников*, д-р іст. наук,
М. Ф. Титов, засл. діяч мистецтв України, *В. А. Савченко*, проф., д-р іст. наук, *О. Ю. Штепко*, канд. іст. наук.

Автори-укладачі: *В. Левчук, М. Пархоменко*

Одеса морська : книжка-альбом / Авт. уклад.: В. В. Левчук,
О-417 М. І. Пархоменко. (серія «Архівна Одіссея») – Одеса: Бондарен-
ко М. О., 2021, 128 с. : 124 іл.

ISBN 978-617-8327-28-6

Четвертий випуск книжки-альбому видавничої серії «Архівна Одіссея» присвячено історії мореплавства у Північно-Західному Причорномор'ї. Картини художників – учасників творчих симпозіумів «Мелодії степу і моря», статті, архівні матеріали і фотографії різних років розкривають актуальну тему становлення Одеси як морської столиці. Видання призначене історикам, викладачам навчальних закладів, художніх шкіл, студентам, учням та всім, хто цікавиться історією України.

УДК 94(477/74-21):(494):008(084)

*На обкладинці: І. Айвазовський «Вид Одеси у місячну ніч» 1846 р.,
картина викрадена російськими окупантами з Херсонського художнього музею у 2022 р.*

ISBN 978-617-8327-28-6

© В. В. Левчук, М. І. Пархоменко, 2023

Передмова

Четвертий випуск серії історико-художніх видань «Архівна Одісея» присвячений темі мореплавання у Чорному морі. Саме з моря починалась цивілізаційна історія нашого краю – вона зберегла згадування про ряд племен, які у XII столітті до н.е. з центру Балканського півострова направились до Малої Азії, пізніше перші давньогрецькі колоністи заснували тут десятки міст та поселень, у середньовіччі існували генуезькі торгові факторії такі як Джинестра, Монкастро, литовський порт Кочубей, турецький Хаджибей і нарешті Одеса. Юрій Липа у праці «Призначення України» торговельно-морський чинник називає потужним цивілізаційним прискорювачем. Він підкреслює, що в добу еллінської колонізації Причорномор'я, виникнення давньогрецьких торгових факторій на великих річках «морська культура робиться назавжди частиною світогляду українців». І в подальшому факторії, порти, торгові, як то «із варяг в греки», чумацькі шляхи відігравали важливу роль у розвитку території. Одеса-порт стає морською столицею і імперії, і незалежної України.

Російсько-українська війна внесла ще одну трагічну та героїчну сторінку в морську історію нашої країни. Висловом року стали слова захисника острова Зміїного: «Русский военный корабль иди на х...». Фактично без сучасного

військового флоту ми дали бій загарбникам і не тільки повернули острів, але й затопили флагман росіян крейсер «Москва», заперли їх в Криму і відкрили «зерновий коридор» з Великої Одеси.

Змінилось життя України і митців-членів Спілки: хто пішов на фронт, хто став волонтером, хто покинув Україну, але й там, на чужині, не був осторонь від допомоги збройним силам та українським біженцям. Творчий симпозіум 2022 року прийшлося відмінити, але художники продовжили роботу над темою мореплавання і були написані нові роботи. Ситуація дозволила у 2023 році провести його і зібрати майстрів пензля у с. Санжійці Одеського району (у 2021 році симпозіум проходив у с. Грибівка).

Стаття доктора історичних наук Ігоря Мельника «Життя завжди починається з моря...» відкриває сторінки історії зародження та розвитку мореплавання у Чорному морі. Цікаві матеріали про реконструкції старовинних суден, реалізовані автором з колективом однодумців. Морська тематика завжди була представлена у творчості одеських художників, але тільки в середині 1990-х років було створено громадське об'єднання мариністів. Стаття Валентина Співака «У джерел Спілки мариністів Одеси» розкриває історію становлення та діяльність спілки. Ігор Сапожников, доктор

історичних наук та Тамара Левчук, історик надають цікаві матеріали по соляним промислам на півдні України. Віктор Михальченко дає можливість ознайомитись з маловідомою сторінкою історії Одеси – малим суднобудівництвом на початку XX століття. Стає традицією представляти художників, які протягом років приймають участь у симпозіумах – у цьому випуску це творчі біографії Катерини Рудакової та Ганни Васькевич.

Підготували до друку четвертий випуск книжки – альбому Михайло Пархоменко, заслужений художник України, Володимир Левчук, голова ГО «Спілка митців «Берег Овідія».

Слова вдячності за надану допомогу в організації симпозіумів художників висловлюємо Сергію Крутюку, голові Дальницької ОТГ, Михайлу Соколюку, директору бази відпочинку «Маринвіль», Михайлу Білому, директору агрофірми «Евріка» ТОВ, Івану Коданьову, директору універсально-продовольчого ринку; у виданні книжки-альбому – Дмитру Дрозду, підприємцю, Юлії та Юрію Розлуцьким, ТОВ «Новодолинський». За інформаційну підтримку проекту щиро дякуємо Анатолію Балінову, директору ТРК «Град».

Загальний девіз чергового видання випуску серії «Архівна Одіссея» «Via viuta – via vis» (Дорога – це життя).

*Володимир Левчук,
голова громадської організації
«Спілка митців «Берег Овідія»*

Творчі симпозіуми 2021, 2023 років «Мелодії степу і моря»

УКРАЇНСЬКІ ХУДОЖНИКИ – УЧАСНИКИ СИМПОЗІУМІВ.

Одеса: Антипенко Ксенія, Антоненко Олена, Богайчук Людмила, Васькевич Ганна,
Гонсалес Леон Марія, Грудка Анастасія, Даневич-Патафеева Тетяна, Летинський Ігор,
Пархоменко Михайло, Співак Валентин, Станіславчук Дмитро, Тоарка Тетяна, Чепульська Марія.

Київ: Гаврилюк Роман, Жарков Владислав, Куцаченко Андрій, Лавінюкова Юлія,
Поліщук Тамара, Рудакова Катерина, Тертична Марія, Хом'якова Олена

Харків: Йолохов Василь, Некраха Ігор

Львів: Патик Остап

Рівне: Перета Вячеслав

Тульчин - Запоріжжя: Славгородська Аліна

Чернівці: Хілько Ігор

Миколаїв: Кузьмініх Михайло

Тульчин: Довгань Михайло



Ihor Khilko
Chernivtsi
«Ancient Greek deer «Ivli»»
canvas, oil 60×73
in 2023

Igor Хілько
Чернівці
«Давньогрецька дієра «Івлія»»
полотно, олія 60×73
2023 р.



Kateryna Rudakova

Kyiv

«From the Varangians to the Greeks»

canvas, oil 178×70

in 2021

Катерина Рудакова

Київ

«Від варяг в греки»

полотно, олія 178×70

2021 р.



Kateryna Rudakova

Kyiv

«Genoese nave near Akkerman»

canvas, acrylic 70×80

in 2023

Катерина Рудакова

Київ

«Генуезська нава біля Аккерману»

полотно, акрил 70×80

2023 р.



Andriy Kutsachenko

Kyiv

«Turks on the banks of the Dniester»

canvas, oil 60×80

in 2021

Андрій Куцаченко

Київ

«Турки на Дністровських берегах»

Полотно, олія 60×80

2021 р.



Ihor Letynskyi

Odesa

«The cannon of the frigate «Tiger»

canvas, acrylic 60×80

in 2023

Ігор Летинський

Одеса

«Гармата фрегата «Тигр»

полотно, акріл 60×80

2023 р.



Vasyl Yolkhov
Kharkiv
«Yacht Club Odesa»
canvas, oil 60×80
in 2021

Василь Йолохов
Харків
«Яхт-клуб Одеса»
полотно, олія 60×80
2021 р.



Vasyl Yolokhov
Kharkiv
«Odesa port»
canvas, oil 55×75
in 2021

Василь Йолохов
Харків
«Одеський порт»
полотно, олія 55×75
2021 р.



Vladyslav Zharkov

Kyiv

«Odesa port 1902 year»

paper, pastel, Italian pencil 37×65

in 2021

Владислав Жарков

Київ

«Порт Одеса. 1902 рік»

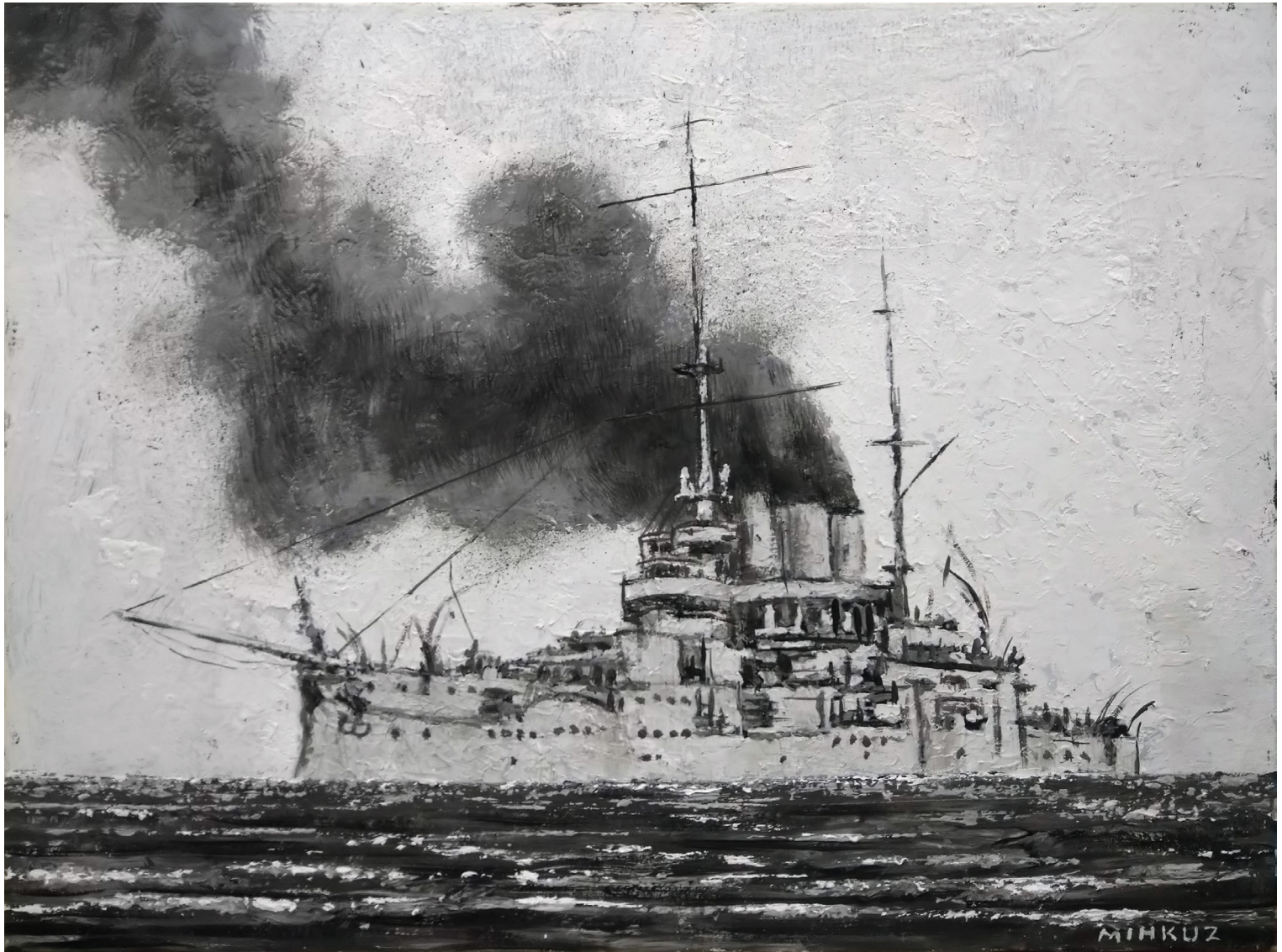
папір, пастель, італійський олівець 37×65

2021 р.



Roman Gavrilyuk
Kyiv
«Portrait of V. P. Perelyshyn, Head of Odesa Port»
canvas, oil 75×55
in 2022

Роман Гаврилюк
Київ
«Начальник Одеського порту В. П. Перелишин»
полотно, олія 75×55.
2022 р.



Mykhailo Kuzminykh
Mykolaiv
Panzernyk «Gryhoriy Potemkin»
canvas, oil 60×70
in 2023.

Михайло Кузьмініх
Миколаїв
Панцерник «Григорій Потьомкін»
полотно, олія 60×70
2023 р.



Olena Khomyakova

Kyiv

«Monument to Stefan Drzewiecki»

canvas, oil 50×70

in 2023

Олена Хом'якова

Київ

«Пам'ятник Стефану Джевецькому»

полотно, олія 50×70

2023 р.



Vyacheslav Pereta
Rivne
«Fishing boats (Sanzhiyka)»
canvas, oil 60×80
in 2021

Вячеслав Перета
Рівне
«Рибальські човни (Санжійка)»
полотно, олія 60×80
2021 р.



Kseniya Antipenko

Odesa

«A barge with grain on the Dniester River. Lighthouses»

canvas, oil 60×80

in 2022

Ксенія Антипенко

Одеса

«Баржа із зерном на р. Дністер. Маяки»

полотно, олія 60×80

2022 р.



Alina Slavgorodska
Tulchyn-Zaporizhia
«Port of Izmail»
canvas, oil 60×80
in 2021

Аліна Славгородська
Тулчин-Запоріжжя
«Ізмаїльський порт»
полотно, олія 60×80
2021 р.



Alina Slavgorodska
Tulchyn-Zaporizhia
«Illich» Steamboat 1930»
canvas, oil 55×75.
in 2021

Аліна Славгородська
Тулчин-Запоріжжя
«Пароплав «Ілліч». 1930 р.»
полотно, олія 55×75.
2021 р.



Alina Slavgorodska
Tulchyn-Zaporizhia
«Tug»
canvas, oil 55×75
in 2021

Аліна Славгородська
Тулчин-Запоріжжя
«Буксир»
полотно, олія 55×75
2021 р.



Roman Gavrilyuk
Kyiv
«Mail-passenger steamer»
canvas, oil 60×80
in 2022

Роман Гаврилюк
Київ
«Поштово-пасажирський пароплав»
полотно, олія 60×80
2022 р.



Mykhailo Dovgan
Tulchyn
«The loss of the cargo steamer «Dir»
canvas, oil 55×75
in 2021

Михайло Довгань
Тульчин
«Загибель товарного пароплаву «Дір»
полотно, олія 55×75
2021 р.



Lyudmila Boghaichuk
Одеса
«Portugal» is sinking»
canvas, oil 60×80
in 2023

Людмила Богайчук
Одеса
«Portugal» тоне»
полотно, олія 60×80
2023 р.



Maria Gonzalez Leon
 Odesa
«Turgenev steamer»
 canvas, oil 60×80
 in 2023

Марія Гонсалес Леон
 Одеса
«Пароплав «Тургенев»
 полотно, олія 60×80
 2023 р.



Ескадрений міноносець Королівських МВФ Італії «Карло Альберто Раккія» (1914 р.) забезпечував охорону від нападу трьом військовим транспортним пароплавам з 4000 полонених російських солдат першої світової війни. Підірваний більшовиками 21.07.1920 р. біля с. Санжійка (Одеський район).

Ostap Patyk

Lviv

«The death of an Italian destroyer «Carlo Alberto Racchia»

canvas, oil 60×80

in 2021

Остап Патик

Львів

«Загибель італійського есмінця «Карло Альберто Раккія»

полотно, олія 60×80

2021 р.



Maria Tertychna

Kyiv

«Portrait of the submarine commander O. I. Marinesku»

canvas, oil 75×55

in 2021

Марія Тертична

Київ

«Портрет командира підводного човна О. І. Маринеску»

Полотно, олія 75×55

2021 р.



Maria Tertychna
Kyiv
«Odesa military harbor»
canvas, oil 55×75
in 2021

Марія Тертична
Київ
«Військова гавань Одеси»
полотно, олія 55×75
2021 р.



Ihor Khilko
Chernivtsi
«Sailboat «Druzhba»
canvas, oil 55×75
in 2021

Ігор Хілько
Чернівці
Парусник «Дружба»
полотно, олія 55×75
2021 р.



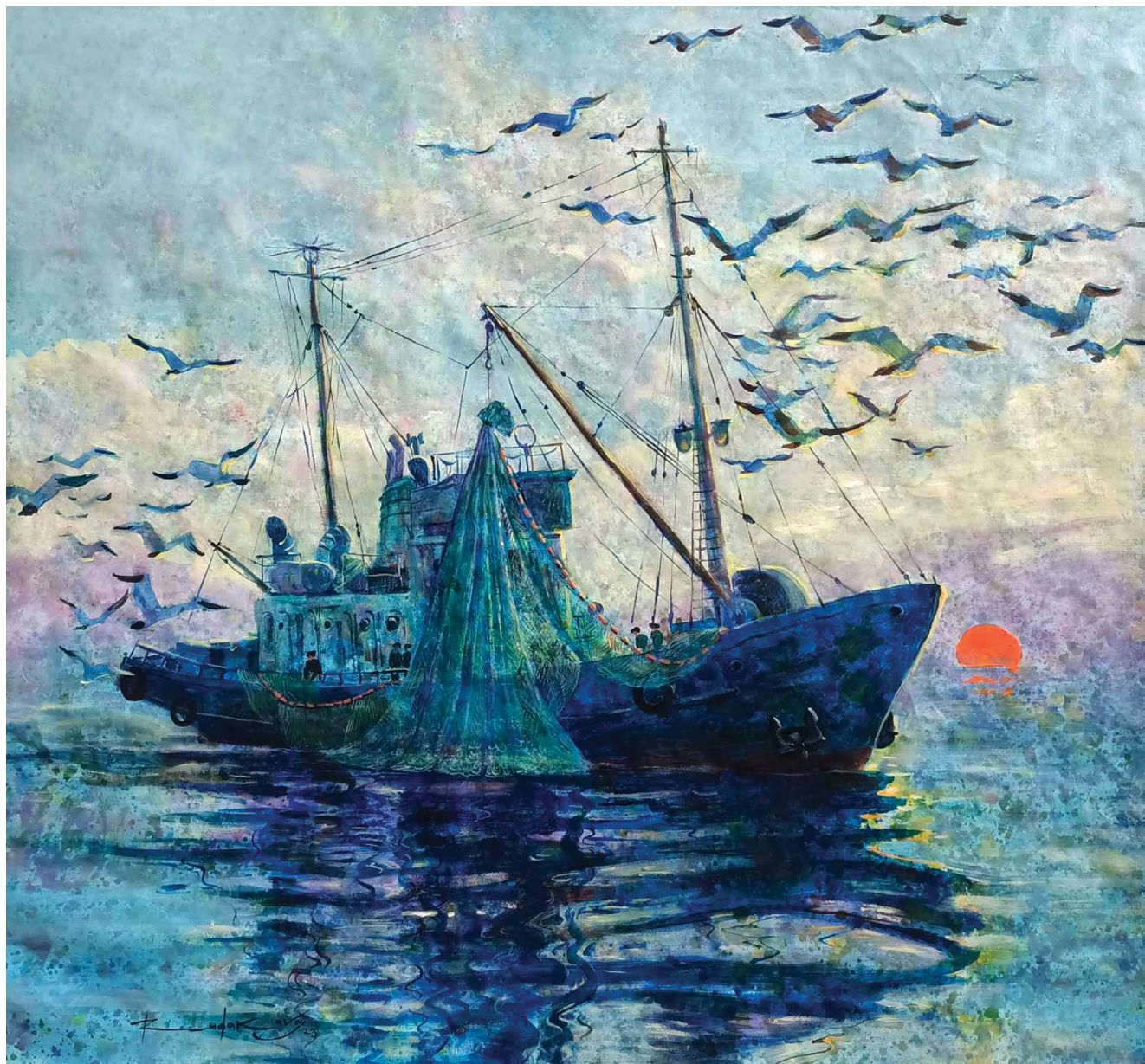
**Tetyana
Danevich-Patafeeva**
Odesa
«Repair under water»
canvas, oil. 80×60
in 2023

**Тетяна
Даневич-Патафеева**
Одеса
«Ремонт під водою»
полотно, олія. 80×60
2023 р.

Mykhailo Kuzminykh
Mykolaiv
«Monument
to the Dead Sailors»
canvas, oil 70×60
in 2023.

Михайло Кузьмініх
Миколаїв
«Пам'ятник
загиблим морякам»
полотно, олія 70×60
2023 р.





Kateryna Rudakova

Kyiv

«Fishing seiner»

canvas, acrylic 70×80

in 2023

Катерина Рудакова

Київ

«Рибальський сейнер»

полотно, акрил 70×80

2023 р.



Kateryna Rudakova
Kyiv
«Whaling base «Slava»
canvas, oil 65×100
in 2021

Катерина Рудакова
Київ
«Китобійна база «Слава»
полотно, олія 65×100
2021 р.



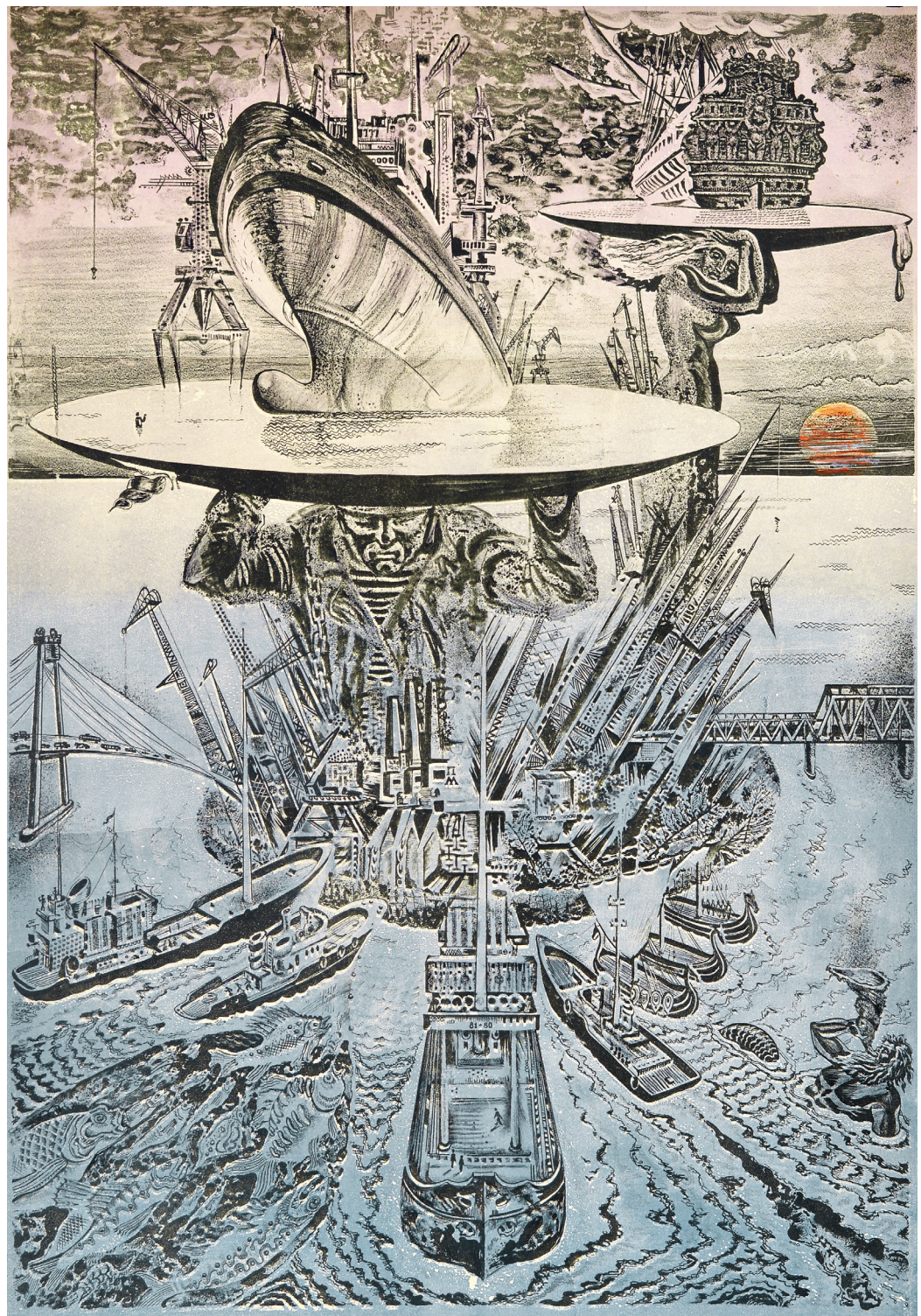
Mykhailo Parkhomenko

Odesa

Diptych «The Birth of a Ship»

mixed technique, author's print 87×58

in 2021



Михайло Пархоменко

Одеса

Диптих «Народження корабля»

мішана техніка, авторський друк 87×58

2021 р.



