

Юрий Шуйский

Город и порт Одесса

Физико-географические условия существования крупного порта в Одесском заливе Черного моря в период Средневековья

В современной украинской исторической литературе содержатся попытки доказать, что в XIV-XV веках в Одесском заливе находился крупный торговый порт, а при нем – большой город. Анализ физико-географических условий Одесского залива показал, что это невозможно. Прежде всего, по причине крайне малых глубин возле берега. Неблагоприятной была система течений, морских волн, ледового режима. Высокой была подвижность наносов, море часто прорывалось в лиманы и образовывало довольно глубокие прорвы. Крупные оползни не позволяли вести строительство при тогдашнем уровне техники. Достаточные источники воды и топлива отсутствовали. Нависала постоянная угроза нападения кочевников на открытом пространстве засушливой степи. Ни на одной карте того времени не обозначен данный пункт как крупный торговый порт. Сумма всех этих условий делала невозможным существование достаточно крупного населенного пункта и порта на месте современной Одессы.

Постановка задачи

Судьбы городов, как и людей, бывают разными. Одни города начали свое существование в незапамятные времена, даже древние письмена и глиняные таблички об этом не помнят. В неизвестности возникнув, они в неизвестности и исчезают. У других судьба счастливая. Даже не имея длительной истории, эти другие города расцветают, становятся столичными, культурными, научными, торговыми и даже промышленными центрами. Такая счастливая судьба была судьбой подарена Одессе, крупному городу и порту,

культурному, научному, промышленному и административному центру с населением более 1 млн чел.

Город Одесса взял себе имя древней греческой колонии Одессос: во времена Екатерины Великой Российскую империю охватила повальная мода на все античное (поэзию, архитектуру, науки, философию, имена и др.). Херсон получил свое имя в память Херсонеса Таврического, Николаев был назван именем богини победы Ники, а Тирасполь – в честь античного названия Днестра. Одесса стала следствием строительства в конце XVIII века нового торгового порта, который планировался для торговых отношений со странами Средиземноморья, Африки, Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии. Одновременно ему была уготована судьба административного центра земель, отвоеванных Российской империей на территории причерноморской степи («Западный Ногай») у Оттоманской империи. Эти земли были названы Новороссией и Южной Бессарабией [2, 5]. Относительно точной даты основания Одессы идут споры, май или сентябрь 1794 г., то ли январь 1795 г. Но это не принципиально, потому что в этих спорах нет отрицания появления совершенно нового города именно в 90-е годы XVIII столетия.

Вместе с тем ряд историков и археологов относят появление Одессы не позже, чем к XIV столетию в виде крупного портового города «Качибей», по всей видимости – украинского. В силу болезненной предвзятости такие авторы во что бы то ни стало хотят, чтобы Одессе было 600 лет [3, 4, 5]. А для этого не брезгают домыслами, догадками, неаккуратным обращением с фактами, тенденциозностью, а главное – они не учитывают существенные изменения природных физико-географических условий в течение многих веков. Понятно, что для появления и развития Одессы требовалась достаточно сильная экономическая база: совершенная промышленность, машинное производство, возведение фундаментальных построек и на суше, и на море. Но такие работы были недоступны в XIV веке в условиях причерноморской степи, тем более – «украинцам», а у команов и ногайцев жизненный уклад, традиции и обычаи не способствовали строительству городов, да еще портовых. Построение городов и крепостей в те далекие времена требовало также специальных материалов, длительного времени – многие десятки лет, как, например, при постройке Джинестры, Солдаи



Рис. 1. Схема одесского побережья между м. Бол. Фонтан и Бол. Аджальским лиманом на Черном море в начале XXI века

или Кафы. Судя по апеннинской традиции в Средневековье, в те далекие времена на пустынных колонизованных берегах генуэзцы и венецианцы устраивали в основном небольшие наблюдательные посты, небольшие замки, причем им всегда давались латинские имена, и соседние посты должны были быть в зоне видимости один другого. Для такого поста были очень удобны высокие, хотя и глинистые, мысы Ланжерон и Сев. Одесский (Рис. 1). Видимо, один из таких постов и мог быть впоследствии назван татарами «Хаджи Бей» (или искаженное славянское «Качибей»), по-

скольку находился на землях важного татарского сановника возле м. Сев. Одесского, а в районе м. Ланжерон располагался пост Возия.

