

ВСТУП

Важливість транспортної системи будь-якого суспільства неможливо переоцінити. Пересування людної, організаційні та технічні можливості для її руху, повсякденна практика переміщення пасажирів та вантажів, дорожній побут населення не тільки засвідчували рівень розвитку соціуму, а й визначально впливали на все його життя. Природно, що і в Україні XVII–XVIII століть від її транспортної системи залежали не тільки економічний розвиток, а й значна частка соціальних комунікацій всіх верств суспільства. Більше того, саме військова компонента транспортної системи багато в чому визначала обороноздатність козацького війська, яке в тих складних умовах забезпечувало фізичне виживання української нації.

Попри таке значення транспортної системи України козацької доби вона залишається ще недостатньо вивченою. В першу чергу це обумовлено браком досліджень, в яких вона розглядалась як комплекс організаційних заходів та технічних засобів, що забезпечували транспортування пасажирів та вантажів, у поєднанні з повсякденною практикою їх переміщення. Тому в даній розвідці транспортна сфера Гетьманщини XVIII століття і буде досліджуватись саме як цілісний комплекс: від умов, в яких відбувалось функціонування транспортної системи, її особливостей та новацій, які постали в царині організації руху населення і вантажів, до особливостей в пересуванні основних соціальних верств Гетьманщини, їхнього дорожнього побуту. Також ці питання будуть розглядатись на фоні більш ранньої практики пересування людної в Україні, що дозволить простежити зміни, які відбувались в транспортній сфері козацької доби.

Разом з тим окремі аспекти транспортної системи Гетьманщини вже привертали до себе увагу дослідників, які розглядали їх в рамках вивчення інших історичних явищ та проблем. І уже в силу цього результати цих досліджень потребують уточнень деяких моментів, а інколи і особливої обережності в сприйнятті їхніх висновків та оцінок. Серед таких чільне місце займає військовий компонент української транспортної системи. Починаючи з Боплана науковці, які вивчали військове мистецтво українського козацтва, писали про козацький табір,

який довгий час був основним бойовим порядком українського війська¹. Не менше уваги дослідники звертали і на морські походи запорожців². Але попри велику кількість цих досліджень потребують уточнення та деталізації окремі аспекти козацького похідного побуту, деякі моменти в в застосуванні запорозькими флотиліями певних тактичних елементів.

В роботах Г.Данилевського, І.Я.Рудченка, І.С.Слабеєва та М.Сумцова розглянуті історія утворення чумацтва, чумацький дорожній побут та технічні особливості транспортних засобів чумаків³. При цьому особливого підходу вимагає праця І.С.Слабеєва, яка базована на марксистській ідеології, що дозволяє використовувати з цієї роботи лише окремі її моменти, оперті на архівні джерела, і вимагає дуже обережного підходу до базованих на ідеологемах висновків автора.

Також слід зазначити, що хоча в більшості згаданих вище досліджень в основному мова йде про чумацтво ХІХ століття, але ці твори можна вважати цілком репрезентативними для розуміння та реконструкції чумацького дорожнього побуту попередніх століть. Адже стан шляхів, технічні можливості чумацьких транспортних засобів навіть у ХІХ столітті були майже тотожними умовам, в яких розвивалось чумацтво в попередню епоху. Тим більше, що у чумаків століттями не

¹ Боплан Г. Л. де. Опис України, кількох провінцій Королівства Польського, що тягнуться від кордонів Московії до границь Трансильванії, разом з їхніми звичаями, способом життя і ведення воєн. – К., 1990; Голобуцький В. Запорозьке козацтво. – К., 1994; Мищик Ю.А., Плохій С.М., Стороженко І.С. Як козаки воювали. – Дніпропетровськ, 1991, Яворницький Д.І. Історія запорізьких козаків. – Львів, 1990. – Т.1.

² Апанович О.М. Запорозька Січ в боротьбі проти турецько-татарської агресії. – К.,1961; Сергійчук В.І. Морські походи запорожців. – К., 1992; Остапчук В., Галенко О. Козацькі чорноморські походи у морській історії Кятіба Челебі «Дар великих мужів у воюванні морів» // *Marra mundi: Збірник наукових праць на пошану Ярослава Дашкевича з нагоди його семидесятиріччя.* – Львів; К.; Нью-Йорк, 1996.

³ Данилевский Г. Нравы и обычаи украинских чумаков. Очерки четырех времен года в Малороссии. Зима. Весна. Лето. Осень. // Библиотека для чтения. – Т.142 – 143. – СПб., 1857; Рудченко И.Я. Чумацкие народные песни. – К.,1874; Слабеєв І.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні (Чумацький промисел і його роль в соціально-економічному розвитку України ХVІІІ – першої половини ХІХ ст.). – К., 1964; Сумцов Н. К истории слободско-украинского чумачества // Киевская старина. — К., 1884. – Т.VІІІ. – Март.

змінювались ні основи їхньої організації, ні звички, ні традиції. І навіть у XIX столітті вони дуже ревно ставились до збереження в своєму дорожньому побуті старовинних традицій. Саме у відповідності з ними мав чумаки виїжджати з дому, рухатись дорогою, робити привали, пасти волів. І інші чумаки бували дуже невдоволені, коли хтось «ламав чумацький звичай»⁴.

Ряд авторів досліджував зміни, які з'явилися в організації пересування населення та вантажів в Гетьманщині у XVIII столітті⁵. Серед них слід відзначити роботу Миколи Тищенка, в якій розглянуті заходи російського уряду, завдяки яким у XVIII столітті було взято під контроль пересування населення та рух товарів у Гетьманщині, простежений вплив цих новацій на життя українців.

В той же час особливості щоденної практики пересування всіх верств населення, їхнього дорожнього побуту, які багато в чому і визначали ефективність функціонування транспортної системи, до цих пір залишались недослідженими. Слід зазначити, що розгляд саме цих проблем ускладнений тим, що ці побутові «дрібниці», прекрасно відомі всім сучасникам, майже не відображались в письмових джерелах. І лише зрідка можна зустріти документи, в яких відбита інформація, котра може бути корисною, але лише після певної інтерпретації. Скажімо реєстр майна померлого в дорозі старшини дає нам перелік дорожніх речей, необхідних заможним подорожнім⁶.

Брак потрібної інформації в офіційних документах збільшує значення мемуарів сучасників, в яких залишилися такі цінні для нас подробиці дорожнього побуту. В цьому плані важливим джерелом є щоденник Станіслава Освецима, завдяки якому ми можемо в усіх

⁴ Рудченко И.Я. Чумацкие народные песни. – С.33; Щербина Ф. Очерки южнорусских артелей и общинно-артельных форм. – Одесса, 1880 – С.149.

⁵ Андреева С.С. Організація боротьби з чумою на запорозько-татарському прикордонні за часів Нової Січі // Південна Україна XVIII–XIX століття. Записки науково-дослідної лабораторії історії Південної України ЗДУ. – Вип.4 (5). – Запоріжжя, 1999; Плещський С.Ф. Паспортна система Нової Січі (1734-1775 рр.) // Український історичний журнал – 2006. – №2; Тищенко М. Форпости, митниці та карантини і зовнішня торгівля України в XVIII в. // Історико-географічний збірник. – Т.4.– К.,1931.

⁶ Опись домашних вещей бунч. тов. Фридрикевича. // Лазаревський А. Украинские исторические мелочи. – Т.1.– К., 1901.

подробицях ознайомитись з особливостями подорожей польських вельмож в середині XVII століття⁷. Хоча і фрагментарні, але цінні свідчення очевидця про похідний побут козаків середини XVII століття та Богдана Хмельницького залишив архидиакон Павло Алепський, який описував подорож Україною антиохійського патріарха Макарія⁸ в цей період. Дуже важливі свідчення про умови мандрів по Європі та Близькому Сходу в першій половині XVIII століття залишив в своєму щоденнику паломник Василь Григорович-Барський, який подорожував в тих місцевостях впродовж двох десятків років⁹. При цьому особливої цінності свідченням цього автора надає те, що він до найменших дрібниць змалював дорожній побут саме неможливих мандрівників, які зазвичай не залишали письмових свідчень.

Особливо ж цінним джерелом являється щоденник Якова Марковича, який з 1717 року до 1767 року сумлінно та дуже детально фіксував в ньому всі події, в тому числі і буденні, свого життя¹⁰. Завдяки п'ятдесятирічній праці автора перед нами з усіма подробицями постає картина життя заможного старшини: відносини в родині, подробиці домашнього побуту, торгові обладунки, розваги тощо. Особливого значення «Діаріушу» надають описи Марковичем своїх численних поїздок та військових походів, в яких він брав участь. Серед них варто виділити похід козацького війська, котре у 1725 році рухалось міняти своїх товаришів, які служили в районі Сулака на Каспії. Переважну більшість маршруту цього походу козаки подолали самостійно, без російських військ, завдяки чому опис цього походу Марковичем розкриває перед нами суто козацькі порядки в похідному таборі XVIII

⁷ В.А. Дневник Освецима (в извлечениях и переводе), с предисловием В.А. // Киевская Старина. – К., 1882. – Т.І. – Январь–Июнь; Сентябрь; Ноябрь; Декабрь.

⁸ Павел Алеппский (архидиакон). Путешествие антиохийскаго патриарха Макария в Россию в половине XVII века. Описанное его сыном архидиаконом Павлом Алеппским (по рукописи Московского Главного Архива Министерства Иностраннных Дел). – Вып. 2. От Днестра до Москвы. – М. 1897.

⁹ Странствования Василя Григорьевича-Барского по святым местам Востока с 1723 по 1747 г. / Под редакцией Николая Барсукова. – Ч.1.–Ч.4. – СПб., 1885–1887.

¹⁰ Лазаревский А. Предисловие (первое) // Киевская старина. – К., 1891. – Т. XXXIII. – Апрель. – Приложение. – Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.). – С. I–II.

