



Україна в записках італійського інженера та дипломата Луїджі Серрісторі (20-і роки ХХ ст.)

Микола Варварцев

Схід-Захід: Історико-культурологічний збірник.

Випуск 6. – Харків; Київ: Критика, 2004. – С. 129-145.

При використанні матеріалів статті обов'язковим є посилання на її автора з повним бібліографічним описом видання, у якому опубліковано статтю. Дана електронна копія статті може бути скопійована, роздрукована і передана будь-якій особі без обмежень права користування за обов'язкової наявності першої (даної) сторінки з повним бібліографічним описом статті. При повторному розміщенні статті у мережі Інтернет обов'язковим є посилання на сайт Східного інституту українознавства імені Ковальських.

Адреса редакції:

Східний інститут українознавства імені Ковальських («Схід/Захід»), ауд. 4–87,
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна,
пл. Свободи, 6,
Харків, 61077,
Україна.

E-mail: siu.kharkiv@gmail.com

Тел.: +38 057 705 26 30;
+38 096 1555 136

Веб-сайт: <http://keui.univer.kharkov.ua>

© Східний інститут українознавства імені Ковальських

© Автор статті

© Оригінал-макет та художнє оформлення – зазначене у бібліографічному описі видавництва

© Ідея та створення електронного архіву часопису – А. М. Домановський

УКРАЇНА У ЗАПИСКАХ ІТАЛІЙСЬКОГО ІНЖЕНЕРА І ДИПЛОМАТА ЛУЇДЖІ СЕРРІСТОРІ (20-і РОКИ ХІХ ст.)

Доба, сучасником якої був Луїджі Серрісторі, поклала початок неоднозначним тенденціям суспільно-політичного і економічного розвитку, які давалися взнаки упродовж багатьох подальших десятиліть. Це був час, коли після розгрому завойовницької імперії Наполеона Європа здобула нові кайдани у вигляді Священного союзу абсолютистських монархій, а поза тим — протилежне йому — рухи за свободу й права людини і націй, а водночас віру у силу просвіти, науки, технічного прогресу. Не все, що вирувало в тодішньому суспільстві, з'являлося на його поверхні, а , отже, спонукало і спонукає дотепер дослідників дошукуватися до незнаних історичних джерел.

Саме до них належать записки італійця Л. Серрісторі (1793-1857) — одного з активних учасників і свідків подій на своїй батьківщині та поза її межами, зокрема в Україні, де він провів багато років у тривалих мандрях і напруженій праці. Автор належав до старовинного графського роду в м. Флоренції, де здобував освіту і формувався як громадський діяч, увійшовши до гурту тамтешніх інтелектуалів, об'єднаних ідеалами поступу і національного відродження. Прагнучи до опанування різних галузей знань, Л. Серрісторі глибоко цікавиться питаннями промисловості, торгівлі, історії, освітньої справи, релігії, політики, лише і публікує праці, в яких виступає за впровадження здобутків науки та інженерії в повсякденне життя. У своїх суспільно-політичних поглядах він дотримувався принципів ліберальної філософії. Його виписки і нотатки, зроблені ще наприкінці 1810-х років, засвідчують, що він уважно вивчав державно-правові проблеми, механізм дії парламентської системи Англії та Франції.

Велику увагу Л. Серрісторі приділяв політичній економії і пов'язаним з нею наукам, які збудили його інтерес до міжнародної торгівлі та її нових центрів, котрі постали на українському Причорномор'ї. Вихід у світ 1817 р. у Флоренції книжки анонімного автора «Нотатки про Одесу»¹, де йшлося про перспективи її економічного розвитку, а також знайомство Л. Серрісторі з комерсантами та дипломатами Російської імперії, які постійно перебували у місті, визначили його наміри відправитися на Схід.

Покинути Флоренцію не в останню чергу підштовхувала й сама політична обстановка в Італії, яка перебувала під п'ятою Австрій-

ської імперії. Під тиском останньої тосканські власті закрили 1819 р. трибуну ліберальної думки — журнал «Кончільтаторе», де співробітничав Л. Серрісторі, опублікувавши в ньому п'ять статей. Прибулий того ж року до Флоренції швейцарський політичний діяч Ф. Лагарп, колишній вихователь імператора Олександра I, сприяв тому, що Л. Серрісторі швидко дістав запрошення царського двору вступити на російську службу. Вже наприкінці 1819 р. молодий італієць приїхав до Петербурга і після складання екзамену в грудні був зарахований до корпусу інженерів шляхів сполучення у званні капітана. Перебування в російській столиці було недовгим, але він встиг познайомитися з багатьма колегами офіцерами, серед яких були члени перших декабристських товариств².

У лютому 1822 р. Л. Серрісторі направили до Мітави керувати спорудженням водогону і каналу. Тут він витрачає багато сил на боротьбу, часто марну, із зашкарублістю й корумпованістю місцевої бюрократії. Тож повернувшись до Петербурга, переходить на службу в інше відомство — корпус топографів, а наприкінці серпня 1822 р. вже одержує відрядження до Грузії.