Dmytro Stanislavchuk

Odesa

«Thermal motor ship «Yevgen Vuchetich»

canvas, oil 60×80

in 2023

Дмитро Станіславчук

Одеса

Теплохід «Євген Вучетич»

полотно, олія 60×80

2023 р.



Ostap Patyk
Lviv
«Hydrofoil boat»
canvas, oil 55×75
in 2021

Остап Патик
Львів
«Катер на підводних крилах»
полотно, олія 55×75
2021 р.



Valentin Spivak

Odesa

«Scientific research ship «Cosmonaut Yuriy Gagarin»

canvas, oil 60×80

in 2021

Валентин Співак

Одеса

«Науково-дослідне судно «Космонавт Юрій Гагарін»

полотно, олія 60×80

2021 р.



Tamara Polishchuk

Kyiv

«Scientific research ship «Cosmonaut Volodymyr Komarov»

canvas, oil 55×75

in 2021

Тамара Поліщук

Київ

Науково-дослідне судно «Космонавт Володимир Комаров»

полотно, олія 55×75

2021 р.



Tamara Polishchuk

Kyiv

«Where the Danube flows into the Black Sea»

canvas, oil 55×75

in 2021

Тамара Поліщук

Київ

«Де Дунай впадає в Чорне море»

полотно, олія 55×75

2021 р.



Tatyana Toarka
 Odesa
 «Ukrainian icebreaker «Noosphere»
 canvas, oil 60×80
 in 2023

Тетяна Тоарка
 Одеса
 «Український криголам «Ноосфера»
 полотно, олія 60×80
 2023 р.



Yuliya Lavinyukova
 Kyiv
«The motor ship «Maxim Gorky»
 canvas, oil 62×76
 in 2021

Юлія Лавінюкова
 Київ
Турбохід «Максим Горький»
 полотно, олія 62×76
 2021 р.



На цьому судні M/V ARIZONA одеський капітан ВАЛЕРІЙ МЕЛЬНИКОВ здійснив безпрецедентний рейс з порту Sriracha (Thailand) до Dubai (Emirates) з вантажем, що складається з живих джунглів. Дерева, подібно до Едемського саду, стояли, заповнюючи собою майже всю палубу.

Mykhailo Parkhomenko

Odesa

«Eden. «Arizona» is heading to the Emirates»

canvas mixed media 80×110

in 2021

Михайло Пархоменко

Одеса

«Едем. «Арізона» прямує до Еміратів»

полотно, змішана техніка 80×110

2021 р.



Vladyslav Zharkov
Kyiv
«Odesa-Singapore flight»
canvas, oil 45×80
in 2021

Владислав Жарков
Київ
«Рейс Одеса-Сінгапур»
полотно, олія 45×80
2021 р.



Greifswald – найбільший у світі вантажо-пасажирський пором класу «RoRo», що зареєстрований у Панамі, належить українській судноплавній компанії «Укрферрі». Пором є найбільшим та найпотужнішим у своєму класі, що засвідчено сертифікатом Книги рекордів Гіннеса. Судно виконує регулярні поромні рейси в акваторії Чорного моря за маршрутами: Чорноморськ (Україна) – Варна (Болгарія), Чорноморськ (Україна) – Поті / Батумі (Грузія), Варна (Болгарія) – Батумі (Грузія) та Чорноморськ (Україна) – Гайдарпаша (Туреччина).

Maria Chepulska
 Odesa
«Ferry «Greifswald»
 canvas, oil 55×120
 in 2021

Марія Чепульська
 Одеса
«Пором «Грейфсвальд»
 полотно, олія 55×120
 2021 р.



Ihor Khilko
Chernivtsi
«Dry dock»
canvas, oil 75×55
in 2023

Ігор Хілько
Чернівці
«Сухий док»
полотно, олія 75×55
2023 р.



Olena Khomyakova
Kyiv
«Portrait of captain S. L. Dondua»
canvas, oil 70×50
in 2023

Олена Хом'якова
Київ
«Портрет капітана С. Л. Дондуа»
полотно, олія 70×50
2023 р.



Mykhailo Parkhomenko
Odesa
«Aircraft carrier «Varangian»
canvas, oil 50×70
in 2023

Михайло Пархоменко
Одеса
«Авіаносець «Варяг»
полотно, олія 50×70
2023 р.



Ihor Nekrakha

Kharkiv

«Entrance of the NATO ship to Odesa port»

canvas, oil 60×80

in 2021

Ігор Некраха

Харків

«Вхід в Одеський порт корабля НАТО»

полотно, олія 60×80

2021 р.



Yulia Lavinyukova

Kyiv

«Border boat»

canvas, oil 60×70

in 2023

Юлія Лавінюкова

Київ

«Прикордонний катер»

полотно, олія 60×70

2023 р.



Olena Antonenko
 Odesa
«Boat of maritime guard»
 canvas, oil 55×80
 in 2023

Олена Антоненко
 Одеса
«Катер морської охорони»
 полотно, олія 55×80
 2023 р.



Valentyn Spivak

Odesa

«A Russian ship near the coast of Odessa»

canvas, oil 70×85

in 2022

Валентин Співак

Одеса

«Російський корабель біля одеського узбережжя»

полотно, олія 70×85

2022 р.



Ihor Nekrakha
 Kharkiv
«Frigate «Hetman Sahaidachnyi»
 canvas, oil 60×80
 in 2021

Ігор Некраха
 Харків
«Фрегат «Гетьман Сагайдачний»
 полотно, олія 60×80
 2021 р.



Anastasia Grudka

Odesa

«Adzhigol lighthouse»

canvas, oil 80×45

in 2023

Анастасія Грудка

Одеса

«Адзигольський маяк»

полотно, олія 80×45

2023 р.

Anna Vaskevich

Odesa

«Diver chest sign»

fusing, glass, artistic painting 40×26

in 2023

Ганна Васькевич

Одеса

«Нагрудний знак «Водолаз»

фюзинг, скло, художній розпис 40×26

2023 р.



Інна Іщук

журналіст.

Мистецтво бути справжньою



Віртуозні форми символіки, природа та живий світ, ліс та море втілюються у творчості талановитої художниці, педагога, майстра графіки, батика та ф'юзингу (розписи зі скла), члена НСХУ, одеситки Ганни Васькевич.

Ганна народилася 17 лютого 1987 року у селі Рахни Вінницької області. За гороскопом «Водолій», вона поєднує стихії багатолікого повітря і концентрованої енергії творчості. Все, що вона задумує – реалізує у нових оригінальних формах. І кожна сходинка у її житті – шлях до пізнання та вдосконалення у різних техніках. Свій шлях вона обрала ще в дитинстві, коли малювала в школі стінгазети і робила начерки коней на уроках. Так батьки дізналися про її мрію. І в 11 років на день народження подарували їй лошя Ласку. Як каже Ганна, це дуже допомогло їй подорослішати, будучи відповідальною за свого вірного друга. На літо вона вирушала до бабусі з дідусем до села на Одещині, які були для неї прикладом народної сили та працьовитості. Дідусь і бабуся мали вищі нагороди на той час – ордени «Трудового Червоного Прапора». В оточенні національних традицій Ганна вбирала щедрий колорит української культури, який став основою у її житті, та творчості.

Закінчивши школу із золотою медаллю, вона вступила до Південноукраїнського державного педагогічного університету імені К. Ушинського на художньо-графічний факультет. Художниця навчалася у професіоналів своєї справи. Секрети майстерності побудови малюнка відкрив викладач Лука Валерійович Басанець.



«Сузір'я котів», батік 55×75

Душею факультету був декан Микола Іванович Резніченко, котрий намагався створити всі умови для навчання своїх студентів. Заслужений художник України Михайло Іванович Пархоменко вдихнув дух свободи, показав, що пленери – це фантазія, світ митця, де можна собі дозволити бути вільним у своїй творчості. І для Ганни відкрилися нові простори та підтексти її світовідчуттів, які вона реалізувала у своїх картинах.

Ще у стінах ВУЗу вона почала брати участь у регіональних, всеукраїнських мистецьких виставках. Її роботи «Тепло дихання» (2006), «Чумацький шлях» (2007), «Перевтілення» (2008), «У глибинах» (2008), «Надія» (2008), «Світ Миколи Гоголя» (2008), «Заговорений вир» (2009), «Раки-небораки» (2009), привернули увагу до витонченого стилю художниці та її фантастичних сюжетів та образів.

Пройшовши загартування у кузні виставкової діяльності, у 2010 році Ганна Васькевич стала членом Національної спілки художників України. І сьогодні представляє Україну на міжнародних симпозиумах та пленерах: «Спокуса», «Парадіз», «З'єднуємо береги», «Мелодії степу і моря», «Обличчя кордону», «Остання Січ», «Дністровський рубіж».

У рамках творчих пленерів вона працювала у Грузії, Польщі, Туреччині, Голландії, Бельгії, Франції, Голландії. В її арсеналі 12 всеукраїнських, 15 персональних виставок. Вона учасник міжнародного бієнале «Вода+фарба» (м. Полоцьк, Білорусь). Зайняла перше місце, у конкурсі, присвяченому 125-річчю Марка Шагала «Ізраїль – Україна», друге місце у конкурсі «Міст дружби Китай-Україна» у номінації «Найкраще розкриття теми».

Її роботи зберігаються у 7 художніх музеях України, приватних колекціях України, Білорусі, Грузії, Німеччини, Польщі, Угорщини, Румунії та інших країн.

Як істинний патріот України вона бере участь у благодійних акціях, волонтерських рухах, роблячи нові твори. Її майстерно створені емблеми прикрашають прикордонні загони та бойові частини ЗСУ. А її скляні янголятка оберігають та захищають.

Свою майстерність Ганна Васькевич як педагог та наставник передає підростаючому поколінню юних художників, допомагаючи їм залишатися справжніми у вибраній професії. Вона надихає своєю творчістю, позитивом, працьовитістю, добротою, щирістю та віртуозними професійними творами, гідними руки майстра.

Учасник міжнародних та всеукраїнських симпозиумів:

1. «Кінбурн – 2007»
2. «Спокуса» (Крим. Гурзуф. Печора.)
3. «Об'єднуємо береги» (Турція. Стамбул.)
4. «Парадіз – 2010» (Коблево.)
5. «Обличчя кордону»
6. «Кордон у кольорі» (Чернівці. Шибени). 2007 рік
7. «Мелодії степу і моря» (Вилкове. Острів Зміїний. Одеса). 2013 рік
8. «Фрумушика – Нова», 2015 рік
9. «Мелодії степу і моря» (Фрумушика-Нова. Грибівка. Овідіополь. Одеса). 2015 рік
10. «Прикордонний простір» (Ізмаїл) 2016 рік
11. «Південні рубежі вітчизни» (Одеса. Ізмаїл. Кіпія. Вилкове). 2016 рік
12. «Чарівний край Черемоша й Прута» (Чернівці. Івано-Франківськ). 2017 рік
13. «Дністровський рубіж» (Одеса. Білгород – Дністровський). 2017 рік
14. «Овідій та міфи Причорномор'я» (Одеса. Санжейка. Острів Зміїний. Вилкове). 2018 рік
15. «Буковина, рідний краю» (Чернівці). 2018 рік
16. «Остання січ» (Санжійка. Калаглія). 2019 рік
17. «Чумацький шлях» (Леонідово). 2020 рік
18. «Лелече гніздо» (Санжійка). 2020 рік
19. «Один ранок – один світанок» (Санжійка). 2021 рік
20. «Мореплавство Північного Причорномор'я» (Грибівка). 2021 рік
21. «Міжнародне бієнале акварелі «Вода+фарба 2009»
22. Учасник благодійної виставки «Добрий янгол 2010» (Одеська Національна наукова бібліотека ім. Горького)

Книги – альбоми «Архівна Одиссея»:

- «Парки і сквери Одеси очима художників і архівістів» 2017 рік
- «Морський фасад Одеси» 2019 рік
- «Одеса Швейцарська» 2021 рік
- «Морська Історія Причорномор'я» 2023 рік

В рамках симпозиумів та пленерів працювала в Грузії, Туреччині (проект «Об'єднуємо береги»), Польщі, Німеччині, Голландії, Бельгії, Люксембургу та Франції (проект «Спокуса»).

Учасниця 17 Всеукраїнських, 13 персональних, багатьох обласних та групових художніх виставок.

Улюблені робочі техніки:

батик, акварель, графіка, ф'юзинг.

Роботи знаходяться в художніх музеях Миколаєва, Очакова, Краматорська, історичному музеї ім. Паустовського, приватних колекціях в Україні та закордоном.

Герби та емблеми в техніці ф'юзинг знаходяться в Луцькому, Чернівецькому, Чернігівському, Одеському прикордонних загонах та посольстві Латвії.

Наталі Шестакова

журналіст.

З відчуттям навколишнього світу



***Катерина Рудакова народилась в
Беларусі у 1981р., але дитинство
пройшло в Дніпрі. Вона навчалась в
Дніпровському художньому коледжі та
закінчила факультет монументального
живопису Київської Національної Академії
образотворчого мистецтва і архітектури
в 2007 р. Членкиня Всеукраїнської спілки
художників України з 2013 р.***

Першу персональну виставку живопису Катерина відкрила в Кіровоградському художньому музеї одразу після захисту диплома.

«В мене не було взагалі розуміння, для чого і як роблять виставки. Я збрала все, що було на той час: натурні постановки з навчання, пейзажі, натюрморти, вітражі на пластику, композиції на міфологічні теми... Вийшло, як перегляд в академії – багато і ні про що. В наступних виставках я навчалась розкривати одну ідею, своє відчуття навколишнього світу», – зізнається авторка.

Мама хотіла, щоб донька – в сукнях з рюшами – грала на фортепіано. Але дівчинка з малечі мріяла бути по лікті у фарбі під стелями. Ще з пелюшок треба було тільки насипати кольорових олівців їй у ліжечко і дати папірчик – і батьки могли займатись своїми справами.

Тому склався компроміс – обидві школи: музична і художня.

А вже між однодумців, від викладачок Катерина почула розповіді про цікаве навчання в Київському художньому інституті. Але відразу після школи було лячно їхати в самостійне життя, тому спочатку була спроба вступу до художнього коледжу в Дніпрі.



«Пам'ятаю» полотно, акріл, 80×80

Вона провалилася, прийшлося повернутись до 10-го класу, але з чітким наміром: *«Якщо й другий раз не візьмуть, вивчуся на даїшника-міліціонера і буду тих художників штрафувати»*. Але не судилося. Й після чотирьох років навчання в коледжі спробувала поступити в Академію і несподівано поступила. – *«То в мене так і залишилися незавершеними школа і коледж»*, – розповідає Катя.

Атмосфера академії зачарувала: гіпсові Аполлони та Венери, запах олійної фарби, старовинний будинок зі склепінчастими стелями – все, як мріялося.

А ще одна пристрасть Рудакової з дитинства – книги про піратів та мандрівників, що подорожують невідомими і чудернацькими країнами. Але подорожі були лише до бабусі в маленьке білоруське місто Ліда та інколи на море до Скадовску. Тому участь у пленерах – своєрідних відрядженнях для художників – виявилася тим самим шансом побачити світ. А для цього не має бути постійної роботи, бо запрошення можна отримати з сьогодні на завтра, і немає часу на збори. Тобто завжди повинна бути зібрана «подорожня валізка».

«Коли я попала в перший великий музей – Пушкінський – і побачила імпресіоністів живою, то зрозуміла, що треба дивитись роботи не в репродукціях, а тільки так. І в мене з'явилося бажання побачити всі основні музеї світу. А ще мені дуже подобаються різні культури, які краще сприймати в тій країні, де вони народились. Бачити обличчя з національними рисами, малювати портрети місцевих мешканців. Я не обираю країну заздалегідь. Коли починаєш подорожувати, завжди з'являються різні пропозиції, від яких не відмовляюся».

Наприклад, місячну подорож до Ефіопії Каті запропонувала жінка, з якою вони познайомилися під час підкорення 6000-метрової вершини в Індійському Непалі. Було запрошення до Баку на роботу по малюванню шаржів.

Після подорожі в Таїланд поїхала дивитись стародавнє місто Велико-Тирнове в Болгарії, замки Дракули в Румунії, палаці шахів в Ірані, виставку Леонардо в Луврі та захоплюючий музей на набережній Бранлі в Парижі, де зібрані предмети культів всіх народів світу.

«На пленері в Словаччині я познайомилась з українськими художниками, які живуть в Чехії, й вже з ними їздила до Туреччини, Італії, Німеччини, Польщі, Північної Македонії. Були запрошення на пленери й через фейсбук – до Албанії, Єгипту, Литви. В Мадрид я поїхала в день свого народження дивитись кориду, бо з дитинства захоплювалась Хемінгуеем».

В Грецію їздила дивитись Акрополь й скульптури кариатид ззаду. До Латвії – за спогадами раннього дитинства, бо там жила малечю».

В усіх країнах я намагаюсь знайти друзів, і потім мене дуже тішить, коли хлопець-гід з Ефіопії коментує мої фото з Непалу у фейсбуці».

«Я хочу, щоб мої роботи лишились в музеях різних країн і відображали в майбутнє сучасний мені світ» – каже вона.

А на моє питання, які слова Катя Рудакова відправила б через Вікіпедію поколінню кінця 21-го віку, киянка відповіла: *«Хай напишуть, що ось цей художник завжди працював за фахом, побував у всіх країнах планети й намалював портрети всіх існуючих національностей та народностей світу»*.

Всеукраїнські пленери:

1. «Краса Карпат», Татарів. 2012 рік
2. «Похмуре море», Одеса. 2013 рік
3. «Мальовнича Україна», Чернівці. 2013 рік
4. «Красвиди Сумщини», Тростянець. 2014 рік
5. «Українська Венеція», Вилкове. 2016 рік
6. «Портрет Поділля», Кам'янець-Подільський. 2017 рік
7. «Дністровський кордон», Білгород-Дністровський. 2017 рік
8. «Краса Карпат», Вижниця. 2018 рік
9. «Південне козацтво», Санжейка. 2019 рік
10. «Гніздо лелеки», Одеса. 2019 рік
11. «Жовтневі тумани», Немирів. 2019 рік
12. «Чумацький шлях», Санжейка. 2020 рік
13. «Мистецтво без кордонів», Умань. 2020 рік
14. «З варяг у греки», Грибівка. 2021 рік

Міжнародні мистецькі симпозиуми:

1. «Prisikelimo sviesa», Каунас, Литва. 2014 рік
2. «Монастирі Буковини», Кампулунг-Молдовенеск, Румунія. 2015 рік
3. «Замки Трансільванії», Культурний центр ЮНЕСКО, Румунія. 2016 рік
4. «Світло доброти», Замостяни, Білорусь. 2016 рік
5. «Барви Буковини» Культурний центр ЮНЕСКО. Сучевиця, Румунія. 2017 рік
6. «Святість землі білоруської», 2017 рік
7. «Античність і сучасність», Санок, Польща. 2017 рік
8. «Кольори Констанци», Мамая, Румунія. 2017 рік
9. «Непал – Ніда – Індія», Ньєрінга, Литва. 2017 рік
10. «Старе місто», Терхов, Словаччина. 2017 рік
11. «Краса Каппадокії», організована мерією міста Урґюл, Туреччина. 2018 рік
12. «Земля Овідія», організований Музеєм історії та археології Констанца, Румунія. 2018 рік
13. «Трансільванія», Предял, Румунія. 2018 рік
14. Міжнародний художній жіночий пленер, організований мерією міста Такірдаг, Туреччина. 2018 рік
15. «Чарівне світло Ісфахана», Ісфахан, Іран. 2019 рік
16. «Монастирі південної Румунії» Палац-музей Могошоая. Румунія. 2019 рік
17. Міжнародний фестиваль Euro Kosovo Art. 2019 рік
18. Міжнародний фестиваль Тетово, Північна Македонія. 2019 рік
19. міжнародний пленерний симпозиум у ботанічному саду Болестрашиці і Тарнобжега, Польща. 2019 рік
20. Симпозиум скульптури та живопису в Галлінолі, Італія. 2020 рік
21. Міжнародний пленер «Мангалія», Центр ЮНЕСКО. 2021 рік
22. Румунія та міжнародний пленер живопису організований замком-музеєм Могошоая, Румунія. 2021 рік
23. Мистецька колонія Поградец, Албанія. 2021 рік
24. «Історичні партнерські зв'язки України та Румунії», музейний комплекс «палац мистецтв Могошоая». 2022 рік

25. Міжнародна «Apollo art colony 22» Борц, Албанія. 2022 рік
26. «Історія Молдови» Національний музей Буковини в м. Путна, Румунія. 2022 рік
27. Міжнародний фестиваль Euro Kosovo Art. 2022 рік
28. Міжнародний симпозиум живопису, скульптури та кераміки, Мут, Туреччина. 2022 рік
29. Всесвітній форум жіночого мистецтва, Луксор-Хургада, березень, Єгипет. 2023 рік

Основні виставки:

1. Персональна виставка живопису в Кіровоградському художньому музеї, Україна. 2007 рік
2. Виставка «Три погляди – три світи», Музей гетьманства, Київ, Україна. 2012 рік
3. Виставка «Вікна в природі» галерея «Чистий аркуш», Чернівці, Україна. 2014 рік
4. Виставка «Життя після...» арт-завод «Платформа», Київ, Україна. 2016 рік
5. Персональна виставка в Центрі ЮНЕСКО «Плоди Христових Страстей», Бухарест, Румунія. 2018 рік
6. Виставка «Антропологія» в «Lera Litvinova Gallery», Київ, Україна. 2018 рік
7. Персональна виставка живопису «Автопортрет жіночності», галерея «Lera Litvinova Gallery», Київ, Україна. 2018 рік
8. Виставка живопису «In Passion» творчий центр Трансформер, Київ, Україна. 2018 рік
9. Участь у виставці живопису в Національній галереї, Тегеран, Іран. 2019 рік
10. Виставка живопису і скульптури «Від автора», Музей Кавалерідзе. Київ, Україна. 2019 рік
11. Виставка живопису в Румунському домі «Світло святості», Париж, Франція. 2019 рік
12. Персональна виставка живопису «Україна в квадраті», Чернівці, Україна. 2020 рік
13. Виставка живопису «Поцілунок» галерея «Тадзіо», Київ, Україна. 2021 рік
14. Персональна виставка живопису «В твоїх очах...», галерея «Art&Wine», Одеса, Україна. 2021 рік
15. Персональна виставка живопису «Мальовнича Україна», художній музей, Умань, Україна. 2021 рік
16. Міжнародна виставка живопису «Історія та мистецтво», присвячена 65-річчю включення Румунії до ЮНЕСКО. Бухарест, Румунія. 2021 рік
17. Виставка в галереї ArtOdesa «Живий зв'язок», Одеса, Україна. 2021 рік
18. Персональна виставка живопису до «Дня вишиванки», палац-музей Могошоая, Румунія, 2022 рік
19. Персональна виставка живопису «Парк зруйнованих мрій», галерея ФормАрт, Бухарест, Румунія. 2023

Наукові статті та архівні матеріали

Життя завжди починається з моря...