сторіччя, які не були детерміновані присутністю російського командування. Не менш важливими були і записи цього автора про повернення старшини з цього далекого походу, які дозволяють ознайомитись з практикою руху козацьких обозів на великі відстані в зимовий період¹¹. Ускладнює використання цього джерела те, що до цих пір щоденник Марковича не був виданий в повному обсязі на належному науковому рівні. У першому виданні, здійсненому О.Марковичем у 1859 році, авторський текст був редагований та значно скорочений. Видання ж під редакцією О.Лазаревського, яке друкувалось в Київській старовині в 1891–1896 роках та випущене окремим виданням у трьох частинах у 1893—1897 роках, було здійснене на цілком задовільному археографічному рівні, але в ньому були опубліковані лише записи Марковича з 1717 року по 1735 рік. Своєрідним продовженням видання О.Лазаревського стала публікація в XXII томі «Жерел до історії України-Руси» В.Модзалевським щоденників Якова Марковича за 1735–1740 роки¹². Відсутність повного видання щоденників Марковича змушує використовувати різні видання цього джерела.

Важливим джерелом являється і щоденник генерального хорунжого Миколи Ханенка, окремі частини якого були видані О.Бодянським, О.Лазаревським та А.Тітовим. В написаному Ханенком щоденнику гетьманської канцелярії наведена своєрідна хроніка останнього півріччя правління гетьмана Скоропадського, в тому числі і подробиці його останньої поїздки¹³. Власний же щоденник Ханенко писав з 1719 року по

¹¹ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1891–1896; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. — Ч.1–2. — М., 1859.

¹² Модзалевський В. Від редактора // Дневник Якова Марковича (1735–1740 роки) / Видав Вадим Модзалевський // Жерела до історії України-Руси. — Т. XXII. — К., — Львів. 1913. — С. VII.

¹³ Диариуш, или Журнал, т. е., Повседневная Записка случающихся при дворе Ясневельможного, его Милости, пана Иоанна Скоропадского, войск Запорожских обеих сторон Днепра Гетьмана, okazji і церемоний тако ж в Канцелярии Войсковой отправуемых дел, наченшийся 1722 году и оконченный году, по преставлении и погребении помянутого ж Гетмана в месяце Июле, Генерального Хоружого Николая Даниловича Ханенка. С историческими сведениями о сочинителе, Д. Чл., О.Бодянского // Чтения в обществе истории и древностей российских. — М., 1858. — № 1. — Смесь.

1753 рік¹⁴. В ньому він нотував подробиці свого родинного життя та побуту, службової діяльності, ціни на продукти тощо. Значне місце в щоденнику Ханенка займають описи його індивідуальних поїздок в Москву, Петербург¹⁵.

Весь цей комплекс джерел видається достатнім для того, щоб оцінити транспортний потенціал різних верств українського населення XVIII століття, дослідити рутинну практику перевезень пасажирів та вантажів сухопутним гужовим та водним транспортом, вивчити особливості в пересуванні різних груп населення та їхній дорожній побут. Завдяки цьому вдасться розкрити одну із сторінок повсякденного життя українців, котра наблизить нас до більш глибокого розуміння історичних процесів козацької доби, розвиток яких багато в чому і визначався буденними реаліями побуту населення.

ПЕРЕСУВАННЯ НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНИ У XVI–XVII СТОЛІТТІ

Пересування населення багато в чому залежало від стану сухопутних та водних комунікацій, технічних можливостей транспортних засобів, інфраструктури, яка забезпечувала життєдіяльність мандрівників, зусиль суспільства по організації руху подорожніх. Серед цих факторів в першу чергу слід відзначити шляхову мережу, яка в козацькі часи була доволі розвиненою і забезпечувала функціонування українського сухопутного транспорту. Однією з головних її особливостей була наявність великих транзитних шляхів, які пролягали і по заселених територіях, і малолюдними просторами Запорозжя. Найбільш відомими транзитними шляхами були: Чорний, Кучманський та Муравський. Чорний шлях починався з Перекопського перешийка, перетинав пониззя Дніпра, потім йшов на північ до верхів'їв Інгульця, Інгулу, Тясмину і далі на Західну Україну. Від нього біля верхів'їв Інгульця відгалужувався Кучманський шлях. Він проходив між притоками Бугу, Чорним Ташликом і

¹⁴ Лазаревський Ал. Дневник Николая Ханенка 1727–1753 г. // Киевская Старина. – К., 1882. – Приложение. – С. XIV.

¹⁵ Дневник генерального хорунжего Николая Ханенко 1727–1753 г. / Изд. Ал. Лазаревского // Киевская старина.— 1882, 1884–1886. – Приложение.

Мертвоводом, на Кучманський брід (нижче гирла річки Синюхи). Далі Кучманський шлях йшов на Захід, де з'єднався з Чорним шляхом. Муравський шлях від Перекопу проходив лівим берегом Дніпра на вододіл річок Кінської і Берди, перетинав річку Вовчу, а далі виходив на верхів'я Самари й Сухого Торця, далі пролягав по вододілу Дніпра і Сіверського Дінця на Лівни та Москву. Слід зазначити, що на цих шляхах зустрічались і незначні відгалуження, існування яких обумовлювалось наявністю якихось невеликих перешкод для руху. Так, який-небудь лісок такі шляхи могли обходити з обох боків. Але після того, як вони минали перепони, ці відгалуження знов зливались в єдиний шлях¹⁶. Разом із великою кількістю місцевих доріг великі транзитні шляхи складали шляхову мережу України. В цій мережі певну роль відігравали адміністративні та економічні центри, які були і вузлами комунікацій: Біла Церква, Винниця, Умань, Переяслав, Ніжин, Черкаси тощо. Зазвичай вони зв'язувались кількома шляхами з сусідніми населеними пунктами та іншими центрами комунікацій. Наприклад, з Білої Церкви окремі шляхи вели в Трахтемирів, Трипілля, Паволоч, Бар (через Вінницю)¹⁷. Деякі навіть невеликі шляхи мали свої назви. Так, Мазепинський шлях ішов від села Мазепинці (Васильківського повіту) до села Пологи, а Шрамківський шлях пролягав від Пирятина до села Черняхівське¹⁸. Також варто відзначити, що шляхова мережа Гетьманщини постійно зростала. У XVIII столітті навіть на Запорозжжі вже існувала значна кількість місцевих шляхів, які поєднували окремі пункти січових володінь: Крюківський, Кримський або Чумацький, Переволочанський, Микитинський, Кизикерменський, Коржів, Саксаганський, Гардовий, Січовий вищий, Січовий нижчий¹⁹.

¹⁶ Кісь Я.П. Татарські шляхи на Україні XVI–XVII ст. // Жовтень. – 1986. – № 4. – С.134–136; Крип'якевич І. Студії над державою Б. Хмельницького. IV. Дороги // Записки наукового товариства ім. Шевченка (далі ЗНТШ). — Т.144–145.—Львів, 1926. — С.132–136; Старинные тракты или дороги в Южной России // Киевская старина — К., 1882. – Т.П. – Июнь. – С.544–546.

¹⁷ Крип'якевич І. Студії над державою Б. Хмельницького. IV. Дороги // ЗНТШ. — Т.144–145. — С.126–132.

¹⁸ Старинные тракты, или дороги в Южной России // Киевская старина. — К., 1882. – Т.П. – Июнь. – С.544–545.

¹⁹ Яворницький Д.І. Історія запорізьких козаків. — Т.1. – С.36–37.

При достатньо розвиненій шляховій мережі технічний стан українських доріг був незадовільний. Всі шляхи були ґрунтовими. Про підтримання їх у доброму стані не дбали, тому «замощені» гіллям та хмизом ковбані були на дорогах звичним явищем. В той же час окремі ділянки шляхів для зручності подорожніх могли бути обсажені деревами²⁰. На Запорозжжі великі транзитні шляхи являли собою не звичну дорогу, а напрямки руху, котрі проходили через найбільш рівні ділянки степу, обходили всілякі перепони: річки, круті балки, байраки, місця з піщаним ґрунтом²¹. В той же час це були сталі шляхи, хоча їхні траси і могли коливатися на кілька сотень метрів, але обов'язково виходили на певні переправи через малі та великі річки. Пізніше, у XVIII столітті, ці шляхи були включені в мережу січових комунікацій і навіть втратили свої колишні назви²².

Доволі розвиненим був і річковий транспорт, чому сприяла наявність мережі судноплавних річок. Найголовнішою водною комунікацією України був Дніпро. Його ширина сягала до 600 сажнів (не враховуючи ширини гирла – С.П.), глибина – 6–8 сажнів. Швидкість течії доходила до 50–100 сажнів на хвилину. На Дніпрі зустрічалась велика кількість островів. Найбільшим з них був острів Хортиця, з розміщеною неподалік Кічкаською переправою²³. Глибини та ширина Дніпра дозволяли навіть морським судам рухатись від гирла до порогів. Саме Дніпром приходила на Січ значна кількість торгових суден з Туреччини²⁴. Величезною перешкодою для судноплавства на Дніпрі були

²⁰ Історія української культури. / Під загальною редакцією д-ра Івана Крип'якевича. – С.79; Литвинова П. Еще о старинных трактах или дорогах в Южной России // Киевская старина. — К., 1883. – Т.V. – Март. – С.682.

²¹ Каченко А. Оповідання про славне Військо Запорозьке Низове. – Дніпропетровськ, – 1991. – С.60.

²² Лашенко Х.Г. До історіографії Запорозжжя часів Нової Січі: Шляхи, броди і переправи як елементи єдиної системи сполучень // Південна Україна XVIII–XIX століття. – Вип.3. – Запоріжжя, 1998. – С.103–104.

²³ Военно-топографо-статистическое описание Екатеринославской губернии. 3 Отделение. Описание рек в Екатеринославской губернии // Південна Україна XVIII–XIX століття. Записки науково-дослідної лабораторії історії Південної України ЗДУ. – Запоріжжя, 1998. – Вип. 3. – С.43; Яворницький Д.І. Дніпрові пороги: Географічно-історичний нарис. –Дніпропетровськ, 1989. – С.116–123.

²⁴ Скальковський А.О. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. Дніпропетровськ, 1994. – С.164–165.