Так почалася його тривала подорож, завдяки якій він зміг вперше познайомитися зблизька з різними регіонами України, просуваючись через Харків, Полтаву, Кременчук, Єлисаветград, Миколаїв, Одесу, Крим. У Закавказзі, працюючи за фахом на персидському кордоні, Л. Серрісторі водночас вивчає географію, історію, звичаї тамтешніх народів. 1824 р., завершивши відрядження, він залишає Кавказ і зупиняється в Одесі, де його зараховують до штату канцелярії новоросійського та бессарабського генерал-губернатора М.С. Воронцова³. Тут, на українському Півдні, починається нова віха діяльності італійського інженера. За свідченням М.Д. Бутурліна, який на той час також служив у воронцовській канцелярії, прикомандирований до неї «капітан Головного штабу флорентинець граф Серрісторі [...] вважався знавцем своєї справи»⁴. В Одесі, як згадує М.Д. Бутурлін, він займався облаштуванням Карантинної гавані, де, зокрема, здійснив будівництво спуску.

Італійський інженер переймався також проблемами водопостачання Одеси і знову, як і під час своєї роботи у Прибалтиці, натрапив на опір й байдужість чиновництва. До нас дійшов складений ним рапорт від 17 червня 1826 р. на ім'я одеського градоначальника з приводу водогону, який передбачалося прокласти від Дністра. У цьому документі, посилаючись на самого імператора, який під час відвідин

Одеси в 1818 р. дав розпорядження про поліпшення її міського господарства, Л. Серрісторі пропонував видати йому креслення планів і нівелювань, щоб розпочати будівництво⁵. Та його зусилля виявилися безрезультатними. Історії з Карантином і проектом водогону згодом знайшли певне відображення в його подорожніх записках.

Слід зазначити, що інженер виконував також доручення по облаштуванню інших приморських поселень України, але ці його роботи, на жаль, залишаються не ідентифікованими. У своїх поїздках по Україні Л. Серрісторі не обмежувався суто службовими завданнями, а й виявляв інтерес до історії краю, зокрема, збирав і вивчав матеріали про колонії італійців, які існували тут у середньовіччі.

Працюючи в Україні, він не поривав зв'язків з Італією і двічі виїздив на батьківщину з Одеси: наприкінці 1824 р. у чотиримісячну та 1826 р. — у річну відпустку⁶. Останній його від'їзд відбувся через кілька місяців після того, як сталося повстання декабристів у Петербурзі і на Київщині. До нас не дійшло жодних свідчень про ставлення Л. Серрісторі до цієї події. Відомо, проте, що майже всі папери, пов'язані з перебуванням у Російській імперії, він знищив. Залишається здогадуватися, що це якоюсь мірою було пов'язано з його знайомствами з тими, кого було заарештовано у справі повстання. Характерно, що і в своїх записках італієць обминає цю небезпечну тему. Але незаперечним є те, що погляди Л. Серрісторі на кріпосницьку систему, конституційне обмеження монархічної влади збігалися з декабристськими.

1828 р., коли вибухнула російсько-турецька війна, він бере участь у поході царської армії у напрямі до Константинополя через Молдавію, Волощину й Болгарію, форсує разом з нею Прут і Дунай. Л. Серрісторі високо оцінює майстерність і вправність «великої групи запорозьких козаків», які приєдналися до російського війська. У своїх нотатках він згадує про «флотилію», яку привели козаки на чолі з своїм отаманом, забезпечивши таким чином переправу через Дунай у найбільш безпечних для армії ділянках. «Ці козаки, — писав Л. Серрісторі, — колись мали свої поселення у пониззі Борисфена (Дніпра). Але відтоді, як Катерина II вирішила зліквідувати їх спільноту, вони емігрували й осіли на правобережжі Дунаю в його гирлі і, отже, стали підданими султана»⁷.

Останні роки свого перебування в Україні Л. Серрісторі обіймав посаду консула Тоскани в Одесі. Ця його дипломатична діяльність збігається в 1828 р. з подією в особистому житті: повернувшись з театру воєнних дій на Балканах в Одесу, він одружується з Софією

Франкіні, дочкою драгомана (перекладача) російського посольства в Константинополі⁸. Відтоді до своєї відставки в 1833 р. у чині полковника він плідно працював над зміцненням торговельних зносин між портами північного Причорномор'я та Італії.

Склавши консульські повноваження, Л. Серрісторі переїхав на батьківщину, де продовжував займатися різними інженерними проектами, просвітницькою справою. Засідання в сільськогосподарській академії, участь у конгресі вчених у Пізі (1839 р.), статті у впливовому міланському журналі «Загальні аннали статистики, економіки, політики, історії, подорожей і торгівлі», спорудження залізниць, боротьба проти митних бар'єрів, за створення на Апеннінах єдиного національного ринку — такий діапазон його праці в Італії.

У 1847 р. Л. Серрісторі стає військовим міністром Тоскани, а в 1849 р. — надзвичайним комісаром відновленого після революції уряду лотарінгської династії. Остання посада, проте, аж ніяк не додала йому популярності. Полишивши її незабаром, він засновує й очолює військовий коледж, з якого вийшло багато висококваліфікованих офіцерів⁹. В останні роки свого життя Л. Серрісторі робить ще одну подорож на Схід — до Туреччини напередодні Кримської війни.

