

Ще однією особливістю списку “Історії Челебі Акая” з фондів бібліотеки Турецької історичної асоціації є зміст твору на зворотному боці аркуша, який передує аркушу 1 (пагінація пізня, європейська, починається з другого аркуша). Всього в ньому зазначено 56 розділів твору. Щодо цього цікавим є повідомлення автора у списку Стамбульського університету про те, що він додав зміст на початку рукопису. Отже, судячи з усього, у рукописі Турецької історичної асоціації зберігся зміст твору, складений автором.

За змістом рукопис нагадує варіант, який міститься у списку Стамбульського університету, і відрізняється від варіанта з каїрського списку. З огляду на раннє датування списку й наявність у ньому змісту (що вказує на його явний зв’язок зі списком, відредагованим самим автором після ознайомлення з попереднім рукописом у ханському палаці) можна припустити, що порівняння наявного сьогодні критичного тексту твору з цим списком допоможе уточнити його кінцевий варіант, наданий автором хану.

УДК 94(477.4)“15–19”

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-414-9-50>

*Шевченко А. М.*

*ORCID: 0000-0002-7555-7239*

*кандидат історичних наук*

*м. Ізмаїл, Одеська область, Україна*

## **ЕКОНОМІЧНЕ СТАНОВИЩЕ АККЕРМАНА ОСМАНСЬКОЇ ДОБИ (КІНЕЦЬ XV – ПОЧАТОК XIX СТ.)**

**Ключові слова:** Аккерман, Буджак, торгівля, податки, тімар.

Проблема дослідження османських міст Буджака полягає в браку віцілих пам’яток того часу внаслідок війн та повстань. Археологи велику увагу приділили саме фортифікації міст, залишкам укріплень, тоді як економічне життя залишилося поза головною увагою. Можливо, це пов’язано із сучасною забудовою міст. Зокрема, у сучасному Білгороді-Дністровському (колишній Аккерман) під фундаментом будівлі взуттєвої фабрики, за даними картографії, розміщувалась велика турецька лазня [5, с. 161–162].

Мандрівники здебільшого цікавилися побутом та звичаями татар, оскільки бачили в них головну військову силу регіону, що відрізнялася

своїми традиціями від типових османських містечок імперії, якими були міста Буджака. Фрагментарно відомості щодо виноградарства та соледобування в передмістях залишилися у спогадах російських статистів початку XIX ст. (С. Корніловича, П. Свіньїна, А. Скальковського). Сучасні дослідники (О. Бачинська, А. Красножон, І. Сапожников) більше уваги приділили вивченню фортифікації, розглядаючи у своїх дослідженнях економіку як складник розвитку міста. Лише О. Серєда вперше проаналізував податкову систему за дефтером 1570 р. та зазначив основні галузі прибутків. Тому саме економічне життя Аккермана османської доби потребує більш системного та ґрунтового вивчення.

У XV – середині XVII ст. в османській частині Буджака було два великих торговельних центри, що впливали на економічне життя всього регіону, – Аккерман та Кілія. Звісно, їхні торговельні зв'язки не виникли на порожньому місці, а були логічним продовженням комерційних відносин, що склалися за часів молдавсько-генуезької присутності в умовах функціонування “Молдавського” та “Татарського” торговельних шляхів, які переходили до Волзького та Кавказького торгових шляхів, що були частиною “Великого шовкового шляху” [6, с. 88–89]. Свідченням цих зв'язків є велика кількість знайденої іранської, середньоазійської кераміки, китайської порцеляни, зокрема в Аккермані [6, с. 93, 95].

Археологічні знахідки підтверджуються письмовими згадками того часу, які навів А. Красножон. «У 1445 р. лицар Ваврін при заході на двох галерах до Білгорода (*осман. – Аккерман*) тут “знайшов багато кораблів з Трапезунда”. У 1450 р. на королівській раді в Кракові Казимиром IV проголошено, що Білгород (поряд з Кілією) з значенням “виняткові порти для кораблів всього Сходу”» [8, с. 324].

