

## РОЗДІЛ III ВСЕСВІТНЯ ІСТОРІЯ

Гончарук Т. Г.

УДК 94(498.81):656.62»1829/1853»

### ДІЇ РОСІЙСЬКОЇ ВЛАДИ ЩОДО ОБЛАШТУВАННЯ СУЛІНСЬКОГО ГИРЛА ДУНАЮ У 1830-Х – НА ПОЧАТКУ 1850- х рр.: ПРОЕКТИ ТА ЇХНЯ РЕАЛІЗАЦІЯ

*В статті досліджується політика російського керівництва щодо островів гирла Дунаю й, зокрема, Сулінського рукава цього гирла у 1830-х – 1850-х рр. Розглядаються різні проекти покращення судноплавства в гирлі Дунаю, історія створення карантинних установ в Суліні, робіт зі заглиблення гирла та ін.*

**Ключові слова:** гирло Дунаю, Суліна, історія судноплавства.

Дослідженню історії торгівлі та судноплавства дунайських портів Російської імперії першої половини ХІХ ст. присвячено значне коло наукової літератури. Вона розглядалася у працях дореволюційних статистиків А. Скальковського [22], Г. Неболсіна [20] та ін., а пізніше у історіографії В. Томульцем [27], О. Дружиніною [10], В. Ващенком [1] та ін. Проте у цій тематиці залишається чимало невивчених аспектів. Серед них – володіння (згідно з ІІІ статтею Адріанопольського миру від 2 вересня 1829 р., без права «влаштувати будь-які заклади або укріплення, окрім карантинних» [23, с. 625]) та використання Російською імперією островів гирла Дунаю у 1829–1856 рр., зокрема, Сулінського гирла та портом Суліна або Сулін, що тепер перебуває у складі Румунії. Важливим є розглянути політику Російської імперії щодо управління таким важливим водним шляхом, яким було і є гирло Дунаю.

Свого часу російський уряд доклав значних зусиль задля оволодіння дунайським транзитним маршрутом (бороть-

бу Російської імперії за нього на початку XIX ст. детально розглянув у своїх працях О. Оглоблін [21, с.11–22]). Однак, коли за Андріанопольським миром Росії вдалося поставити під свій дунайське, у країні панував жорсткий митний протекціонізм й влаштування шляхів міжнародного транзиту втратило для її керівництва свою актуальність. Так столична газета «Северная пчела» у 1830 р. вважала, що «комерційна вигода» від щойно приєднаного до Російської імперії гирла Дунаю буде виключно від рибальства і торгівлі рибою [2]. Водночас, ще 1827 р. російському уряду був запропонований проект розчистки дунайського гирла для розвитку судноплавства, реалізація якого була відкладена «до пізнього часу через початок війни з турками» [14, арк. 21]. По завершенні війни, у рапорті адміралу О. Грейгу командира дунайської флотилії контр-адмірала К. Сальті від 9 вересня 1830 р. зазначалося: «Комерційні судна, що виходять з дунайських портів і мають осадку більше глибини фарватеру, змушені зупинившись, вивантажуватися для проходження через нього, а потім знов завантажуватися, вийшовши на глибоку воду; й оскільки будь-хто з негоціантів, шкодуючи свій час, поспішає якнайскоріше закінчити цю операцію; то вільні люди, які для цього перебувають у Сулінському гирлі, беруть з них платню на свій розсуд й за вельми високі ціни від чого комерція обтяжується, всупереч заходам, які вживає уряд». К. Сальті пропонував низку заходів з полегшення проходження суден через гирло Дунаю, вказуючи на необхідність цього і для забезпечення вільної дії російських військових кораблів [14, арк. 13–14].