Використання людиною водних ресурсів починається з найдавніших часів, завдяки чому, людство швидко розселилося по планеті, тому що пересування саме водними артеріями, прибережне плавання було найбільш сприятливим, безпечним та швидким, ніж суходолом. Для того, щоб дістатися далеких країв, людина навчається використовувати примітивні, нерідко підручні плаваючі засоби: стовбури дерев, плоти з гілок, очерету і тростини. З появою перших інструментів починають ускладнювати і плаваючі засоби: стовбури дерев перетворюються у однодерев'яні човни, а з очерету та інших рослин робили плоти та тури.

Зародження плаваючих засобів не обійшло і Чорноморський регіон, особливо Північне і Північно-західне Причорномор'я. Це пов'язано було з гідрологічною та кліматичною унікальністю нашого регіону. Північно-західне Причорномор'я один з небагатьох на землі регіонів, де на невеликій по протяжності береговій лінії знаходиться така велика кількість прісноводних водоймів та великих і малих річок, які впадають у Чорне море. Північно-західне і Північне Причорномор'я обмежене з півдня дельтою великої європейської річки Дунай, а з півночі – Дніпро-Бузьким лиманом, до якого несуть води

Дніпро і Південний Буг. Обидва ці водних ресурсів виносять у Чорне море мільйони кубометрів прісної води. Також протягом берегової лінії між великими річками з морем з'єдналися або з'єднуються у теперішній час озера Сасик, Шагани, Алібе, лимани – Дністровський, Сухий, Хаджибейський, Куяльницький, Аджаликський, Тилігульський та Березанський.

Вся ця територія спокін віку приваблювала давню людину завдяки багатству рибних ресурсів і помірному клімату, що сприяло розселенню в районі Північно-західного Причорномор'я. Рибний промисел для племен, які оселились на цій землі ставав основним для прожиття. Але на відміну від мисливства і збирання він потребував виготовлення надійних плаваючих засобів, які без сумніву виготовлялись з деревини. Але регіон Північного і Північно-західного Причорномор'я, багатий на водні харчові ресурси не мав необхідну для будівництва човнів дерев'яну рослинність. По берегам водоймів росли верби, деревина якого мало придатна для будівництва човнів. Основу рослинності складали очерет, тростина, рогоз, а також кущі. Ці матеріали і були використані людиною для створення своїх перших плаваючих засобів – плотів та тростинних човнів.



Реконструкція античної діри «Івлія». Побудована у 1989 році. Приймала участь у 6 експедиціях маршрутами древніх мореходів, обігнувши у 1989 – 1994 роках Європейський континент.



Реконструкція середиземноморського середньовічного торгового корабля «Одеса». Побудований у 1993 році. Корабель-музей приймав участь у 4 походах маршрутами середньовікових торговців, пройшовши по системі річок Дунай-Майн-Рейн з Чорного моря у Північне у 1994-1997 роках.

Там, де людині вдавалось знайти відповідну деревину, вона виготовляла однодерев'яні човни, випалюючи серцевину стовбура і доводячи човен до необхідної форми скребками з каміння і мушлі. В подальшому люди навчилися виготовляти плаваючі засоби методом зв'язування лози і тонких гілок у каркаси, які обтягували шкурами великої рогатої худоби.

Скоріш за все першими іноземцями, хто прийшов в район Північно-західного Причорномор'я стали фракійські і фрігійські племена, які проживали у нижній течії Дунаю від дельти річки до регіону сучасної Сербії. Найбільший зв'язок з морем мала родинна фрігійцям племена група мезів, що проживала у дельті Дунаю, починаючи з XVI-XV ст. до н.е.

Саме мези, займаючись рибним промислом, доходили вздовж морського узбережжя до Дніпро-Буькзого лиману на півночі і до Варненського заливу на півдні. Існує припущення, що Причорномор'я могли відвідувати у пошуках торговельних партнерів мореплавці Фінікії.

Але, якщо це тільки припущення, то достовірно у Чорноморський регіон прибували стародавні мешканці Кикладських островів в Егейському морі та мореплавці Крито-Мікенської цивілізації в пошуках металу. У XIII-XII ст. до н. е. місцеві племена опинились перед проблемою протистояння іноземцям, які прийшли з глибин Балканського півострова. У пошуках нових земель для проживання вони рушили на північ по Дунаю і Дністру. Ці переселенці отримали загальну назву – «морські народи». До чорноморських берегів в дельту Дунаю та Дністра вони припливли на плотах і примітивних однодерев'яних човнах. Тут переселенці накопичували силу, будували додаткові плаваючі засоби, переймаючи досвід мезів.

Створений ними флот дозволяв робити переходи на південь у район проливу Босфор та переправлялись у Малу Азію, яку з часом вони підкорили. Нашестя «морських народів» було настільки руйнівним, що тільки єгипетським воїнам, очолюваним фараоном Рамзесом III, вдалось їх зупинити. Після двох поразок на суші та на морі, які він наніс прибульцям у Палестині, вони частинно були знищені, а частинно відійшли на захід. Про судна «морських народів» відомо достатньо багато завдяки єгипетським барельєфом, які збереглися до нашого віку. Саме завдячуючи руху «морських народів», і мези, і родинні їм племена фрігійців, переселились з Подунав'я у регіон західної частини Малої Азії, створивши там велике Фрігійське царство.



Реконструкція фінікійського торгового корабля «Мелькарт». Побудований у 1999-2000 роках. Приймав участь у 3 експедиціях маршрутами фінікійських торговців в Атлантичному океані, обігнув у 2000-2004 роках Європейський континент від берегів Бретані до південних кордонів Португалії, маршрутом карфагенського мандрівника Гімількона.

Після «морських народів» проходи через проливи Дарданели і Босфор відкрили для себе жителі Малої Азії, а саме мешканці Мегари та Мілету. Малоазійці і самі греки швидко оцінили природні багатства регіону



Реконструкція однодеревного човна «Персей». Човен побудовано у 2002 році для плавання у районі Дністровського лиману та прибережній смузі Північно-західного Причорномор'я.

та починаючи з VIII ст. до н. е. почали активно заселяти південні береги Чорного моря, а з початку V ст. до н. е. Північно-західне Причорномор'я. Переселенці спочатку засновували невеликі поселення, частина з яких переросла у великі торгівельні центри. Такими стали Тіра (сучасний Білгород-Дністровський) і Ніконій (село Роксолани) на Дністровському лимані,

а також місто Ольвія на річці Південний Буг. Але не слід забувати про невеликі поселення, як-то Кремніски на озері Сасик, гавані Істріан та Ісіаків в Одеському заливі, Одес та Скопели на вході у Тілігульський і Березанський лимани, саме поселення на острові Березань і звісна річ, культовий центр всього регіону острів Левка (о. Зміїний) з храмом, присвяченим



Реконструкція набійного однодеревового човна «Одіссей». Човен побудовано у 2004 році. Приймав участь у 7 експедиціях з 2005 по 2011 рік маршрутами групи племен («народи моря») по річці Дунай та Чорному морю.

герою Троянської війни Ахілесу, покровителю Чорного моря.

Між населеними пунктами регіону постійно велось каботажне торгове морське сполучення, морський шлях був швидшим ніж пересікати степ з багатьма водними перешкодами. Сам регіон постійно знаходився у морському зв'язку, як з іншими містами Чорноморського

басейну, так і з Середземномор'я. Греки здійснювали свої плавання на торговельних судах, які супроводжували військові кораблі: уніреми (судно з одним рядом весел), дієри (з двома) і трієри (трьохрядні кораблі). Основним вантажем, який вивозився з регіону були: солена і в'ялена риба, шкури великої рогатої худоби, пшениця. Ввозили оливкову олію,



Реконструкція каркасної набійної лодки «Меотида». Лодка побудована у 2003 році для експериментальних походів по річках України та Азовському морі, випробувана на річці Дністер.

вино та зброю. Активна торгівля у регіоні продовжувалась більше вісімсот років і закінчилась з розпадом у IV сторіччі Римської імперії.

Новий розквіт торгівлі у Північно-західному Причорномор'ї починається з укріплення позицій Візантійської держави у Чорноморському басейні. Антична Тіра передає своє торговельне значення середньовічному Аккерману,

який виник на її місці, та який генуезці називали Маврокастро (сучасний Білгород-Дністровський). Які тільки кораблі не приходили до міста з VIII ст. – це і візантійські дромони, і тури болгар та слов'ян (найбільш відомий військовий і торговельний маршрут «з варяг у греки» по Дніпру у Чорне море і далі на Константинопіль), дракари вікінгів, арабські доу, генуезь-



Реконструкція камішової тури «Фера». Туру побудували у 2004 році для експериментальних походів у Північно-західному Причорномор'ї та випробувана у 2004 році на Дністровському лимані.

кі та венеціанські торгівельні нефи і галери. З схвалення Візантії генуезці отримують можливість для поліпшення торгівлі створювати свої факторії, такі як Лікостома (сучасне місто Кілія), Джинестра у глибині Одеського заливу, Леріч на місці сучасного Очакова на вході у Дніпро-Бузький лиман. Торгівельні поселення і міста у Північно-західному і Північному

Причорномор'ї до середини XV ст. і падіння Візантійської імперії, завдяки морській торгівлі, були зв'язані з усім Середземномор'ям.

Як і раніше звідси експортується солена і в'ялена риба, пшениця, шкури великої рогатої худоби, до них додається сіль, яку добувають у лиманах, та вино. Ввозяться європейські тканини, оливкова олія, зброя, коштовності та



Реконструкція словянської тури «Анна Ярославна». Туру побудували у 2010-2011 роках для представлення України у Франції. Тура «Анна Ярославна» прийняла участь у культурних заходах у Франції в 2012-2016 роках.

предмети побуту. Сторіччя працюють так звані «галеї-лінії», у відповідності з якими каравани суден італійських міст-держав Генуї та Венеції роблять заплановані і суворо регламентовані плавання у Крим з заходами за вантажем у міста Північного і Північно-західного Причорномор'я.

Після падіння Візантії і під натиском Османської імперії з Чорного моря були витіснені і європейські купці. Чорне море для турок стало внутрішнім, активна торгівля яка поєднувала регіон з Середземномор'ям завмирає. Однак внутрішні потреби Османської імперії вимагають розвитку поселень



Реконструкція корабля Крито-Мікенської цивілізації «Кадм». «Кадм» побудовано у 2014-2016 роках, для дослідження походів критян в регіон Чорного моря. Випробування пройшли на річці Дунай в 2016 році та був представлений на щорічній виставці «Історія мореплавання у Чорноморському регіоні» в м. Одесі 2018 році

у цій частині Чорноморського басейну. Достатньо швидко відроджується економічний потенціал Аккерману, на місці Джинестри виростає турецьке поселення Хаджибей, розвиток отримують і міста на Дунаї – Кілія та Ізмаїл. Торговельні судна турок і греків, які знаходились під владою османів,

ведуть каботажні плавання у Причорноморських берегів.

Основними торговими суднами у XV–XVIII ст. для чорноморського регіону стають невеликі турецькі сайки, та більш потужні грецькі торговельні полакри. Невеликі і непоказні судна доставляють багаточисельні вантажі



Реконструкція козацької чайки «Кочубей». Чайка побудована у 2020 році для Музею історії мореплавання та виставки «Історія мореплавання у Чорноморському регіоні» в м. Одесі яка проводиться з 2016 року

з району Північно-західного Причорномор'я, як у Крим, так і в Стамбул. Головні вантажі, як раніше залишаються незмінними, на експорт йдуть риба, м'ясо, сіль та пшениця, імпорт це олія та промислови товари. Особливе місце починає відігравати місто Очаків, який став міцною фортецею на вході і виході з Дніпро-Бузького лиману у Чорне море. Його

стратегічне значення пов'язано з постійними сутичками Османської імперії та її васала Кримського ханства, як з Московією, так і з Запорізькою Січчю, яка виникла на дніпровському острові Хортиця.

Запорізька Січ, як політичне і економічне утворення об'єднувала тих, хто боровся проти мусульманської експансії. Запорожці це



Проект реконструкції генуезької галери «Джинестра».

*Проект було виконано у 1992 році і згодом він трансформувався і перероблявся у проекти середньовічних галер:
2000 рік – проект Османської галери, 2016 рік – проект козацької галери.*

конгломерат представників різних національностей на чолі з українцями. Під хоругви Січі ставали молдавани, поляки, росіяни, угорці та інші. Були серед них турки. Для здійснення своїх походів запорожці будували легкі

і маневрені судна – чайки. На них вони пускались у плавання по Дніпру, виходили у Чорне море і нападали на турецькі військові і торговельні кораблі. Флотилії козацьких чайок знищували на морі кораблі Османської імперії

і висаджували десанти на її узбережжя у тому числі у Північно-західному Причорномор'ї. Козацький флот будувався у певних місцях: у плавнях в районі Січі, так званій Військової скарбниці; на річці Самарі, де було багато лісу, а також у районах нижнього Дніпра. Героїзм козаків стримував подальшу експансію османів і кримських татар у північну Європу.

Багато чого змінюється після перемог над Османською імперією і приєднань нових територій, на яких створюються нові міста-порти: Миколаїв, Херсон і Одеса, які достатньо швидко стають великими торговими, промисловими та суднобудівними центрами Півдня. Новий розвиток отримують і такі торгові центри-порти, як Ізмаїл та Кілія на Дунаї, Аккерман у Дністровському лимані, Очаків у Дніпро-Бузькому лимані, та інші невеликі поселення. Все це призвело у ХІХ сторіччі до загального піднесення великого степового регіону, перетворивши його у експортно орієнтовану сільськогосподарську територію.

Автор статті та його друзі і колеги починаючи з 1988 року займаються дослідженнями у площині: «Історія давнього і середньовічного мореплавства і суднобудування». Колектив, об'єднаний у громадську організацію Центр дослідження історії мореплавства за минулі роки реконструював понад десять стародавніх та середньовічних плаваючих засобів: човнів, плотів, кораблів і суден, та провів на них низку експериментальних плавань у Чорному, Мармуровому, Егейському і Середземному морях, Атлантичному океані, та річці Дунай.

У поле зору дослідників попали стародавні плаваючі засоби. Була зроблена реконструкція очеретного тура «Фера», каркасні човни, покриті горбилем і шкірою, відповідно

«Меотіда» і «Тигр», плетений кошик «Керкинітіда», покритий бітумом, однодереві човни: простий – «Персей» і набойний – «Одісей», корабль Крито-Мікенської цивілізації «Кадм», фрігійська тура «Гордій», грецька дієра «Івлія», середньовіковий Середземноморський полак «Одеса», слов'янська тура «Анна Ярославна», козацька чайка «Кочубей», проект генуезької галери «Джинестра», проект дракари вікінгів «Норман» та інші.

З 2016 року проводиться спрямована робота на створення «Музею історії мореплавства», у якому будуть виставлені реконструкції тур, суден і кораблів у натуральну величину. Експозиція буде доповнена 50 вітринами з моделями та іншими експонатами.

З проектами Центру, ви можете ознайомитись в книгах автора на електронному сайті: <http://hydrobio.onu.edu.ua> Одеського державного університету ім. І. І. Мечнікова.

Книги автора за даною тематикою:

1. Мельник И. К. Маршрутами античных мореходов. – Одесса, 1991.
2. I. Melnik, V. Brizinski. Les bateaux patris dans l'adime. – Одесса, 2000. (На французском языке)
3. Корабли, ушедшие в бездну. – Одесса, 2001.
4. Следы ушедших кораблей. – Одесса, 2001.
5. Негаданные путешествия. – Одесса, 2002.
6. История мореплавания в моделях и реконструкциях. – Одесса, 2001. (Путеводитель выставки: «История древнейшего мореплавания. Опыт реконструкции».)
7. История древнейшего мореплавания. Опыт реконструкции. Кишинев-Москва-Одесса, 2003.
8. Земля погибших кораблей. – Кишинев-Москва-Одесса, 2004.
9. Путешествие в прошлое. «Излия». – Одесса, 2005.



Мельник Ігор Кирилович, 1961 року народження, письменник, мандрівник, автор проектів з реконструкції давнього та середньовічного мореплавства. Автор низки монографій з історії засобів транспорту і шляхів сполучення, 25 книг з історії мореплавства і 4-х документальних фільмів з цієї ж тематики. Незмінний керівник громадського Центру досліджень історії мореплавства, яким з 1988 року здійснюється реконструкція плаваючих засобів: човни, плоти, лодки, тури, судна і кораблі.

Всього було проведено 15 реконструкцій, найбільш відомими з них стали : реконструкція античної дієри «Івлія» (1989-1994), реконструкція торгового фінікійського корабля «Мелькарт» (1999-2004) та реконструкція одnodерев'яного набійного човна «Одиссей» (2005-2011).

Ці репліки приймали участь у 16 експедиціях, представив Україну у 15 країнах Європи.

З 2016 року под патронатом Одеського міськвиконкому автор веде роботу по створенню в місті Музею історичного мореплавства, де будуть представлені реконструкції плаваючих засобів створених автором і його колективом у натуральну величину та масштабний модельний ряд у вітринах.

10. Путешествие в прошлое. «Одесса». – Одесса, 2005.
11. Земля погибших кораблей. – Кишинев – Москва – Одесса, 2007. (Издание второе, дополненное и переработанное)
12. Путешествие в прошлое. «Персей» и «Одиссей». – Одесса, 2008.
13. І. Мельник, В. Солодський. Козацьке мореплавство. – Одеса. 2008. (На украинском языке)
14. Негаданные путешествия, – Одесса, 2009. (Издание второе, дополненное, переработанное)
15. Зарождение и эволюция транспортных средств и путей сообщения. Опыт реконструкции. – Киев-Одесса, 2010. Обложка.
16. Мельник И. К., Боделан И. В. Историческое мореплавание в моделях и реконструкциях. – Киев-Одесса, 2010. (На русском и английском языках).

17. Путешествие в прошлое. «Одиссей». – Одесса, 2010.
18. О якорях, и не только... – Одесса, 2016.
19. Igor Melnik, Igor Bodelan. Geschichtliche seefahrt in modellen und rekonstruktionen. 2019. (электронная версия на немецком языке)
20. Igor Melnik, Igor Bodelan. Historical Maritime Sailing. – In models and reconstruction. 2020. (электронная версия на английском языке)
21. Мельник И. К., Боделан И. В. Историческое мореплавание в моделях и реконструкциях. 2021 (электронная версия)
22. Негаданные путешествия. Дорога без конца, дорога без начала и конца. – Одесса, 2021 (электронная версия)
23. Путешествие в прошлое. «Анна» и «Кадм». (готовится к печати в 2023).

Катери Ревенського

В Одесі ми каталися по морю на плоскодонках.

Юрій Олеша. Жодного дня без рядка.

Сьогодні, у вік комп'ютерів і смартфонів, навіть складно повірити в те, наскільки різноманітними були розваги одеситів наприкінці XIX і на початку XX століть. Особливо можна виділити морські прогулянки, популярні серед усіх верств міського населення. Важко сказати, яке місце міг займати цей вид відпочинку серед улюбленого містянами купання в морі, катання на гойдалках у парку, відвідин театральних вистав, модних опереток, дивертисментів і концертних програм у Міському саду і приватних ресторанах-садах, участі в лотереях-алегрії та гуляннях, організованих на користь благодійних товариств. А ще варто згадати про цікаві на той час лекції в міських читальнях і поїздках на лимани, про азартні ставки на кінних перегонах і спогляданні за захопливою їздою Уточкіна з товаришами на велотреку.

Загалом, як бачимо, пересічному городянину було куди піти. Навіть просто до моря. Ба, навіть – до порту. На той час потрапити до морського порту було справою нескладною. На його причалах засиджувалися завзяті рибалки з вудками, мирно дефілювали парочки, а іноді навіть зустрічалися панянки у розпачі, що воліли, особливо з настанням темноти, вкоротити собі життя в каламутних портових водах.

Тут же на пристані будь-хто, чи то гімназист чи студент, конторський службовець чи чиновник, що гостює в Одесі, сам один чи гамірною компанією, могли легко винайняти шлюпку чи човен, як з вітрилом, так і весельну. Кілька гребків скрипучими веслами і ось уже позаду маяк. А далі – свобода, солоний бриз оповиває обличчя і розтріпує волосся, бризки води, що грають на сонці всіма кольорами веселки, зриваються з весел і розлітаються навсюдибіч. Щирий сміх, удаване ойкання, награна бравада – все це, врешті-решт, перетворювалося на масу незабутніх вражень.

У недільний чи святковий день, особливо коли сприяла погода, обстановка на морі докорінно змінювалася. Створювалося враження, що з усіх одеських пляжів і причалів одночасно зривалися всі «посудини», здатні триматися на воді. І тоді прибережні води наповнювалися скрипом весельних кочетів, трепетом просолених вітрил, сміхом та захопленими вигуками манірних панянок, що намагаються укритися від бризок під гарними парасольками, покриткуванням бувалих човнярів-мореманів, що легко вправляються з плоскодонками, яликами, човнами, фелюгами, шаландами, баркасами.