Но вот 400 лет спустя, в XVIII веке, уровень развития науки и техники уже позволял выполнять даже ряд сложных строительных работ, в том числе землеройные, и гидротехническое строительство на море. Гораздо более точными были гидрографические съемки, основанные на инструментальных методах с применением временной триангуляции. Стали известны более детальные закономерности развития береговой зоны моря, появились более совершенные карты, более совершенное проектирование портов, крепостей и населенных пунктов. Россия, одна из сильнейших европейских стран, активно стремилась к выходу на море и все делала, чтобы закрепиться на Черном море. Принципиально изменилась и возросла производительность труда. Поэтому, в отличие от татарско-ногайского кочевого уклада и возможностей, уже в начале XIX столетия технически более развитая Российская империя смогла преодолеть любые препятствия на пути преобразования суровой природы земель, которые осваиваются. Получается, что созрели со-

циально-экономические условия для возникновения нового торгового порта и города в засушливой Новороссии, на берегу небольшого залива в Черном море, прообраза города-миллионера.

Следовательно, цель данной статьи: выявить физико-географические причины и следствия возникновения и развития морского порта и города Одесса. Для достижения этой цели были решены такие основные задачи: а) рассмотреть краткую историю сведений о «Качибее»; б) выполнить анализ исходной природы берегов и дна Одесского залива; в) оценить общие географические черты залива и его побережий. Таким образом, объектом работы является Одесский залив и его побережье, а предметом – анализ физико-географических условий для возможного строительства гидротехнических сооружений и территории морского порта. Данная работа важна с точки зрения роли физико-географического анализа в исторических и археологических исследованиях. В последние годы применение этого анализа существенно помогло в определении местонахождения античных поселений, торговых центров, памятников. В данном случае физико-географические сведения периода венецианско-генуэзской колонизации на берегах Черного моря использованы для оценки природных возможностей существования крупного морского порта и большого торгового центра на месте современной Одессы.

Обсуждение сведений о городском населенном пункте

Каких-то пару сотен лет прошло со времени реального основания Одессы. И за это время город стал крупнейшим на Черном море портом, наиболее значимым населенным пунктом-миллионером, приобрел всемирную известность. То же должно было сопровождать и «очень значительное торговое место», город и порт «Качибей» в XV веке, но об этом молчат исторические хроники и летописи. А вообще, если задуматься, то разве возраст города определяет его успешную судьбу?

И значит ли, что в старом городе лучше жить, чем в молодом? Так зачем же так упорно ведется поиск признаков, по которым

Одессе может быть 600, 800 и даже 2500 лет? Особенно часто в книгах и статьях встречаются размышления о том, что уже в 1415 г. на месте Одессы был крупный морской порт «Качибей» (искаженное татарское слово «Хаджи Бей»), очень большое торговое место со значительным числом жителей и разносторонними торговыми связями [3, 4, 5]. Но название слишком уважаемое для мусульман, чтобы татары или турки назвали им город.

Возможно ли это, учитывая, что указание на крупный город и порт на месте Одессы в XV веке содержится в единственном документальном источнике? Там, в хронике Яна Длугоша, говорится, что «...в 1418 году польский король Владислав отправил из Качибей несколько кораблей с хлебом к осажденному турками Константинополю». Каких кораблей? Сколько было их? Какое количество хлеба? Были ли такие перевозки постоянными или единичными? Сведений нет. Если бы на высоком берегу на месте Одессы существовал более или менее большой населенный пункт, да еще и морской порт по меркам эпохи Возрождения, то, конечно же, он был бы весьма известным и у татар, и у молдаван, и у литовцев, и у турок, и у поляков, и в целом в Европе. Как Килия, Несебър или Кафа. Однако никаких более-менее подробных сведений о «древней Одессе-Качибее» того века в литературе не встречено.