Як свідчать матеріали архіву Луїджі Серрісторі, під час своїх поїздок він робив подорожні записи, які впорядковував згодом у Флоренції і в такий спосіб склав великий рукопис — «Подорожні записки», які намагався опублікувати в рідному місті. Але за наказом правителя Великого герцогства Тосканського друкування цієї праці було заборонено, щоб не викликати ускладнень в офіційних зносинах з петербурзьким двором. Адже чимало сторінок праці було написано з критичних позицій щодо російського самодержавства. Результатом заборони стало те, що Серрісторі вирізав з свого рукопису найбільш «компрометуючі» царизм місця. В такому вигляді праця пролежала у фамільному архіві нащадків Луїджі Серрісторі понад століття і була виявлена, досліджена і опублікована відомим італійським славістом професором Флорентійського університету Ренато Різаліті¹⁰.

Свої подорожні записи італійський мандрівник згрупував у десять розділів: «Від Петербурга до Москви, 1822 р.», «Кріпосництво в Росії», «Від Москви до Одеси», «Одеса і навігація на Чорному морі», «Крим», «Східний Крим і Кіммерійський Босфор», «Татарські ночі в Криму», «Константинополь (1852 р.)», «Туреччина (грудень 1852 р.)», «Думки про похід росіян у Туреччину в 1828 р.» Об'єднавши матеріали різних років, автор чільне місце відвів своїм враженням

про побачене і почуте під час багатомісячного відрядження з Петербурга до Грузії через українські землі в 1822 р.

Свою працю Л. Серрісторі писав у два етапи, про що свідчить значна кількість доповнень, зроблених у тексті. Під час її підготовки він користувався нотатками, зробленими у ході подорожей. Ці первинні записи, як, до речі, і чимало інших його особистих паперів, було втрачено. Втім це не применшує значення рукопису як історичного документу доби. Адже в його основу було покладено факти і відомості, зафіксовані італійським інженером по свіжих слідах подій. Отже, ми маємо підстави віднести записки до першоджерельних матеріалів.

Хоча Л. Серрісторі обрав для викладу своїх спостережень жанр подорожніх нотаток, його твір відрізняється від багатьох тогочасних звітів мандрівників своєю дослідницько-аналітичною спрямованістю. Автор прагне заглибитися у сутність фактів і подій, які відбувалися в Україні. Цьому сприяє залучення ним історичних, географічних та статистичних відомостей. Особливу цінність являють сюжети, які інтерпретуються у світлі професійних занять автора.

Записки Л. Серрісторі відбивають важливі риси тодішнього становища України у складі Російської імперії. На відміну від тих іноземців, які помилково ототожнювали місцеве населення з росіянами, італійський мандрівник чітко уявляв українців окремишньою національністю, яка має свою мову, культуру, історію. Суцільним етнічним масивом українців у праці представлено терени «Малоросії». Вживаючи цей офіційний термін, автор, проте, вважає за потрібне пояснити, що йдеться про край, який раніше мав назву «Україна». Відповідно до тодішнього адміністративно — територіального поділу Російської імперії кордони Малоросії він визначає трьома губерніями — Харківською, Полтавською і Чернігівською. Однак він вказує на українську людинність інших місцевостей, зокрема так званої Новоросії. Незмінна увага звертається на самобутній спосіб життя українців — житла, одяг, побут, здібності до військово-кавалерійської служби.

Італійського мандрівника особливо вражає велике зубожіння українських поселень та їх мешканців порівняно з російськими. Українці Російської імперії, за свідченням Л. Серрісторі, — це козаки, яких позбавлено їхніх колишніх прав і свобод та перетворено на кріпаків. Його спостережливий погляд фіксує неприязнь у стосунках між українцями і росіянами, викликану зверхністю останніх.

Взагалі національно-етнічне питання — одне з головних у нотатках автора. Описуючи губернії та міста, він незмінно прагне з'ясува-

ти і охарактеризувати їх національний склад, відзначаючи його високу строкатість, особливо у південних районах. Так, у багатонаціональній Одесі, за його висловом, «говорять всіма мовами Європи». Л. Серрісторі відзначає відмінності й напруження у відносинах всередині самих етнічностей, зокрема серед євреїв. Нестандартним є його висновок щодо балканських народів (греків, болгар та ін.), які, сподіваючись на порятунок від турецького ярма, перейшли у російське підданство. Всупереч офіційній російській пропаганді, автор не вважає Росію визволителькою, оскільки вона кинула їх в обійми «нового деспотизму».

Своїми свідченнями й оцінками Л. Серрісторі підтверджує важливе геополітичне становище українських земель як перехрестя загальноєвропейських комунікацій. Він розповідає про їх напрями, транспортні засоби, мости, переправи, вказує на роль внутрішніх водних шляхів, зокрема по Дніпру, у створенні системи, що з'єднала північні і південні моря Європи. Глибоко обгрунтованою є розповідь про важливе значення для України сполучення з Центральною Європою у зв'язку з планами поліпшення судноплавства на Дунаї.

У контексті розбудови шляхів сполучення України Л. Серрісторі розглядає її економічні зв'язки, характеризуючи Одесу та інші чорноморські порти як центри міжнародної торгівлі. Імпортно-експортний товарообмін він вважає головним стимулом зростання таких міст, як Харків, Кременчук і особливо Одеса.