Трохи далі, виставивши як на показ надуті вітрила, прибережну водну гладь велично

Одесса. Видъ Одесскаго залива.



розсікали красуні яхти, що належали одеським яхт-клубам і заможним одеситам. У дні морських перегонів вони дарували естетичну насолоду всім присутнім на рейді, котрі так чи інакше розділяли азарт морського суперництва. У вільний від змагань час білосніжні яхти просто відправлялися на розважальні морські прогулянки з місцевим бомондом, наповнюючи рейд іскристими веселощами і збадьорливими музичними звуками.

Але, як ми знаємо, початок ХХ століття ознаменувався приходом історично важливих технічних чудес. Цікаво, що в наш час Національна інженерна академія США (U.S. National Academy Engineering, NAE) опублікувала пере-

лік чудес техніки, які, на думку визнаних експертів, найбільше вплинули на якість життя у ХХ столітті. Так ось, серед перших у цьому списку знаходяться: електрифікація, автомобіль, аероплан. І дійсно, на межі століть, вони стрімко увірвалися у повсякденне життя мешканців планети, привертаючи до зухвалих новинок все більше й більше уваги. А коли корисні й важливі технічні винаходи вийшли на масовий ринок, то сторінки газет наповнилися пишномовними оголошеннями і рекламою, в яких стрижневим гучним гаслом було «Диво техніки!».

Дуже швидко гасожарові та газові ліхтарі почали зникати з вулиць Одеси, їх місце зайняли електричні світильники з лампами

розжарювання. Першими з міських об'єктів яскраво засяяли вокзал, оперний театр і портів причали. Лякаючи звуком дзвіночка нерозторопних роззяв, на традиційні для морського міста маршрути вийшли вагони електричного трамваю.

Створення легкого двигуна внутрішнього згоряння сприяло появі нових видів транспорту – автомобілів, мотоциклів, літаків. І помчали одеською бруківкою та незамоценими курними дорогами прудкі автомобілі відомих марок «Діксі» і «Оверленд», «Мерседес» і «Бенц», «Ллойд» і «Форд», оглушаючи околиці різноголосими звуками своїх клаксонів. Легко ширяючи літаки, викликаючи неймовірне захоплення обивателів, розправили свої дивовижної конструкції крила в небі над Одесою.

Дива техніки прийшли і у водну індустрію у вигляді двигунів, що використовували для своєї роботи вугільний пил, гас, а потім і бензин. Але що там звичайному одеситу, який до нестями любить романтичні морські прогулянки, до всіх тих винаходів? Але, виявилось, що за азартними мандрівниками, що пристрасно шукали для себе духовного єднання з водною стихією, вже давно стежили винахідники і промисловці. Завдяки конструкторам-новаторам уже в першому десятиріччі XX століття з'явилися катери і човни з легкими моторами, а в 1909 році – навіть з підвісними, що кріпилися на транці.

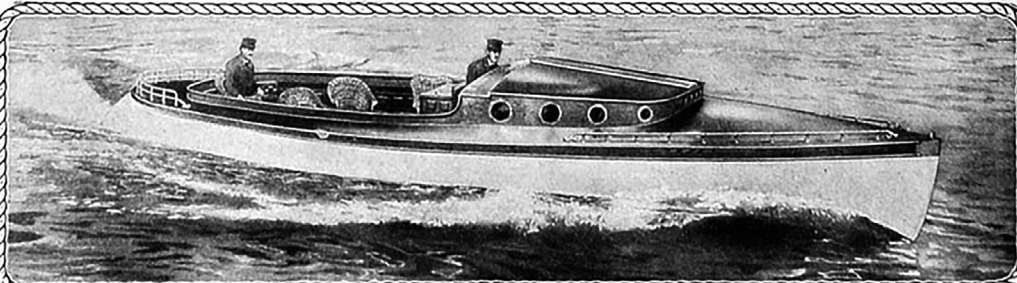
У цій галузі малого суднобудування розгорнулася гостра конкуренція, в основному, між американськими, англійськими та німецькими фірмами. Потужним поштовхом у популяризації легких моторних суден стала торгово-промислова виставка, організатором якої виступило Одеське відділення Імператорського російського технічного товариства. Виставка, що

відкрилася 25 травня 1910 року, мала величезний успіх, її павільйони змогли відвідати сотні тисяч одеситів і гостей міста. Горді наявністю в місті такого грандіозного заходу, одесити за будь-якої зручної нагоди прагнули називати виставку «Всесвітньою», що було явним перебільшенням.

Для розміщення сотень експонатів місцева влада виділила мало використовувану на той момент частину Олександрівського парку, де на 18,5 гектарах розмістили свої експонати 450 учасників, з них 73 представники іноземних фірм. Майже рік тривала підготовка. За цей час було створено десятки павільйонів, архітектурний вигляд яких часто вказував на рід занять тієї чи іншої фірми, чи на продукцію, що вони виробляють.

Серед 32 тематичних відділів знайшлося місце і тим представникам ділових кіл, хто так чи інакше пов'язував свій бізнес з морем. Один із найбільших павільйонів, виконаних у формі морського судна, представило Російське товариство пароплавства і торгівлі (РТПіТ – Русское общество пароходства и торговли, РОПіТ). Основна частина фірм, що мали безпосередній зв'язок з морським відділом, розмістилася в спеціально зведеному павільйоні, неподалік від величезного фонтану з кольоровим підсвіченням. Тут були представлені: Катерининський яхт-клуб, Російсько-Дунайське пароплавство, приватне, з мільйонним капіталом «Пароплавство П. П. Регі», громадська організація «Ліга оновлення флоту», створена для сприяння розвитку військово-морського флоту.

Свою продукцію якнайвигіднішим чином демонструвала низка фірм, причетних до надання послуг судноплавним компаніям. Серед них вирізнялися Чорноморський канатний завод,



Mullins Advice to Boat Buyers

Before you buy any boat, built by any manufacturer, selling at any price, ask the following questions:—

First—Is your hull guaranteed against puncture, and will you pay for repairing it if it should be punctured?

Second—Is your hull guaranteed against leaking, water-logging, opening seams, and the necessity of calking?

Third—Is your hull equipped with air-tight compartments, and guaranteed as safe as a life-boat?

Fourth—Will you absolutely guarantee the speed of your motor boats, and will you take them back and refund the purchase price if they do not make the speed guaranteed.

Fifth—Is your engine guaranteed to be free from defects in workmanship and material, mechanically accurate, perfect running, and will you, in case of my inability to run my engine, send a man to start it for me.

Mullins Pressed Steel Boats

Are Sold Under the Above Absolute Guarantee

They are built of smooth, pressed steel plates, with air chambers in each end like a life boat. The smooth, steel hull has handsome lines, and glides through the water with the least possible resistance—they are faster, more durable, and safer—they don't crack, leak, dry out or sink—are elegant in design and finish.

The Mullins Steel Motor Boats have revolutionized motor boat building, and are superior in every way to wooden motor boats. They are equipped with Mullins Reversible Engines, so simple in construction, and so dependable that a boy can run them, and the Mullins Improved Underwater Exhaust, which makes them absolutely noiseless.

Write For Our Free Illustrated Catalogue of Motor Boats—Row Boats—Hunting and Fishing Boats.

THE W. H. MULLINS CO., 113 Franklin Street, Salem, Ohio.

що виготовляв різні типи канатів; промислове підприємство фарб і сумішей «Гольцапфель і Жандр»; Товариство «А. І. Кюльпе», що пропонувало безліч мастил, водозахисне спорядження та усяку всячину.

Однак ні пишні бухти конопляних і манільських канатів, ні різнокольорові шматки брезентів і полотнищ, ні надійні пожежні рукави і брендспойти, ні барвисті рекламні плакати не викликали особливої уваги публіки. Одесити, що розумілися на морських розвагах і любили прогулянки в прибережних водах, цілими днями товклися біля стендів, де експонувалися три білосніжні моторні човни оригінальної конструкції. Це були 18-футовий швидкохідний човен «Флайер», що розвивав швид-

кість 22 милі на годину, 20-футова «Юмото» і 23-футова «Сільвер-Стрік» (Silver Streak) з дещо меншими швидкостями¹.

Побудовані за останнім словом техніки, прогулянкові човни були виготовлені американською фірмою «Michigan Steel Boat Co.» з Детройта. Інноваційна човнова компанія позиціонувала себе найбільшим у світі заводом з виробництва патентованих дерев'яних і металевих човнів і катерів. Якщо вірити каталогу 1910 року, то на той час фірма продавала під власним брендом близько 30 тисяч малих плавзасобів. При цьому ставила перед собою мету досягти такої прийнятної ціни, з якою прогулянкові човни були би доступні навіть для людей з помірними прибутками.



Міцні, з гарними обводами човни виготовляли з глибоко оцинкованої сталі, листи розкрюювалися за чітко визначеними шаблонами, а смуги, що йшли від носа до корми, зшивалися замком і зварювалися разом за допомогою пневматичних молотів. Оснащені герметичними відсіками, вони фарбувалися стійкою до корозії алюмінієвою фарбою. На човнах зазвичай встановлювали двотактні високошвидкісні реверсивні мотори різної потужності, при цьому була опція без двигуна – для тих, хто хотів зекономити і зробити цю роботу самостійно.

Чимало відвідувачів Одеської виставки передусім відзначали дві цікаві особливості в заокеанських човнах – це «автомобільне керування», тобто наявність у носовій частині кермового колеса з оздобленням із латуні і вишні, а також елегантні плетені крісла з індійського очерету, немовби перенесені з фонтанських дач на борт прогулянкових човнів. Розташування двигуна у човнах стало ще однією незвичною новацією. Уся механічна частина містилася під дубовим настилом і була повністю ізольована від місць, де перебували

пасажирів. Компанія «Michigan Steel Boat Co.» сміливо заявляла про надійність і простоту мотора і про непотоплюваність моторних човнів.

Тим, хто бажав дізнатися про інші подробиці, технічні характеристики і особливості човнів, пояснення давав господар виставкового майданчика пан Ревенський, який був офіційним представником цієї човнової фірми з Детройта. Американські бізнесмени вже не перший рік підтримували тісні контакти з К. О. Ревенським, який мав в Одесі суднобудівні майстерні сталевих катерів і човнів з моторами.

Карл Оттович Ревенський почав свою службу в Одесі у 1908 році як агент головної контори Добровільного флоту. Він народився у 1870 році в дворянській сім'ї у Санкт-Петербурзі. Здобувши початкову освіту в реальному училищі, юнак, одержимий пристрастю до моря, зміг здійснити свою, здавалося б, на перший погляд, шалену ідею – відправився у навколосвітнє плавання волонтером. За час тривалої морської подорожі йому довелося пройти випробування і жорстокими штормами, і палючим сонцем південних широт,

побачити нові країни і познайомитися з життям іноземців. Повернувшись додому з набутим життєвим досвідом, Карл Ревенський у 1889 році впевнено склав іспит на звання штурмана далекого плавання.

Першим місцем служби Карла Оттовича Ревенського став далекий Баку, де він влаштувався в засноване в 1877 році пароплавне товариство «Каспій». Після того, як у 1890 році танкерний флот «Каспію» придбав промисловець і магнат Г. З. Тагієв (1823-1924), Ревенський перейшов на службу у пароплавну компанію «Самолет». Туди його запросив директор-розпорядник пароплавства контр-адмірал Г. О. Ратьков-Рожнов (1826-1897), який взявся відродити найстаріше волзьке пароплавне товариство, що на той час було на межі ліквідації.

У 1900 році К. О. Ревенський перейшов на службу в РТПіТ, де йому було доручено відкрити і очолити відділення пароплавства у місті Царичині. Через п'ять років Карл Оттович залишив на Волзі успішно діючу агентську контору і відбув до Києва для організації там також відділення РТПіТу. Із віднайдених архівних записів стало відомо, що 16 квітня 1907 року в К. О. Ревенського та його дружини Олени Федорівни народився син Володимир. Батьки хрестили його в Старо-Київській Георгіївській церкві, що на перехресті Золотоворітської вулиці, Георгіївського провулку та Рейтарської вулиці.² При цьому хрещеними батьками стали відставний ротмістр Василь Романович Лерхе та дружина капітана 2-го рангу Емілія Германівна Михайлова.

У 1908 році Карл Оттович Ревенський попросився з РТПіТом і 9 лютого розпочав службу в одеській конторі Добровільного флоту агентом. В Одесі сім'я Ревенських оселяється в центрі міста, у будинку № 6, в Казарменному



провулку. Ревенський, який вирізнявся неординарними інтелектуальними здібностями і величезною енергією, в Одесі зміг перетворити свій інтерес до човнів і катерів на практичну діяльність, що заповнила все його подальше життя.

Не полишаючи своєї основної роботи, Карл Оттович ґрунтовно вивчив світові тенденції розвитку сучасних моторів та їх використання для руху малих плавучих засобів. Він швидко встановив контакти з провідними компаніями, що визначали основні напрями у новій сфері морського бізнесу. Добрі дружні й ділові відносини вдалося налагодити і з представниками



Освячення суднобудівних майстерень К.О. Ревенського

одеських морських, портових і промислових кіл. Усе це сприяло тому, що невдовзі Ревенський вже відкрив свою власну суднобудівну майстерню сталевих катерів з моторами.

Спираючись на світовий досвід спорудження залізних катерів і човнів з моторами, К. О. Ревенський підготував суднобудівний план для своїх майстерень, спільно з колегами інженерами розробив креслення суден, яких потребували порти Чорного і Азовського морів. При цьому він узявся бути представником на півдні України таких відомих суднобудівних компаній, як американська човнова «Michigan Steel Boat Co.» і англійська фірма швидкісних катерів і моторних човнів Джона І. Торнікрофта («John I. Thornycroft & Co.»).

Не можна сказати, що Ревенський був в Одесі монополістом катерного і човнового бізнесу. Паралельно кілька місцевих комерсантів пропонували подібну продукцію інших

знаних у світі фірм. Тут, на півдні, єдиним представником компанії «Мерседес» називав себе Павло Федорович Фаатц (вул. Канатна, 15), пропонуючи як моторні човни, так і новітні автомобілі відомої в усьому світі марки. Барон Олександр Олександрович Рено, до речі, відомий в Одесі як успішний спортсмен, рекламував продукцію американської фірми В. Г. Муллінс («The W.H. Mullins Co.») з міста Салем, штату Огайо, яка нахвалювала свої катери як «найшвидші, надійні і безпечні». Представником московського торгово-промислового товариства Т. І. Гагена в Одесі був Олександр Емілійович Скокан, який тримав контору на вул. Рішельєвській, № 11. Тут будь-якому одеситу готові були запропонувати як друкарські машинки і касові апарати, так і моторні човни з «бензиновими і нафтовими двигунами». А комерсанти Г. Ріва та Г. Урфалов заявляли, що в їхній конторі в Театральному провулку, № 16,

можна зробити жадану покупку «моторних човнів зі швидкістю 12-14 верст на годину» за «вельми скромною» ціною – 275 рублів.

Зрозуміло, що будівництво моторних катерів і човнів у майстернях К. О. Ревенського не було поставлено на поточний конвеєр. Однак про його малі морські судна було добре відомо не лише в Одесі, але і в інших портах. Між тим, місцеві газети не майоріли човною рекламою майстерень Ревенського. З метою просування своєї продукції він пішов тим самим шляхом, як колись, ще на зорі розвитку Одеси, вчинили її мешканці – вони направили розкішний апельсиновий презент до імператорського столу. Так само розщедрився і Карл Оттович, надіславши туди ж моторного човна у подарунок до 7-річчя юного спадкоємця Цесаревича Олексія. Цей цінний технічний сувенір не залишився без уваги самого Імператора Миколи II, який у липні 1911 року пожалував Ревенському золотий перстень, прикрашений діамантами і трояндами³.

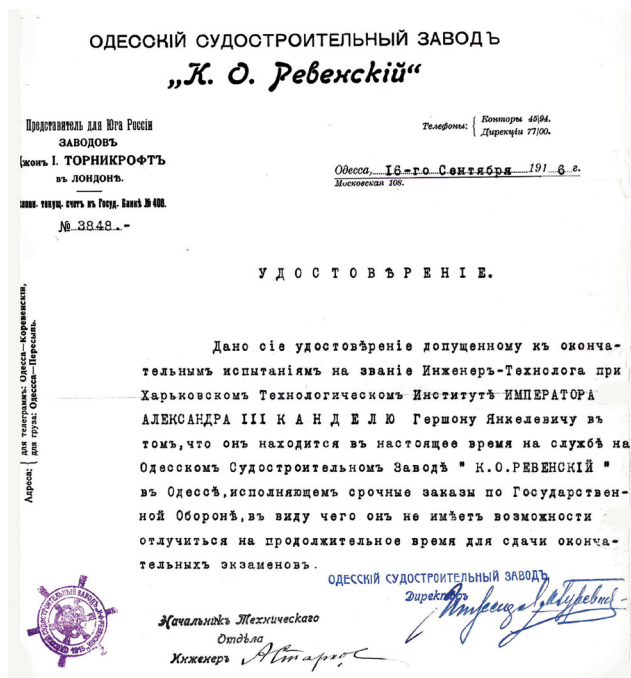
Замовлення на виготовлення катерів надходили з багатьох портів. За перші два роки у майстернях було виготовлено понад двадцять моторних суден розміром від 20 до 50 футів. У червні 1912 року був виконаний договір з Владивостоцьким фортечним управлінням на спорудження двох моторних катерів. Після успішних заводських випробувань судна завантажили на пароплав «Воронеж», який доправив їх на Далекий Схід.⁴ Відомо також про будівництво в майстернях Ревенського швидкісного 30-футового «гідроплану», створеного за кресленнями компанії Джона І. Торнікрофта.

Цікаво, що К. О. Ревенський не обмежився будівництвом маломірного флоту, а доклав рук до створення невеликої, проте успішно діючої,

так званої, Курортної пароплавної компанії. Основу його пасажирської флотилії становили невеликі пароплави і катери, побудовані у власних майстернях, котрі курсували між прибережними містечками Криму.⁵ Пасажири, що прямували на курорт в Гурзуф, Алушту, Судак, Алупку, Семейз, могли скористатися малотоннажними суднами конкуруючих одна з одною компаній: Курортного пароплавства К. О. Ревенського або Південнобережного пароплавства Михайла Говалло.⁶ При цьому кожна з компаній намагалася прив'язати свій розклад до заходжень великих вантажно-пасажирських суден у Севастополь та Ялту.

З початком Першої світової війни практично всі суднобудівні підприємства включилися у програму спорудження військових суден та переоснащення торгового флоту для потреб армії. Технічні можливості майстерень К. О. Ревенського не були розраховані на велике виробництво катерів, хоча готові були приймати серйозні замовлення. У 1915 році місто відвело чималу площу за Нафтовою гаванню для зведення там корпусів суднобудівного заводу К. О. Ревенського, на створення якого перед цим було одержано дозвіл. Закладення нового підприємства відбулося 30 липня 1915 року. Молебень на місці майбутнього заводу відслужив архієпископ Херсонський і Одеський Назарій (Кирилов)⁷. На такий неординарний для воєнного часу захід до порту прибули представники всіх гілок міської влади.

Завод – це вже не майстерні. І статус інший, і штат пристойний. Директором заводу став інженер Я. Гуревич, начальником технічного відділу – інженер О. О. Старков, який пізніше успішно працював у різних технічних відділах радянського Держчапу (Державне чорноморсько-азовське



пароплавство), далі ЧМП (Чорноморське морське пароплавство). Обов'язки інженера-технолога виконував молодий здібний студент Харківського технологічного інституту Гершон Якович Кандель, за наявними відомостями, він так і не одержав диплома цього навчального закладу⁸.

Будучи керуючим суднобудівним заводом свого імені, Карл Оттович Ревенський залишився агентом Добровільного флоту⁹. У 1915 році він перебрався з міста на територію порту і оселився в одній з відомчих квартир в Карантинній гавані. Відомо, що для власних виробничих потреб заводу Ревенський використовував моторний катер (в інших джерелах – моторна яхта) з прозаїчною назвою «Женя». Однак у квітні 1917 року катер був мобілізований за військово-службовою повинністю і направлений у розпорядження Мобілізаційної частини Севастопольського порту¹⁰.

У 1915 році військове міністерство зробило велике замовлення на будівництво броньованих катерів-розвідників. З них 14 мали бути збудовані в Одесі на заводі К.О. Ревенського, а 4 – у Технічній конторі «Бюро Вега» (яхтова верф у м. Борго, Фінляндія). озброєні двома кулеметами «Максим» у носовій і кормовій баштах, катери проєкту «Н» будувалися в Одесі аж до 1918 року, тому більша частина з них потрапила на озброєння білої Добровольчої армії. Оцінивши їх технічні характеристики, можна легко уявити, що собою представляли ці бронекатери: довжина – 15,2 м, ширина – 3,05 м, водотоннажність – 20 т (найбільша – 26,5) при осадці 0,9 м. Суть бронювання була в наявності 6-міліметрового поясу на ватерлінії, таку ж товщину металу мали палуби і кулеметні башти, і лише на рубку йшов 8-міліметровий метал.

Встановлювані на катери двигуни «Скріпе» потужністю 95 кінських сил при 750-800 об/хв працювали на бензиногазовій суміші. У мирний час команда судна складалася з 8 осіб, а в період війни додавалося ще двоє, при цьому на катері могли розміститися до 25 десантників. За течією Дніпра катери могли слідувати зі швидкістю 20 км/год, а ось проти течії – лише 12 км/ год¹¹.

Відходячи з Одеси у лютому 1920 року, білогвардійці забрали практично всі судна, які могли мало-мальськи рухатися. У різних закутках одеського порту залишилися лише непридатні до використання плавзасоби. Серед них виявились і 11 маломірних катерів заводу Ревенського, що мали різний ступінь готовності і ремонтпридатності. За наявною інформацією, вони вірою і правдою служили в Усть-Дунайській флотилії та Дніпровському загоні кораблів Морських сил Чорного моря аж до 1925 року.

Окремі з них брали участь у бойових діях під час Другої світової війни, причому не лише у водах Чорного моря, але й у складі Амурської флотилії.

Станом на 1 травня 1925 року декілька мало-мірних суден Ревенського зафіксовано у складі Чорноморсько-Азовської Головної контори Радторгфлоту – як та зване «неробоче ядро». У відомостях тих років катери № 1 і № 3 позначено як «призначені до ліквідації», а № 2, 4, 5, 25 – «виключені як непридатні». При цьому, лише в катера № 25 вказано, що він мав вантажопідйомність в 4,1 т (або 250 пудів)¹².