Дошедшие до нас свидетельства очевидцев ставят под сомнение не только местонахождение «Качибей», но и факт его существования вообще. Нет «Качибей» ни на одной морской карте, что неестественно для морского порта, да еще и крупного. Да и единственный первоисточник весьма сомнителен и является неопределенным, без точного местоположения и описания морского берега. Никто не знает, где находился польско-литовский «Качибей», если исключить его принадлежность генуэзцам и венецианцам. И был ли он вообще польско-литовским? Название явно тюркское, но литовцы, а тем более – поляки, всегда давали заложенному или приобретенному населенному пункту свое название. Почему в данном случае этого не было сделано – можно полагать, во-первых, что пункт не был литовским или польским. Во-вторых, он был весьма незначительным, недостойным даже упоминания – так, типа временного сторожевого поста. В-третьих, об удивительной пустынности побережья Черного моря между устьями Днестра и

(«Западный Ногай») в конце XIV века сообщают хроники французских монахов-миссионеров, которые возле устья Днепра построили католический монастырь и оказывали влияние на всю Тартарию и на «Дикое Поле». Они наблюдали, что «Западный Ногай» на морском берегу никогда не имел городов [7, 10]. Если бы здесь располагался крупный портовый город «Качибей», то в нем была бы обязательно построена католическая церковь монахов-францисканцев или даже монастырь. Однако в своих хрониках педантичные монахи такой пункт даже не упомянули.

Наиболее серьезным научным трудом о Крымском ханстве, его кочевых союзниках и вассалах эпохи XVIII века считается работа немецкого путешественника Тунманна [10]. Она даже вошла в строго научный географический сборник «Новое землеописание» Антона Ф. Бюшинга (1724-1793 гг.), впервые изданный в Германии в 1759 г. В работе приводится описание Тартарии, Западного Ногай, «территории между Днестром и Южным Бугом в XV-XVIII веках». Еще во времена команов эта приморская земля характеризовалась как «безлесная и безводная плоская равнина, где нигде не найдешь ни дерева, ни куста», «где подолгу нет ни капли дождя, пересыхают реки, а путнику негде утолить жажду». Такая характеристика была и в свидетельствах-хрониках монахов-францисканцев и латинских колонистов из Генуи и Венеции. Именно по причине неблагоприятных физико-географических условий тех веков на степном побережье моря апеннинцы не построили ни одного города, ни одной крупной крепости, в отличие от Крыма, а обошлись замками или мелкими сторожевыми пунктами. Исключение составила Джинестра, но она занимала «обжитое место», да и то в лимане. Традиционно с первых веков после Рождества Христова эта открытая равнинная территория называлась «скифской пустыней», позже – гетской и половецкой пустыней, а в XV столетии – ногайской пустыней. В этой связи вызывает удивление замечание Тунманна [10], что «...неподалеку от устья Днестра, у Черного моря, существовал Качибей, очень значительное торговое место, особенно в литовский период. Главные предметы торговли были зерно и соль» (с. 34). Обратим внимание: не просто значительное, а очень значительное. Свидетельство важное, но вот почему-то не содержащее точного местоположения «крупного

города». И на генуэзско-венецианской навигационной карте не обозначенного. Остается предположить, что некий караван с хлебом из Подолии и Побужья (житницы Польши) по землям Хаджи Бея («святого господина», побывавшего в Мекке) через генуэзский сторожевой пост на мысе Сев. Одесский, или из Возия, был отправлен единоверцам-христианам в Константинополь в качестве вклада в борьбу против турецких иноверцев, завоевателей-мусульман. Окрестные земли прилегали к двум стоячим озерам, в которые впадали три реки («Кугальники») [10]. Эти озера – соляные. Самые богатые солью были Хаджигол («озеро святого господина») и другое, лежащее у прежнего «Качибея». Тут угадывается современный Хаджибейский лиман (но ни литовцы, ни поляки, ни молдаване не воспользовались бы таким названием), то есть озеро Хаджи Бея, а другое озеро – рядом: кроме Куяльницкого лимана, иного озера здесь нет. Получается, что стойбище Хаджи Бея, от которого можно было отправить морской караван с хлебом в осажденный Константинополь, предположительно было и могло находиться на месте современной Крыжановки, в устье Крыжановской балки, где сложился наиболее удобный для причала рельеф, рядом с ближайшим генуэзским сторожевым постом. Редко встречались также и небольшие татарские и ногайские поселки, на 10-15 семей, обычных рыбацкие, которые вели рыбную ловлю и торговали рыбой.

Наличие татарских и ногайских кочевых становищ в «ногайской пустыне» и в «Диком Поле» причерноморских степей было обычным делом. Их расположение на побережье было весьма вероятным, поскольку в неурожайные годы, в периоды мора можно было спастись рыбной ловлей и добычей морепродуктов. Да и жители Восточного и Западного Ногай вели свою весьма скудную заморскую торговлю через дальний Гёзлев (сейчас Евпатория) в Западном Крыму, но не из ближнего «Качибея». Совершенно непонятно при наличии рядом большого торгового порта.