Міністр фінансів, відомий протекціоніст Є. Канкрін 1832 р. звернувся до ізмаїльського градоначальника С. Тучкова із розпорядженням «доставити ... якнайскоріше та якнайдокладніше відомості про острови, що створюються різними рукавами ріки Дунаю, що були приєднані до Росії за останнім Андріанопольським трактатом, для належного

міркування, яку користь можна від них мати» [14, арк. 10]. У відповіді від 9 липня 1832 р. С. Тучков багато уваги приділив розташуванню островів та потенційним вигодам від використання їхніх багатств (риби, лісу, земельних ресурсів), не згадавши про потенційні вигоди комерції та судноплавства [14, арк. 15–20].

Проте того ж року С. Тучков подав виконуючому обов'язки генерал-губернатора Ф. Палену під час перебування останнього у Ізмаїлі [14, арк. 23] ґрунтовну записку з пропозиціями щодо розвитку міста та території градоначальства. Записка мала шість пунктів, між якими і пункт, що передбачав створення в Ізмаїлі та на прилеглих територіях порто-франко [4]. Окремий пункт записки мав назву «Про дунайські острови» (в них пропонувалося краще використовувати багатства островів дельти Дунаю за рахунок розвитку промислів, зі зауваженням: «острова ці, наскільки мені відомо, завжди приносили значний дохід турецькому уряду від рибних промислів... між тим під владою нашого уряду дохід цей цілковито втрачено...»). У пункті «Про судноплавство по Дунаю» С. Тучков звертав увагу керівництва на складнощі комерційного судноплавства в гирлі Дунаю. Зокрема, на складнощі проходження через Сулініське гирло («великі судна що підіймають від 150 до 200 ластів не можуть без перевантаження скрізь це гирло або рукав проходити, це перевантаження окрім втрати часу коштує купцям від 70 до 200 крб.») «Витрати, що будуть здійснені урядом задля розчистки ...рукавів, – зазначав градоначальник, – і, навіть, для постійного утримання при ньому парової машини можуть винагородитися й у майбутньому приносити користь скарбниці, якщо призначити певну проте помірковану платню в залежності від кількості ластів з кожного судна, що проходить. Зазначену подать купці охоче погодяться платити, бо окрім вигоди часу, платня за прохід буде незрівнянно меншою ніж суми, що сплачуються за перевантаження. До

цього слід додати й те, що не лише самі судна, що проходять до Ізмаїльського порту будуть приносити дохід, але й усі, які йдуть вгору й вниз по річці Дунаю до Чорного моря та з нього» [12, арк.27]. Ф. Пален у листі до міністерства фінансів, фактично переказуючи аргументи С. Тучкова, зазначав, що від розчистки гирл буде три головних вигоди: 1) купцям не потрібно буде платити за перевантаження товарів на човни; 2) можуть відкритися нові перспективи для розвитку транзиту не лише по всій течії Дунаю, а в перспективі – між Чорним та Північним морями («Оскільки передбачається з'єднання Рейну з Дунаєм, – писав Ф. Пален, – яке має на меті збільшити нове та безпечне сполучення Північного моря й західних держав з Чорним морем та Сходом, то може нам не буде зайвим заздалегідь врахувати цей захід в своїх діях, а також і перспективу виникнення з часом надзвичайного транзиту по всьому Дунаю»); 3) можливо буде влаштувати пароплавне сполучення по Дунаю [15, арк. 18, 29]. Однак надмірна заощадливість вищезгаданого міністра фінансів Є. Канкріна стала на заваді черговому проекту поглиблення дунайських гирл. Як повідомляв Є. Канкрін Ф. Палена 23 серпня 1833 р. Комітет міністрів імперії «знайшов, що яка б не була користь від розчистки дунайських гирл, але в будь-якому випадку, через обмеженість наших грошових можливостей, існують заходи більш потрібні, як наприклад: поглиблення Неви, розчистка гирл Уралу, облаштування таганрозького рейду та ін.» й на засідання 18 червня 1833 р. вирішив пропозицію щодо поглиблення гирла Дунаю «відкласти до іншого часу». Водночас у своїй відповіді Ф. Палену від 29 липня 1833 р. міністерство фінансів, знов-таки посилаючись на нестачу коштів, заперечувало нагальну необхідність реалізації пропозицій Ф. Палена щодо перспектив пароплавного сполучення у пониззі Дунаю (петербурзькі чиновники, між іншим, відповіли: «пароплави зовсім непотрібні, особливо після створення на Чорноморського пароплавного товариства») [14, арк. 29].