пороги, які розривали цю комунікацію та стали фактором, який обумовив особливості навігації на цій річці²⁵. Для експорту в басейн Балтійського моря деревини та сільгосппродукції використовувались Західний Буг, Сан, Нарев, Вепр, Дунаєць²⁶. Разом з тим, величезна кількість малих річок, теж використовувались як транспортні артерії. Це було дуже зручно, особливо коли треба було перевезти велику кількість товару. Тому для судноплавства намагались використати навіть мілководні річки, на яких навігація була можливою лише під час весняного паводку.

Для транспортування вантажів та пасажирів суходільними шляхами використовувались різноманітні вози та сани. Їхня конструкція багато в чому визначалась функціональним призначенням. Скажімо, для перевезення сипких вантажів кузов повозки мав викладатись лубом. Вози ж для транспортування великих вантажів відзначались масивністю, виготовлялись з деревини твердих порід. Їхню конструкцію могли укріплювати металевими деталями. Слід зазначити, що конструкції возів були настільки досконалими, що навіть повністю зроблені з деревини підводи відзначались особливою міцністю²⁷. В цей же час в Україні побутували і більш зручні екіпажі для перевезення пасажирів – карети. Вони завозились з Європи чи виготовлялись місцевими ремісниками за європейськими зразками. Такі екіпажі могли бути закритими чи відкритими, часто вони оздоблювались дорогими тканинами, золотом, сріблом, для їзди вночі мали ліхтарі, а деякі оснащувались наметами для ночівлі в дорозі²⁸.

²⁵Топографическое описание доставшимся по мирному трактату от Отоманской порты во владение Российской империи землям, 1774 года // Записки Одесского общества истории и древностей (далі ЗООИД). – Одесса, 1868. – Т.7. – С.173–175; Яворницький Д.І. Дніпрові пороги: Географічно-історичний нарис. – С.13.

²⁶ А.В. Буг Западный // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона – СПб., 1891. – Т.4. – С.834; Грушевський М.С. Історія України-Руси. – К., 1995. – Т.VI. – С.194; Історія української культури. / Під загальною редакцією д-ра Івана Крип'якевича. – Львів, 1937. – С.78.

²⁷ Культура і побут населення України: Навчальний посібник / В.І.Наулко, Л.Ф.Артюх, В.Ф.Горленко та ін. – К., 1993. – С.96–97; Лозко Г. Українське народознавство. – Тернопіль, 2011. – С.461–462; Українське народознавство: Навчальний посібник / За ред. С. П. Павлока. – К., 2006. – С.406–411.

²⁸ Культура і побут населення України: Навчальний посібник / В.І.Наулко, Л.Ф.Артюх, В.Ф.Горленко та ін. – С.97–98.

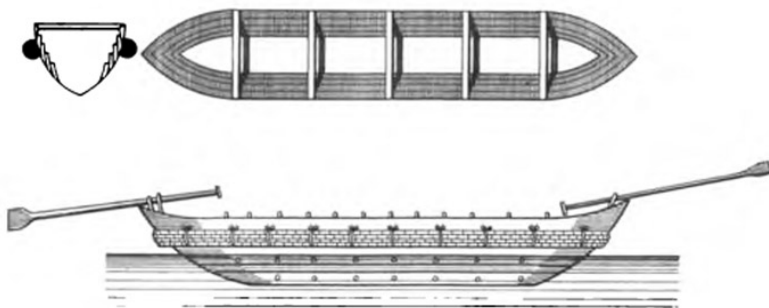
Основними упряжними тваринами в Україні були коні та воли. Хоча могли зустрічатись, як виключення, і якісь екзотичні тварини на кшталт верблюдів, мулів, віслюків. При цьому воли були більш витривалими, ніж коні, які, в свою чергу, могли швидше пересуватись. Тому воли були більш пристосовані до важкої, довготривалої та повільної роботи. Адже для відпочинку після тяжкої роботи їм треба було менше часу, ніж коням, які могли відновлювати сили протягом двох чи трьох днів. При цьому присталих коней треба було посилено годувати вівсом, а втомлені воли могли задовольняти підніжним кормом²⁹. Вантажопідйомність транспортних засобів визначалась не лише їхніми конструкційними особливостями, але багато в чому вона залежала і від сили та витривалості упряжних тварин. Адже навіть у тварин одного виду, скажімо у волів, в залежності від вгодованості та сили окремих особин різниця у вантажопідйомності могла складати десятки пудів. Мала значення і кількість тварин в упряжці. 120 пудів вантажу могли тягти лише дві пари волів³⁰. І це мали бути особливо сильні воли. Кінні ж вози мали меншу вантажопідйомність (по аналогії з сучасними повозками 500–700 кг). Незалежно від виду упряжних тварин, якими користувались подорожні, при виборі швидкості свого руху їм доводилось враховувати вагу вантажу, відстань, на яку його треба було перевезти, стан шляху, яким рухались та інші фактори, котрі впливали на функціональний стан тягла. Тривалі великі навантаження, наприклад, через розгаслі дороги, могли привести до виснаження та загибелі упряжних тварин.

Для пересування водою використовувались човни різних типів: байдаки, дуби, ком'яги, чайки тощо, які не тільки забезпечували перевезення пасажирів та вантажів і на великих, і на малих річках, а й дозволяли виходити в море. Виготовлялись вони народними майстрами без креслень тому навіть однотипні човни могли відрізнятись розмірами та формою. Серед них були човни які рухались тільки за допомогою весел і за рахунок річкової течії. Саме такими були ком'яги, які широко використовувались для перевезення вантажів з XV століття. Це були одноразові безщоглові весельні (7–12 веслярів) човни. Вони мали

²⁹ Щербина Ф. Очерки южнорусских артелей и общинно-артельных форм. – С.142.

³⁰ Слабеев І.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні (Чумацький промисел і його роль в соціально-економічному розвитку України XVIII – першої половини XIX ст.). – С.37.

прямокутну форму (довжина 17—24 м і ширина до 10 м), неглибоку осадку. Після сплаву за течією річки в пункті призначення ці плавзасоби розбирали на дрова. Були і човни з вітрилами: байдаки, чайки тощо. Але і вони в основному рухались за допомогою весел, а вітрила відігравали допоміжну роль.



Козацька чайка.

Для виготовлення човнів використовувалось два методи. Більш давньою технологією було видовбування човнів. Стовбур дерева обтесували, надаючи йому форми човна, а середину видовбували чи випалювали. При потребі борти таких човнів розгортали. У видовбану заглибину наливали воду, а потім її нагрівали, кидаючи в неї розжарене каміння. Нагріту гарячою водою деревину вигинали за допомогою клинів, якими розпирали борти, а після охолодження вона вже тримала надану форму. Інколи борти розгортали нагріваючи човен над ямою з багаттям. Великі за розмірами човни, зокрема і чайки, виготовляли за більш складною технологією. Основою, своєрідним кілем такого плавзасобу був вже видовбаний човен. На нього набивались дошки, які вивершували його борти. В цей набраний з дошок корпус вмонтовувались шпангоути, які надавали йому жорсткості³¹. І лише у

³¹ Боплан Г. Опис України. – С.70–71; Культура і побут населення України: Навчальний посібник / В.І.Наулко, Л.Ф.Артюх, В.Ф.Горленко та ін. – С.99–100; Українське народознавство: Навчальний посібник / За ред. С. П. Павлюка. – С.393–399.

XVIII столітті в Україні велось масове будівництво човнів та кораблів з наборними корпусами, коли на кіль монтувались шпангоути, які і обшивались дошками. На Хортиці в 1736–1739 роках навіть існувала російська військова верф, де застосовувались такі технології.

В основі значної частки перевезень лежала підводна повинність. Всі, крім привілейованих верств, мали надавати підводи для перевезення державців з їхніми почтами, послів тощо. Крім того, залежні селяни ще були зобов'язані здійснювати перевезення в інтересах свого пана³². На своїх возах та з своїм тяглом. Частину перевезень здійснювали власники транспортних засобів для себе чи по найму для сторонніх осіб. Зустрічались, переважно у військовій сфері, і перевезення громадськими транспортними засобами в інтересах всього війська (транспорткування артилерії, загальновійськових припасів тощо). У козаків навіть було належне всьому війську окреме «арматне стадо» – тягло для артилерії³³.

Багато в чому пересування населення залежало від інфраструктури, яка забезпечувала життєдіяльність подорожніх. Слід зазначити, що вона концентрувалась в заселеній частині України. В першу чергу це були численні корчми, які могли запропонувати подорожнім і харчування, і напої, і нічліг. Стояли вони на роздоріжжях шляхів, розміщувались в містах, в містечках, в великих селах. Це були великі будинки, в яких було по кілька окремих кімнат для кращої публіки. З них одна була великою, і в ній гості харчувались, а ті, що бідніші, могли там і ночувати. Також в корчмі мала бути возовня на два три десятки возів, простора стайня. Зазвичай в корчмах готували страви для гостей, пригощали їх горілкою, медом, пивом. Для приваблення відвідувачів там була музика³⁴. Шинки були більше орієнтовані на вживання спиртних напоїв, але і в них можна було домовитись про нічліг і харчування. Крім того, мандрівники могли зупинитись і в монастирях. За домовленістю і нічліг, і прихисток від негоди їм могли надати селянська хата, будинок міщанина, «замок» чи «дворець» шляхтича. Врешті-решт, будь-яка стодола, сінник тощо, могли використовуватись подорожніми для відпочинку та ночівлі.

³² Грушевський М.С. Історія України-Руси. –Т.VI. – С.210–211.

³³ Апанович О.М. Запорозька Січ в боротьбі проти турецько-татарської агресії. – С.25.

³⁴ Історія української культури. /Під загальною редакцією д-ра Івана Крип'якевича. – С.121–122.