Оставляли путевые записи немногочисленные путники, которые обычно старались обходить суровую кочевую «Дикую Степь». В 1421 г. путешественник Ж. де-Ланнуа составил краткое описание морского берега между Днестровским и Днепровским лиманами. Однако между Мон-Кастро и Очаковом в те годы он не встретил ни одного постоянного населенного пункта. В 1578 г. посланник

польского короля М. Броневский указал на разрушенное «Качибеево городище» (возможно, Никоний или Барабой), но в устье Днестра. Знаменитый турецкий путешественник, который засвидетельствовал суровость климата и пустынную Причерноморья, Эвлий Челеби в 1656 г. описал татарское становище «между устьями Барабоя и Тилигула»: «Здесь на скудных землях некогда паслись овцы Хаджи Бея («Качибея»), он получил их в награду за ревностную военную службу от татарского хана» [7]. Но этот дар относится к концу XV века, когда на этом побережье не было даже следа какого-либо стоящего поселка. Где же здесь непрерывное существование мистического «крупного торгового города Качибея»? Небезынтересно, что уже после образования Новороссии, во второй половине XVIII столетия (1764 г.), Турция обратилась к России со следующей просьбой возродить очень древнюю постройку XV века, которая не являлась крепостью: «...это не что иное, как восстановление и починка бывшего в том месте в древние времена небольшого строения с возведением одной высокой башни для устройства огня для безопасности мореплавателей и выхода кораблей в тамошний залив, да четырех или пяти магазинов для хранения зерна или других припасов, в том краю собираемых и в Константинополь увозимых». А среди древних капитальных строений не было других, кроме генуэзских и венецианских сторожевых постов с маячным огнем по ночам. Остатки одного из них и были использованы для построения Гаджибейского замка.

Местоположение древних поселений, ушедших под землю и на дно залива, устанавливал К.К. Шилик [11]. Им была опробована и доказана применимость своеобразной методики обнаружения этих поселений с использованием вибробурения на суше и на море, а также локатора бокового обзора и профилографа. При обследовании морского берега в Одесском заливе в 1974-1976 гг. Г.И. Иванов и К.К. Шилик произвели зондирование верхнего слоя осадочных пород на пересыпях лиманов Хаджибей и Куяльник и пробурили на дне залива скважины на трех профилях до глубины 11 м. Однако остатков крупного средневекового поселения и морского порта не было обнаружено, начиная от Заводской гавани торгового порта Одесса и до м. Сев. Одесского, как на берегу, так и на дне. Поэтому неудивительно, что даже в 1709 г. шведский подданный Густав

Адлерфельд, проезжая по пересыпи Куяльницкого лимана, возле высокого коренного берега упоминает «ничтожную татарскую деревушку», вероятнее всего – весьма похожую на рис. 2. При этом он даже имени ее не называет, настолько она была незначительна, по-видимому – только кочевое стойбище. Лишь в 1766 г. русский купец И. Исленьев, составляя по просьбе властей рукописную карту турецких, татарских и ногайских поселений в причерноморских степях, зафиксировал наличие небольшого турецкого поселения и построенного в 1764-1765 гг. «Гаджибейского замка» – «малой турецкой крепостцы». Она была названа «Ени-Дунья» и располагалась на открытом месте, без древесной и кустарниковой растительности, на возвышенном оползневом берегу (Рис. 2), над водой залива, между устьями балок Карантинная и Военная в современной Одессе [2, 8]. Судя по данным плана местности будущего города, «крепостца» действительно была скорее «замком». Ее стены ограничивали площадь не более 50×80 м, на фасаде располагались ворота с двумя сторожевыми башнями по углам. К замку прилегали малочисленные постройки, скудные выгоны и пастбища. В разгар войны 1787-1791 гг. ее гарнизон не превышал 300 солдат, офицеров и обслуживающего персонала. Поэтому она была быстро взята



Рис. 2. Натурное изображение древнего турецкого замка (на высоком берегу) и типичного ногайского хутора Хаджибей на месте современной Одессы, предположительно – тогдашнее устье Военной балки. Обращает на себя внимание рыбацкий причал, типичный на одесском побережье Черного моря

частями пехотного корпуса русских войск генерала И.В. Гудовича (с участием отряда сотника А. Головатого). Получается, что и у турок на берегах Одесского залива не было города и крупного порта.