С. Тучков 20 липня 1834 р., прохаючи сприяння у реалізації своїх пропозицій, звернувся з листом до відомого опонента Є. Канкріна щодо багатьох питань фінансової політики генерал-губернатора М. Воронцова [14, арк. 32–34]. Однак останній повідомив, що не може прохати дозволу в столиці коштів для розчистки гирл, після того, як комітет міністрів вже прийняв рішення з цього питання. Водночас, М. Воронцов обіцяв виділити кошти на будівництво маяка в гирлі Дунаю [14, арк. 30]. Згодом (у 1835 р.) генерал-губернатор знайшов кошти на будівництво там ще двох маяків [15, арк. 4]. Ще 1832 р. за розпорядженням М. Воронцова, було виділено кошти на «утримання досвідченого лоцмана на Дунаї для проведення купецьких суден через прохід у Сулінському гирлі» (першим таким лоцманом стан австрійський підданий Й. Мусич) [13, арк. 1–2].

Слід відзначити, що зазначене будівництво маяків було фактичним відновленням турецької інфраструктури у Сулінському гирлі. Адже ще 1802 р. турки збудували при вході в Дунай маяки, один з яких зруйнувався у 1810-х рр., а інший – 1833 р. Окрім того, за турецького панування там було споруджено хвилеломи, які за часів панування російського зруйнувалися. Турками було влаштовано і «бічевник» – дорогу вздовж Сулінського гирла, для втягнення кораблів в Дунай проти течії. О. Тройницький відзначав, що для функціонування «бічевника» у Сулінському гирлі «незручності для плавання ... виникають переважно через незаселеність його берегів», бо не було людей для того, щоб тягнути судна, а також для розвантаження та завантаження суден при проходженні їх по міліні та ін. [28]. Отже судноплавство у той час напруму залежало від освоєння та заселення островів гирла.

21 травня 1834 р. М. Воронцов повідомив С. Тучкова про царське рішення: «1-ше Кордонну варту перенести на лівий берег Сулінського гирла р. Дунаю... (згідно з пропозицією

М. Воронцова. – Т. Г.). 2-ге. Дозволити мешканцям Ізмаїльського округу мати на островах Леті та Чатал, що знаходяться позаду лівої сторони зазначеного гирла тимчасові заклади для садівництва та сіножатей, з тією умовою, щоб землі залишаючись власністю скарбниці, віддавалися б не більше ніж на два або три роки в орендне утримання. 3-те Дозволити влаштувати рибний відкуп по гирлу Дунаю на користь скарбниці» [14, арк. 80]. Готуючись до виконання цього повеління М. Воронцов, між іншим, наказав «Бессарабській казенній палаті, не чекаючи перенесення кордонної варті на лівий берег Сулінського гирла, надіслати вже тепер чиновників... для огляду та опису островів Леті та Чатала, а також лісу, що там росте й проекту правил щодо заходів для збереження в цілості цього лісу» [14, арк. 81]. Дослідивши питання ізмаїльській градоначальник 2 червня 1834 р. доносив М. Воронцову, «що в гирлах ріки Дунаю, Кілійському та Сулінському здійснюється лов риби у значній кількості, щорічно, як можна вважати, не менш ніж 300 або 400 тисяч пудів, переважно осетра, білуги, севрюги, стерляді, сомів й один раз на рік в березні та квітні місяцях – оселедця, а також іншої дрібної риби, яку я включаю до загальної ваги. Рибальство в Кілійському гирлі здійснюється здебільшого мешканцями селища Вилкова, а у Сулінському гирлі як ними, так і іншими мешканцями [ізмаїльського] градоначальства. Але через те що вони майже зовсім не мають для того добрих засобів, бо вирушають туди без знарядь, а повертаються – без капіталів, то варто вважати, що рибальство в Сулінських гирлах здійснюється людьми зовсім сторонніми, про яких мені нічого невідомо, які мають для того засоби через [найманих] робітників. Здобута таким чином риба закуповується проїжджими з Подільської, Київської та Херсонської губерній, Царства Польського, Австрії, Молдавії, Волощини та частково Бессарабії» [14, арк. 83–84]. В рапорті констатувалася практична відсутність у Сулінському гирлі