З приходом в Одесу більшовиків суднобудівна діяльність заводу Ревенського була зупинена. Усі виробничі сили порту в основному були спрямовані на ремонт тих суден, які, тою чи іншою мірою, могли бути відновлені і приведені в робочий стан. Про те, в якому положенні опинилися цехи колишнього суднобудівного підприємства у жовтні 1920 року, можна судити з однієї газетної замітки: «Завод Ревенського – добре обладнаний суднобудівний завод. Націоналізований і пристосований до виробництва сільськогосподарських машин. Здійснює також ремонт катерів, різноманітних машин і броньовиків. Замовлення даються у спішному порядку і працювати доводиться і в понадурочні та в святкові дні. Робітники і зараз в холоді ходять у дерев'яних черевиках на босу ногу та пошарпаному одязі. Працює 136 осіб, з них 7 жінок. Скаржаться, що платня видається неакуратно, і якби не пайок від мороборони, то їм довелося б загинути від голоду. Настали холоди і робітники мерзнуть. Палять стовпи і табурети. ОПО (Окружне споживче товариство) відкрито їдальню, але то нема хліба, то палива, то продуктів...»¹³

Про подальшу долю засновника єдиного в країні заводу, що спеціалізувався на будів-

ництві моторних катерів, Карла Оттовича Ревенського практично нічого не відомо. І це не дивно. Адже в Одесі це прізвище знайоме лише одиницям краєзнавців і любителів історії. Та все ж, в одному джерелі, котрому можна повністю довіряти, є згадка про Карла Ревенського. У праці відомого історика С.В. Волкова «База даних № 2: "Учасники Білого руху в Росії"» є такий запис: «Ревенський Карл. У ВСЮР і Російській армії до евакуації Криму. Евакуйований з Ялти на кораблі «Русь». Дружина Анна, син»¹⁴. Питання лише в тому – чи наш це Карл Оттович Ревенський?

Перелік виносков

¹ *Одесский листок*. – 1910. – 23 мая (№118). – С. 4.

² ЦДІА м. Київ. – Ф. 127. – Оп. 1080. – Спр. 185. – Арк. 381 об.-382.

³ *Одесский листок*. – 1911. – 14 июля (№160). – С. 4.

⁴ *там же*. – 1912. – 8 июня (№132). – С. 3.

⁵ *Малыгин А.В. Русская Ривьера*. – Симферополь : СО-НАТА, 2006. – С. 83.

⁶ *Путеводитель по Крыму*. – 1912. – С. 156.

⁷ *Херсонские Епархиальные Ведомости*. – 1915. – №15. – С. 338.

⁸ http://library.kpi.kharkov.ua/uk/alphabet_K

⁹ *Добровольный флот. Справочник*. – 1915. – С. 14.

¹⁰ ДАОО. – Ф. 323. – Оп. 1. – Спр. 75. – Арк. 48-55.

¹¹ *Ширококорд А.Б. Чудо-оружие СССР: Тайны советского оружия*. – М. : Вече, 2005. – С. 22-23.

¹² ДАОО. – Ф. Р-1154. – Оп. 1. – Спр. 122. – Арк. 153 об., 156 об.

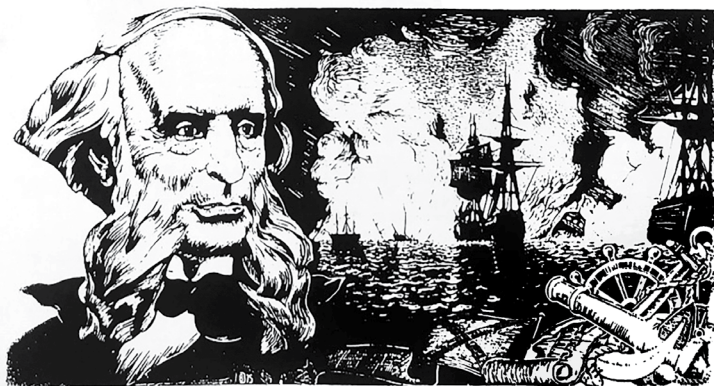
¹³ *Известия Одесского Губернского Рабочего Комитета и Губернского Комитета Коммунистической партии (большевиков) Украины*. – 1920. – 31 окт.

¹⁴ http://swolkov.org/2_baza_beloe_dvizhenie/pdf/Uchastniki_Belogo_dvizhenia_v_Rossii_16-R.pdf

Валентин Співак

Художник, викладач образотворчого мистецтва

У джерел спілки мариністів Одеси



*Красоты моря, неустанно воспевают,
Талантливые наши земляки,
Их творчество волнует, восхищает,
Врачает от тревоги и тоски.
Фанфарно краски заиграют на холстах.
И быть картинам солнечным – лучистым.
Их восхваляя, сберегут в веках,
Vivat – Одесскому союзу маринистов!*

Е. Лукашев.

Осіннім сонячним днем 1996 року в будинку №6 по вулиці Гоголя, в напівпідвальній майстерні самодіяльного художника Євгена Ревеліоті відбулася зустріч творчих людей, яка поклала початок діяльності Спілки мариністів Одеси. Художник-аматор Олександр Тер-Каракозянц, сім'я спадкових мореходів Пес'яюкових (власників найбільшої в Україні колекції мушель та коралів «Блакитна рапсодія») і голова секції графіки Одеської організації Спілки художників України Михайло Пархоменко вирішили влаштувати виставку присвячену морю. Адже Одесу без моря і море без Одеси важко уявити.

А море – це не тільки величезний пласт в творчості одеських художників, поетів, музи-

кантів, – це частина їхньої філософії, це система бачення близького та рідного їм світу. Михайло Пархоменко десять років пропрацював в Чорноморському пароплавстві на суднах закордонного плавання та мав великий досвід проведення художніх заходів.

На початку лютого 1997 року відбулась презентація першої виставки Спілки мариністів «**Все про море**». Для експозиції були вибрані зали історико-краєзнавчого музею на вулиці Ласточкина (суч. Ланжеронівська), 24. В самій назві цієї події криється велика доля гіперболи – адже про море все не розповість ніхто і ніколи. Скоріше це була програмна заява.

В газеті «Одеські Вісті» (7 лютого, 1997 р., автор Володимир Віленський) згадувалось:



Мушля «Наутілус помпіліус» з колекції Пес'яуків

«...На стінах – полотна наших майстрів, полотна настільки різноманітні, наскільки різноманітним та мінливим може бути світ морів та океанів.»

...Ось картини Адольфа Лози, де хмари ніде не затьмарюють сонця. А це «Око бурі»



Олександр Тер-Каракозянц «Око бурі»

Олександра Тер-Каракозянца криваво дивиться на моряка, випробовуючи його душу на міцність та мужність. Михайло Пархоменко в «Морських глибинах» показав те, що побачив в своїх навколосвітніх подорожах. Борис Булкін створив із звичайних риб притчі, несподівані і інколи небезпечні. Костянтин Сілін ще раз зве-



В. Панікаров «Іллічівський порт» 1969 р.

личив Ланжерон, відомий навіть тим людям, які в Одесу тільки збираються. Полотно Євгена Ревеліоті – це постійна лірика морської хвилі. А ось Гарольд Ізмайловський постав у абсолютно новій якості. На його великому полотні «Океан» дихає величністю та вічністю.

Приємна була участь у виставці метра архітектури, професора Володимира Глазиріна. Море – не його тема, але «Морська симфонія» лунає без фальші. Радують роботи молодих митців. Людмила Савенко і Віталій Парастюк робили перші, але не боязкі кроки. Їхні роботи звернули на себе увагу дуже прискіпливих цінителів.



К. Зарицький

«Дай Боже нашому новому кораблю – Спілці мариністів Одеси – великого плавання. Спілка – організація відкрита, вона приймає нових членів, але за однієї умови – їх роботи повинні відповідати самим високим критеріям» – писала преса того часу.

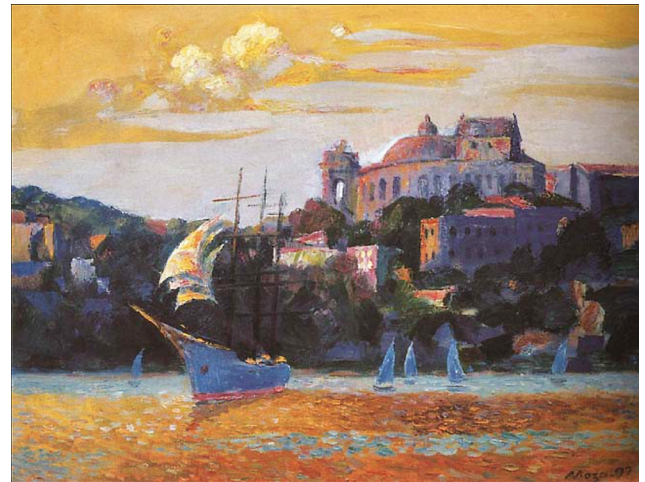
Згодом, протягом другої половини березня-квітня Спілка мариністів Одеси представила свої роботи до експозиції в місті Броди, в історико-краєзнавчому музеї Львівської області. Михайло Пархоменко особисто привіз у місто тридцять картин дев'ятнадцяти художників Одеси. Ця виставка цікава не тільки тим, що на ній презентувались самі найрізноманітніші жанри –



Святослав Скоробогатов. «Ранок в порту»

живопис, графіка та батик. Справа в тому, що автори – майстри самих різних поколінь.

«Одеса – місто у моря», виставка з такою назвою об'єднала таких митців, як Костянтин Сілін, Іван Орос, Анатолій Кравченко, Юрій Горобець, Юрій Плісс, Інна Пантелеймонова та інших художників які раніше приймали участь у діяльності Спілки мариністів Одеси.



Адольф Лоза «Теплий вечір» 1997 р.

В травні 1997 року помітна та важлива подія Спілки мариністів Одеси змогла реалізуватись вже у постійному місті дислокації митців – історико-краєзнавчому музеї на вулиці Ласточкина (Ланжеронівська) .

«Діва і море» так вирішили назвати свою виставку художники. До постійних учасників долучились вже нові: Генадій Верещагін, Віктор Чернов, Анжела Голодецька, Ганна Рижова. Глядачі подовгу затримувались біля фаянсової «Рибалки» Наталії Будурацької.

«І старші і зовсім молоді митці погодилися із тим, що діва, в сенсі дівчина, жінка, так схожа на море своєю вічністю, мінливістю, красою



Юрій Горобець (1931-2010),
«Штормить» картон, олія 26*18

та багатьма іншими якостями, якими наділила її природа. До того ж саме життя вийшло із моря, і розвивалось до таких прекрасних форм. І художники, цілковито різні не тільки за віком та рівнем майстерності, але й за світоглядом змогли розкрити та відтворити у всій своїй безпосередній красі всю багатогранність морської краси та жіночої вроди...»

«Одесские известия» 6 травня 1997 р.»



Юрій Плісс

Звісно, вся виставка була представлена на тлі морських мушель і коралів «Блакитної рапсодії» сім'ї Пес'якухових.

Мариністика і сьогодні збуджує фантазію багатьох художників, які прийняли естафету у великих майстрів цього жанру.



Гарольд Ізмайловський «Чайки»

Тому, згодом, через невеликий період часу, вірменська спільнота міста, Союз мариністів Одеси та галерея «Блакитна рапсодія», за підтримки міжнародного фонду «Відродження», відкрили виставку мариністів, присвячену 180-річчю з дня народження видатного майстра – Івана Айвазовського, тим самим віддали данину пам'яті мариністу.

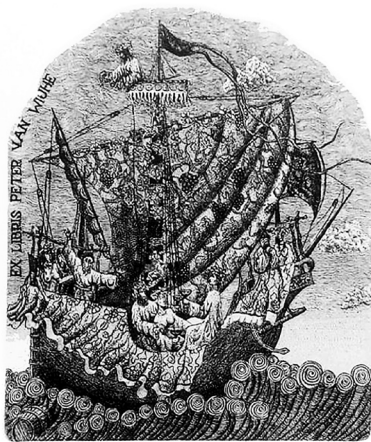
«Велика кількість відвідувачів, що прийшли на вернісаж, говорить про незгасаючу любов до мистецтва і моря. На виставці були представлені найкращі роботи 50 майстрів:



Орест Слешинський

одеських живописців, скульптури Микити і Бориса Румянцевих, моделі різноманітних кораблів Олександра Геращенка. Виставку прикрашала дерев'яна вітрильна дінгі Віталія Романенка».

Преса схвально відгукнулася на цю подію: «Одеситів, а також їх гостей, які приїхали по-ніжитись біля моря, безсумнівно привабить



Парастюк Віталій, екслібрис
(серія офортів, книжкові знаки)

ця виставка, яка поєднує в собі різні стилі, напрямлення та жанри, але пов'язана любов'ю і пам'яттю про неперевершеного Айвазовського».

«Теленеделя» серпень 1997 р.



Пархоменко Михайло
«Стрибки у воду» літографія 60×46

Ці виставки Співки мариністів Одеси, в перший 1997 рік діяльності об'єднали художників-професіоналів і аматорів, судно-моделістів!, скульпторів, музикантів, поетів і стали значною подією в культурному житті міста та всього одеського регіону.

Ігор Сапожников

доктор історичних наук, ведучий науковий співробітник
Інституту археології НАН України

Тамара Левчук

викладач історії Одеського професійного коледжу нафтогазових технологій,
інженерії і інфраструктури сервісу ОНТУ

Селище Тузли та бессарабські соляні промисли

НАРИСИ ВІД СЕРЕДНЬОВІЧЧЯ ДО ПОЧАТКУ XX СТ.

Lam hoc tempore sal salinis producebatur

Раніше тут добували сіль (латиною)

Буджак – це окрема від Молдови країна, яку раніше називали Сераб
Анонимний турецький автор. 1740 р. (Губоглу 1964: 142)

ПЕРЕДСЛОВО

Сіль землі. Суть всього! Священна субстанція за Гомером. Вірність та дружба скріплялися сіллю, тому що сіль незмінна. Хліб – благословенний, і сіль – збереження його. У християнстві сіль асоціюється не тільки з довголіттям та невпинністю, а й з істиною та мудрістю. Сіль сьогодні настільки пересічена річ, така доступна і так дешево коштує, що мало хто пам'ятає, наскільки жаданою вона була довгий час від початку цивілізації і майже до сьогодні. Тисячоліттями вона вважалася синонімом багат-

ства та благополуччя. Сіль захищає, зберігає, приправляє їжу, сіль використовувалася як гроші, через неї збагачувалися, а іноді й піднімали «соляні» бунти. Поєднання землі і моря, сіль завжди була життєвою необхідністю. Зрозуміло, що і багато поселень людей з'являлися саме там, де є можливість зайнятися видобутком солі, соляними промислами.

Існування соляних озер в Причорномор'ї, процес кристалізації солі під променями сонця описані ще у «скіфському» оповіданні «Історії» Геродота. З часу заселення нашого регіону

соляний промисел був одним з найпоширеніших занять. Здавна відомі соляні лимани Хаджибея (Одеси), на які за сіллю приїжджали запорожці, традиційно вона видобувалася на Буджацьких соляних озерах, а Аджидер (Овідіополь) з кінця 1790-х років став одним з центрів гуртової торгівлі сіллю.

«Посад Тузли – невеличке поселення Бессарабської губернії Ізмаїльського повіту – отримало свою назву від тюркського слова «туз» (сіль); розташоване на двох невеличких пагорбах на березі соленого озера» – сповістив нам вчитель Дорофій Іванов, місцевий історик-аматор кінця XIX ст. (Іванов 2023: 56). Отже сучасне село Тузли Білгород-Дністровського району Одещини – колишній аул і містечко-посад, своїм заснуванням і минулим розквітом зобов'язане існуванню успішної та тривалої діяльності найбільших соляних промислів Північно-Західного Причорномор'я.

РАННЯ ІСТОРІЯ СЕЛА ТУЗЛИ¹

Визначення часу заснування села Тузли досить складне питання. Існують багато різноманітних відомостей щодо цього, у тому числі і дилетантські, які базуються на не зовсім достовірній інформації. Одна з таких версій представлена у статті І. Чернякова з співавторами. В ній повідомляється про знайдений на сільському цвинтарі кам'яний надгробок, який датований (підписаний) нібито 6877 роком від створення Світу (1369 роком від РХ), і є доказом досить раннього існування селища.

Щоправда, у опису підсумків археологічних розвідок 1961 року ці дані були відсутні. Інфор-

мацію оприлюднили значно пізніше, підтверджуючі її фотознімком надгробка з одного боку та копією його зображення на кальці. Тоді ж повідомили, що один із авторів-археологів дослідив некрополь с. Тузли «на початку 90-х років минулого століття» і констатував, що «...дослідженого нами у 1960 році хреста там вже не було» (Черняков та ін. 2006: 178-179). І дійсно, 1995 року І. Сапожников разом з В. Кушніром знайшов та описав на тузлівському кладовищі декілька кам'яних надгробків XIX – початку XX ст., але згаданої вище пам'ятки не побачили (Сапожников та ін. 1995: 52-53., рис. 2, 10-12). Слід зазначити також, що тузлівський надгробок, точніша назва якого «трилистний хрест-стела», був датований авторами не стільки виходячи з типологічного аналізу форми, скільки внаслідок викладення «короткого курсу» історії пізнього середньовіччя Буджаку.

Нещодовно один з авторів цих рядків звернувся до викладеної «сенсації» та нагадав, що даний тип надгробків добре відомий у південно-східному Буджаку. Ціла серія подібних знайдено на центральному кладовищі Білгорода-Дністровського (8-9 екз.), у Старокозачому (1 екз.) та в інших містах Причорномор'я. Аналізуючи низку наукових факторів, в першу чергу планіграфію аккерманського некрополя, можливим стає висновок про існування таких надгробків у другій половині XIX ст., а можливо і до початку XX ст. (Сапожников, Слюсарь, 1996: 99-100). Між тим, саме «тузлівський хрест» (навіть без наявності фото його вигляду), дозволяє уточнити датування усієї серії аналогічних надгробків. Якщо у даті на надгробку – «6877» замінити

¹ У статті використані міри: *верста* – в. = 1,067 км; *вершок* – верш. = 44,5 мм; *десятина* – дес. = 10925 кв. м. или 1,09 га; *кіле* (стамбульський) = 18-20 окка – біля 25 кг.; *окка* = ~1,3 кг; *пуд* = 16,380 кг. (авт.).

першу цифру на одиницю, то отримуємо дату 1877 рік від РХ, яка чудово співвідноситься з історією Тузлів та с загальною хронологією кам'яних хрестів регіону (Археолого 2023: 39-40).

Пізніше, працюючи вже над цією статтею, І. Сапожников разом з О. Перміновим 09.07.2023 ще раз відвідав Тузли, де звернув увагу саме на згадані хрести-стели трилистної форми. З'ясувалось, що на місцевому некрополі в наявності ще не менше 10-15 подібних пам'яток різних ступенів збереженості, а на одному з них читається дата «1865 рік». Крім того, аналогічний хрест-стела трилистної форми 1890 року стоїть в селі, точніше в огорожі Свято-Михайлівської церкви, на могилі протоієрея О. Парфентьева (рис. 1).

Якщо ж говорити про першу згадку населеного пункту на місті Тузлів, то його зображення є на карті Ф. Бауера, яка датована початком 1770-х років, хоча назва поселення чомусь відсутня (рис. 3). Так само відсутні найменування і точка розташування самого села на карті 1819-1820-х років,² а на карті 1828 р. замість назви населеного пункту бачимо слова «Контора Соляного управління» (рис. 4). Лише на 10-верстовій карті Ф. Шуберта (аркуш LI), знятої у 1826 – на початку 1830-х рр., знаходимо підпис «м[істечко] Тузли. 103 [двори]», а трошки північніше – напис «шлагбдум» (*шлагбаум*, про що пояснемо нижче).

Таким чином, можна дійти висновку, що першу згадку про саме поселення на місці Тузлів слід віднести до 1771-1772 рр., а появу ж його назви в сучасній редакції – приблизно до



Рис. 1. Хрест-стела трилистної форми на могилі протоієрея О. Парфентьева 1890 року в огорожі Свято-Михайлівської церкви (фотознімок І. Сапожникова)

початку 1830-х років. Останньому висновку не суперечить виявлення у 2023 р. на кладовищі Тузлів трилисно-розширеного кам'яного хреста 1824 року (рис. 6). Та не забуваємо, що історія солевидобутку на бессарабських лиманах напевно простягнеться у сиву давнину, що найменше до XIV ст. від РХ.

² Судячи з цієї карти, на майбутній дачі Аккерманських соляних озер було два хутори з колодязями на лівому березі річки. Алкалія та село Бурнас поблизу однойменного лиману, хутора Болгарський та Алібей на лівих берегах оз. Хаджидер та Алкалія, а також ще 6 хуторів та землянка в нижніх частинах долин Сарияр, Будур, Магала та ін. Тобто все населення району можна оцінити у 100-150 осіб.

ОГЛЯД ІСТОРІЇ ТА ГЕОГРАФІЇ СОЛЯНИХ ПРОМИСЛІВ ТА СЕЛА ТУЗЛИ

Перші свідчення про солевидобуток. Значимо, що майже усі дослідники стверджують, що поселенців приваблювала на ці землі саме наявність значних запасів солі на озерах, які називались Бессарабськими, Аккерманськими і Буджацькими. Цю думку підтверджують і найраніші картографічні джерела. Так, на двох картах 1742 року Гийом Делиль (Guillaume de l'Isle) намалював на березі Чорного моря, приблизно між Татарбунарами та лівим гирлом дельти Дунаю, зображення сітки у вигляді чеків, які підписав як «les Salinas» і «Salinas»³ (рис. 2)⁴. Здавалося, цю дату слід визнати як першу згадку солевидобутку в цьому районі, але ситуація виявилася значно цікавішою. Дослідник А. Гордеев відмітив цю назву (топонім) на 212 картах-портоланах XIV–XVII ст. (з 299 досліджених), які датуються від 1313 до 1674 рр. (Гордеев 2014: 259-260), що може значно поглибити історію солевидобутку у регіоні.

На початку XIX ст. топографи зазначили факти, що при турках (до 1806 року) «соляні озера, за згадками старожилів міста Аккерман, утримувалися набережними жителями». Тоді ж «сіль вивозилася до Костянтинополя на судах [за що] стягувалося мито з одного пароволового воза по три пари на користь доглядача озер; якщо ж [її везли] за Дністер, куди [вона] найбільше й відправлялась, [то] з воза солі, на якому вміщалося від 3 до 5 киле,

[брали] по одному леву» (Статистическое 1899: 43, 45) Є дані про те, що «за турецьке правління соляні озера оброблялися і утримувалися власниками цих берегів і ніколи не давали більше як 60000 киле [біля 1500 тон] солі» (Свиньин 1867:196).

А. Скальковський уточнював, що «прибережними дачами» від Шабалатського лиману до самого гирла річки Сарати володіли «турецькі поміщики: Даду-Баба, Хаджи-Ібраїм, Алібей та, якщо переказ вірний, якийсь Шаган або Шагім-бей. Саме їм належали, за леним правом, і лимани або озера, на яких іноді здобували самосадну сіль, подібну до «кримської». Люди, місцеві жителі-греки, які досі живі та пам'ятають ті часи, розповідають детально про згадувані особи, про тодішній процес видобування солі, торгівлю нею та інше; назви ж головних бессарабських озер свідчать про справедливість їх слів» (Скальковський 1849: 102). Значущими є особисті спостереження А. Скальковського 1840-х рр.: «поблизу Шабалатського та Алібейського озер, де тепер знаходиться містечко Тузли, зустрічаються явні залишки городищ, зруйнованих колодязів та фонтанів, старі дерева, особливо шовковичні та ін.» (Скальковский 1848: 49).