Влучно і точно записки відтворюють обличчя українських міст — рівень їх благоустрою, характер забудови, проблеми опалення і водопостачання й таку типову ваду, як відсутність забрукованих вулиць. Попри всі негативні сторони життя міст Л. Серрісторі наголошує на їх розширенні, зведенні споруд, особливо на Півдні, де, за його спостереженнями, будівництво йде більш інтенсивно, ніж на Півночі імперії.

Разом з тим він бачить Україну облутаною бюрократично-чиновницькими тенетами, що призводить до кричущого безладдя й безгосподарності. Гострий зір іноземного дослідника зосереджує увагу на сюжетах, яким незабаром присвятив своє сатиричне перо великий Гоголь.

«Подорожні записки» Л. Серрісторі — твір, який розкриває великий зріз життя в українських землях, розширює наші уявлення про українців і Україну 20-років XIX ст., і, безперечно, поповнить джерельну базу історичних досліджень.

Нижче, у додатку, подаються два розділи з праці Луїджі Серрісторі, найбільш репрезентативні щодо матеріалів про Україну. Деякі скорочення, зроблені у перекладі (вони позначені квадратними дужками), торкнулися лише тих частин тексту, які безпосередньо не пов'язані з українською проблематикою, і повторень, а також таблиць офіційної статистики Російської імперії.

ЛІТЕРАТУРА

1. Notizie di Odessa. — Firenze, 1817.
2. Risaliti R. Studi sui rapporti italo-russi (coi «Ricordi di viaggi» inediti di Luigi Serristori). — Pisa, 1972. — P. 35-37.
3. Записки Одесского общества истории и древностей. — Одесса, 1860. Т. 4, отд. 3. — С. 396.
4. Записки графа М.Д. Бутурлина // Русский архив. 1897. № 5. — С. 17.
5. Одесса, 1794-1894. — Одеса. — С.277.
6. Risaliti R. Op. cit. — P. 59, 60.
7. Ibid. — P. 219.
8. Записки графа М.Д. Бутурлина... — С. 17.
9. Dizionario del Risorgimento nazionale. — Milano, 1937. — Vol. IV. — P. 272.
10. Risaliti P. Op. cit. — P. 127-238.

ДОДАТОК Луїджі Серрісторі

ПОДОРОЖНІ ЗАПИСКИ

Розділ III. Від Москви до Одеси

[...] Шлях веде до Харкова — нового міста, заснованого імператрицею Катериною II¹, столиці України, яка має університет, створений на початку цього століття імператором Олександром. Кількість студентів у ньому не перевищує 300 чол. Будинок університету невеликий; ботанічний сад, де професором ботаніки є француз, непоказний, погано облаштований.

Найбільше про місто можна судити із зовнішнього вигляду: воно починає зростати. Вулиці, проте, не забруковані, що є характерним майже для всіх міст Росії, особливо її південної частини, де бракує

каміння. Оселі Харкова переважно дерев'яні і глиняні, але дуже чисті; їх щороку білять всередині і ззовні, хоча обробка, особливо внутрішня, досить бідна. У місті зводиться багато споруд, в основному двоповерхових, з глини, оскільки на території Харкова немає кам'яного кар'єра.

Готель, де я зупинився, утримував один єврей. Впадає в око, що в усіх містах, які я проїхав після Москви, євреї проживають постійно.

Харків є перехрестям великого торговельного шляху, яким везуть товари з Новочеркаська, Таганрога, Криму та Одеси і транзитом відправляють у великі центри споживання — Москву та Петербург.

Територія між Курськом і Харковом заселена менше, ніж попередня, і значно бідніша, але має охайний вигляд. Тут менше засіяних ланів, подеколи лишилися ліси, звідси починається степ, який простягається до Чорного моря.

У Харківській губернії розводять найкращу худобу; такої я ніколи не бачив. Дуже гарними є також коні, яких Росія, до речі, вирощує в достатній кількості. Чудових коней, невисоких на зріст, постачають у Донецький край, Крим та Казанську губернію. Разом з тим Харківська, Курська, Орловська, Волинська, Подільська, Воронезька губернії постачають високорослих коней, а в Новоросії Херсонська і Катеринославська губернії — коней для транспортних потреб.

Харківська, Чернігівська і Полтавська губернії утворюють Малоросію. [...] Упродовж трьох століть вони перебували під пануванням Польщі, після чого стихійно підкорилися російському пануванню за умови підтвердити деякі їхні привілеї, які в подальшому були втрачені. Більша частина жителів губерній, які складають Малоросію, колишню Україну, особливо в Харківській губернії раніше були вільними і називають себе козаками, та за правління Павла I їх покріпачили.

Назагал це бідні люди, але вельми додержуються чистоти в особистому побуті і в домішках, котрі білять іззовні і всередині. Вони не відчувають симпатії до росіян, котрі зневажають їх. Їхня мова дещо наближається до польської. Оскільки малороси мають славу чудових вершників, то багато їх служить в імперській кавалерії.

Додам, що землі України дуже родючі на пшеницю, продукують також гарний тютюн, але позбавлені лісів².