Брак статистичних відомостей не дає змоги ґрунтовно висвітлити цей період, однак публікації О. Огуя, Л. Воротинцева надали деякі свідчення. У 1408 р. молдавські та львівські купці купували за 10 срібних грошів вівцю у Львові, а продавали татарам у Кілії та Монкастро за 60 грошів. Великий прибуток приносила работоргівля. Щорічно продавали в Монкастро до 2000 рабів (валахів, русинів). За відомостями 1438 р., понад 30 суден з рабами прибули до Константинополя. За 70 років (1367–1429 рр.) вартість рабів виросла втричі: з 23–40 до 80 дукатів.

За відомостями Банку Святого Георгія (Генуя), через Монкастро до Кафи вивозилося зерно вартістю 0,7 дуката за міну (84,4 л.). Флорентійське видання “Практика торгівлі” свідчило, що в 1324–1336 рр. збіжжя з Подунав'я постачалося до Генуї та Пери. У 1357–1361 рр. з Монкастро до Кіпру привозили пшеницю з Поділля, Подністров'я,

Подунав'я. У 1450-х рр. щорічний прибуток від торгівлі становив понад 50 тис. золотих дукатів [3, с. 82–83; 10, с. 50–51].

Саме завдяки цим налагодженим зв'язкам Османська імперія сприяла економічному піднесенню міст за рахунок відродження торговельних зв'язків з Європою та Туреччиною. Наприкінці XV ст. Аккерман стає одним з найбільших портів Османської імперії. У 1490 р. до цього порту прибули 15 грецьких, 3 італійських та 6 турецьких суден, які привезли московські, іранські, китайські товари з Кафи. Зокрема, турецький дослідник Г. Іналджик з'ясував, що через Аккерман проходив новий “молдавський торговельний шлях”: Середній Схід – Кафа – Аккерман – Кілія – Молдавія – Львів – Краків, через який купці зі Львова, Молдавії, Польщі вивозили до Стамбула віск, мед, масло, сало, шкіри та збіжжя. З Османської імперії привозили до 120 видів товарів (скло, бавовну, шовк, прянощі, взуття) [4, с. 144].

Крім того, Аккерман був найбільшим центром работоргівлі в Північно-Західному Причорномор'ї та створював конкуренцію навіть Кафі й Стамбулу. У 1601 р. польський посланець до “перекопського царя” Лаврін П'ясочинський писав: “У самому Білгороді я бачив велику кількість королівських підданих, яких захопили в різних місцях” [9, с. 74].

Використовуючи потужності Аккерманського порту, Османська імперія поєднала “молдавський” та “Великий шовковий шлях” під своїм контролем. Зокрема, Е. Челебі в 1657 р., згадуючи про портові причали Аккермана, повідомляв, що “влітку і взимку біля них багато кораблів з різних країн. Місто славиться своїм білим хлібом, мастилом для маяків та відбірною пшеницею, ячменем та піском для годинників” [15, с. 143].

Аналіз номенклатури податків дає нам змогу визначити господарську спеціалізацію міста. У 1570 р. загальні збори становили майже 331000 акче. 202000 акче (61 % усього збору) становили муніципальні податки на підприємницьку діяльність та крамничну торгівлю; 22340 акче (6,7 %) – з 510 виноградників мусульман та 425 діжок з вином; 7115 акче (2,2 %) – ошр із врожаю (десятина з 14475 кіле); 5000 акче (1,5 %) – десятина за вилов риби та володіння рибним промислом тощо. Отже, понад 70 % зборів припадало на комерційну діяльність, виноробство та хліборобство (підрах. за: [14, с. 154]).

З кінця XVI ст. розпочався економічний занепад міста через напади козаків. Найбільш руйнівними були набіги 1593–1595, 1606, 1609, 1634, 1659, 1696 рр., що призводили до руйнувань та грабунків. Метою походів було звільнення ясиру, що становив вагому статтю експорту з Аккермана. За свідченням Е. Челебі, місто приносило Османській

імперії 240000 акче податків, що є небагато проти минулого століття [15, с. 9, 17].