Бессарабські соляні промисли у 1800-х – 1810-х роках. За даними П. Свиньїна, «...у 1807 році аккерманський мешканець Стратті Кальфа⁵ власним своїм утримуванням створив на озерах деякі покращення, від чого й було знято у тім році до 100000 киле солі, та на майбутні

³ З латини «соляні», від *salin* – сіль. На картах позначені як: *saline*, *salina*, *salinas* та ін.

⁴ Назва карти «Nova et accurata Regni Hungariae tabula, ad usum serenissimi Burgundiae Ducis».

⁵ Можливо саме цей грек згадується у «Справі про будівництво аккерманським мешканцем Кальфой Євстратієм. кам'яної церкви у місті Ізмаїл» 1827-1831 рр. (НАРМ. Ф. 2. Оп. 1. Ч. 1. Спр. 1146).

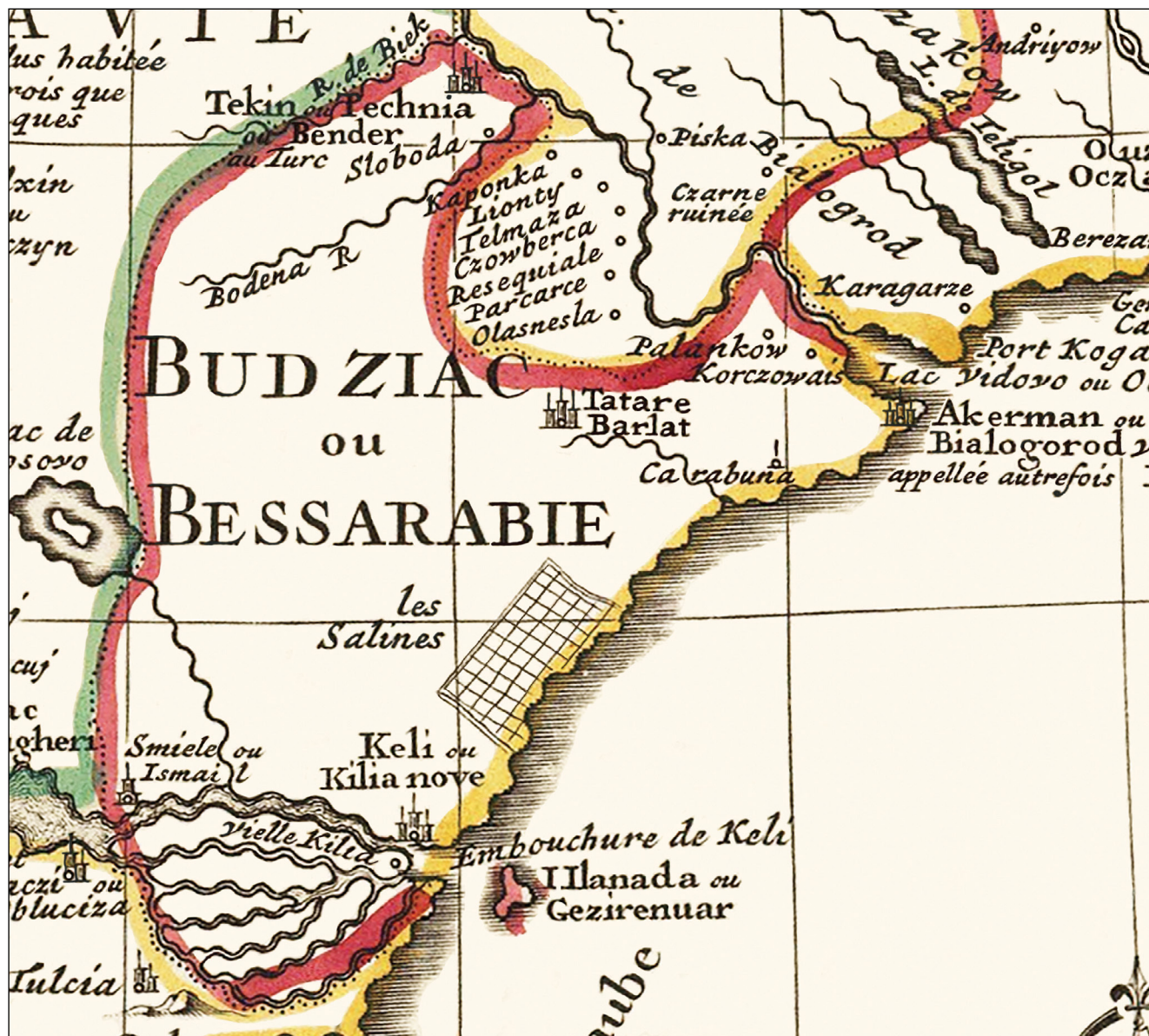


Рис. 2. Соляні промисли на карті Г. Деліля 1742 г. (ф-т)

два роки від запуснення озер солі майже нічого на вродилося. У 1810 році виправлені вони знову Кальфою на рахунок відкупників і на озерах Карачаус і Хаджи-Ібраїм зроблені греблі з

шлюзами, від чого у тім році зібрано було солі до 200000 [киле]. У 1815 році від заборони не було зовсім осаду солі, що й спонукало нарешті керівництво бессарабське звернути на цей

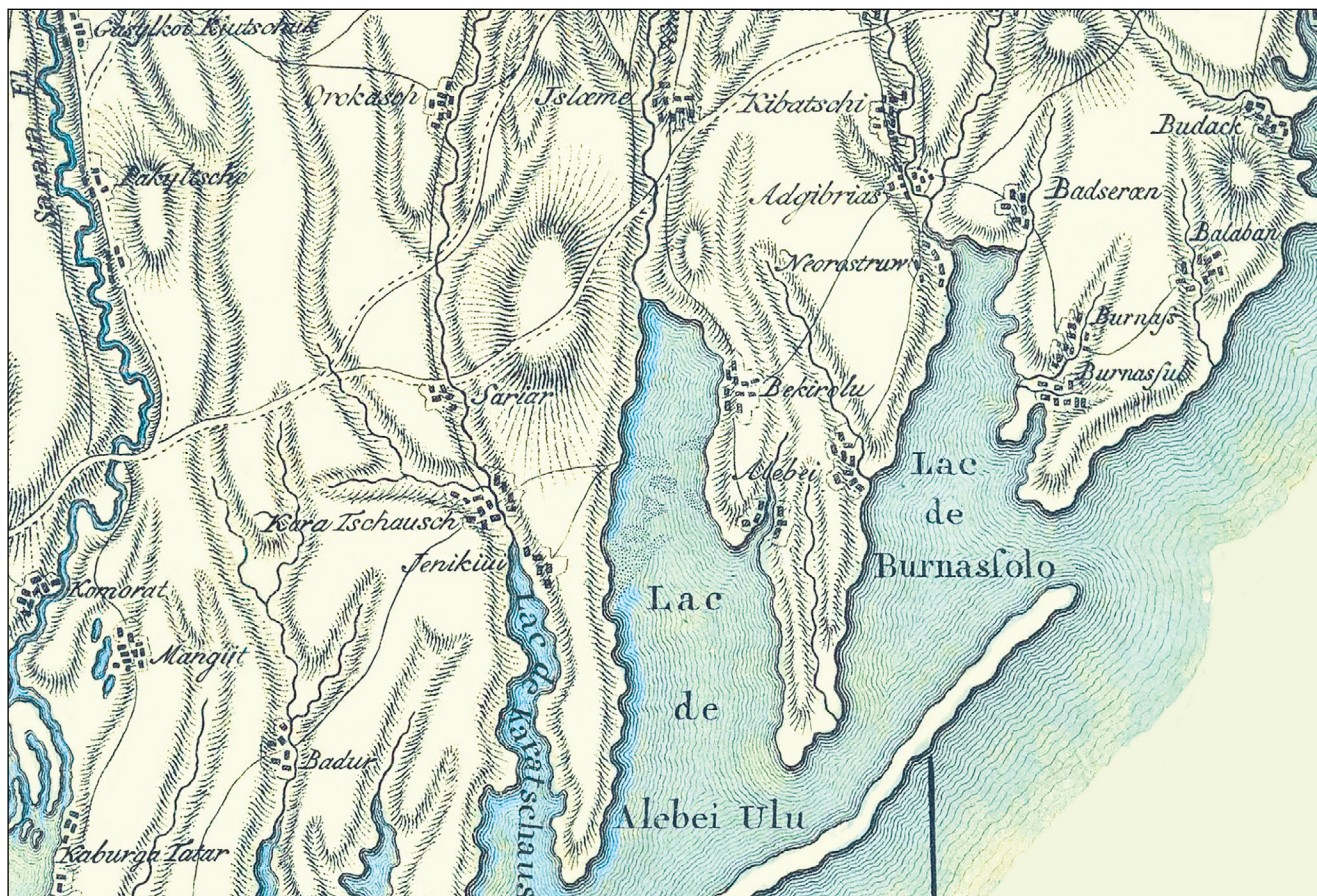


Рис. 3. Район Бессарабських соляних промислів на початку 1770-х рр. (Карта Ф. Бауера; ф-т)

предмет свою увагу, і за наказом якого зроблені були минулою осені, за рахунок земської повинності, три греблі на озерах та настільки неміцні, що першим морським приливом, які сталися у грудні місяці були зовсім зруйновані⁶. Близько середини липня озера вкриваються білою лускою, схожою на кригу, у два вершки товщиною. У цей час стікаються сюди підряд-

ники із робітниками. У 1810 році було їх тут одного часу до 16000, і робота продовжувалася безперестанно 4 місяці» Осіле населення в той час було малочисельне, тому більшої мірою на промислах використовувалась праця сезонних робітників. «Пані Тучкова, яка мала хутір на озері Бурназе, розраховує збудувати просторий готель для промисловців зі усім необхідним для

⁶ Через прориви в озера морської води ззовні, погоди «похмурої та дощової» та з інших причин «садки» солі не було не тільки у 1815, але й у 1818, 1825, 1829-1831, 1838, 1839, 1841 роках (Савельєва 1924: 112), та все ж відвантаження солі в цей час продовжувалось з накопичених запасів.



Рис. 4. Східна частина земель соляних промислів у (карта Буджаку 1828 року; ф-т)

них продовольством. Вона утримує декілька колодязів з свіжою питною водою та отримувала вже у минулому році по 5 копійок на день з кожної людини, з конем або парєю волів за забезпечення їх водою. Всякий з задоволенням платить цю ціну, бо в той час кожен годину берегли, а раніше мусили їхати по воду 6 верст або й більше. <...>

Для того, щоби місцеві соляні озера не знищувалися повністю, за прикладом одеських, необхідно забрати їх у казенне відомство, бо якщо відкупники і будуть поправляти їх, вба-

чаючи єдино тимчасову свою вигоду з неналежним прагненням та вмінням, стануть робити виправлення, ще й не такі, які сприятимуть покращенню озера.

Греблі повинні бути влаштовані за точними гідравлічними правилами, щоби не тільки утримувати можливість повенів, які можливі в умовах сильних північно-східних вітрів, як то було у 1815 році у лютому та квітні місяцях, коли вода піднялася в озерах на сажень і більше та причинила великі руйнування, змивши біля 50000 киле солі, яка зберігалася на березі



Рис. 5. Західна частина земель соляних промислів (карта Буджаку 1828 року; ф-т)

у пірамідах, але з допомогою шлюзів пускати і випускати воду. Відкуп соляних озер дає нині казни 70000 левів» (Свиньин 1867: 196-197).

Опис промислів 1820-х рр. У той час ця територія офіційно називалася «Вигон Аккерманських соляних озер». Вигон призначався для

випасу худоби, яку приганяли промисловці за-для вивезення солі і складався з двох ділянок, показаних на карті цифрами I та II (рис. 4-5).

Перший з промислів розташовувався біля озера «Базир'ям, Хаджи-Ібраїм, Бурнас, Курудіюль, Кара-Гель; Хаджидер (Хаджи-дере-сила), Алібей (Алібей-улу), Карачаус Алти-Гель та Сариярське, Шагани з затоками Будур та Муртази або Мартаза»⁷. Ця величезна ділянка площею 21871 дес. складалася з декількох наділів: під «конторою соляного управління» (17 дес.); «степ задля землеробства і сіножаті» (21275 дес.), «невгіддя» під солончаками, піщаними містами, шляхами, вибоїнами та обривами (577 дес), У 1825 році на даній території «знаходилися хуторів 3; у них будинків: тиновий 1, землянка 1, сараїв 2, колодязів, облаштованих за рахунок казни, викладених штучним каменем із дерев'яними кришками 13, деревом 8, ті, що залишилися після турок 5. Будівель, в яких розташована контора Соляного управління: будинків казенних: плітний 1, валькований 1, сарай 1, погреб земляний 1; приватних житлових: плітневих 21, землянок 17, лавок плітневих 8, жителі ж, які мешкають тут, зараховані до міста Аккерману» (Статистическое 1899: 222-223).

Друга ділянка знаходилася «біля озера Джантшейське та інших малих безіменних», а кордони його «визначалися берегом Чорного моря, озера Сасик та землями казенних селищ Золотар та Шагана»⁸. Площа його складала

⁷ Назви озер наведені за картою 1828 (рис. 4-5), а не за текстом книги, де вони місцями спотворені, а оз. Будур пропущено (Статистическое 1899: 222), а також з наступних робіт (Скальковский 1853: 488-489; Савельева 1924: 110).

⁸ Вище перераховано 11 озер з іменами, але в межах цієї земельної дачі існувало ще не менше 4-5 озер (рис. 4-5, 11 та ін.), частина назв яких відома: Муртаза (Мартаза), Магальське, Малий Сасик. Цікаво, що на карті Є. Манганарі «Частина західного берега Чорного моря від Одеси до мису Каліакри» 1835 р. ланцюг лиманів уздовж моря між оз. Малий і Великий Сасик називався «Затока Вонюча».

1947 дес.: «степи задля землеробства і сіножаті» 1934 дес. та під дорогами 12½ дес. (рис. 5). Загальна площа земельного наділу «Аккерманських соляних озер» (без урахування водяного простору) дорівнювала 23818 дес. 1160 кв. саж. (Статистическое 1899: 223, 284). Таким чином, йдеться про значну територію вдовж Чорного моря довжиною майже 30 км та шириною 12-13 км.

З самого початку здобували тут тільки самоосадну, природно створену сіль, яка випадала не кожного року. Для того, щоб упорядкувати цей процес, ще за турецьких часів на озерах виконувалися деякі гідротехнічні роботи: працівники «відділяли греблями одне озеро від іншого та від річок, які сполучалися з ними, тим сприяли утворенню солі, так що щорічно врожай її, за запевненнями жителів, простирався до 500 тис. пудів та більше» (Статистическое 1899: 284).

Після захоплення Бессарабії Російською імперією у 1806 році «озера залишилися без нагляду і віддавалися до 1816 року під відкуп різним приватним особам щороку, які у такі короткі терміни не могли <...> [та] не хотіли будувати на них споруди, і озера наповнювалися прісною водою, а від морських приливів на косі, яка відділяла їх від моря, утворилися прориви і ці [промисли] прийшли у повне заупустіння, так що у 1815 році осаду солі не було зовсім. З 1817 року бессарабське керівництво прийняло озера у власне управління казни, заснувало Соляне правління, побудовано на них греблі та шлюзи, відмежовано до них під вигін достатня кількість землі та влаштовані за рахунок казни колодязі прісної води, яка потрібна була для водопою та обмивку ніг коней та волів за кожним вивозом солі з озер» (Статистическое 1899: 43-45).



Рис. 6. Кам'яний хрест 1824 року Гната Арємова на кладовищі Тузлів (фотознімок О. Пермінова)

Головними завданнями Управління були: «1-е. Намагатися влаштувати на озерах міцні греблі та шлюзи, утримувати їх у справності задля запобігання течії прісної та морської води; 2-е. Тримати воду на озерах на тому градусі [рівні], який потрібен для кристалізації – от 1½ до 2 фут. <...> Збирання солі починається з середини червня та триває чотири місяці, а іноді за постійно теплої погоди видобувається безперервно по грудень місяць. Стікаються сюди велика кількість промисловців не тільки з Бессарабії, а й за Дністра із вільнонайманими

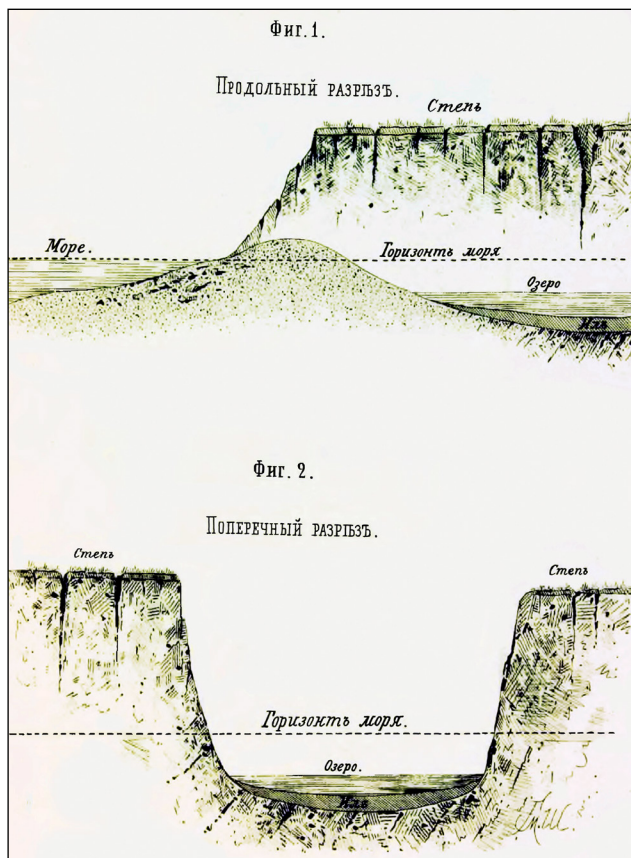


Рис. 7. Продольний та поперечний розрізи типового соляного лиману (Першке 1880).

робітниками. Кожному бажаному витягувати сіль відводиться ділянка та зібрану сіль складають на берегах озер у піраміди [бурти]» (Статистическое 1899: 43-44).

Про своє відвідування промислів у 1824 році, у якості віце-губернатора Бессарабської області, пізніше згадував Ф. Вігель: «небагато часу мені потрібно було, щоби з одного

місця відпочинку перебратися до другого, з Аккерману переїхати у Тузли, на соляні озера. Управителя на них не було, а замість нього приймав та пригощав мене помічник його, якийсь г. Фохтс <...> – німець добродушний та досить ще нестарий, який служив на російській службі офіцером. З ним була дружина його, французенка <...>. Жили вони доволі просторо у казенній слобідці, що була збудована для управління у Алібейського озера. Я розглядав у Фохтса [витратні] книги і все знайшов у досконалішій справності. Бог його знає, як через декілька років потім потрапив він під суд⁹. Два дні сприятливої погоди прожив я тут без нудьги; взимку це було б неможливим: вид на озеро занадто одноманітний та втомливий. Під час спеки, кажуть, як кригою покривається воно солоною корою; тут я бачив сіль тільки по берегу у буртах; вони мали вигляд великих шматків найчистішого білого алебастру, з бузковими та червоними відтінками, і мали фіалковий аромат (Записки 1893: 60-61).

Треба зауважити, що окрім кухонної солі та «лікувальної грязі», зустрічається у цій місцевості також «лікарська сіль». Вона була вперше «помічена у 1826 році на берегах солоних озер Карудиол та Бурнас, яка за хімічними дослідженнями, зробленими Чорноморською медичною експедицією, виявилася сірчано-кислим натром, або ж глауберовою сіллю, придатною для лікування хворих. Сіль ця осідає по берегах згаданих озер тільки під час великого хвилювання ропи...» (Статистическое 1899: 45). Ось так описав цей процес анонімний інформатор,

⁹ Можливо, подробиці згаданих подій описані у «Справі з розслідування зловживань на Бессарабських соляних промислах» (НАРМ. Ф. 2. Оп. 1. Ч. 2. Д. № 2009 1834–1836 рр.). Зауважимо, що в тому ж архіві є ще не менше 10 аналогічних, але пізніших справ (№ 2442 1833-1836 р.; № 3358 1840 р.; та ін), так що цей вислів свідчить про лицемірство Ф. Вігеля.

вочевидь автор дослідження: «В Аккерманському цинуті (повіті – від автора) знаходяться солоні озера: Великий Сосик або Кундук, Малий Сосик, Шаганське озеро, Алібейське, Бурнаське, Курудигольське, Алтингіольське та Карачауське. Влітку в них осідає значна кількість кухонної солі, та сіль ця, за зауваженням мешканців, не вельми добротна, бо посолені нею м'ясо, риба та городина, швидко псуються. М'ясо відварене у воді, зсиропленою аккерманською сіллю, має темний колір, а риба стає твердою. На смак сіль ця менш солонна через наявність різноманітних домішок, будучи очищена від них, вона отримує чудові властивості. Та жителі Бессарабії зрідка вдаються до цього, частіше використовують кам'яну сіль, яку привозять з Молдови. Навесні, з тих самих озер, а переважно з Алібейського та Курудіольського, хвилями виноситься на берег у вигляді піни глауберова сіль у значній кількості, та, на жаль, на це не звертають уваги ті, хто займаються вибиранням кухонної солі» (Медиико-топографическое 1833:193-194).

Розвиток промислів та села у 1830-х роках. А. Скальковський у 1830 році повідомив, що державне управління на Бессарабських озерах було перетворено на підставі найвище затвердженого положення від 25 травня, внаслідок чого приватний видобуток було припинено, а «головна казенна розробка, у незрівнянно більших проти минулого розмірах і соляний промисел тутешній зробився справжньою та недоторканою державною регалією (Скальковский 1849: 104).

Йдеться про рішення Державної ради Російської імперії № 3678 від 25.05.1830р. «Про створення Бессарабського соляного промислу (із збільшенням штату)». У даних документах описується процес організації видобутку, збере-

ження, збирання акцизу, вивезення та продажу солі, а також наведено штат Правління промислів, який складається з 56 людей (включаючи 12 кінних об'їзників) із платнею 12000 крб. на рік. Правління має наглядати: «щоб сіль, яку здобувають промиванням ропи доводилася до потрібної чистоти і складалася на вказаних місцях у довгі правильні бурти з призматичним верхом у вигляді даху <...> Бурти ломщики обкопують канавами та ними ж покриваються, як потрібно очеретом, завчасно заготовленим Правлінням за рахунок казни...» (Полное собрание 1831: 467-474, № 227-228).