Місто Полтава, яке близько стоїть до Харкова, є ще біднішим за нього. Виняток хіба що становить майдан, де височить мармурова колона, споруджена на відзнаку знаменитої перемоги, здобутої тут Петром I в 1721 р. над шведами, яких очолював Карл XII. Майдан

має вигляд кола, прикрашеного великими будинками, де містяться губернські установи. Хоча вони зведені недавно, їм вже загрожує руйнація. Уряд, як ми зазначали вище і як побачимо далі, завжди вводить в оману його ж чиновники.

Поза майданом місто більше нагадує село: вбога зовнішність, велика бідність, злиденне населення, багато євреїв. Місто, можна сказати, занедбане й бездоглядне. Воно було засновано Катериною II.³ Тут перебуває військовий генерал-губернатор Малоросії.

Від Полтави шлях пролягає до Кременчука, де знаходиться переправа через Дніпро.

Територія, яку ми перетинаємо, зовні така ж сама, як і між Харковом та Полтавою з тією різницею, що цілком позбавлена лісів й менше залюднена і відзначається ще більшою злиденністю. Майже всі домівки глиняні з шматками колод по боках. За відсутністю деревини на паливо йде солома і болотяний очерет. Одне слово, тут починається справжній степ.

Кременчук — досить велике й добре забудоване місто. Багато російських купців торгують у ньому від власного імені або на доручення комерційних домів Москви та інших міст. Своїм розвитком Кременчук зобов'язаний Дніпру, що тече повз міста і є вельми широким і, на мій погляд, швидшим від Неві. Дніпро судноплавний до цього місця; звідси на його шляху до моря раз у раз зустрічаються скелі, яких чим далі стає менше, але вони завжди заважають плаванню великих суден або принаймні роблять його небезпечним.

Через Дніпро, канал на Березині і Двину Кременчук сполучається з Ригою і в такий спосіб з Балтійським морем. Зрозуміло, що завдяки своєму розташуванню місто є центром, де зосереджуються російські товари, які направляються вниз за кордон через Одесу. Своєю чергою іноземні вироби, які привозять з Одеси суходолом, поширюються з Кременчука на решті імперії — відправляються вгору по Дніпру або гужовим транспортом. Єдиний пароплав, що належить графу Воронцову, працює на ділянці від Києва до Кременчука і слугує буксиром човнів, які піднімаються з Кременчука до Києва. Дніпро витікає з Смоленської губернії, а Двина — з сусідньої Вітебської. Обидві річки з'єднані каналом, який зветься Березинським.

Міст, розміщений у Кременчуку на човнах, що стоять на якорях, перетинає Дніпро, який є кордоном Херсонської губернії. Три губернії — Херсонська, Катеринославська і Таврійська (Крим) утворюють Новоросію. Їх землі мають досить сприятливі умови для вирощуван-

ня винограду і шовковиці, а в південній частині Криму — для маслин.

[...] У Новоросії, тобто в Катеринославській, Херсонській і Таврійській губерніях, обмаль лісів, тому відчувається брак деревини. Це можна було б пояснити існуванням тут у давнину дуже численного населення. Проте жодна пам'ятка, жоден історичний факт не підтверджує цього. Сліди давніх подій і нечисленні пам'ятки, що залишилися, вказують на те, що тоді лише морське узбережжя було густо заселене і мало велелюдні, квітучі торговельні міста. З іншого боку, дехто заявляє, що земля Новоросії не придатна для вирощування дерев. Але там не відмовляються від насаджень, незважаючи на те, що вони потребують ретельнішого догляду, ніж в інших регіонах. Грунт тут надзвичайно сприятливий для вирощування зернових, придатний для винограду і шовковиці.

Людність Новоросії складається з німців, молдован, поляків, болгар, греків, татар-нагайців, малоросів і росіян. Жителі Новоросії, подібно до малоросів в їх губерніях, мають не бороди, як у справжніх росіян, а вуса і носять папахи як у гренадерів. Це надає їм войовничого вигляду. Молдовани, болгары, татари, які знайшли порятунком у Росії від турецького ярма, пригнічені новим деспотизмом — Російським.

Перше місто, яке зустрічаємо в Херсонській губернії, — Єлисаветград, заселений численними євреями, жінки яких носять на голові як прикрасу свого роду капор, на зразок східного тюрбана, що відрізняється від капора євреїв, які проживають у російських польських губерніях та Варшаві. У Новоросії, як і в Польщі, євреї можуть проживати не тільки в містах, а й селах. Саме це не дозволено їм у інших губерніях імперії.

Місто Єлисаветград має привабливий вигляд; його вулиці засаджено деревами, але не забруковано.

У Херсонській губернії в околицях Єлисаветграда існують військові поселення, де перебувають ескадрони уланів.

Звідси шлях іде степом до Миколаєва — резиденції адміралтейства і командуючого російським військовим флотом на Чорному морі. Тут працює корабельня для будівництва морських суден. Місто стоїть на перетині злиття Буга та Інгула, які утворюють півострів у напрямі до Херсона. На шляху до Одеси Буг має дві версти завширшки, переправу тут здійснює корабель, який обслуговують моряки флоту. Зовнішній вигляд міста сумний і злидений. Населення Миколаєва складається, так би мовити, з осіб, підпорядкованих флоту, та євреїв. На вулицях зустрічаються навантажені виноградом і фруктами верблуди, яких приводять з Криму татари.