Крім того, торговельні можливості Аккермана обмежували природні умови Дністровського лиману. Це визначив турецький анонімний інформатор ще в 1740 р.: “Через мілину біля (Аккерманської) пристані судна повинні ставати на якір за 3 милі до фортеці”. А. Ж. де Лафітт-Клаве описав 27 червня 1784 року в “Журналі” гирло Дністра: “...судна стають на якір всередині (вже в лимані) на невеликій відстані від нього на глибині 10–12 футів. Вони не можуть піднятися до Аккермана, що стоїть приблизно за 3 льє (до 13,3 км) вище... Судна, які мали осадку понад 7–8 футів (2,1–2,4 м), не можуть піднятися до Аккермана та стають на якір біля першого з цих гирл” [12, с. 100, 102–103].

Проблема лиману вирішувалася за рахунок подальшої розбудови портової інфраструктури. У 1790-х рр. місто мало вже 3 пристані: Джебі огли, Очаківську та Стамбульську. Про значення торгівлі в Аккермані повідомляв В. Дзедушицький: “Шеф митниці поблизу Стамбульського причалу є свого роду політичним керівником цього місця в Аккермані” [7, с. 36, 196–197, 202].

Незважаючи на природні умови, місто поступово відроджувалося і через припинення козацьких набігів. Аккерман був єдиним містом у Буджаку, що мав суднову верф. У 1785 р. В. Дзедушицький залишив таке повідомлення: “Щорічно в порту Аккермана будується вісім невеликих кораблів, які можуть взяти на борт 4–5 тис. кіле до Стамбула” [8, с. 325].

На початку XIX ст. до Аккермана прибували до 2 тис. турецьких суден, що вивозили як місцеві, так і молдавські товари. Щорічно турецька митниця отримувала тут 60–70 тис. левів митних податків. Продаж збіжжя з Томарово (Рені) до Ізмаїла та Одеси приносив прибутку до 200 тис. левів на рік [13, с. 395]. Отже, Аккерман пропускав майже чверть усього зернового вивозу з Північно-Західного Причорномор'я.

На околицях міста, у селищах були поширені виноградарство та соледобування, що дало змогу Аккерману переорієнтувати номенклатуру товарів на початку XIX ст. Про стан виноградарства нам відомо зі звітів російських офіцерів. За відомостями С. Корніловича, у 1817–1819 рр. поблизу Шабо налічувалося 1994 турецьких садів. За свідченням П. Свіньїна, у 1815 р. в Аккермані залишалося ще 300 турецьких виноградників [13, с. 398]. Ще понад 40 занедбаних османських садів та виноградників розташовувалося поблизу Аккермана. Після 1812 р. 1332 сади і виноградники передали у приватну власність, 665 садів – у державну [12, с. 117–118].

В османський період відродився соляний промисел, відомий ще з галицьких часів. На березі озер Алібей, Бурнас було засновано турецьке поселення Тузли (з османської – соляне). За османськими відомостями кінця XVI ст., щорічний видобуток солі тут становив 60 тонн [11, с. 78, 143, 162]. П. Свін'їн згадував: “У 1807 р. мешканець Аккермана Страті Кальфа видобув в озерах 10 тис. кіле солі. У 1810 р. на озерах Карачаус та Хаджи-Ібрагім були облаштовані шлюзи і завдяки їм зібрано 20 тис. кіле солі. Через підйом води на сажень у лютому 1815 р. було розмито 50 тис. кіле солі... Однак відкуп скарбниці все одно становив 70 тис. левів” [1, с. 41].

А. Скальковський зазначив, що соляним видобутком від Сарати до Шабалатського лиману того часу володіли “турецькі” поміщики-тімаріоти: Даду-Баба, Хаджи-Ібрагім, Шагін-бей. “У турецькі часи соляні озера давали не більше 60000 кіле. Тут за сезон працювало до 16000 робітників з навколишніх сіл та містечок” [1, с. 40–41].