необхідних споруд: «У самого гирлі Сулінському не існує жодних закладів для торгівлі; хоча за розпорядженням Вашого Сіятельства дозволено купцю Верготі поставити там на правому березі, або на Георгіївському острові, рухому крамницю або намет для зберігання в ній життєвих приписів, на випадок необхідності для потреб суден, але цієї крамниці ще не існує. На тому ж березі у самої брандвахти є до 15-ти хитких очеретяних будівель, що залишилися від володіння турків, але, як відомо з донесень, вони нічого не варті й лише кілька з них використовуються матросами брандвахти» [14, арк. 84].

За пропозицією М. Воронцова, 27 грудня 1835 р. було затверджено штат карантину в Сулінському гирлі Дунаю. Кількість чиновників цього карантину складала лише шість осіб, а права були значно обмежені порівняно з тими, що їх пропонував у своєму проекті М. Воронцов [24, с. 386]. Більш того, коли у березні 1836 р. керівник Ізмаїльського митного округу направив до Суліни свого чиновника, щоб чинити пропуск товарів (хоча необхідних для того будинків там ще не було), міністр фінансів Є. Канкрін суворо заборонив це робити [18, арк. 24, 32–33]. Карантин складався з двох відділень: відділення «Практичне на доконечності острова Леті» з чотирьох осіб та відділення «Сумнівного на доконечності острова Георгіївського» з двох чоловік. Управляючий карантинном перебував у Практичному відділенні й згідно штату «відав обома відділеннями, а сам підпорядковувався Ізмаїльському карантину». Сенатським указом від 19 лютого 1836 р., наказано «збудувати на Сулінському гирлі ріки Дунаю карантин з двох відділень» на вищезгаданих островах, «куди пересунуті карантинні кордони», й зазначено: «ці карантинні відділення, не очищуючи жодних товарів, але спрямовуючи їх до Одеського або Ізмаїльського карантину, слугуватимуть лише пристанищем, як для суден, що змушені через несприятливий вітер,

або сильну течію Дунаю зупинитися у гирлі, так і для тих, хто забажає там поповнити продовольчі запаси та здійснити ремонт, також можуть приймати іноді зі суден таких купців, їхніх прикажчиків або деяких пасажирів, які, зустрівши зупинку, слідуючи водою проти течії до Ізмаїлу, забажали би, задля виграшу часу, витримати карантин на місці, для переїзду до Ізмаїлу сухих шляхом через острів Лєгі; а також могли б приймати та очищувати екіпажі та матросів зі суден, що зазнали катастрофи на всі протяжності морського берегу цих островів». «Практичне відділення» мало «стежити за суднами з благополучних місць», а «сумнівне відділення» – «за суднами, що перебувають на карантинному становищі» [25, с. 145–146].

У січні 1837 р. за розпорядженням бессарабського губернатора П. Федорова до Суліни «запросили деяких комерційних людей збудувати у гирлі Сулінського рукава на березі магазини для складування й відправлення з них товарів за кордон». Одразу знайшлися три бажаючі підприємці. Згодом й інші купці виявили бажання будувати такі «магазини» (склади), однак просили дозволу керівництва на страхування товарних місць для «забезпечення як власників суден, а також вантажу кожного» [16, арк.1–2]. В Суліні, між іншим, було відкрито і шинок й досить скоро на прохання підприємців керівництво дозволило збільшити там кількість подібних закладів. Зокрема, 1837 р. від імені ізмаїльського купця Карабета, що мав «шинки по усьому Георгіївському острову», в збудованому їм в Суліні будинку здійснював торгівлю горілкою у великих обсягах його представник «вірменської громади Томас Єремія Тактакранов», який прибув з Тульчі. Проте діяльність Т. Тартакранова викликала невдоволення командира Сулінської військової брандваhti, який в рапорті до бессарабського військового губернатора від 1 листопада 1837 р. прохав «купцю Карабету дозволити продавати усе, що він забажає, заборонивши притому продаж міцних