Просуваючись степом, ліворуч від узбережжя можна побачити залишки античного міста Ольбія, або Ольвія, згадуваного Страбонем. На поверхні ґрунту не видно нічого, що засвідчило б життя в цій місцевості, якою нині володіє граф Кушелев-Безбородько. Але під час розкопок, розпочатих тут, було знайдено чимало античних медалей, пам'ятників й предметів.

Розділ IV. Одеса і навігація на Чорному морі

Попереду суцільний степ і затоки, на мові краю — лимани, які доводиться перетинати, щоб дістатися до Одеси. Вона розташована на узвишші і помітна ще здалеку. Самі ж її околиці являють собою не що інше, як степ; пустельними виглядають й береги затоки, що ліворуч. Вважають, що 1796 р.⁴ на місці, де постало місто Одеса, не існувало нічого, крім невеликого турецького укріплення під назвою Хаджибей⁵. Тому викликає великий подив, коли через такий короткий проміжок часу бачиш його не тільки велелюдним, а й перетвореним на головний торговельний центр Чорного моря.

Я відвідав Одесу через двадцять п'ять років після її заснування. Вже тоді тут було близько 40 тисяч жителів. Місто постійно зростало внаслідок безперервної еміграції греків з Туреччини, особливо з Константинополя. Отож можна стверджувати, що насправді воно нараховувало близько 50 тисяч жителів. Його діловою мовою є італійська, і єдиний театр — це театр італійської опери. Втім, в Одесі говорять всіма мовами Європи, найчастіше грецькою, оскільки тут замешкало багато греків.

Життя в Одесі дуже поживлене. Вона має вигляд, притаманний усім торговельним містам. Проте її вулиці не забруковані, і в зимовий період стають непридатними для проїзду, а влітку нестерпними через пилуку. У місті немає власної питної води. Її джерело знаходиться на відстані двох чи трьох верст.

Як мені розповідали, уряд наказав забрукувати вулиці і побудувати водогін, а також поліпшити стан молу. Але цих розважливих заходів не було здійснено. Мол справляє жалюгідне враження погано зведеними помостами, які захищаються забитими у ґрунт палями. Було відомо, що начальство зажадало не залишати їх в такому стані, але, як завжди, велику перешкоду у виконанні необхідних робіт становили самі чиновники.

Споруди Одеси не відзначаються якоюсь розкішшю; всі вони мають скромну зовнішність торговельного міста. Я не сподівався знай-

ти розкіш й в будинках, але те, що їх об'єднує, — це заможність у скромності; їх внутрішнє облаштування пристосоване для зручності життя.

Вулиці, хоча й не забруковані, — великі, мабуть, навіть більші, ніж потрібно. Уздовж будинків — окремі ряди дерев. Тут ми хочемо пригадати захід, який вживає уряд для забрукування вулиць. Не знайшовши поблизу потрібного каміння, він наказав, щоб усі капітани суден, які прибували до одеського порту порожніми від товарів, привозили певну кількість каміння. Але цього розпорядження не завжди дотримувалися. Певний час наказ, щоправда, виконувався, але в подальшому капітани, не знаючи, де вивантажувати каміння, повертали назад, а інколи викидали частину його в порту, завдаючи шкоди тим самим суднам — руйнуючи їх днища.

Нічого не варті установи Карантину. Їх розміщення засвідчує, що це можна було б зробити краще. Санітарні правила, які тут застосовуються, ґрунтовні, спираються на правила інших країн. Проте неминучі порушення трапляються через скандальну корупцію самих чиновників. Слід визнати, що не заходи людей, а передбачливість Бога оберігала здебільшого місто Одесу від постійного вторгнення чуми всупереч порушенням санітарних правил не тільки торгівлею, а й її жителями. Одесу вражало таке лихо дуже рідко: чума з'явилася в місті в 1812 р., а останній раз — в 1829-му.

Щодо одеської торговельної моралі, то на ній, слід визнати, позначився сумнівний характер її походження. Від самого початку в Одесу сунули авантюристи з усіх країн, які не викликали жодної довіри в інших торговельних містах. Вони відкривали товарні склади і банки. Торгували більш-менш чесно і, проводячи досить вдалі спекуляції, збільшували зазвичай капітали й багатства. У такий спосіб формувалася, так би мовити, корпус одеських негодіантів. З роками їх торговельна мораль поліпшувалася. Кінцевий підсумок тієї моралі можна звести до таких виразів: «Той, хто має власність, користується повагою; той, хто не має, нічого не втрачає і вдається до будь-якого засобу, аби досягти успіху». Тож той, хто сказав, що своїм походженням Одеса нагадує Рим, об'єднавши випадкових людей, здається, влучив у ціль.

Протягом короткого часу набули розвитку і надзвичайно зросли поряд з Одесою також головні міста південних губерній імперії, де спорудження будинків і виробничих корпусів йде з більшою швидкістю і у більшій кількості, ніж у північних містах та Білорусі. Цей факт

має засвідчити неупинний розвиток та зростання ролі промисловості і торгівлі в південній частині імперії.