В середині 1830-х років відзначалось: «Бессарабський соляний промисел є у безпосередньому управлінні пана новоросійського та бессарабського генерал-губернатора. Від нього єдине залежить усі місцеві розпорядження по цьому промислу, так само як і видача його у відкупне утримання приватним особам» (Ст. 1836: 447).

Дійсно, з ініціативи М. Воронцова було затверджено постанову Кабінету міністрів «Про новий устрій Бессарабського соляного промислу» від 06.04.1837 р. (№1099), яке було надруковано разом із пропозиціями губернатора (Полное собрание 1838: 209-315). Через те, що дані документи дуже великого обсягу, наведемо найбільш важливі уривки. У розділі «Про мешканців містечка Тузли» повідомлялося: «Містечко Тузли, за відгуком графа М.С. Воронцова ще мало заселене. Там живуть люди різних станів, у тому числі і євреї; видаляти звідти цих останніх наскільки важко, настільки й несправедливо. При м. Тузли відсутня достатня кількість землі казенної задля землеробства, та й ще заняття мешканців містечка повинні бути у ремеслі і торгівлі <...>

Стосовно мешканців містечка, то визнається дозволенним залишатися <...>. там всім тим, які зараховані або ж ще припишуться». На підставі вище викладеного було затверджено постанову з 7 пунктів. Задля запобігання крадіжки солі з озер та її вивезення без оплати акцизного збору була залишена тільки Алібейська застава у м. Тузли з двома-трьома проїздами і з контролерами, збудована гребля з мостом від урочища Калфа до морського пересипу, Шаганська застава та міст через протоку в озеро Малий Сасик були знищені. Земельна ділянка промислів була значно розширена на схід за рахунок великої частини земельної дачі F генерал-майора Черемісінова (раніше удови генерал-майора Тучкова)¹⁰ (рис. 4; 10). У посад Тузли призначили поліцейського пристава... На утримання контролерів, охорони кордонів та заохочування чиновників промислу з казни виділялося 200000 карбованців на рік, ще й М. Воронцову доручили організувати і налаштувати вивезення солі через Дністровський лиман (Полное собрание 1838: 212, 214-215). А. Скальковський уточнює, що у той час «для охорони озер від корчемства¹¹, на просторі понад як 50 в. вони були обнесені окопом (ровом з валом), по якому на відстані кожної п'ятої версти... розташовані кордони з об'їзниками» (Скальковский 1846: 86).

Треба підкреслити, що ці заходи дійсно дали швидкі та ефективні наслідки, які стали ще помітнішими після введення у дію у 1840 році пароплавної переправи через Дністровський лиман. Якщо раніше валки з сіллю рухалися через паромну переправу в Маяках, яка час від часу затоплювалась, то тепер використовувалось для транспортування солі судно «Граф Воронцов». Обсяги вивозу солі з Буджаку у внутрішні губернії імперії збільшилися, наслідком цього стало будівництво великих складів солі (магазини): в Аккермані (1843р.) і майже одночасно в Овідіополі – «Новий соляний магазин» (Аргатюк, Левчук, Сапожников 2016: 253-257, табл. 5.1, рис. 5.10).

Промисли у 1840-ві роки. В середині 40-х років XIX ст. на промислах діючими були озера Алібейське та Шаганське. На найбільшому озері Великий Сасик «осад солі рік від року покращується і з часом є надія на багатий врожай. Утім, видобутку солі з нього досі ще не було»¹² (Скальковский 1846: 86).

Щорічні обсяги видобутку солі досить різнилися у залежності від погодних умов. Як приклад наведемо статистику за 1845 рік. Тоді «з діючих озер Алібейського та Шаганського... отримували щорічно до 4000000 пудів солі <...> Влітку 1845 року знову видобуто 4458297 пудів. У порівнянні з 1844 роком кількість

¹⁰ Бо земля ця «досі ніякого доходу не приносила»; але колишньому власнику залишили «деяку частину, вже призначену в приватні володіння за найвищим пожалуванням» (Повні зібрання 1838: 214). У цій дачі площею 9029 дес. перебували два урочища – Бурнас і Балабанка (колишні татарські аули), а 1825 р. у ньому було 9 хуторів – 2 корчми, 13 будинків, 5 сараїв, 2 погребі і 14 колодязів (Статистическое 1899: 283).

¹¹ Корчемство – таємне виготовлення, перевезення та продаж предметів, обкладених акцизом або складових регалію скарбниці (вино, пиво, тютюн, сіль).

¹² У «Рапорті земського акерманського урядника <...> про самовільний видобуток солі жителями с. Татарбунари Аккерманського [повіту], в озері поблизу цього села» є факти про те, що на цьому озері сіль сідала у значних обсягах на 20 років раніше (НАРМ. Ф. 2. Оп. 1. Ч. 1. Д. № 928 1824 р.).



Рис. 8. Свято-Михайлівська церква с. Тузли (фотознімок І. Сапожникова)

зібраної солі було [на] 565757 пудів більше. У 1845 році під час вироблення з озер солі, робітників знаходилися 11970; промисловців, які вивозили сіль, було 658, у тому числі власне бессарабських 254; фур приходило за сіллю 57000, фурщиків біля них до 28000.

Сіль з запасів на озерах переважно вивозилася для продажу у Бессарабію та у губернії Подільську, Волинську, Литовську, а також

у Польщу і Малоросію; ту ж, що забирали з Аккерманського запасного магазину частіше відправляли до Одеси. У 1845 році з Аккерману продали приблизно 51000 пудів. Невелика кількість солі залишалася для потреб місцевих. Загалом бессарабська сіль біліша за кримську, але була більш легкою у вазі, тому поставляли її переважно до тих регіонів, де вона продавалася не на вагу, а на міру.



Рис. 9а. Скульптура Св. Миколая біля церкви
(фотознімок І. Сапожникова)

Соляні промисли були територією з досить різноманітними заняттями. Про це свідчить характеристика земельних наділів, які прикріплені до промислів. Бессарабський промисел мав у власності землі 81879 дес., у тому числі для випасу худоби... З кількості придатної землі, що знаходиться поза кордонами озер [колишньої ділянки F – ?], 4542 дес. надаються у оброчне утримання <...> і за рахунок отриманих грошей працює медик, аптека, ла-

зарет і школа; решта землі використовується для випасу худоби, яка належить промисловцям, що приїждять за сіллю <...> Пасовиська багаті, тому промисловці не мають ніякої нестачі у кормах для худоби; для водопою ж облаштовані в різних місцях у значній кількості колодязі із прісною водою. У 1845 р. кількість голів худоби, яка випасалася на землі, що належить соляному промислу складала 122 966.

Мул соляних озер, перетворюючись на масляні грязі з виразним сірковим запахом, має лікувальні властивості від різних хвороб і в особливості від ревматизму, слабких нервів та на шкірних висипів. Користь від застосування цієї грязі, що доведено досвідом лікування багатьох хворих, привернула увагу керівництва Соляного управління. Торік його піклуванням було обладнано на тих грязях невеличкий купальний будиночок з чотирьох кімнат з ваннами. Таким чином з'явилася можливість приймання ванн на протязі всього літа, не виключаючи ненасної години»¹³ (Скальковский 1846: 87-90).

Описи району промислів та села кінця 1840-х – 1850-х рр. У середині 40-х рр. XIX ст. Тузли описані як «містечко Бессарабської області, у 9 в. від Чорного моря. Мешканців до 800 душ обох статей. Православна церква, 10 лавок, 20 винних погребів, 2 трактири, цирульня, 15 колодязів та 2 млини. Казенні будинки для всього штату чиновників, працюючих на Бессарабських соляних озерах» (Указатель 1845: 74).

Тут слід сказати, що за даними місцевих краєзнавців, молитовний дім відкрили тут 1840 року в пристосованому казенному приміщенні.

¹³ Матеріали на цю тему містяться у справі «Рапорти Бессарабської обласної лікарської управи про використання цілющих сірчаних грязей при Бессарабських соляних озерах для лікування хворих» (НАРМ. Ф. 2. Оп. 1. Ч. 3. Д. № 4451 1844 р.).

1873 року споруду перебудували і 21 листопада освятили в ім'я Святого Архистратига Михаїла (рис. 8). Саме біля неї розташована згадана вище могила священника Парфентьєва (рис. 1), в також дві розмальовані скульптури святих, які є чудовими етнографічними раритетами (рис. 9а-9б).

Час від часу данні по селищу Тузли змінювалися, так через 2-3 роки наводяться такі цифри: «мешканців 700 обох статей, будинків 132, церква, єврейська синагога, лавок 6, винних погребів 10, трактирів 2, колодязів 15, млинів 3; казенні будинки для всього штату чиновників на соляних озерах» (Дараган 1849: 160-161)¹⁴.

У ті часи керівництво промислами складалося з: управителя – статського радника І. А. Петрова та двох радників (старшого та молодшого), двох столоначальників та їх помічника, журналіста (відповідального за ведення журналів обліку) та помічника скарбника. У введенні правління перебували: штатний лікар, пристав озер і контролер Алібейської застави, кожний з них мав трьох помічників (Указатель 1845: 271-273).

У 1851 році в Тузлах було до 1000 мешканців; «соляне керівництво влаштувало там до спорудження нової, тимчасову церкву, утримує за свій рахунок духовний причт¹⁵ і хор співаків та завело училище, в якому рахується вже 40 учнів, більшою мірою дітей нижчих служителів при озерах. Окрім того, піклуванням нинішнього управителя промислу, статського радника І. Петрова, засновані: лікувальний заклад для користування соляними грязями



Рис. 9б. Скульптура другого святого біля церкви (фотознімок І. Сапожникова)

під наглядом дуже вправного та вченого лікаря, та цегельний завод для допомоги навколишнім та тузловським мешканцям до зведення міцних та теплих будівель. Найкращий тому приклад дано був у самому управлінні, де перебудовано майже всі казенні будинки, тож тепер селище, де живуть чиновники соляного управління, представляється у вигляді червоної дачі, що має навіть, незважаючи на

¹⁴ Такі розбіжності говорять про те, що в останньому джерелі використані дані з того ж «Новоросійського календаря», але ранішого року видання.

¹⁵ Група осіб, які служать при одному храмі або приході.

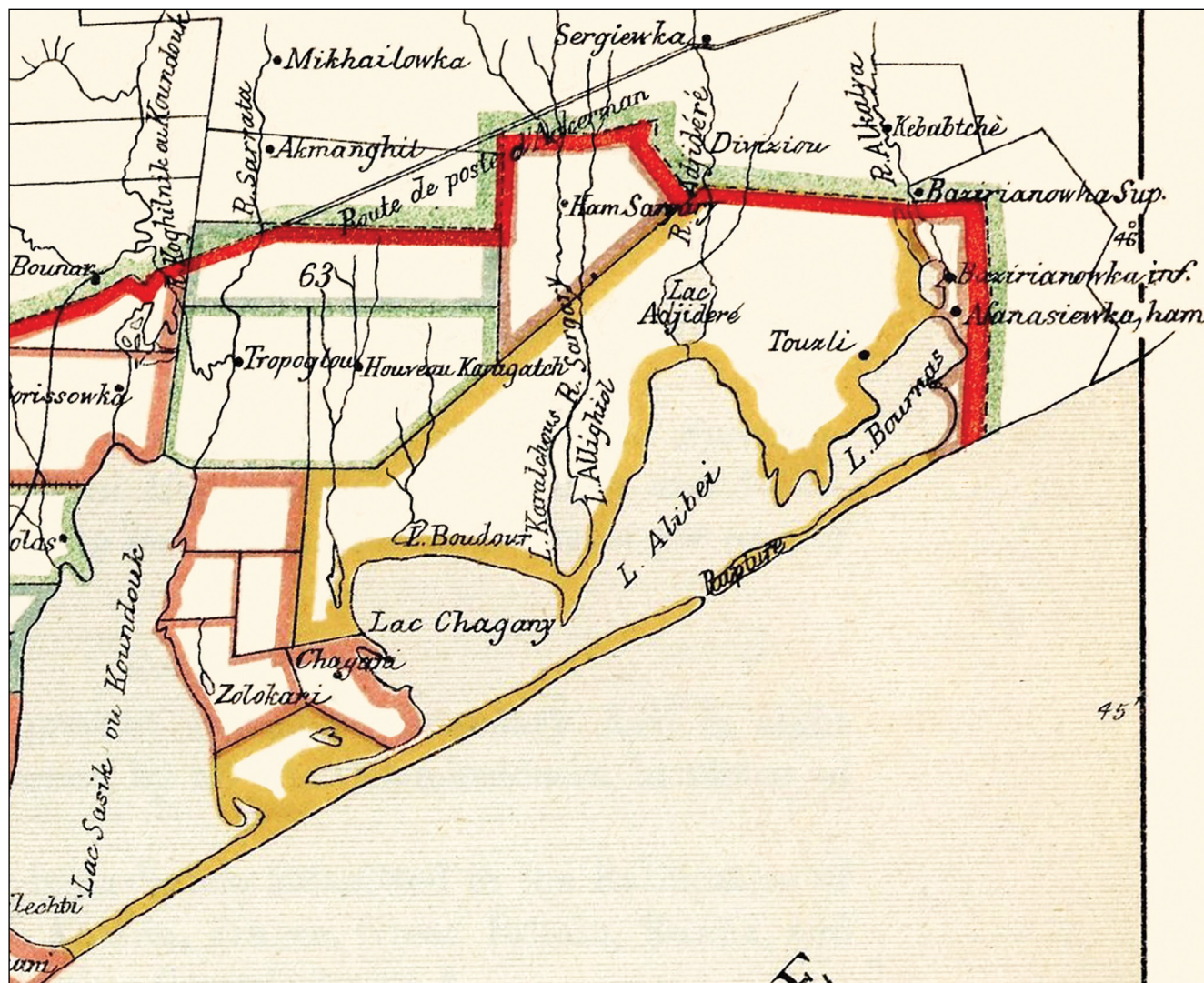


Рис. 10. Земельні наділи та новий кордон Російської імперії 1857 р. в районі солоних лиманів (ф-т)

солонцюватий і сухий ґрунт, невеликий громадський садок та бульвари» (Скальковский 1853: 500).

До того ж періоду відноситься детальний опис двох проривів морського піщаного пересипу, що мали місце 1–2 лютого та 29–30 квітня 1850 р. Очевидці другого з них писали:

«Вторгнення води в озера, можна сказати, було надзвичайне; тим часом греблі, ще раніше влаштовані навколо соляних буртів, здебільшого вціліли і тільки в найбільш відкритих місцях були дещо пошкоджені. Тому з врятованих раніше запасів солі кількістю до 6 млн. пудів, що прибула нині, водою знищено трохи

шириною до 50 саж., глибиною до 3 арш. Від цього бувші на той час для робіт у буртів солі, що стояли на морському пересипу, фури з робітниками понад 100 чоловік, захоплені були між двох прорв і, оточені водою, залишилися без жодного сполучення з твердою землею. Соляне Правління вжило негайно всі можливі старання, щоб загатити цю прорву, так що протягом 5 днів вона була повністю замурована з належною міцністю. Цьому найбільше сприяло крайнє становище людей з фурами, що залишалися на пересипу, які використали останні зусилля і старання до якнайшвидшого закінчення [створення] такого необхідного сполучення. Увага Соляного правління звернена тепер переважно на те, щоб якнайбільше покращити шлях для прямування підвод, що належать вільно-промисловим особам, до забирання цієї солі з бугрів і випуску її в продаж, що з кожним днем все більше покращується. До 6000 фур, що прибули на місце, безперешкодно прямують до місця свого призначення, де, не терплячи жодних зупинок, забирають сіль колишнім порядком» (Вторичное 1850: 122-123).

Хоча, як бачимо, ця стаття закінчується на цілком оптимістичній ноті, пізніше гірський інженер Л. Першке заключив, що «причиною руйнування промислу на початку 1850 року» була, мабуть, не сама буря, а необхідність поповнення озер, що виснажилися, напуском свіжого морського розсолу. Такі або подібні роботи з влаштування в пересипі шлюзу або каналу до цього робилися не раз, але кожен з них безуспішно, оскільки ці споруди за першої сильної бурі руйнувалися і заносилися піском. За його словами, «новий, зроблений незадовго перед цим пристрій шлюзу, ще не було напо-

ловину закінчено, як у ніч з 1 на 2 лютого, під час сильної бурі хвилями затопило пересип і розмило канал, що будувався, причому в пересипу утворився прорив [шириною] в 250 саж., через який наринала морська вода і затопила весь промисел, знищивши і всі запаси видобутої солі в кількості до 5 млн. пуд. Озера залишалися після цього у сполученні з морем усе літо <...> до 1853 року рівень лиману був на 1 фут нижче моря» (Першке 1880: 310).

У травні 1853 р. відносини Російської імперії з Оттоманською Портою різко погіршилися, 21 червня між ними почалася війна і через певний час на цих землях встановлено румунську владу. «Спершу після приєднання озер до Румунії садка солі була лише на озері Сасик, звідки вона й добувалась. Солеутворення інших озер відновилося лише на початку шістдесятих років, та в 1875 р., внаслідок прориву, що утворився в пересипі, яке відокремлює Чорне море від озера Сасик, садок солі в цьому озері припинився. У 1877 р. озеро прорвало греблю, відокремлює його від оз. Шагани, і тим самим знищило солеродність всіх інших озер, отже у 1877–1878 гг. садка солі на Бессарабському промислі зовсім не існувала» (Савельева 1924: 112).

Промисли у 1860-х – 1910-х роках. «З 1856 по 1864 видобуток солі вела на лиманах приватна компанія-орендар в кількості до 500000 пуд. на рік. У 1864 р. промисли перейшли у відання румунського уряду, що добув того року 1500000 пуд.; у наступні ж роки видобуток солі був меншим через її малий попит. За наявними даними, в 1882 р. відновився видобуток солі на Базир'янівському промислі і вівся майже без перерви до 1915 року з коливанням обсягів від 25000 до 752834 пудів на рік. У 1890-х роках почався видобуток солі на

Шаганському озері [власне на Алтик-Гіюльському (рис. 13)], ще пізніше на Курудіюльському. Але, порівняно з минулими часами, коли видобуток солі тут сягав кількох мільйонів пудів на рік, експлуатацію цих родовищ доводиться вважати підупалою» (Савельєва 1924: 112-113).

З початку 1880-х років спостерігається певне відродження соляних промислів¹⁶, переважно тих, що давно не розроблялися; стала застосовуватися продуктивніша «басейнова» технологія. Остання полягала у поділі орендованої ділянки дамбами на кілька чеків, які заповнювали ропою за допомогою насосів, а після випарювання сіль «витягували» на майданчики. Так, на оз. Курудіюль Г. І. Титов мав два насоси та понад 50 робітників; з 1880-х років. на Мало-Шаганських промислах працювали підприємства Е. М. Волевича (два парові насоси та 63 робітники) та В. Г. Кіркорова (один насос з двигуном внутрішнього згоряння та 83 робітників). Останній підприємець орендував у 1908 р. також Базир'янський і Мало-Шаганський промисли Ізмаїльського повіту, де працювало 264 робітника, 2 парові насоси та 2 локомотиви, а видобуток 1909 р. склав 320 тис. пудів, причому це була вся сіль, отримана в Бессарабії (Мартинів 1910: 211-212; Денисов 1912: 71; Фабрики 1913: 92). Зауважимо, що за продажною ціною від 6 до 10 коп. за пуд (у середньому по 8 коп.), прибуток від названого обсягу солі склала лише 25 600 руб. (Савельєва 1924: 112-113).

Окремо слід розповісти про Л. А. Бєліковича, батько якого, поліцеймейстер Аккермана, раніше викупив у спадкоємців генерала Чере-

місінова приватну частину наділу F (рис. 4). На землях маєтку Базир'янка (Нижня) (рис. 11-12) він завів прибуткове господарство, на доходи від якого орендував на 12 років частину оз. Хаджі-Ібрагім [точніше мале озеро на мисі між Бурнасом і Хаджі-Ібрагімом (рис. 12, 14)]. Поміщик використав там «басейновий спосіб», а точніше 11 чеків. Видобуту сіль (від 250 до 450 тис. пудів) навантажували до судів РТПіТ на пальовій пристані, влаштованій ним у 1885 р. на березі Чорного моря в районі с. Лебедівка (рис. 14), для доставки в Одесу, Ізмаїл та Бендери (Орлов, Будагов 1894: 742; НАРМ. Ф. 142. Оп. 1. Д. 9; та ін).

КАРТОГРАФІЯ ТУЗЛІВ XVIII-XIX ст.

Значна частина наведених фактів не тільки підтверджується, але й доповнюється і уточнюється матеріалами цілої низки топографічних карт. Так, на карті Ф. Бауера початку 1770-х років. по берегах солоних озер у пізніших межах земель Соляного управління позначено до 20 аулів (рис. 3), що говорить про достатній рівень заселеності району в Османській імперії. Згадані гідропоруди відзначені на карті 1828 р. – це дамба, що розділяє озера Алібей і Курудіюль і щось на зразок дамби з двома шлюзами між озерами Хаджі-Ібрагім і Базар'ян (рис. 4). Виходячи з того, що з 1830-х років, а можливо і раніше сіль видобували на оз. Алібей і Шагани (див. вище), а також з високого ступеня заселеності обох берегів лиманів Бурнаської групи можна припустити, що при османах розроблялися саме озера поблизу Тузлів. До речі, на трехверстовій карті 1868 р. згадана дамба зображена вже без шлюзів і служила напевне для недопуску

¹⁶ У 1881 р. акциз на сіль було ліквідовано, і тоді ж Бессарабські соляні промисли передали у відання Міністерства державного майна.