напоїв» [16, арк. 28], звертаючи увагу на безлад та бійки, що спричиняв продаж горілки серед іноземних матросів та робітників-будівельників («В Сулінських гирлах, – писали він, – збирається іноді до 60 та 70 суден різних націй, число матросів на цих суднах сягає до 1000 чоловік, що часто спричиняє суперечки, навіть тоді, коли вони не мали значних можливостей займатися пияцтвом, бо продаж міцних напоїв здійснювався в одному місці, суперечки ці доходили до того, що доводилося їх приборкувати військовою командою й з великими складнощами, після відкриття ж нових горілчаних закладів полегшаться можливості для пияцтва й разом з ними посиляться й стануть частішими безпорядки. Турецьку піддані некрасівці та інші їм подібні, які сюди прибувають для робіт на маяку, до такого ступеня віддані пияцтву, що для приборкання лише їх самих потрібен постійний патруль кількістю іноді до 20 осіб від брандвахти, а це, через незначну чисельність моєї команди, зробити важко») [16, арк. 20].

Становище на островах гирла на той час також було досить складним. У рапорті П. Федорову від 4 листопада 1837 р. комісар 2-го «сумнівного відділення» Сулінського карантину щодо Георгіївського острова зазначав: «сильний падіж минулого літа поширився по усім стадам та табунам, тому кількість худоби на острові жодною мірою не збільшилася, також... маю донести..., що на цьому острові переховується чимало біглих людей, які вийшли з Росії й, що з турецькою стороною існують безперервні контакти, які у теперішній неблагополучний [через епідемії] час піддають острів небезпеці». Комісар також пропонував «набрати сторожів з числа місцевих жителів для збереження лісу на острові, бо його знищують неймовірно приходящі бродяги...» [16, арк. 24]. Іноземні моряки терпіли значні складнощі під час проходження повз острова Сулінського гирла. У проекті 1838 р. «Про вигоди створення бичевника суден по Сулінського каналу Дунаю шляхом застосування

волової пошти», з цього приводу зазначалося, що хоча «з 1832 року судноплавство в Дунаї щорічно збільшується так, що в минулому 1837 році суден, що увійшли в Сулінське гирло нараховувалося до 1300, ...через непряму течію єдиного судноплавного Сулінського рукава Дунаю, що має від Суліна до з'єднання свого с Георгіївським рукавом поблизу Тульчи до 22-х вигинів, судна не можуть слідувати під вітрилами по усім колінам, тому їх необхідно тягнути бичевою» й «саме бічевання болотяними берегами, що проходить густим очеретом і здійснюється в літній час, коли є чимало комарів та москітів, вельми обтяжливе та виснажливе для матросів, які тягнуть бичеву» [16, арк. 32].

Попри небажання столичних урядовців вкладати кошти у покращення дунайського судноплавства, його обсяги протягом 1830-х – 1840-х рр. стрімко зростали. Це зростання деяким чиновникам здавалися ознакою правильності російської торговельної політики в регіоні. Наприклад, автор «Записки про збільшення судноплавства по Дунаю з переходом Сулінського гирла під володіння Росії» звертав увагу на вигідність Сулінського карантину для мореплавців («при самому Сулінському карантині, де майже усі судна зупиняються або чекаючи на попутний вітер для виходу в море, або через інші потреби, знаходять тепер там, не лише провізю, але й майже усе їм потрібне для мореплавства та усі засоби для найліпшого ремонту суден»), а також на значне збільшення кількості суден, що проходили через гирло. Якщо 1830 р. в гирло увійшло 417 суден, то у 1839 р. – 1622. Коментуючи ці цифри автор записки наголошував на тому, що Росія, не вкладаючи жодних грошей у поглиблення гирла, отримала чотирикратне збільшення обсягів судноплавства («...Отже, з часу переходу Суліни під владу Росії глибина гирла не зменшилася, але судноплавство збільшилося майже вчетверо») і вважав таке становище цілком задовільним [16, 85–88].