Очевидно, що рушійною економічною силою були тімаріоти, яких було небагато через нечисленність християн-райя. В околицях Аккермана було лише 14 тімарів, що мали прибутки 1–20 тис. акче [15, с. 8–9, 17]. Однак це не завадило задіяти на рибному та соляному промислах до 80 % усіх робітників, що свідчить про важливе значення цих галузей для господарства [11, с. 52].

Місто зазнало руйнації під час російсько-турецьких війн 1768–1774, 1787–1891 та 1806–1812 рр. Залишилися відомості про значні руйнування Аккермана 1770 р. “В Аккермані жодного татарина не проживає”, – згадував у 1775 р. ген. П. О. Рум'янцев [2, с. 239–240]. Під час війни 1806–1812 рр. залишки османського населення були взяті в полон росіянами, а селища та околиці Аккермана зазнали руйнувань. Отже, економічна система османської доби була повністю зруйнована.

### Література:

1. Археолого-историко-этнографическое описание Буджака: статьи 1884 года с комментариями и иллюстрациями. Одесса : Бондаренко М. А., 2023. 240 с.

2. Бачинська О. Турецьке та татарське населення Буджака: походження, шляхи міграцій, демографія, зовнішність (90-ті рр. XVIII – початок XIX ст.) // Україна в Центрально-Східній Європі : зб. наук. пер. 2010. Вип. 9–10. С. 238–246.

3. Воротынцев Л. В. “Татарский” торговый путь (Via Tatarica) в системе международной торговли XIII–XV вв. // Золотоордынское обозрение. 2019. № 7 (1). С. 77–89.

4. Иналджик Г. Османська імперія. Класична доба (1300–1600) / пер. з англ. О. Галенко. К. : Критика, 1998. 286 с.

5. Карашевич І. В. Матеріали середньовічного та Нового часу із розвідок в Одеській та Миколаївській областях у 2010 р. // Археологія і давня історія України. 2014. Вип. 1 (12). С. 160–168.
6. Кравченко А. А. Средневековый Белгород на Днестре (конец XIII – XIV в.). Киев : Наукова думка, 1986. 128 с.
7. Красножон А. В. Фортеці та міста Північно-Західного Причорномор'я (XV–XVIII ст.). Одеса: Чорномор'я, 2018. 312 с.
8. Красножон А. В. Еволюція довгочасної фортифікації та історична топографія міст Північно-Західного Причорномор'я на початку XV – наприкінці XVIII ст.: дис. ... докт. іст. наук: 07.00.01 “Історія України”. Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича, 2018. 656 с.
9. Сапожников І. В., Аргатюк С. С., Левчук В. В. Маяки на Дністрі: археолого-історичні нариси. Одеса : Бондаренко М. О., 2021. 642 с.: 417 іл.
10. Огуй А. Молдавский торговый путь: образование, расцвет, упадок (XIV–XVII вв.) // Русин. 2010. № 4 (22). С. 45–61.
11. Паламарчук С. В. Забытая земля: историческая область Бессарабия. Одесса : Астропринт, 2008. 284 с.
12. Сапожников І. В., Левчук В. В. Урочище, колонія і село Шабо: археолого-історіографічні нотатки. Одеса: ФОП Бондаренко М. О., 2022. 360 с.
13. Свињин П. П. Статистика. Описание Бессарабской области. Составлено ведомства государственной коллегии иностранных дел надворным советником Павлом Свињинным, 1.06.1816 г. // *Stratum plus*. 2001–2002. № 6. С. 342–498.
14. Середа О. Г. Система оподаткування населення Аккерманського санджака за дефтерами XVI ст. // *Східний світ*. 2021. № 2. С. 145–156. DOI: <https://doi.org/10.15407/orientw2021.02.145>
15. Челебі Евлія. Книга подорожі. Північне Причорномор'я. Одеса : Гермес, 1997. 84 с.