[...] 1822 р. в Одесі причалили лише 200 суден, що пояснюється політичними заворушеннями у провінціях і портах Архіпелагу. Проте у роки, коли торгівля розквітала, до одеського порту увійшло від однієї до двох тисяч суден. Гадаю, що у середньому це мало складати до 600 суден на рік.

Життя в Одесі, судячи по цінах, не є дорогим, за винятком води, палива і осель. У місті не вистачає дров, і вони використовуються лише для опалювання квартир, а для інших потреб вживають вугілля, солону, кізак і коров'ячий послід, висушений на сонці.

Ремісники в Одесі, які виконують різні роботи, — це переважно польські євреї. Торгівлею більш охоче займаються греки, а також турки, які тут мешкають. Євреї-караїми користуються кращою репутацією, аніж польські євреї. Між ними існує неприязнь через незгоди на релігійному ґрунті. Караїми утримують крамниці, живуть і одягаються по-східному і мають звичай зачиняти жінок удома.

Одеські кафе служать, як заведено в багатьох країнах Півдня Європи, місцем для комерційних оборудок.

Одеса має порто-франко, але франкування обмежене самим місцем. Про те, яке значення набув цей порт і якого розвитку сягнула торгівля Одеси та наскільки зросла навігація і торгівля в Причорномор'ї, можна судити з вірогідних даних, які ми відтворюємо⁶. Вони вказують на прогресуюче зростання населення і багатства всієї частини чорноморського узбережжя, приналежного Росії.

Кількість суден, які увійшли в одеський порт протягом семи років, а саме в 1822-1828 рр., була такою: російські — 813, австрійські — 1246, англійські — 557, мальтійські та іонійські — 79, французькі — 36, сардинські — 464, оттоманські — 54, нідерландські — 5, сицилійські — 6, іспанські — 4, шведські — 16. Отже, кількість суден, які прибували до Одеси з усіх зазначених країн, сягала в середньому 453 на рік.

У порт Ізмаїл в 1825 р. прибули 152 судна, з яких 82 — російські, 24 — австрійські, 27 — англійські, 10 — сардинські, 9 — турецькі. Загалом вони привезли товари вартістю у 106000 рублів асигнаціями, а вивезли пшеницю, кукурудзу і вовну-сирець на 1952000 рублів. Того ж року від Рені — бессарабського порту відійшло 29 суден. [...]

1804 р. в Одесу прибуло одне алжирське судно, в 1810 р. одне американське і в 1816 р. одне португальське.

Експорт пшениці з Одеси дорівнює у середньому від 800000 до одного мільйона чвертків на рік. Транзитна торгівля з Бродів до Одеси сягає двох з половиною мільйонів на рік і має на меті забезпечувати провіантом російські губернії Закавказзя. Транспортування товарів з Одеси до Москви займає від 30 до 35 днів.

[...] Маю додати, що з кожним роком море помітно відступає від Євпаторії та Феодосії. Протока Єні-Кале в 1803 р. мала 16 англійських футів завглибшки, а в 1809 р. вже 13.

Оплата за право користуватися російськими портами Чорного і Азовського морів для кожного судна, незалежно від його прапора, така: за вхід 18 коп., за місце стоянки 50 коп. з кожного ласту^{7, 17} якщо судно іноземне, і половина цієї суми, якщо — російське. Крім того, кожне іноземне судно сплачує 50 коп. за ласт вантажу і до того ж 25 рублів на утримання маяків. У Таганрозі всі судна платять 20 коп. з кожного ласту на утримання маяків Азовського моря. Торговельні взаємини в Росії такі ж самі, що і у всіх країнах, судна можуть користуватися в її портах майстернями на основі повної рівності. Каботаж, проте, залишається тільки за вітчизняними суднами.

Людність Південної Росії розподілялася в 1829 р. таким чином: Бессарабська губернія — 412000 жителів, у 1831 — вже 469000, Кишинів, головне місто губернії, нараховує 19000 жителів.

Херсонська губернія налічувала 550000, а Херсон, її головне місто — 7000 жителів.

Зростання ж людності в Одесі з 1803 р. було таким:

1803 — 2500 жителів (і 1500 будинків),

1808 — 2500 жителів,

1824 — 36000 (і 6000 будинків),

1825 — 34500,

1829 — 39000

і сьогодні — 80000.

Таврійська губернія має 428000 жителів, Сімферополь, її головне місто — 6000, Бахчисарай, колишня резиденція кримського хана — 9100, Карасубазар — 20000.

Солеварні Криму 1815 р. мали прибуток у 1500000 рублів асигнаціями, а 1829 р. — 6700000.

У Катеринославській губернії — 546000 жителів.

У зазначений період населення Південної Росії становило близько 2000000 жителів, серед яких 100000 колоністів — болгар, греків, німців, євреїв, нагайських татар та ін.

Що ж до виробництва в Південній Росії зерна і вовни, то його можна оцінювати так:

Зерно

Херсонська губернія виробляє 992000 чвертків (з яких йде на насіння 233000, на внутрішнє споживання 230000), перевищуючи потреби внутрішнього споживання.

Катеринославська губернія дає 1976000 чвертків і також перевищує потреби власного споживання (насіння — 415000, споживання — 989000).

Крим вирощує 365000 чвертків (насіння — 560000, споживання — 382000). Не забезпечує внутрішнього споживання.