Більшість кораблів, що проходили через Суліну були австрійськими й прямували до Галаца та Браїлова (наприклад, з 226 суден, що увійшли в Дунайське гирло за березень 1842 р. лише 11 прямувало до Ізмаїлу, решта – до Галацу та Браїлова [17, арк. 123–134]). 13 (25) липня 1840 р. щодо дунайського було підписано торговельною конвенцією між Росією та Австрією. Згідно з її III статтею: «Австрійським суднам, що плавають по Дунаю надається можливість тягнутися бічевою вздовж цієї ріки і повз усієї протяжності островів Св. Георгія, Леті та Чатала по бічевим дорогам влаштованим імператорським російським урядом» з відбуттям певних карантинних заходів [19, с. LVIII]. Згідно V статті російська сторона зобов'язувалася «якнайшвидше приступити до робіт, потрібних для попередження більшого замулювання гирла Суліна ... і для того щоб цей прохід не мав більше жодних перешкод для судноплавства» [19, с. LXV–LXVI], а за VI статтею російська сторона зобов'язувалася збудувати в Суліні маяк «з сильними рефракторами» [19, с. LXVI]. На ці роботи були встановлені спеціальні збори австрійських суден, що проходили через Сулінське гирло, як на очищення гирла, так і на утримання маяка. Притому збори за роботи з очищення гирла мали розпочатися від часу, коли Росія такі роботи розпочне [19, с. LXVII].

1844 р. російською владою було вирішено заглиблювальні роботи в Сулінському гирлі проводити за рахунок місцевого «Бессарабського 10% капіталу» [5, арк.1, 12]. Так 1849 р. були виділені кошти «на купівлю в Англії землечерпальної машини для прочищення Сулінського гирла річки Дунаю» [5, арк.13–15], а пізніше – на її «приведення в дію» [5, арк. 16] та ін. Для обслуговування зазначеної машини було замовлено в Англії «три понтони та буксир-пароплав» [5, арк. 2,11], що отримав назву «Сулин». Згідно повідомлення історика М. Залеського, пароплав «Сулин» було виготовлено у Лондоні 1848 – 1849 рр. фірмою «С. J. Mare end C<sup>o</sup>» й він прибув

до Одеси 1 липня 1849 р.[11, с. 90, 114–115]. На пароплаві використовували англійських фахівців, зокрема, ще 1848 р. найняли машиніста Гунта, який збирав землечерпальну машину в Миколаєві, а потім – працював машиністом на пароплаві[5, арк. 36, 51–54]. На кінець 1852 р. до екіпажу пароплаву «Сулин» входили десять вільнонайманих матросів [5, арк. 34], на час роботи землечерпальної машини додатково наймали ще «11 кочегарів та 7 робітників»[6, акр. 4]. Командиром пароплава був «корпуса штурманів штабс-капітан Григоренко». «Старший машиніст майстровий унтер-офіцер 2 класу Ільяшенко» вів судовий журнал [8, арк. 2–3]. Проте у 1852–1853 рр. пароплав лише незначну частину часу займався буксуванням землечерпальної машини. Згідно «діючих журналів» землечерпальної машини у 1852 р. вона працювала 18 днів [7, арк. 1–14], а у 1853 р. – 9 днів [7, арк. 1–9]. Кожного дня роботи знімалося від 8 до 11 барок або понтонів (що дорівнювало від 16 до 22 сажнів) ґрунту [3, с. 133, 137]. Водночас, особливо у дні, коли землечерпальна машина через несприятливу погоду або поломки не працювала, пароплав «Сулин» займався проведенням через банку в Дунай іноземних суден, стягуючи з них фіксовану платню. Через об'єктивні та суб'єктивні причини буксир-пароплав часто використовувався на інших роботах, наприклад, у 1852–1853 рр. відвідував о. Зміїний (Федонісі), де тоді проводилися археологічні розкопки. Від 1853 р. пароплав активно застосовувався у роботах пов'язаних з підготовкою та початком воєнних дій Східної (Кримської) війни [3, с.131 –139]. Внаслідок останньої за Паризьким мирним договором 18 квітня 1856 р. Російська імперія втратила берег Дунаю [26, с. 229] й ніколи більше Суліна та Сулінське гирло до складу цієї держави не поверталися.