Рис. 12.
Східна частина
Тузлівських озер
на «Карте части
западного берега
Черного моря»
1888 г. (ф-т)

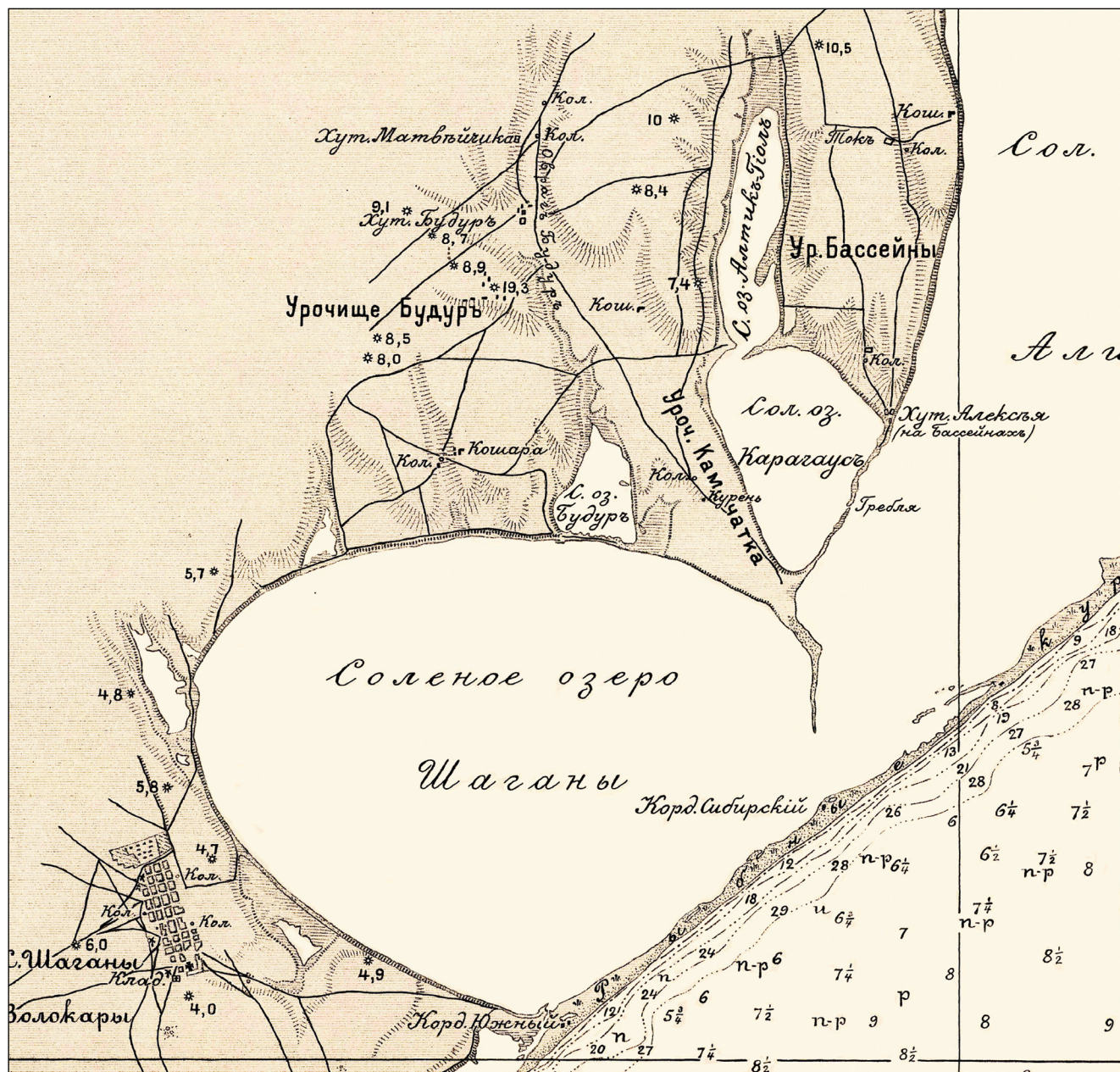


Рис. 13. Західна частина Тузлівських озер на «Карта части западного берега Черного моря» 1888 р. (ф-т)

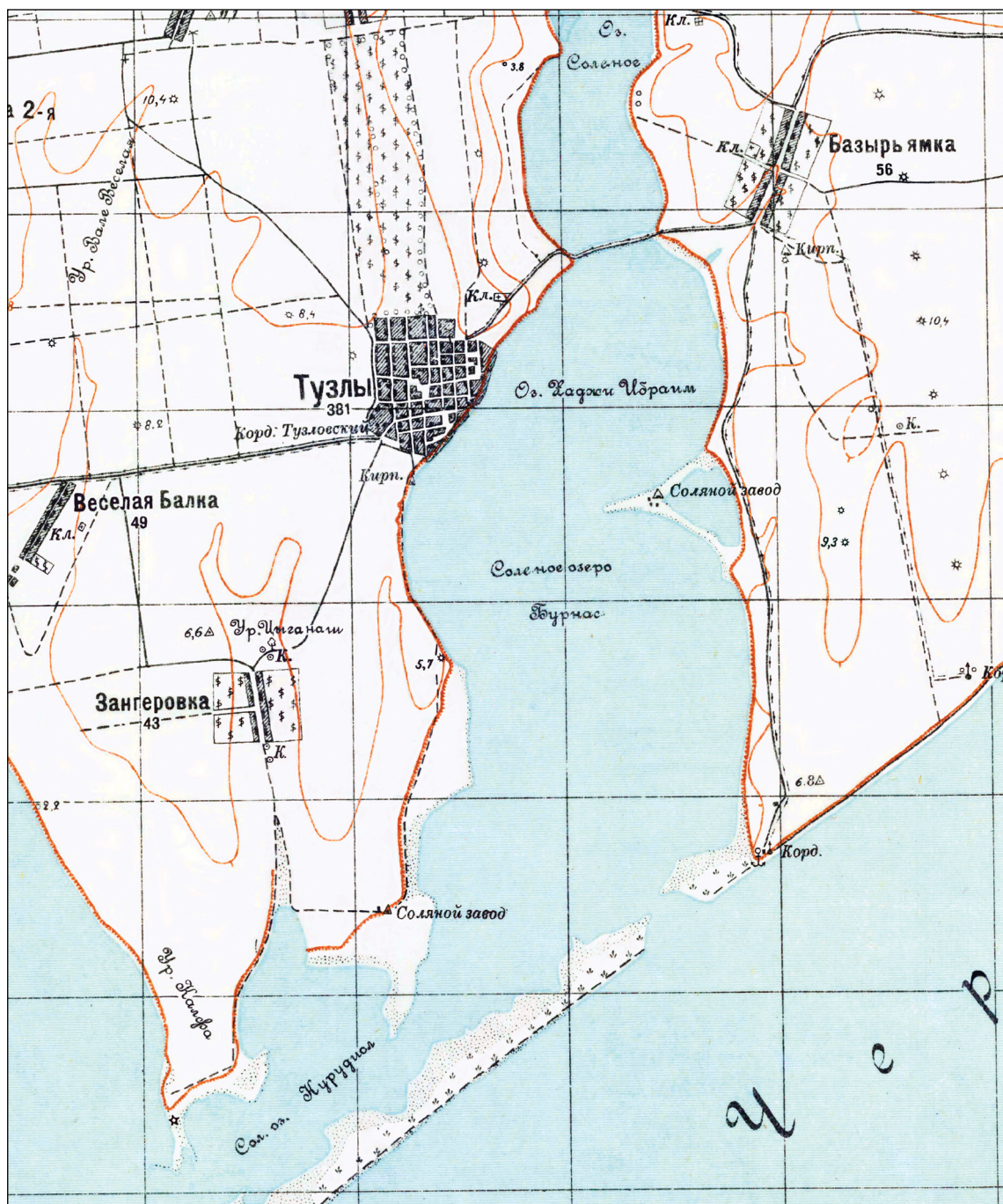


Рис. 14. Околиці Тузлів наприкінці XIX ст. («двоверстова карта, фрагмент)

стоку прісної води в оз. Хаджі-Ібрагім (рис. 11)¹⁷. Про колишню тюркську присутність нагадують назви озер та урочищ, наприклад Адинката (в гирлі р. Хаджидер) та ін.

Дані картографії точно співвідносяться з висновками геологів, висловленим майже півтора століття по тому: «Крім поіменованих озер (лиман Хаджидерський або оз. Алібейське) до Буджацької групи належить ще кілька менших озер, що теж раніше розроблялися, але вже в 1820-х роках зовсім пересихали в літню пору, залишаючи при цьому на дні тонкий наліт солі поганой якості: озеро Хаджі-Ібрагім на гирлі річки Алкали-дере, озера Карачаус, Сар'ярське та Алти-гел, що складали насамперед Сар'ярський лиман» (Першке 1880: 310).

На карті 1868 р. є й інша корисна інформація, зокрема зображення залишків згаданого вище «окопа з кордонами» та проїздами зі шлабгаумами, що оточувала далеко не всю ділянку Соляного управління, а лише основні озера. Він починався на березі (у гирлі) оз. М. Сасик, проходив між оз. Шагани та однойменним селом, повертав вище гирла р. Магала на північний схід, потім обходив із півночі та сходу оз. Хаджидер і підходив до м. Тузли із заходу. У цьому районі, на правому березі оз. Бурнас на карті видно 5 проїздів-кордонів (№ 23-26) та будинок помічника пристава. Так само тут, у балці Курудіол були щонайменше 14 колодязів (рис. 11).

На тій самій карті позначено крайню західну частину державного кордону, встановленого між Російською імперією та Молдовою у 1857 р. (див. вище; а також рис. 10, а та рис. 12) за результатами Кримської війни і який існував до

1878 р. Саме тоді соляні промисли занепали через неможливість конкурувати з дешевою безмитною кам'яною сіллю з-за Пруту. Про часткове відродження солевидобутку поблизу Тузлів ми вже сказали, а після 1920 р. місцеве населення продовжувало добувати самоосадну сіль для своїх потреб як із оз. Бурнас, так і з дрібних озер шаганської групи – Магальського, Муртази та інших.

АРХЕОЛОГІЯ РАЙОНУ

В самому селі Тузли та поблизу нього в різні часи було знайдено дві істрійські монети: срібна драхма та монета-колесико IV і III ст. до РХ. Поблизу від села, на південний захід від нього відкриті залишки поселення епохи пізньої бронзи та перших століть від РХ (Черняков 1961; 1963; Гудкова та ін. 1991: 115-116, 120; та ін.).

Цікавим є сюжет про те, як 04.10.1890 р. жителі Аккерманського повіту відправили телеграму до Петербурга: «Маємо честь заявити, що ми знайшли скарб в Ізмаїльському повіті казенної дачі Мартуз. Просимо дозволити розкопку скарбу. Проживання наше селище Базилянка Аккерманського повіту. Чекаємо відповіді. Аккерманські міщани Іван Васильєв Довженко, Сава Трофімов Дехтяренко». З неї випливає, що двоє мешканців однієї з двох Базар'янок (Верхньої або Нижньої) виявили якийсь скарб у солоного озера Муртаза, поблизу північного краю лиману Шагани, але цим інформація і вичерпується (Сапожников, Кашуба 2021: 170, 177, рис. 1).

З археологічних пам'яток в районі колишніх соляних промислів відомі в основному стародавні кургани та поселення епохи бронзи.

¹⁷ Дамба такого ж призначення, судячи з тієї ж карті, але у редакції 1877 р., була насипана вздовж усього північного берега оз. Алібей. Пізніше нею проклали шосейну дорогу, що існує до теперішнього часу.

Перші з них мають, як правило, невеликі розміри та спорадично розкидані по всій території приозер'я, утворюючи більш-менш компакту групу на правому березі долини р. Хаджидер від гирла до с. Дивізія (рис. 11).

Втім, на морській карті 1888 року показана низка курганів навколо Тузлів (висоти вказані в футах), зокрема той, на якому розташований місцевий цвинтар, а поруч вже неіснуюче єврейське кладовище на іншому кургані (рис. 12). Крім того, чимало намогильних насипів позначено в урочищі Будур та на правому березі оз. Шагани (рис. 12), які ще очікують на своїх дослідників.

РУСИФІКАЦІЯ ТА ЇЇ НАСЛІДКИ

У статті Д. Іванова 1884 року, а також в описі поштової станції Сарияр (нині Жовтий Яр)¹⁸, що входив у 1884 р. до складу земельної ділянки посада Тузли¹⁹, знаходимо яскраві приклади активної русифікації місцевого населення. Згадуючи поштову станцію, автор із захватом повідомляє: «Степ, степ та степ – відкривається за Акерманом <...>. Перша зміна коней через 23½ в. називається Кибача [с. Широке]; друга, через 19¾ в., Сарияри. Обидві ці станції складаються з одиноких хуторців, що стирчать у безкрайньому степу. Мене вразило, що жителі їх, які виправляли поштову гонитву, справжні росіяни; і не просто росіяни, але чисті великоросіяни, підмосковні великоросіяни! Здається їм дуже тепло тут на півдні. Вони роздягнені чепурно, у кольорових сорочках, у синіх суконних армяках, капелюх набік, чоботи з напуском, борода розчесана і розгладже-

на – що наші міщани і навіть купці! Ось вони, наші старовинні казки: «досі російського духу слухом не чути, виглядом не бачено, а нині російський дух на власні очі проявляється! Що ж, тим краще! Ніхто так не обрусить землі, як чистий москаль, справжній росіянин!» (Надеждин 1840: 345-346). Подібні міркування, на нашу думку, найкраще характеризують політику русифікації, яка проводилася урядом Російської імперії. Політику, якої вони не соромилися, а, як бачимо, навіть й пишалися її результатами.

І все ж імперська політика не змогла змінити історичної правди. «Мешканці тузлівські, переважно українці, які хоч і омолодавалися трохи за час румунського панування, але зберегли в собі відмінні риси, властиві своїй нації» (Іванов 2023: 57). Даючи характеристику господарської діяльності, побуту, духовного життя тузлівців, вчитель Д. Іванов підкреслив національну місцеву самоідентичність українців: «... але помітно, що молдавські та російські пісні запозичені і співаються без будь-якої енергії, заради часу. Українські ж носять в собі місцевий національний відбиток і співаються, як то кажуть, із душею. Ось для прикладу одна пісня, що склалася, мабуть, при падінні соляного промислу:

*Ой, чумаче, чумаче,
Життя твоє собаче!
Як їхали у Тузли
Брати солі на вози,
Случилася причина
Сіль головку розбила.*

¹⁸ До 1856 р. станція стояла на поштової дорозі № 2398 Аккерман – Сарияр – Татарбунари – Нерушай – Кілія – Ізмаїл (рис. 4-5; Поштовий шляховик Російської імперії на 1829 р.: 307), а після виявилася за кордоном, як, втім, і сам посад Тузли разом із озерами (рис. 10-11).

¹⁹ «У посаді із двома виселками Базар'янка та Сарияри мешканців до 300 душ...» (Іванов 2023: 56).

*Атамане, батьку наш!
Порадь же ти тепер нас:
Що ми будемо робити?
Нічим волів кормити.
Беріть, хлопці, коси ви,
Той покосим[о] отави [трави];
Кормить волів на славу,
Тай поїдемо в Полтаву.
Косіть, хлопці, ще й овес,
Тай поїдем у Одес,
Бо в Одесі добре жить,
Мішком хліба не носить;
Тай купимо судака,
Та згадаймо чумака» (Іванов 2023: 59).*

Важливо, що в самому кінці XIX ст. майже офіційно повідомляли, що в посаді Тузли «населення майже виключно малоросійське [читайте українське] – з нащадків біглих козаків, які повернулись з земель Турції» (Крушеван 1903: 239).

ВИСНОВКИ

Сонячний степовий край з родючими ґрунтами, лиманами, озерами, виноградниками. На цих землях стояли давньогрецькі міста, осідало чимало племен. Для всіх народів Бессарабія була прихистком від гніту та поневолення, можливістю почати нове вільне життя. До українських поселень, так званої «Ханської України» приєднувалися представники інших народів. Селилися люди там, де була робота, бо працювати були і жили у злагоді між собою.

В різноманітності історичних досліджень, наукових розвідок, що пов'язані із розвитком Півдня України, бессарабських степів особливе місце займає характеристика посаду Тузли, який протягом не менш століття був центром

Бессарабських соляних промислів. Багата історія цього промислового регіону не могло не позначитися на його сьогоденні, передусім на національному складі та культурі населення. У той же час не можна не сказати про те, що представлені нами матеріали часто демонструють високий рівень русифікації населення регіону, яке велось як вчителями у школах, так і священиками у церквах, не кажучи вже про представників місцевої влади.

Та для нас важливішим є встановлення істинної історичної картини та сутності етапів заселення краю, причин формування його багатонаціонального складу, динаміку економічного розвитку, підйому та падіння підприємництва, торгівлі, етнографічних особливостей життя населення, а також подальшого історичного шляху регіону.

ЛІТЕРАТУРА

Аргатюк С. С., Левчук В. В., Сапожников И. В. Аджидер – Овидиополь: очерки по археологии и истории города и крепости. Одесса, 2015. 312 с., 114 ил.

Археолого-историко-этнографические описания Буджака: статьи 1884 года с комментариями и иллюстрациями / Отв. ред. И. В. Сапожников. Одесса: Бондаренко М. А., 2023. 240 с., 52 ил.

Вторичное затопление Бессарабских соляных озер // ЖМВД 1850. Ч. XXXI: 122-123.

Гордеев А. Ю. Топонимия побережья Черного и Азовского морей на картах-портоланах XIV–XVII веков. Киев, 2014. 479 с.

Губоглу М. Турецкий источник 1740 г. о Валахии, Молдавии и Украине // Восточные источники по истории народов Юго-Восточной и Центральной Европы. Т. 1. Москва, 1964: 131-161.

Гудкова А. В., Охотников С. Б., Субботин Л. В., Черняков И. Т. Археологические памятники Одесской области (справочник). Одесса, 1991. 185 с.

Дараган [М. И.] Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. XI. Ч. 3: Бессарабская область. С.-Пб., 1849. 162, 90 с., 21 табл.

Денисов В. И. Русская солепромышленность. С.-Пб., 1912. 95 с.
Иванов Д. Описание посада Тузлы // Археолого-историко-этнографические описания Буджака: статьи 1884 года с комментариями и иллюстрациями. Одесса, 2023. С. 56-50.

Записки Филиппа Филипповича Вигеля. Ч. VI–VII. Москва, 1893. 210 с.

Крушеван П.А. Бессарабия. Географический, исторический, статистический, экономический, этнографический, литературный и справочный сборник. Москва, 1903. 269 с.

Мартынов Я. Добывание соли и горные промыслы в Бессарабии // Бессарабское сельское хозяйство 1910. № 9: 211-212.

Медико-топографические замечания о Бессарабской области // ЖМВД 1833. Ч. 10: 177-196.

Надеждин Н. И. Прогулка по Бессарабии // Журнал для чтения воспитанникам военно-учебных заведений. 1840. Т. 26. № 101: 8-70.

Орлов П. А., Будагов С. Г. Указатель фабрик и заводов Европейской России: Материалы для фабрично-заводской статистики. С.-Пб., 1894. [2], II, XVI, 826 с.

Першке Л. Соляные озера северного побережья Черного моря и основания для рациональной их разработки // Горный журнал. 1880. № 3: 293-333.

Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. V: 1830. С.-Пб., 1831. 933 с.

Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XII: 1837. С.-Пб., 1838. 822 с.

Савельева Е. А. // Естественные производительные силы России. 1924. Т. IV. Вып. 35: Каменная соль и соляные озера. Разд. VI: Соляные озера Бессарабской и Херсонской губернии. I: Бессарабская губерния: 110-113. Разд. XVI: Соль Херсонская губ.: 293-298.

Сапожников И., Кашуба М. «Имеем честь заявить, что мы нашли клад!»: искатели сокровищ Юга Бессарабии в конце XIX – начале XX вв. // Tyragetia, s. n. 2021. Vol. XV/2: 167-190.

Сапожников И. В., Кушнір В. Г., Островерхов А. С. Кам'яні хрести Одещини (з матеріалів розвідки) // Старожитності Причорномор'я. 1995. Вип. 2: 48-63.

Сапожников И. В., Слюсарь Ю. А. Основные итоги исследования православного кладбища Аккермана // Древнее Причерноморье. Тезисы докладов юбилейной конференции. Одесса, 1996: 97-100.

Свиньин П. Описание Бессарабской области // ЗООИД. 1867. Т. VI: 175-320.

Скальковский А. А. Соляной промысел в Бессарабской области // ЖМВД. 1846. Ч. XVI. С. 86-90.

Скальковский А. Болгарские колонии в Бессарабии и Новороссийском крае. Статистический очерк. Одесса, 1848. 156 с.

Скальковский А. А. Соляная промышленность в Новороссийском крае: 1715–1847 // ЖМВД. 1849. Кн. I: 101-104.

Скальковский А. Опыт статистического описания Новороссийского края. Ч. II: Хозяйственная статистика. Одесса, 1853. 552, III с.

Статистическое 1899: Статистическое описание Бессарабии собственно так называемой, или Буджака, с приложением генерального плана его края, составленного при гражданской съемке Бессарабии, производившей[ся] по Высочайшему повелению [с] размежевание[м] земель оной на участки с 1822 по 1828 год. Аккерман, 1899. III, 523, IV с.

Ст. Н. П. Бессарабский соляной промысел // Энциклопедический лексикон. 1836. Т. V: Бар-Бин.: 446-447.

Указатель достопримечательнейших предметов в городах и местечках Новороссийского края и Бессарабии // Новороссийский календарь на 1846 год. Одесса, 1845: 61-75.

Фабрики и заводы всей России: сведения о 31523 фабриках и заводах. Киев, 1913. [2], 1687 стр.

Черняков И. Т. Археологические разведки 1960 года в приморской части междуречья Дуная и Днестра // Краткие сообщения о полевых археологических исследованиях Одесского государственного университета и Одесского государственного археологического музея 1960 г. Одесса, 1961: 9-18.

Черняков И. Т. Археологические разведки 1961 года в юго-западных районах Одесской области // Краткие сообщения о полевых археологических исследованиях Одесского государственного археологического музея 1961 г. Одесса, 1963: 9-18.

Черняков И. Т., Градун Е. Ю., Кушнір В. Г. Хрест з кириличним написом 1369 р. з села Тузла (біля міста Білгород-Дністровський Одеської обл.) // Праці центру пам'яткознавства. 2006. Вип. 9: 178-194.

СКОРОЧЕННЯ

ЖМВД – Журнал Министерства внутренних дел, Санкт-Петербург

ЗООИД – Записки Одесского общества истории и древностей

НАРМ – Національний архів Республіки Молдова

РТПіТ – Російське Товариство пароплавства і торгівлі, Одеса

Зміст

ПЕРЕДМОВА	3
------------------------	----------

ТВОРЧІ СИМПОЗІУМИ 2021, 2023 РОКІВ	
«МЕЛОДІЇ СТЕПУ І МОРЯ»	5

<i>Інна Іщук</i>	
Мистецтво бути справжньою (Ганна Васькевич)	56

<i>Наталі Шестакова</i>	
«З відчуттям навколишнього світу» (Катерина Рудакова).....	59

НАУКОВІ СТАТТІ ТА АРХІВНІ МАТЕРІАЛИ	63
--	-----------

<i>Ігор Мельник</i>	
Життя завжди починається з моря... ..	64

<i>Віктор Михальченко</i>	
Катери Ревенського.....	78

<i>Валентин Співак</i>	
У джерел спілки мариністів Одеси	88

<i>Ігор Сапожников, Тамара Левчук</i>	
Селище Тузли та бессарабські соляні промисли.....	93

Науково-популярне видання

Серія заснована у 2017 р.

Випуск 4

ОДЕСА МОРСЬКА

Книжка – альбом

Автори укладачі:

Володимир Левчук, Михайло Пархоменко

Українською мовою

Дизайн і верстка – Костянтин Іванов

Підписано до друку 16.10.23 р.

Формат 60x84/16 Друк офсетний. Гарнітура HelveticaNeueCyr.

Ум. друк. арк. 6,97. Наклад 120 прим.

Замовлення № 1610/1

Надруковано з готового оригінал-макету у друкарні «Апрель»

ФОП Бондаренко М. О.

65045, м. Одеса, вул. В. Арнаутська, 60

тел.: +38 048 7001155

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до державного реєстру видавців ДК № 4684 від 13.02.2014 р.