Таким образом, практически невозможным является город и торговый порт «Качибей» (искаженное турецк. «Хаджибей») на берегах Одесского залива. Будучи едва упомянутыми только в одном источнике, какие-либо сведения о «городе» исчезли вплоть до второй половины XVIII столетия. Почти 400 лет спустя турками был построен Гаджибейский замок (поскольку недалеко от Хаджибейского застойного озера), а затем русскими начал строиться город, но уже под другим именем – Одесса, в память об античном Одессосе. В другое время, в других условиях, по другой причине, в другом государстве, в другом месте. Так при чем здесь «Качибей»? Справедливости ради надо сказать, что ни одна книга на тему о «Качибее» не анализирует те физико-географические условия, в которых находилось побережье Черного моря между Днестром и Южным Бугом во времена Возрождения. Как они могли повлиять на строительство «очень значительного города и торгового порта»?

Анализ природных условий

Надо сразу же заметить, что выводы по археологическим исследованиям и при анализе летописной литературы и хроник практически не учитывают изменений окружающей природы. Здесь надо всегда помнить, что в течение веков природа меняется настолько сильно, что может повлиять на выбор мест расположения различных поселений и организации сельскохозяйственных угодий. Относительно упомянутого Яном Длугошем «Качибей» следует, прежде всего, заметить, что 600-650 лет назад уровень Черного моря был на 2-3 м ниже современного. К тому же за эти годы море разрушало и отодвинуло береговую линию более чем на 0,5 км [12]. Поэтому в XIV веке по флангам Одесского залива берег был выдвинут в море далее теперешнего положения, а на морском дне расположились широкие отмели (А, Б), как это можно видеть сегодня на естественном, ненарушенном дне (Рис. 3). Такое геологическое строение и рельеф

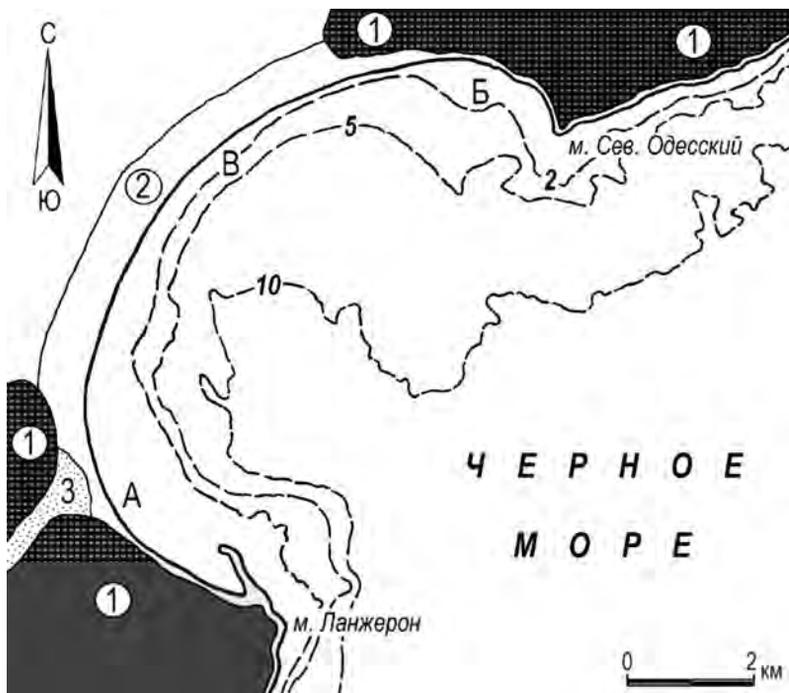


Рис. 3. Берег и дно Одесского залива в XVIII веке. Условные обозначения: 1 – междолинные глинистые плато – приморские водоразделы на Одесском побережье; 2 – широкий песчаный пляж – фронтальная полоса пересыпей Куяльницкого и Хаджибейского лиманов; 3 – расположение Водяной балки. Цифры на штриховой линии – глубины в метрах. А, Б, В – важные участки на прибрежном дне

определены голоценовой историей залива: по мере развития послеледниковой трансгрессии днище пра-Куяльника заполнялось песчано-гравийными и алевритовыми наносами (В), а бортовые склоны долины образовали пологие коренные глинистые бенчи, постепенно срезаемые абразией [12]. С течением времени абразионный врез продолжался, ширина абразионных отмелей росла, на мелком дне оставались известняковые гряды после очередных оползней, а все дно залива продолжало испытывать тектоническое опускание.