Але в XV–XVI століттях заселена територія України, на якій існувала хоч якась інфраструктура для мандрівок, була меншою, ніж навіть в часи Київської Русі. В цей час на південному сході від лінії Київ – Брацлав, за винятком трьох замків, не було постійних поселень³⁵. І лише поступово козаки відвойовували території в південному напрямку. Величезні ж простори Запорозьких Вольностей були майже незалюднені. І недосвідчений подорожній влітку міг заблукати і загинути від безводдя в запорозькому степу. Взимку ж запорозький край був ще страшнішим, і «являв з себе безмежний білосніжний простір, де не було видно ні шляхів, ні осель, а тільки бігали вовки та інші звірі»³⁶. Ускладнювала подорожі запорозькими землями небезпека татарських нападів, яка була високою у XVII столітті і цілком реальною навіть в наступному.

Значно впливали на можливість пересування територією України особливості її клімату. Подорожуючи взимку можна було легко обморозитись, а то й загинути від переохолодження. Крім того, глибокі сніги утруднювали рух та вимагали перевезення з собою фуражу для коней. Хоча по уторованих зимових дорогах легко можна було пересуватись на санках. А ще ж були і раптові зимові похолодання, коли зі звичних -10° температура могла опуститись навіть до -40° ! Особливо небезпечними вони були в запорозьких степах. Через такі погодні умови іноді навіть зривались військові походи. Як згадували сучасники, саме таке раптове похолодання у 1646 році змусило польське військо зняти табір на річці Мерлі. При цьому поляки втратили дві тисячі чоловік від морозу. Більше того, тоді навіть тисяча коней, набагато витриваліших від людей, відморозила собі ноги³⁷! Більше того, катастрофічні похолодання траплялись навіть весною. У березні 1748 року в Полтавському полку від раптового морозу загинуло 10 чоловік, 416 коней, 5485 голів рогатої худоби та 72364 вівці³⁸.

³⁵ Грушевський М. Історія України-Руси. – Т. VII. – К., 1995. – С. 257

³⁶ Багалій Д. І. Заселення Південної України (Запорожжя й Новоросійського краю) і перші початки її культурного розвитку. – Харків, 1920. – С. 11.

³⁷ Боплан Г. Л. де. Опис України. – С. 93–95; В. А. Дневник Освецима (в извлечениях и переводе), с предисловием В. А. // Киевская Старина. – К., 1882. – Т. I. – Январь. – С. 149–150.

³⁸ П-ко Вл. «Стужа» в Малороссии в марте 1748 г. // Киевская старина. – К., 1905. – Т. XC. – Сентябрь. – Отдел II. – С. 115.

Завірюхи ж були страшними навіть в заселених місцевостях. «Повільно, іноді кілька днів збираються велетенські сірі хмари, і обляжуть небо, як велетенське військо. Хмари побіліють, зсунуться щільніше; сніг лине і всяке світло щезне». Після таких заметілей навіть села засипало снігом до димарів, а дороги в степу зникали. Під час заметілі легко було збитись зі шляху, заблукати і загинути від холоду. Над мандрівниками, що зупинились, відразу намітало сніговий замет. Врятуватись вони могли лише пробивши в снігу отвір для доступу повітря, та виставивши якусь палицю по якій їх могли знайти та відкопати інші подорожні після заметілі³⁹.

Ще гірше було мандрувати українським шляхами восени чи навесні. Під час негоди вони розгасали і ними майже неможливо було рухатись. Багно налипало на колеса так, що вони вже не обертались, і запряжні тварини змушені були тягти вози як сани. Під час Кримської війни ХІХ століття, коли стан шляхів в Україні майже нічим не відрізнявся від попередніх століть, осінні дороги на Севастополь були буквально всіяні загрузлими та померлими в непролазній грязюці знесиленими волами та кіньми⁴⁰. Щоправда, така масова загибель упряжних тварин раніше для України не була характерною. Лише з ХVІІІ століття своєю безоглядною експлуатацією реквізованого у українського населення тягла його почали масово та систематично нищити російські військові («Москалики-соколики поїли наші волики...»). Українці ж в несприятливі пори року берегли тварин і обмежували пересування.

Не на користь мандрівкам була і характерна для Речі Посполитої практика збирання мита з подорожніх на мостах, греблях, шляхах, котра в ті часи була поширена і в українських землях. Зазвичай шляхтичі в своїх маєтках, які лежали на битих шляхах, будували чи лагодили мости, греблі тощо. Після чого отримували в королівській канцелярії привілей на збирання дорожнього мита, щоб, мовляв, компенсувати витрачені кошти. Іноді подібні привілеї надавались і міщанам. Мешканці Мінська отримали такий привілей і збирали на побудованих через Свіслоч мостах по півгроша з коня у купців. А що місто було зацікавлене в завезенні в нього продуктів харчування, то з селян, які везли збіжжя на продаж,

³⁹ Данилевский Г. Нравы и обычаи украинских чумаков. Очерки четырех времен года в Малороссии. Зима // Библиотека для чтения. – Т.142. – СПб., 1857. – Смесь. – С.120–121.

⁴⁰ Там само. – Т.143. – СПб., 1857. – Смесь. – С.139.

брали лише по пенязю. З возів шляхтичів, які везли товари, та з мандрівників мито їм брати заборонялось. А от деякі шляхтичі збирали мостове мито навіть з перехожих – по пенязю! Саме таке право отримав у 1510 році Віленський воєвода Радивіл на мосту в своєму маєтку в Богушові. Крім того, на тому ж мосту торговці мали платити за кожного коня та бочку товару по грошу, перегнати ж по ньому бика чи корову коштувало півгроша⁴¹. Пізніше, в часи шляхетської анархії, такі дорожні побори стануть дуже поширеним явищем.

Часті війни, релігійно-національні та соціальні конфлікти, які були характерні для України XVI–XVII століть, теж негативно впливали на можливість мандрівок по країні. Адже під час воєн, при зустрічі з вояками будь-якої сторони конфлікту, мандрівника від смерті могла врятувати лише однакова з ними релігійна чи національна приналежність. Швидше за все, що смерть чекала мирного православного українця при зустрічі із загоном польських жовнірів десь на дорозі поблизу району бойових дій. Адже звинувачення жертви в шпигунстві легітимізувало навіть її вбивство. Та й хто б тоді цікавився долею якогось «схизмата»? Те ж саме чекало б і польського шляхтича, якби він потрапив на очі повсталим козакам чи селянам. Від грабежу ж подорожніх вояками взагалі могло врятувати лише диво. Зустріч на дорозі з татарами, союзниками то козаків, то поляків, для будь-якого християнина означала полон та рабство.

Більше того, українсько-польські конфлікти призвели до зростання взаємної ненависті. А що селяни після Хмельниччини почали потроху виходити з свого приниженого стану, то будь-які контакти між шляхтою та селянами, дуже легко могли закінчитись зіткненням. Навіть спроба шляхтича просто відпочити в українському селі. Саме так сталося з паном Дубецьким в селі Борки Київського воєводства 1674 року. Він разом із слугою та возом їхав за дорученням свого принципала наглядати за його маєтками. На відпочинок зупинився в дворі борківського селянина, котрий шинкував горілкою. Туди ж прийшли вїт зі священником та кілька селян. Панський слуга, котрий сказав щось ущипливе священнику, був побитий. Але і після цього не вгамувався і продовжив конфліктувати з селянами. В кінці кінців він поплатився за

⁴¹Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России, собр. и изданные Археологической комиссией (Далі — Акты ЮЗР). — Т.1. — СПб., 1863. — С.42–43; 180–181.

свій довгий язик життям. Його ж пана «хлопи» ганяли по двору киями до тих пір, поки він не спромігся вскочити на коня та втекти. І такі факти були непоодинокими⁴².

Крім того, в усі часи будь-які військові конфлікти породжували велику кількість людей викинутих з мирного життя, схильних до насильства, які не мають легальних засобів до існування. Часто не тільки для дезертирів, а й для пограбованих до нитки селян розбій ставав єдиною запорукою виживання. Тому так побільшало в Україні у XVII столітті розбійників. Ватаги «прибишів» не тільки крали крам з купецьких возів, а й вбивали та грабували подорожніх. І українські гетьмани навіть змушені були виділяти конвой для охорони купецьких обозів, які рухались територією Гетьманщини⁴³. Хоча навіть у відносно тихому та мирному XVI столітті подорожні могли зіштовхнутись з розбійниками. Так, у 1586 році, шляхтич Євлашевський ледь не став жертвою розбійників, які напали на нього коли він під час поїздки ночував в stodолі одного селянина. Врятував його тоді великий обоз віленських купців, котрий випадково туди заїхав. В деяких бандах організація розбійного промислу стояла на висоті. У них були спільники в селах та містах, які «наводили» їх на жертв, забезпечували харчами тощо. Той же Євлашевський підозрював у змові з бандитами власника stodоли. Останній виправдовувався тим, що грабіжників збирається багато, і вони чинять, що хочуть⁴⁴. Правда, цей же мемуарист, який був судовим чиновником та провів майже все своє життя в роз'їздах, з відвертим розбоем зіткнувся лише раз. А взагалі-то з міркувань безпеки подорожні зазвичай намагались згуртуватись у більші групи. Чи намагались пристати до великих купецьких валок.

В козацьку добу переважна більшість населення України не була схильною до далеких мандрів та частих переміщень. Адже основним їхнім заняттям було сільське господарство, яке просто не допускало тривалих відлучок господаря. Разом з тим козаки, шляхта, купці та ще деякі групи населення відзначались значною мобільністю. В житті селян

⁴²Архив Юго-Западной России, издаваемый Временной Комиссией для разбора древних актов. (Далі: Архив ЮЗР). – Ч.3. – Т.2. – К., 1868. – С.76–79, 83–86.

⁴³Букатевич Н.І. Чумацтво на Україні: історично-етнографічні нариси // Записки Одеського інституту народного господарства. – Одеса, 1928. – С.27.

⁴⁴Дневник новгородского подсудка Федора Евлашевича // Мемуары, относящиеся к истории Южной Руси. — Т.2. – Киев, 1896. – С.26.