Вовна

Виробництво вовни в 1824 р. обчислюється так: у Херсонській губернії 10000 мериносів, завезених з-за кордону, дали 1250 пудів вовни, а 250000 овець поліпшеної породи шостого покоління — 31250. Херсонська губернія також дала від 40 до 50 тисяч пудів необробленої вовни різною ціною від 4 до 5 рублів за пуд.

У Криму від 700 мериносів, завезених з-за кордону, і 80000 овець поліпшеної породи шостого покоління одержано 10000 пудів вовни, а від звичайних овець — 100000 пудів. У цій губернії, крім того, продано 10000 сирих чорних шкір ненароджених ягнят. Торгівля ними провадиться на Тарханкуті головним чином купцями Євпаторії.

До нотаток про торгівлю та суднопластво в російських портах Чорного моря вважаємо за потрібне додати відомості стосовно навігації на річках Південної Росії.

[...] Кількість барок, які спускаються по Дніпру і прибувають у Херсон, становила протягом чотирьох років з 1821 по 1824 — 450. Вартість товарів (коноплі, залізні бруси, цвяки, дошки, борошно, дьогдь), які доставлялися протягом одного року, можна обчислювати в один мільйон рублів. Коли барки прибувають у Херсон, їх розбирають, а деревину використовують на паливо, яке продається по дорогій ціні з огляду на загальний брак лісів.

Внутрішнє суднопластво в Російській імперії слід вважати найважливішим засобом великих комунікацій від Балтійського до Білого до Чорного і Азовського морів та Каспію. Ця система внутрішнього суднопластва гідна подиву. Вона підтримує зв'язок між найвіддаленішими морями через широкі й довгі за течією річки, з'єднані зручними каналами.

У Росії є п'ять великих річкових шляхів внутрішнього сполучення, маловідомих у нас. Тому варто їх назвати:

I — шлях від Уралу до Каспійського моря, діючий на річках Кама і Волга.

II — шлях від Уралу до Азовського моря по річках Кама, Волга і Дон.

III — шлях від Балтійського до Чорного моря, а саме від Риги по Південній Двині, що бере початок у Вітебській губернії, Березинському каналу і Дніпру, який починається в Смоленській губернії та впадає в Чорне море біля Херсона.

IV — шлях від Петербурга до Архангельська, а саме від Фінської затоки до Білого моря по Неві, Ладозькому озеру, річці Свір, Онезькому озеру, річках Онега, Ємца і Північна Двина.

V — шлях від Петербурга до Астрахані і Таганрога, йде від Фінської затоки до Каспійського і Азовського морів по Неві, Ладозькому озеру, річці Волхов, Ільменському озеру, річці Мста, Вишневолоцькому каналу, річці Тверца, що впадає у Волгу, по якій повертає в один бік на Астрахань, в інший — на Дон і Таганрог.

[...] Отже, немає чого дивуватися, що суднопластво і торгівля на Чорному морі набули величезного значення. У наші дні вони перевищили те, що було тут за середньовіччя й античні часи, і мають зростати в майбутньому, якщо буде здійснено план поліпшення суднопластва на Дунаї через канал до Чорного моря. Канал не тільки скоротить судноплавний шлях та зробить його безпечнішим, але й прискорить зв'язок і подовжить навігацію та розширить торгівлю між Центральною Європою і Чорним морем, Константинополем та Азією.

Відомо, що Дунай у своєму гирлі утворює дельту, поділену на три головні гілки — Кілію, Сулин і Святий Георгій. Єдиною судноплавною гілкою для торгових суден є Сулин, який знаходиться посередині інших. Два острови, утворені цими гілками Дунаю, мають низькі терени, які часто зазнають затоплення. Останнім часом було задумано план щодо відкриття судноплавного каналу в Добруджі від Дунаю до Чорного моря, а саме від Расова або Чернавода до передмістя Констанци. Це те, що неважко буде зробити, перетинаючи терен, яким має пройти канал, — степ тут не має значної хвиляподібної поверхні. Відстань між обома вказаними пунктами — близько тридцяти миль. Якщо цей план буде здійснено, то з'являться більш безпечні шляхи, а навігація подовжиться від нижнього Дунаю до моря, бо Сулинський рукав незручний для суднопластва через малу глибину.

Кожен розуміє зростаючу вагу одеської торгівлі, яка посилюється завдяки навігації в інших портах Чорного моря і на відзначених нами

великих внутрішніх шляхах між північними і південними морями величезної імперії. Але торгівля в Одесі зросла б ще більше, якби проклали канал від Дунаю до Понта Евксінського.

КОМЕНТАР

№ 1

Автор припускається помилки, пов'язуючи заснування Харкова з наданням йому статусу губерньського центру.

№ 2

Автор тут має на увазі степову частину України.

№ 3

Помилка: заснування Полтави невірно датується часом перетворення її на центр губернії.

№ 4

Датою заснування Одеси вважається 1794 р.

№ 5

У тексті: Кадья-Бей.

№ 6

Далі подано складені за матеріалами офіційних публікацій Російської імперії статистичні таблиці щодо діяльності одеського та інших чорноморських та азовських портів.

№ 7

Ласт — міра вантажу, дорівнює двом тоннам.

(Переклад з італійської та коментар М. М. Варварцева)