Глубина над отмелями достигала всего < 1,0-1,5 м, а мощность сопряженных песчаных пересыпей Хаджибейского и Куяльницкого лиманов увеличивалась. Вероятнее всего, в XIV-XV столетиях пересыпи существовали, а прирастали как со стороны моря, так и со стороны лимана. Но глинистые отмели не позволяли большим лодкам («фелюгам» и «шаландам») подходить к берегу (изображенным на рис. 2). До конца XVIII века ширина отмелей стала превышать 1 км, а глубина увеличилась (рост уровня и тектоническое опускание продолжались). В итоге устройство «Качибей» требовало существенного углубления и надежно-

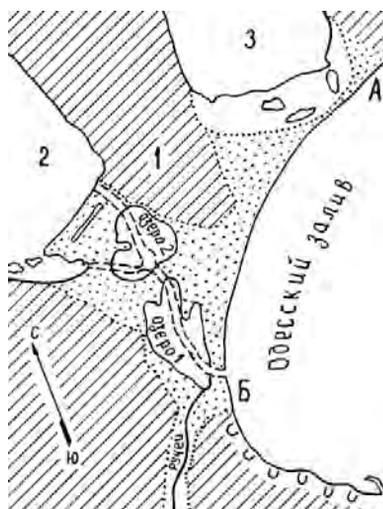


Рис. 4. Песчаные пересыпи Хаджибейского (2) и Куяльницкого (3) лиманов, разделенные межлиманным платом (1). А – восточный угол залива; Б – западный угол залива

го закрепления оползневого склона, искусственного насыпания территории, достаточной для размещения портовых и части городских построек и сооружений. В противном случае средневековый «Качибей» XIV века не мог быть сколько-нибудь удобным для строительства причалов и подхода судов и больших лодок к берегу. В то время не было техники, которая могла бы существенно углубить дно (сложенное плотными глинами) ни для большого, ни для малого порта. Но во второй трети XIX века на наиболее закрытом от действия ветров, волн и течений фланге залива началось углубление отмелей, а выкопанная грунтовая масса стала укладываться в виде искусственной террасы у подножья оползневого клифа. Это заметно затормозило оползневые подвижки коренного склона, пригрузило склон, позволило создать территорию для порта, для улицы Приморской, для жилой застройки.

На участке берега Б (Рис. 4) на высоких склонах господствовали оползни, не было территории для порта. Любая постройка

здесь разрушалась, а во время шторма подвергалась действию нагона воды, значительному синоптическому росту уровня (до 2 м выше среднего) и ударам прибойного потока. Перенести порт на участок Хаджибейско-Куяльницкой пересыпи было нельзя, это было далеко от места основания современной Одессы – в 5-6 км. При тех портовых сооружениях, которые можно было возвести в XIV веке, песчаный берег и дно пересыпи приводили бы к неоправданно сильной заносимости акватории. Но спустя века, в XVIII столетии, глубины несколько выросли в Одесском заливе (Рис. 3) за счет результирующего («относительного») среднего роста уровня моря – примерно на 2 мм/год. Средние глубины были всего на 0,4-0,5 м ниже современных [13]. На участке Б (Рис. 4) также располагался подводный глинистый бенч. На нем обнажались на дне толщи ракушечных известняков неогена. Но такие глубины (2-3 м) уже позволяли подходить к берегу и построенным молам хотя бы гребным судам и рыбацким двухмачтовым баркасам.

Климат в районе Одесского залива 600-700 лет назад характеризовался гораздо меньшими температурами [6]. Тот период был назван «малым ледниковым», поскольку климатические температуры приземной атмосферы составляли до 2,0-2,5°C меньше средних современных по 30-летним скользящим. Конечно, даже по 5-летним разница была больше. В Причерноморье средние зимние были –(4-6)°C, а средние летние 20-22°C в 1380-1440 годах, согласно расчетам по методике Ю.Л. Раунера, А.Н. Золотокрылина и М.Е. Ляхова [6]. Проживание кочевников и рыбаков было весьма неблагоприятным, особенно учитывая отсутствие древесного или угольного топлива и надежных искусственных укрытий. В те же годы суровые зимы были характерными, обычными: экстремально теплые зимы имели повторяемость 20,5% (последние 50 лет XX века – 70%), экстремально холодные зимы повторялись в 63,6% случаев (последние 50 лет XX века – 33,3% случаев) по 30-летним скользящим. Повторяемость дождливого лета была минимальной, а засушливое лето было типичным явлением. Поэтому население лишалось возможности возделывания пищевых культур в условиях исключительно засушливого климата.