дальні поїздки та подорожі займали небагато місця. Зазвичай у них рідко виникали потреби рухатись кудись далі околиць їхніх сіл. Ну, хіба що на ярмарок в сусіднє село чи містечко. Проте і для селян далекі поїздки не були такою вже дивиною. Адже їм доводилось возити збіжжя, лісові товари та інші вантажі до судноплавних річок тощо⁴⁵. Та й особливої підготовки до таких подорожей селянам не було потрібно. Адже високих вимог до комфорту під час мандрів вони не ставили, і задовольнялись мінімумом зручностей. Сяке-такє харчування, відповідний погоді одяг та нічліг хоч і на підлозі покотом. В звичайний селянський віз чи сани, навіть навантажені, можна було взяти запас харчів, потрібний одяг. Ночувати селяни-подорожні могли просто неба під возами чи на них, в корчмах, в селянських будинках, стодолах тощо.

Українське міщанство, за виключенням купецтва, теж не відзначалось особливою мобільністю, а його дорожній побут був позбавлений якихось оригінальних рис. Навряд чи подорожі незаможних міщан в плані комфорту чимось відрізнялись від поїздок селян. В той же час заможне міщанство намагалось поліпшити свій дорожній побут. І навіть «райці» невеликого містечка не задовольнилися покладеним на сани сіном, а услали їх килимом, взяли з собою ліжчик, щоб укриватись від холоду під час поїздки⁴⁶.

Шляхетський стан був набагато мобільнішим. Шляхтичам необхідно було вибиратись на судові рочки, сейми. Змушували їх пускатись в дорогу і поїздки в гості до родичів та знайомих. А дехто з них навіть відвідував європейські країни. Природно, що в шляхетському середовищі набагато більше ставилось вимог до комфорту під час подорожей. Та й з плином часу шляхта все більше і більше тяжіла до розкошів.

Вельможні та багаті пани та їхні дружини для поїздок дуже широко використовувались розкішні, прикрашені дорогоцінними тканинами, позолотою карети та коляски. Уже в середині XVI століття Михалон Литвин скаржився, що в той час коли коней не вистачало для війська, шляхтянок в храми та на бенкети возили екіпажами запряженими вісьмома чи шістьма кіньми⁴⁷.

⁴⁵ Грушевський М. С. Історія України-Руси. – Т. VI. – С. 173–211.

⁴⁶ Луцька замкова книга 1560-1561 рр. / Підготували В. М. Мойсієнко, В. В. Поліщук. – Луцьк, 2013. – С. 201.

⁴⁷ Литвин М. О нравах татар, литовцев и москвитян. – М., 1994. – С. 75.



Карета XVII століття.

Під час мандрів вельможі намагались забезпечити собі звичний комфорт. Тому пересувались магнати в зручних каретах. І їздили, зазвичай, великими обозами, в яких перевозили все необхідне. 1646 року у гетьмана Потоцького, який з військом рухався в похід проти татар, був окремий обоз для його кухні⁴⁸. Тоді мороз вивів з ладу шість кухонних коней, а це ж тягло для шести однокінних возів. І якби це були всі коні з кухні, то мемуарист зазначив би цей факт. Тому можна припустити, що кухонний обоз Потоцького нараховував більше шести возів. Під час поїздок вельмож в їх обозах могли рухатись навіть спеціальні «скарбні вози»⁴⁹. Вірогідно, в них перевозився столовий посуд із дорогіших металів, інші коштовності, гроші. Тому такі вози не могли не бути повністю закритими. Кузов їх повинен був виготовлений з міцного дерева, оббитий залізом. Обов'язково такий віз мав замикатись, щоб ні у

⁴⁸ Боплан Г. Л. де. Опис України. – С.95.

⁴⁹ Архив ЮЗР. – Ч.8. – Т.3. – К., 1909. – С.351

кого не виникло спокуси щось вкрасти. Також в обозі вельмож їхали їхня челядь, служили шляхтичі тощо. Ці почти вельмож, в тому числі і шляхтичі, їхали на звичайних селянських возах, а харчування забезпечували собі за рахунок грабунку селян на постоях.

Коли не було якоїсь особливої потреби квапитись, то вельможі в своїх поїздках рухались повільно. Гетьман Конєцпольський 21 вересня 1643 року вирушив в поїздку за маршрутом Бар – Тульчин – Чечельник – Корсунь – Черкаси – Хорол – Миргород – Гадяч – Лохвиця – Пирятин – Переяслав – Біла Церква – Винниця – Бар. Тривала ця подорож 12 тижнів. Вельможа не надто квапився. Часто відпочивав. Інколи й по кілька днів. В день він проїжджав по 2–4 милі. І лише коли рухатись доводилось по незаселених місцевостях, то тоді його обоз долав більші відстані (по шість миль⁵⁰)⁵¹.

Заможна шляхта їздила хоч і не в таких розкішних, як у магнатів, але все ж таки в більш комфортних ніж звичайні вози екіпажах. Зокрема користувались ридванами, в які запрягали чотирьох коней. Коштував такий повіз 60 коп. Досить велика сума. Бідніші пани використовували поліпшені вози, які оковувались залізом, накривались сукном, щоб пасажири не мокли під дощем. Такі вози і виглядали набагато розкішніше, ніж звичайні селянські підводи, і забезпечували достатній рівень комфорту. При цьому вони були відносно недорогими. Вартість такого воза сягала 10 коп⁵². Менш заможні шляхтичі не могли дозволити собі навіть і таких поліпшених возів, і користувались звичайними чи їхали верхи. При цьому речі шляхтича-верхівця могли перевозити возом. На ньому він міг в дорозі відпочивати⁵³.

Серед речей, які шляхтичі брали з собою в дорогу, зазвичай була зброя. Це були шаблі, рушниця, карабіни, списи, рогатини тощо⁵⁴. Крім

⁵⁰ Миля польська – 7,4 км; Миля українська чи козака – 8,3 км. // Боплан Г. Л. де. Опис України. – С.135; Величко С. Літопис. Т.2. / Пер. з книжної української мови, комент. В. О. Шевчука; Відп. ред. О. В. Мишанич.— К.: Дніпро, 1991.— С.572.

⁵¹ Дневник Освецима (в извлечениях и переводе), с предисловием В.А. // Киевская Старина. – К., 1882. – Т.І. – Январь. – С.131–137.

⁵² Архив ЮЗР. – Ч.8. – Т.3. – С.444.

⁵³ Там само. – Ч.3. – Т.2. – С.76–79.

⁵⁴ Луцька замкова книга 1560-1561 рр. / Підготували В. М. Мойсієнко, В. В. Поліщук. – С.219–220.

того, в польські часи шляхта часто мандрувала з документами на свої мастки. Іноді щоб з їх допомогою відстояти свої володіння у судах чи побоюючись, що папери вкрадуть. Більше того, ні на кого не покладаючись, такі папери брали з собою навіть у військовий похід⁵⁵! Часто в дорогу, особливо шляхтянки, везли коштовності, які тримали в скриньках поруч із собою. Часто навіть не надто вельможні шляхтичі їхали в далеку дорогу кількома возами. Як мінімум, мав бути віз з кухарським приладдям, запасами харчів та напоїв, з столовим посудом. А ще ж везли з собою запасний одяг, постіль⁵⁶. Завдяки цьому навіть в незаселеній місцевості такий мандрівник міг пристойно харчуватись, а при потребі змінити одяг.

Особливо ж висока мобільність була характерною для українського козацтва, якому часто доводилось вирушати в походи, їздити на чати тощо. У них не тільки склався доволі оригінальний похідний побут, а й існував спеціальний бойовий порядок – козацький табір. Це було пересувне укріплення з возів, яке можна було застосовувати і стаціонарно, і в русі. На рівнинній місцевості головним призначенням такого табору був захист від кількісно переважаючого мобільного противника. Для козацького війська, в якому у XVI– XVII століттях переважала піхота, табір дозволяв успішно боротись з татарською кіннотою в степу. Неприятель дуже рідко міг подолати укріплення з кількох рядів возів і наблизитись до оборонців табору, щоб застосувати холодну зброю, у використанні якої кавалерист завжди має перевагу перед піхотинцем. Козаки ж, укриваючись за возами від татарських стріл, могли вести прицільний вогонь з вогнепальної зброї і знищувати противника на підступах до табору. Не менш ефективним був цей бойовий порядок і при боротьбі з польським військом. Тому в козацькому війську табір застосовувався в походах, на тимчасових зупинках і при необхідності ведення довготривалих оборонних боїв.

Основою для побудови табору був обоз. В козацькому війську на кожні 5-10 чоловік припадав віз, у якого були кріплення для голобель з обох боків. Завдяки цьому при зміні напрямку руху вози не треба було розвертати, а досить було перенести голоблю на інший бік та перепрягти коней. Хоча, можливо, голоблю можна було перечепити на інший бік

⁵⁵ Архив ЮЗР. – Ч.1. – Т.1. – К., 1859. – С.87–89.

⁵⁶ Там само. – Ч.8. – Т.3. – С.444.

воза не відпрягаючи коней. На возу козаки зазвичай перевозили намет, продукти харчування, котел, фураж, боєприпаси, лопати, пилки, сокири тощо. До обозу входили і вози, на яких транспортувалася генеральна та полкова артилерія, боєприпаси і спорядження до неї. Крім того, багато хто з старшин рушали в похід із власними обозами, які рухались у спільному обозі. Керували побудовою табору обозні: під час походу всього війська – генеральний, а в тих випадках, коли козацькі полки діяли самотійно, – полкові.

На марші табір з возів мав вигляд прямокутника, по довгих сторонах якого рухалися вози в кілька рядів. На возах першого чи другого ряду встановлювалися гармати. Між возами йшла піхота із зарядженими мушкетами. Передня і задня сторони табору не були замкнені, а прикривалися кіннотою. Для закриття цих сторін декілька бокових рядів були довшими від інших на ширину табору, це були «крила» табору, які при зупинці завертали і замикали його. Табір обкопувався валом, вози зв'язувалися ланцюгами. При довготривалій обороні у вози насипалась земля, а їх колеса закопувалися. Навколо возів насипались вали, копалися окопи, які з'єднувалися ходами сполучення. На підступах до табору козаки копали «вовчі ями» та інші пастки. Найбільш вразливі місця табору прикривалися артилерією. Масовий і влучний вогонь з ручної вогнепальної зброї і артилерії робили такий табір неприступною твердинею.