Таким чином, можна зробити висновок, що протягом 1820–1830-х рр. російськими чиновниками та військовими було розроблено низку пропозицій щодо покращення стану торгівлі та судноплавства на Дунаї. Пропозиції ці

здебільшого не знаходили підтримки в урядових колах імперії переважно через дві причини: не бажання витратити значні кошти на облаштування дунайського судноплавства та дотримання традиційної політики митного протекціонізму. Заходи здійснені центральним та місцевим російським керівництвом протягом 1830-х – 1840-х рр. не призвели до суттєвого покращення умов проходження суден через Сулінське гирло Дунаю. Заглиблювальні роботи у цьому гирлі розпочаті з великим запізненням (лише від 1852 р.) були перервані війною на початковій стадії й пізніше були завершені вже румунською владою.

*Goncharuk T.*

### **ACTIONS OF THE RUSSIAN GOVERNMENT'S ARRANGEMENT SULIN MOUTH OF THE DANUBE IN THE 1830S – EARLY 1850S.: PROJECTS AND THEIR IMPLEMENTATION**

#### **Summary**

*The article studies the policy of the Russian leadership on the island and the mouth of the Danube, in particular the Sulina arm of the estuary in the 1830s – 1850s. The different projects to improve navigation in the Danube Delta, the story of the creation of quarantine facilities in Sulina, dredging the mouth, etc.*

*Key words: the Danube Delta, Sulina, the history of navigation.*

*Гончарук Т. Г.*

### **ДЕЙСТВИЯ РОССИЙСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА ПО ОБУСТРОЙСТВУ СУЛИНСЬКОГО УСТЬЯ ДУНАЯ В 1830-Х – В НАЧАЛЕ 1850-Х ГГ.: ПРОЕКТЫ И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ**

#### **Реферат**

*В статье исследуется политика российского руководства относительно островов устья Дуная и в частности Сулин-*

*ского рукава этого устья в 1830-х – 1850-х гг. Рассматриваются различные проекты улучшения судоходства в устье Дуная, история создания карантинных учреждений в Сулине, работ по углублению устья и др.*

**Ключевые слова:** *устье Дуная, Сулина, история судоходства.*

### Джерела та література

1. Ващенко В. П. Розвиток капіталістичної промисловості і торгівлі в містах Південної України в до-реформений період: дис... канд. іст. наук: 07.00.01 / Одеський державний університет. – Одеса, 1971. – 382 арк.
2. Взгляд на устья Дуная и отчасти на реки: Днестр, Буг, Днепр, Дон и Кубань, в отношении коммерческом // Северная пчела. – 1830. – 20 февраля.
3. Гончарук Т. Г. До історії пароплавання на Дунаї: «шханечні журнали» пароплава «Сулин» 1852 – 1855 рр., як історичне джерело (за матеріалами Державного архіву Одеської області) // Чорноморська минувшина. Записки Відділу історії козацтва на Півдні України. – Одеса, 2011. – Вип.6. – С. 128 – 149.
4. Гончарук Т. Г. Пропозиція створення порто-франко в Ізмаїлі в 1832 р. // Південний захід. Одесика. Історико-краєзнавчий науковий альманах. – Вип. 12. – Одеса, 2011. – С. 127 – 134.
5. Державний архів Одеської області(далі – ДАОО). – Ф. 1. – Оп. 5а (1848 р.). – Спр.1.
6. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 5а (1850 р.). – Спр.2.
7. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 5а (1852 р.). – Спр.9.
8. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 5а (1852 р.). – Спр.10.
9. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 5а (1853 р.). – Спр.9.
10. Дружинина Е.И. Южная Украина в период кризиса капитализма. – М. Наука, 1981. – 215 с.