Ось Сибирского антициклона была выражена четко и несколько смещена к югу. На этом фоне чаще прорывались холодные воздушные массы на Причерноморскую низменность. Поэтому зимние месяцы были холоднее современных на 2,5-3,5°C, господствовали более сильные циклональные ветры от северо-востока и востока [9]. Это значит, что вдоль ногайского берега Черного моря зимой ледовая обстановка была гораздо более суровой, морской лед появлялся каждый год, а мощность его была значительной. К тому же дополнительное количество льда было речным и приходило из Днепра и Южного Буга. Он набивался большой массой в вогнутость берега А (Рис. 3), а дно и берега Одесского залива подвергались его сильному механическому влиянию.

Установление северо-восточной составляющей ветрового режима и значительное повышение климатической скорости ветра привело к усилению ветровых нагонов морской воды и росту их продолжительности на фланге Б, в «углу» между современным местоположением основного мола нефтегавани Одесского торгового порта и устьем Карантинной балки (Рис. 4). Это значит, что вся береговая территория на этом участке каждый год заливалась морской водой. Происходил прорыв берегового песчаного вала на Хаджибейской пересыпи, а поскольку уровень моря при нагоне и уровень лимана при сгоне часто отличались на > 2-3 м, то формировался большой перепад уровней. При этом во время прорыва вода устремлялась в лиман огромной массой, способной прорыть глубокий пролив, а его русло достигало лимана. Следы таких проливов еще во второй половине XIX столетия четко просматривались на картах, а сегодня четко видны на геологических разрезах.

Следовательно, колебания уровня Черного моря, суровый волновой режим, холодная зима, засушливое лето и реальный риск выращивания овощей и фруктов, высокая подвижность прибрежных наносов, активная оползневая деятельность, широкие отмели как препятствие судоходству, отсутствие достаточных запасов пресной воды и местного топлива, открытость территории и враждебность кочевых племен, их религия, отсутствие у местных племен интереса к морю и морскому хозяйству – все это вместе взятое направлено против появления в XIV-XV столетиях «очень значительного» города и торгового порта при нем.

В связи с этим наиболее вероятным является то, что Ян Длугош не был свидетелем «Качибей», а сделал свою запись со слов других людей, не столь уж аккуратных в своих сообщениях. В то время стремление закрепиться в татарских и ногайских степях сильно владело Литвой и Польшей. При этом как может литовский или польский город иметь имя «Качибей», созвучное с татарским или турецким именем «Хаджи Бей»? В данном случае похоже на то, что «Качибей», или даже «Качибеево», – это более позднее тюркское искаженное имя, скорее всего, на славянский лад. Однако в Одесском заливе, где была позже основана Одесса, татары никогда не строили городов и портов.

Но если исходить из того, что груз зерна в Константинополь был направлен, то как и на чем? В тот XIV век в Европе только зарождалось «настоящее» судостроение, еще не были построены морские корабли, способные совершать далекие плавания с грузом. Еще и мечты не было о кругосветных плаваниях, а в 1415 г. Генрих Мореплаватель еще не создал свое «конструкторское бюро». Торговые плавания совершались не на кораблях, а на больших лодках, типа тех, которыми пользовались викинги или арабы. Поэтому, вероятнее всего, что таким «кораблям» достаточными были временные пирсы, подобные показанному на рис. 2, а не портовые причалы. Такая методика применялась на черноморских берегах Украины еще совсем недавно – до 50-60-х годов XX века на рыбопромысловых пунктах («причалах»), которые обслуживали ставные сети («ставники») для прибрежного рыбного лова. На каждом таком пункте в морское дно забивались обычно деревянные сваи, на них делался дощатый настил, по настилу укладывались рельсы, по рельсам ездила небольшая вагонетка. Сваи выдвигались обычно на глубину до 1,5-2,0 м, в ложбину между первым и вторым подводными валами. Этого было достаточно, чтобы причаливала большая лодка – шаланда, баркас или фелюга с грузом рыбы, как можно видеть на рис. 2, а вагонетка отвозила в десятках ящиков рыбный товар на берег, в «рыбный лабаз». Во время штормов эти лодки лебедкой вытаскивались на берег. А на зиму с настила снимались и рельсы. Как правило, зимой и ранней весной такой причал разбивался ударами штормовых волн или срезался льдом, который был особенно

частым и мощным в XIV веке. Сооружение было простое и дешевое, поэтому оно почти каждый год восстанавливалось заново или ремонтировалось. Рыбопромысловый пункт обслуживался бригадой до 15-25 рыбаков на 3-5 лодках. И не нужно никакого «крупного города и порта», чтобы зерно на нескольких шаландах или баркасах отправить в Константинополь.