До недоліків табору слід зарахувати те, що його застосування вимагало оборонної тактики. Використання цього бойового порядку в наступі було обмеженим, бо потребувало рівної місцевості на напрямку атаки. Навіть при подоланні невеликих перешкод лінія возів могла розтягнутись і бути прорваною при контратаці противника. Перешиковування під час зміни напрямку руху теж надавало противнику сприятливі можливості для прориву лінії возів. Але майстерність у застосуванні табору дозволяла козакам долати ці недоліки і успішно вести боротьбу з противником і при його десятикратній кількісній перевазі⁵⁷.

⁵⁷ Боплан Г. Л. де. Опис України. – С.63–64; Мицик Ю.А., Плохій С.М., Стороженко І.С. Як козаки воювали. – С.111–122; Яворницький Д.І. Історія запорізьких козаків. – Т.І. – С.266–267.



Стационарний козацький табір на Солониці.

Разом з тим, не такою вже однозначною видається можливість зміни напрямку руху табору за рахунок перечеПЛення голобель. Адже в козацькому обозі могли бути і звичайні вози, в яких не було можливості перечіпляти голоблі. Особливо коли до козаків під час повстань масово приставали селяни та міщани, споряджені звичайними возами. В таких випадках для зміни напрямку руху табору треба було розвертати вози (можливо і вручну). Адже місцевість не завжди дозволяла здійснити широкий маневр всім табором.

На жаль, до цих пір ще не з'ясовано яким чином здійснювалось управління побудовою табору, перешикуванням його в бойових умовах. Адже це вимагало синхронних дій багатьох сотень возів з обслугою, а через шум бою віддані голосом команди просто могли не почути. Тим більше, коли табір мав значні розміри. Можна припустити, що такі команди могли дублюватись з допомогою барабанів, труб. Чи їх передавали по ланцюжку: від одного воза до іншого. При цьому другий варіант, як простіший, видається більш вірогідним. Хоча певні сигнали,

найпростіші, могли подавати і за допомогою військової музики: зупинитись, рушати тощо.

Крім того, можливо, що під час маршу закриття відкритих сторін табору проводилось не тільки за допомогою його подовжених рядів, «крил». Адже Боплан стверджував, що при побудові табору козаки ставлять «по вісім або десять возів попереду і стільки ж позаду, а самі йдуть всередині...»⁵⁸. Такий метод видається більш ефективним, бо не потребує ніяких перешиковувань у випадку несподіваного нападу противника. Адже проміжки між боковими сторонами табору уже прикриті возами, які там рухаються. В світлі цього, та зважаючи на складність маневрування при закритті торців табору за допомогою подовжених «крил», (особливо коли табір складався з кількох рядів возів) виникає сумнів в тому, що подібна практика широко застосовувалась чи взагалі існувала.

Темп маршу табору був достатньо високим. Так, в 1628 році чотири тисячі козаків табором за шість днів дійшли від Перекопу до Бахчисарая. Вони проходили приблизно по 30 кілометрів за добу. І це при тому, що козакам треба було зупинятись на нічліг, готувати їжу, заготовляти траву для годівлі коней, чи випасати їх. Крім того, на додаток до всього козакам доводилось ще вести бої з татарами⁵⁹. Трошки нижчим був темп маршу козацького війська в січні 1655 року, коли воно рухалось від Білої церкви до Охматова. Якщо припустити, що Богдан Хмельницький вирушив в похід 14 січня⁶⁰, то за день військо долало приблизно по 17–20 кілометрів.

Похідний побут українського козацтва був спартанським, а відсутність будь-яких розкошів була його характерною рисою. В першу чергу це стосувалось рядових козаків, не всі з яких мали намети, бо ті дорого коштували. Тому такі бійці для ночівлі на стоянках робили тимчасові курені з гілок дерев. Харчувались рядові козаки в похідних умовах колективно. Об'єм мідних котлів, виявлених під час археологічних досліджень на місці битви під Берестечком, був достатнім для приготування в них страви для 10 козаків. Ложки ж у козаків були дерев'яні, а носили їх козаки у шкіряних футлярах на поясі. Хоча серед

⁵⁸ Боплан Г. Л. де. Опис України. – С.63.

⁵⁹ Грушевський М. Історія України-Руси. – Т.VIII. – К., 1995. – 42–44.

⁶⁰ Крип'якевич І.П. Богдан Хмельницький. – Львів, 1990. – С.312–314, Смолій В.А. Богдан Хмельницький. – К.,1993. – С.404–407.

козацьких столових приборів інколи зустрічались трофейні металеві ложки, двозубі виделки⁶¹. Зважаючи на те, що страву козаки споживали спільно прямо з котла, тарілки та миски вони не застосовували.

Хоча козацька старшина була більш забезпеченою, але в першій половині XVII і вона уникала розкошів. Навіть козацькі гетьмани не використовували в походах розкішних екіпажів. Пораненого Сагайдачного під Хотином возили в простому возі, покритому килимом. Пересуватись же у більш зручному екіпажі він став лише тоді, коли королевич Владислав подарував йому свою розкішну коляску з балдахіном, з позолоченою зброєю. Богдан Хмельницький взагалі уникав розкоші. На зустріч з патріархом Макарієм він приїхав верхи. А з Богуслава у табір, який стояв біля міста, їхав однокінним возом. А що був дощ, то він лише одягнув білого плаща. Намет гетьмана в таборі був невеликим і непоказним, засланий він був не розкішним килимом, їв же гетьман варений кріп⁶². Разом з тим, з престижних міркувань, коли це було необхідно, в родині Хмельницького користувались і розкішними екіпажами. Так, у весільному обозі Тиміша Хмельницького, який приїхав свататись до доньки правителя Молдавії, було два ридвани в шість коней та скарбний віз⁶³.

Щоправда, коли козацькі послы вирушали до польського королівського двору, то там вони вели далеко не спартанське життя, бо з державного скарбу виділялись кошти на їхнє утримання. Проте мова не йшла про якісь особливі розкоші. Навряд чи це було щось більше, ніж добре харчування та достаток спиртних напоїв. Крім того, козацьким послам ще дарували одяг, розкішні тканини, багато прикрашену зброю. Так, для Палія поляки купили прикрашені золотом панцир, лук та

⁶¹ Свешніков І.К. Битва під Берестечком. – Львів, 1992. – С.182–183, 222–223.

⁶² Записки Тимофея Титловського 1620–1621 // Летопись событий в Югозападной России в XVII веке составилъ Самоилъ Величко. – Т.IV.: Приложения. – К., 1864. – С.176.; Павел Алеппский (архидиакон). Путешествие антиохийскаго патриарха Макария в Россию в половине XVII века. Описанное его сыном архидиаконом Павлом Алеппским (по рукописи Московскаго Главнаго Архива Министерства Иностраннхъ Дел). – Вып. 2. От Днестра до Москвы. – М. 1897. — С.34–35.

⁶³ Венгржиновский С. Свадьба Тимоша Хмельницкаго // Киевская старина. – К., 1887. – Т.XVIII. – Май. – С.38.

сагайдак, які коштували 642 злотих, декоровані насічкою наручі – 70 злотих⁶⁴.

Їздили козацькі посланці і в Москву, до царського двору. І ці вояжі для запорожців були чимось на кшталт курорту. Наприклад, в січні 1688 року чотири десятки запорожців приїхали в Батурин і вимагали у гетьмана дати їм дозвіл поїхати в Москву з двома полоненими татарами. Але Мазепа пропустив лише 12 січовиків. 30 запорожців залишились біля Батурина чекати повернення товаришів на гетьманському утриманні. Це означало, що вони просто відпочивали на всьому готовому в заселеній місцевості. Там одні з них легко могли знайти багато шинків, жіноче товариство. Релігійні ж козаки мали можливість відвідувати церковні служби, монастирі.

Ще краще було тим січовикам, котрі тоді вирушили до Москви. Їх утримували за рахунок царського скарбу. Щоденно під час перебування в Москві їм видавались гроші на «корм» та напої. Філон Лихопой, котрий очолював цих козаків, отримував на день три алтини та дві деньгі, три чарки вина, меду та пива по три кухлі. Ще двом старшинам видавали стільки ж напоїв, але менше грошей – два алтини та дві деньгі. Простим козакам давали в день по десять деньг, та вина меду і пива по дві чарки та кухлі. В той день коли козаки були на аудієнції у царя, то «корму» та напоїв їм видавали вдвоє більше. Ще запорожці, в залежності від чину, отримали подарунки при від'їзді: вісім карбованців, сукно кармазинове, тафту та пару соболів в шість карбованців; шість карбованців, сукно англійське та пара соболів в два карбованці; чотири карбованці, сукно англійське та пара соболів в два карбованці. Крім того, коли січовики виїжджали додому на дорогу їм видали «кормових» на три тижні, та дві полті шинки, два відра вина та чотири відра пива. Потім козаки добились, що їм ще додатково виділили п'ять відер вина, 10 відер меду та пива, «стяг» яловичини та два «полтя» свинини. Приблизно так же постачались і інші делегації запорожців, котрі тоді приїжджали в Москву⁶⁵. Всього на поїздку з Січі в Москву козаки витратили п'ять тижнів. При цьому шлях від Батурина до Москви зайняв у запорожців дев'ять днів. Кілька днів вони прожили у Батурині.

⁶⁴ Н.Беляшевский Расходы Речи Посполитой на казацких послов // Киевская Старина. – К., 1897. – Т.LVII. – Июнь. – Документы и заметки. – С85–86, 92–93.

⁶⁵ Эварницкий Д.И. Источники для истории запорожских казаков. – Т.1. – Владимир, 1903. – С.82–92.