11. Залесский Н. А. «Одесса» выходит в море: Возникновение парового мореплавания на Черном море, 1827 – 1855 гг. – Ленинград: Судостроение, 1987. – 130 с.
12. Комунальне підприємство Ізмаїльський архів (далі – КПА). – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр 3.
13. КПА. – Ф. 59. – Оп. 1. – Спр. 173.
14. КПА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 185.
15. КПА. – Ф. 59. – Оп. 1. – Спр. 343.
16. КПА. – Ф. 59. – Оп. 1. – Спр. 481.
17. КПА. – Ф. 59. – Оп. 1. – Спр. 572.
18. КПА. – Ф. 537. – Оп. 1. – Спр. 6.
19. Конвенция 13-го (25-го) июля между Россией и Австрией, и последовавшие за тем распоряжения к облегчению судоходства по Дунаю // ЖМВД. – 1840. – Ч.38. – № 11. – С. LVI – LXVIII.
20. Небольсин Г. Статистическое обозрение внешней торговли в России. – СПб.: Тип. М.В.Д., 1850. – 314 с.
21. Оглоблін О. Нариси з історії капіталізму на Україні. – К.: ДВУ, 1930. – 248 с.
22. Скальковский А. Торговля и торговая промышленность в Новороссийском крае // Журнал министерства внутренних дел. 1850. – Ч. 29. – С. 177-215, 313-360.
23. Полное собрание законов Российской империи (далі – ПСЗРИ). – Собр.2. – Т. 4. – № 3128.
24. ПСЗРИ. – Собр 2. – Т. 10. Штаты и табели. – № 8717.
25. ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 11. – № 8892.
26. ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 31. – Ч. 1. – № 30411.
27. Томулец В. Н. Торговое законодательство и торговля Бесарабии с другими губерниями России в дореформенные десятилетия (1812–1861 гг.): дис. на соиск. уч. ст. канд ист. наук: 07.00.02. – Кишинев,

1998. – 212с

28. Тройницкий А. Г. Устья Дуная и усть-дунайские острова // Одесский вестник. – 1835. – 12 октября.  
29.

*Демченко О. П.*

УДК 327.56-057.94(479:410)“1918.11/1919.06

### **ДІЯЛЬНІСТЬ БРИТАНСЬКОГО ВІЙСЬКОВОГО КОНТИНГЕНТУ НА КАВКАЗІ ТА СОЧИНСЬКИЙ КОНФЛІКТ (листопад 1918 р. – червень 1919 р.)**

*Аналізується діяльність британських військових підрозділів на Кавказі в листопаді 1918 р – червні 1919 р. На основі ряду матеріалів з'ясовується роль Великої Британії у вирішенні конфлікту між російським збройним антибільшовицьким рухом та урядом Грузії з приводу належності Сочинського округу.*

**Ключові слова:** Велика Британія, Кавказ, Сочинський округ, військовий контингент.

Одним із дискусійних питань історії громадянської війни, що розгорнулася на просторах колишньої Російської імперії в 1918–1921 рр. є роль британського військового контингенту на Кавказі наприкінці 1918 р. – серпні 1919 р. В радянській історіографії основна увага приділялась вивченню боротьби за встановленню влади рад на Кавказі. Прагнення ж урядів новоутворених в регіоні національних державних формувань: Азербайджану, Вірменії, Грузії досягнути незалежності визнаної провідними європейськими країнами розцінювались як контрреволюція. Доводилась теза про повну залежність даних республік від Великої Британії, перебування ж британського контингенту на Кавказі прирівнювалось до окупації, яка мала послабити вплив Росії на Сході [1; 2; 10; 14; 20; 21; 26; 30; 31; 34].