Выводы

Анализ имеющейся информации о возможном средневековом предшественнике Одессы и использование при этом физико-географических данных позволил сделать следующие основные выводы.

1. Письменные и материальные свидетельства эпохи Возрождения в Восточной Европе упоминают возможность нахождения крупного города и торгового порта «Качибей» на берегах Одесского залива Черного моря. Это название ассоциируется с восприятием тюркского «Хаджи Бей», а потому возникшим позже турецкого завоевания прилегающей к морю территории. Анализ свидетельств и реконструкций показал их ненадежность. Поэтому нет серьезных оснований считать «Качибей» предшественником Одессы.

2. В эпоху Возрождения, во время XIV-XV веков физико-географические условия Одесского залива, прежде всего гидрометеорологические, отличались от современных. Их совокупность делала невозможным существование крупного морского порта, о котором нет сведений на навигационных картах того времени. Поэтому «Качибей» надо относить к пунктам незначительным, спорным, о котором не было достоверных упоминаний почти 5 веков, а потому не связанных с современной Одессой.

3. Описана методика отправки груза морским путем на Черном море с временных пирсов, а не от портовых причалов. В этой связи нет необходимости в наличии крупных морских торговых кораблей (типа «каравелла» или «фрегат»), в наличии «крупного порта» на берегах Одесского залива, открытых всем ветрам, где море было мелководным, зимой ледовая и штормовая обстановка весьма суровая, отсутствовали источники воды и топлива, а местность не была защищена от многочисленных врагов.

Литература

1. Агбунов М.В. Античная география Северного Причерноморья. – Москва: Наука, 1992. – 223 с.
2. Атлас А. Старая Одесса: ее друзья и недруги. – Одесса: Ласми, 1992. – 208 с.
3. Болдырев О.В. Одесі – 600! – Одеса: Юг, 1994. – 72 с.
4. Гончарук Т.Г. Історія Хаджибея (Одесса). – Одесса: Астропринт, 2004. – 133 с.
5. Загоруйко В.А. По страницам истории Одессы и Одесщины. – Одесса: Облиздат, 1957. – 156 с.
6. Изменчивость климата Европы в историческом прошлом // Сб. научн. работ: Отв. ред. А.Н. Кренке. – Москва: Наука, 1995. – 223 с.
7. Муха Б.Б. О книге Эвлия Челеби «Книга путешествия»: описания земель Украины (провинции Речи Посполитой) и Молдавии в XVII веке // Вюник Одеського нац. університету. Географічні та геологічні науки. – 2009, т. 14, вип. 16, с. 119-133.
8. Смольянинов К. История Одессы // Записки Одесск. Об-ва истории и древн. – 1853, том III, с. 2-349.
9. Современные глобальные изменения природной среды // Отв. ред. Н.С. Касимов и Р.К. Клиге. Том 1. – Москва: Научный мир, 2006. – 696 с.
10. Тунманн К.Ф. Крымское ханство. – Симферополь: Таврия, 1991. – 96 с.
11. Шилик К.К. К палеогеографии Ольвии // Ольвия. Сб. научн. работ: Отв. ред. С.Д. Крыжицкий. – Киев: Наукова думка, 1975, с. 51-91.
12. Шуйский Ю.Д., Выхованец Г.В. Эндогенные процессы развития аккумулятивных берегов в северо-западной части Черного моря. – Москва: Недра, 1989. – 198 с.
13. Шуйский Ю.Д., Выхованец Г.В., Иванов Г.И. и др. Исследование литодинамических процессов в береговой зоне северо-западной части Черного моря. Рукопись // Заключительный отчет по теме 14.02.525: № гос. рег. 01870083023. – Одесский государственный университет им. И.И. Мечникова. – Одесса, 1988. – 160 с.