В Україні XVI–XVII століть поруч із суходольними перевезеннями широко застосовувався і водний транспорт. Як уже згадувалось, надзвичайно затребуваним було перевезення вантажів на Балтику. На Наддніпрянщині, де не було можливостей для сплаву зерна в басейн Чорного моря⁶⁶, були поширеними місцеві річкові вантажні та промислові (рибальство) перевезення. Сучасники відзначали велику кількість великих суден на Дніпрі⁶⁷. З транспортуванням вантажів були пов'язані і пасажирські перевезення, бо на цих човнах могли за плату перевозити і пасажирів. Крім того, вірогідно, існували і чисто пасажирські перевезення. В організації руху суден навряд чи існували регулярні перевезення. Швидше за все човни вирушали в дорогу по мірі накопичення достатньої кількості пасажирів чи вантажів.

Дуже поширеними в Україні були вантажно-пасажирські перевезення на перевозах. Для переправи пасажирів з одного берега річки на інший могли слугувати звичайні човни. Для перевезення не тільки пасажирів, а й возів та вантажів влаштовували пороми. Зазвичай це було кілька великих човнів, на які настилався настил з перилами. Через невеликі річки такі пороми могли перетягувати на канаті з блоком. Де не було можливості протягнути канат з берега на берег, пороми рухали веслярі, які з веслами сиділи в бокових човнах. Значна кількість поромних переправ існувала на Дніпрі: в Стайках, в Ржищеві, в Трахтемирові, в Каневі, в Трипіллі, в Сокирні, в Бужині та Воронівці. Кілька перевозів розміщувались в Києві⁶⁸. Разом з тим, особливості українського клімату накладали певні обмеження на річкові перевезення, які припинялись взимку, восени (в період льодоставу) та навесні (в час скресання криги). І лише на перевозах після замерзання річок влаштовували льодяні переправи. При цьому товщина криги могла бути такою, що по ній можна було перевозити гармати, але чекати великих

⁶⁶ Боплан Г. Опис України. – С.30.

⁶⁷ Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию в половине XVII века. Описанное его сыном архидиаконом Павлом Алеппским (по рукописи Московского Главного Архива Министерства Иностранных Дел). – Вып. 2. От Днестра до Москвы. – С.75.

⁶⁸ Крип'якевич І. Студії над державою Б. Хмельницького. IV. Дороги // ЗНТШ. — Т.144–145.—Львів, 1926. — С.136–137.

морозів, щоб встановилася така переправа, іноді доводилось по кілька тижнів⁶⁹.

Мандрувати та перевозити вантажі річковим транспортом було набагато безпечніше, ніж транспортувати їх суходолом. В першу чергу на воді можна було не боятись суходільних розбійників, ночувати в повній безпеці на островах. Навіть під час війни по річці можна було безпечно перевезти вантаж⁷⁰. Також поїздки на човнах забезпечували мандрівникам певний рівень комфорту. Якщо подорож була далекою, то готувати їжу могли на березі, куди приставали для ночівлі та спочинку. Коли ж човен був великих розмірів і мав пливти не спиняючись, то на ньому могло бути місце для багаття, на якому готували їжу. Для цього робилась невелика загорода, яка викладалась каменем чи наповнювалась землею, щоб полум'я не пошкодило конструкцій човна. При цьому слід зазначити, що трудовий процес об'єднував екіпажі човнів, особливо тих, які здійснювали перевезення на великі відстані. Тому, можна припустити, що і харчувались вони спільно. Зважаючи на те, що праця на човнах була важкою та потребувала значних витрат енергії, то харчування човнових екіпажів мало бути гарячим. У такому випадку на човнах мав бути запас продуктів та котел для приготування їжі. Якщо ж в мандрівку на човні відправлялись заможні шляхтичі чи вельможі, то можна припустити, що вони, як і в поїздках на суходолі, організовували для себе більш розкішний побут. Човен могли прибрати килимами, кухарі готували їм розкішні страви.

Морський же транспорт в цей час в Україні розвивався виключно у військовій сфері і був пов'язаний з морськими походами запорозьких козаків. Умови ж для його розвитку були вкрай несприятливі. Ще з XV століття Туреччина оволоділа північними берегами Чорного та Азовського морів, а турецькі фортеці перекривали виходи в Чорне море, в якому панував османський флот. З огляду на відсутність морських портів і турецький контроль за виходом із Дніпра в Чорне море, козаки не могли використовувати великі кораблі. Тому основою запорозького морського флоту стали морехідні човни – чайки, довжина яких дорівнювала 15–20 метрам, ширина – чотирьом метрам. Верхньої палуби

⁶⁹ Акты ЮЗР — Т.8. — СПб., 1873. — С.314, 374–375; Крип'якевич І. Студії над державою Б. Хмельницького. IV. Дороги // ЗНТШ. — Т.144–145.—Львів, 1926. — С.137.

⁷⁰ Акты ЮЗР — Т.8. — С.250–251.

у чайок не було, тому, щоб у разі заповнення водою вони не тонули, до їх бортів прив'язували в'язанки очерету. Рухались ці човни, в залежності від їхніх розмірів, за допомогою 20–30 весел, які розташовувались по бортам. Крім того, коли дув попутний вітер то козаки ставили з'йомну щоглу з вітрилом. На кормі і носі встановлювались кермові весла, завдяки яким човен міг не розвертаючись змінити напрямок руху на 180 градусів. Озброювались чайки кількома малокаліберними гарматами і мали екіпаж у 50–70 козаків з шаблями та рушницями.

Чайки були більш маневреними і мали більшу швидкість на веслах, ніж турецькі галери. Але під вітрилами турецькі кораблі рухались швидше і завдяки своїм розмірам могли таранити козацькі човни. Крім того, перевага калібрів турецьких корабельних гармат робила неможливим ведення артилерійської дуелі між козацькими чайками та галерами⁷¹. В цих умовах вихід запорожців в море і повернення з морських походів були пов'язані з великими труднощами. Адже їм треба було прориватись через турецькі фортеці в пониззі Дніпра. Тому козаками для виходу в море обиралися безмісячні ночі, які мали приховати від турків рух козацької флотилії. Висока швидкість, з якою рухались козацькі човни та невисока скорострільність тогочасних гармат рятували січовиків від значних втрат при прориві з Дніпра в Чорне море.

Не менш складно було повертатись козацьким флотиліям на Січ, бо турки виставляли в гирлі Дніпра свій флот, який мав знищити козаків при їх поверненні. Коли козацька флотилія була достатньо чисельною, то козаки нападали на турків і з боєм проривалися на Запорожжя. Іноді козаки приставали в затоці в 3–4 милях від Очакова. Від неї низькою улоговиною перетягали чайки на руках (по 200–300 чоловік на човен) і, обминувши турецький флот, через 2–3 дні знов спускали їх у Дніпро. Бувало, що козаки затоплювали чайки перед Очаковом, а самі пересідали на захоплених у татар коней і на них повертались на Запорожжя. В наступний похід з Січі козаки виходили на маленьких човнах, і прокравшись мимо турецьких фортець і кораблів, піднімали затоплені чайки і вже на них продовжували похід. Траплялось, що запорожці поверталися з морських походів на Січ через Азовське море – Кальміус –

⁷¹ Апанович О.М. Розповіді про запорозьких козаків. – К., 1991. – С.70–71; Боплан Г. Опис України. – С.70–72; Мищик Ю.А., Плохій С.М., Стороженко І.С. Як козаки воювали. – С.135; Яворницький Д.І. Історія запорізьких козаків. – Т.1. – С.273–274.

Вовчі Води – Самару (яка впадала в Дніпро); на цьому маршруті доводилось перетягувати човни по суші з Кальміуса до Вовчих Вод⁷².



**Атака козацькими чайками
турецьких галер під час штурму Кафи у 1616 році.**

⁷² Боплан Г. Опис України. – С.74; Яворницький Д.І. Історія запорізьких козаків. – Т.1. – С.278.

Після виходу в море з максимально можливою швидкістю козацька флотилія рухалася до турецьких берегів. За свідченням Боплана після виходу в море козацький флот досягав турецьких берегів через 36–40 годин. Це було можливо, якщо середня швидкість руху козацьких човнів приблизно дорівнювала 12–14 кілометрам за годину. Такої високої швидкості руху можна було досягти лише при постійній зміні веслувальників. Завдяки такій швидкості пересування козацьких флотилій висадка запорозького десанту на турецьке узбережжя часто проводилася раніше, ніж розходилася звістка про вихід січовиків у море. Під час висадки на ворожий берег біля човнів залишалася охорона (по два козаки і по двоє джур з кожного плавзасобу). Всі інші козаки штурмували турецькі міста та села. Іноді козацькі загони заглиблювалися на кілька кілометрів від берега. Знищивши противника і запаливши його поселення, козаки із звільненими невільниками і захопленими трофеями поверталися до човнів і знов виходили в море.

Якщо в морі зустрічалися турецькі кораблі, то запорожці опускали щогли на чайках і займали позицію із сонячної сторони. Завдяки сонцю, яке сліпило турків, і низькій осадці чайок (0,75 м) їм вдавалось залишатися непоміченими. Вночі козаки зближувалися з турецькими кораблями і йшли на абордаж. На захопленому судні мусульмани знищувалися або захоплювалися у полон. Невільники звільнялися. Все цінне, особливо гармати, переносилися в човни, а корабель топився. Якщо козакам доводилося вступати в бій вдень, то вони відкривали безперервний вогонь з рушниць і змітали з палуб турецьких кораблів усе живе. Після цього знову йшли на абордаж. Враховуючи те, що у галер гармати розміщувалися на носі, козаки намагалися їх атакувати з корми. Гірше було, коли на морі підіймався вітер. Турецькі кораблі, користуючись перевагою в швидкості під парусами, таранили козацькі чайки. В таких випадках, щоб зменшити втрати, козакам доводилося розпорозуватися по морю. В прибережних районах козацькі чайки могли укриватися на обмілинах, куди не могли підійти турецькі галери, які глибше сиділи в воді. Козаки ж, дочекавшись ночі, могли вислизнути непоміченими. Адже вони мали можливість на руках перетягти свої

човни заростями очерету подалі від ворога. Чи приспавши пильність противника атакували його вночі⁷³.

Вірогідно, що під час морських походів чайки рухались строем фронту. За свідченням сучасника в морі отаманська чайка рухалась на третину корпусу попереду інших човнів, які в свою чергу тримались так близько один біля одного, що майже торкались веслами⁷⁴. Вірогідно, що це і був основний бойовий порядок, який використовували козацькі флотилії на морі. Таке шиккування дозволяло козацьким човнам під час атаки охоплювати судно противника з усіх сторін. Крім того, завдяки цьому бойовому порядку козацькі чайки могли моментально змінювати напрямок руху без ризику наштовхнутись на задній човен. Разом з тим, навряд чи це був єдиний бойовий порядок, який козаки застосовували на морі. Під час плавання Дніпром, його протоками та в інших вузьких місцях, чайки не могли не рухатись кільватерною колоною. Тому можна припустити, що і цей бойовий порядок був відомий запорожцям. В той же час маловірогідним видається використання цього шиккування у морських боях. Занадто вже слабкою була артилерія козацького флоту, щоб застосовувати цей бойовий порядок, характерний для лінійних кораблів із значною кількістю великокаліберних гармат.

Існувала у запорожців і система сигналів, за допомогою яких отаман управляв діями всієї флотилії. Так, Боплан побіжно згадав, що атака на турецьке судно вночі починалась за сигналом⁷⁵ з отаманської чайки, але не уточнив, яким же був цей знак. Можливо, що це був постріл з гармати чи мушкета, який поєднував в собі звук пострілу з спалахом полум'я, добре чутні та помітні в темряві. Проте після початку бою такі сигнали використовувати було недоцільно, бо неможливо було відрізнити бойові постріли від сигнальних. Та й запалювання гноту, роздмухування його перед пострілом могли завчасно демаскувати запорозькі човни, які приховано рухались у темряві (існування ж ударних кременевих замків

⁷³ Апанович О.М. Запорозька Січ в боротьбі проти турецько-татарської агресії. – С.58–61; Боплан Г. Л. де. Опис України. – С.70–74; ОстапчукВ., Галенко О. Козацькі чорноморські походи у морській історії Кятіба Челебі «Дар великих мужів у воюванні морів» // *Marra mundi: Збірник наукових праць на пошану Ярослава Дашкевича з нагоди його семидесятиріччя.* – С.341–426; Яворницький Д.І. Історія запорізьких козаків. – Т.1. – С.273–280.

⁷⁴ Боплан Г. Л. де. Опис України. – С.72.

⁷⁵ Там само. – С.73.

ми ігноруватимемо, бо становлення козацької морської системи сигналізації мало відбуватись ще до їх появи). Недоліків, які були притаманні сигнальним пострілам, не мали сигнали, подані за допомогою військових музичних інструментів: труб, тулумбасів. Крім того, такі сигнали можна було використовувати і вдень. На користь цього припущення може свідчити і те, що сигнали за допомогою «військової музики» козаки використовували на суходолі. Разом з тим, не можна виключити того, що вдень на морі козаки могли використовувати і візуальні сигнали. Адже саме таким сигналом був штандарт отамана, який піднімався на щоглі його чайки⁷⁶, котрий сигналізував козакам, що їхній командир знаходиться саме на цьому човні. Можна припустити, що піднімаючи чи опускаючи цей прапор була можливість передавати якісь найпростіші накази на всю козацьку флотилію одночасно.

Побут козаків в цих морських походах був надзвичайно скромним, позбавленим будь-яких надмірностей. В першу чергу це стосувалось одягу запорожців, які вирушали в морських похід. Крім сорочки, шароварів та шапки, в які були козаки вдягнені, вони могли мати в запасі блаженку свиту, сорочку та шаровари. Зважаючи на те, що морські походи не відзначались тривалістю, то особливої потреби в змінному одягу у запорожців не було. Ну, хіба що перевдягатись в сухе після штормів, під час яких весь екіпаж на безпалубній чайці не міг не змокнути. Не можна виключити і того, що чисті запасні сорочка та шаровари могли використовуватись і у якості поховального одягу. Харчувались в таких походах запорожці сухарями, які тримали в бочках. Також споживали заздалегідь приготовлену саламаху, яку везли в барилах. Спиртні напої під час походу вживати було заборонено під страхом смертної кари⁷⁷. Можливо, що в морських походах свій раціон козаки поліпшували за рахунок продуктів, захоплених в турецьких населених пунктах. Також у запорожців під час висадки десанту на берег противника була можливість поповнювати запаси прісної води, яку тримали в бочках на човнах.

Таким чином можна відзначити, що ряд особливостей в соціально-економічному розвитку України негативно вплинули на пересування населення у XVI–XVII століттях, змусили українське суспільство

⁷⁶ Там само. – С.72.

⁷⁷ Апанович О.М. Розповіді про запорозьких козаків. – С.71; Боплан Г. Л. де. Опис України. –С.70–73.

приспосуватись до несприятливих умов. Ті ж українські сухопутні транспортні засоби були створені для пересування не тільки поганими і недоглянутим ґрунтовим дорогам, а й навіть «напрямками руху», які замість шляхів побутували на Запорозжі. Зуміло суспільство подолати і наслідки від недостатнього розвитку та нерівномірної локалізації інфраструктури для подорожей. Через це шляхта та всі більш-менш заможні подорожні змушені були брати в поїздки запасний одяг, постіль, якісні продукти харчування, столовий посуд, зброю, ділові папери, дорожочінності. Цей багаж забезпечував їм певний рівень комфорту та захисту. Набагато скромнішим в цей період був дорожній побут козацтва, включаючи і його заможну частину.

Відповіддю на постійну загрозу татарських нападів став козацький табір, який був найбільш поширеним похідним та бойовим порядком Війська Запорозького. Він не тільки захищав козацькі війська під час руху від ударів кавалерії, а й а забезпечував достатньо високий темп маршу: до 30 кілометрів за добу.

Водний транспорт в цей період був представлений річковими господарськими перевезеннями та морськими походами запорожців. В ході цих походів запорожцями була відпрацьована достатньо раціональна тактика, яка дозволяла їм протистояти потужному турецькому флоту. Завдяки швидкості, маневру, особистій хоробрості і стійкості козаки могли вести успішну боротьбу на морі, але перевага противника в техніці призводила до того, що під час морських походів запорожці несли значні втрати. За твердженням Боплана загибель половини чи двох третин особового складу флотилії за один похід були звичайною справою⁷⁸.

Разом з тим, слід відзначити, що попри несприятливі умови функціонування транспортна система України XVI–XVII століть забезпечувала пересування населення та рух вантажів в обсягах, які були достатніми для розвитку суспільства та стала базою для формування транспортної сфери Гетьманщини XVIII століття.

⁷⁸ Боплан Г. Опис України. –С.74.

ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ГЕТЬМАНЩИНИ У XVIII СТОЛІТТІ

У XVIII столітті особливих змін в технічному забезпеченні пересування населення не відбувалось. Транспортні засоби залишались такими ж як і в попередні століття. За виключенням того, що заможні верстви населення стали більше використовувати карети та інші більш зручні екіпажі. Зазвичай це були просторі транспортні засоби, із комфортними сидіннями, вікнами, оббиті всередині дорогими тканинами⁷⁹. Навіть архимандрит невеликого провінційного монастиря міг для щоденних поїздок користуватися ридваном, а не звичайним возом⁸⁰. Більше того, у вищих верствах Гетьманщини вже навіть існувала мода на карети. Наприклад, на весіллі вважалося більш престижним використовувати нові, тільки-но куплені, екіпажі, а застарілі, хоч і гарні карети, цінувались менше⁸¹. І це при тому, що вартість таких екіпажів була високою. Так, «карета гданская» коштувала 350 карбованців, а вартість берлина дорівнювала 100 карбованцям. Та ще упряж до цих двох екіпажів коштувала 150 рублів⁸².

В організації перевезення пасажирів та транспортування вантажів зберігались ті ж принципи, що і в попередні століття. Існувала і підводна повинність⁸³, і транспортування пасажирів та вантажів по найму, і самоперевезення власниками транспортних засобів. Крім того, продовжували побутувати перевезення громадським транспортом. Як і раніше саме на цьому принципі продовжувала функціонувати козацька артилерія.

⁷⁹ Скитский Б.В. Гетманщина накануне ее падения: (очерки быта). – Владикавказ, 1928. – С.20.

⁸⁰ Архимандрит Леонтий (Лука Яценко-Зеленський). Подорожі на Запорозьку Січ у 1749–1750 і 1751 рр. – С.62.

⁸¹ Частная переписка Григория Андреевича Полетики (1750–1784 г.). (С предисловием Ал. Лазаревского) // Киевская старина. – К., 1893. – Т. XLIII. – Ноябрь. – С.307.

⁸² Скитский Б.В. Гетманщина накануне ее падения: (очерки быта). – С.21.

⁸³ Бакай Н. Поездка гетмана К.Г.Разумовского в Батурин и Козелец // Киевская Старина. – К., 1888. – Т. XXI. – Июнь. – Документы и заметки. – С.76.



Карета XVIII століття.

Але якщо раніше арматне стадо запорожці намагались відправляти на зимівлю в заселені місцевості, то тепер на Січі для своїх «артилерійських коней» заготовляли сіно⁸⁴.

Крім того, в цей же час в Гетьманщині на законодавчому рівні було затверджено правила користування шляхами, які мали впорядкувати рух на дорогах. По «стародавньому звичаю» стовпові дороги мали бути шириною в дев'ять аршинів. Але, природно, що не завжди це так і було. Бо в тому ж артикулі законодавець згадав і «тісні» дороги, і випадки, коли хтось іншого з шляху «потругить» (не з широкого ж!). Та й взимку наїжджені колії завжди вужчі. У відповідності із законодавством при користуванні будь-якими шляхами при зустрічі піший мав поступатись дорогою кінному, вершник же повинен був пропускати віз. Навантажений та важче навантажений віз мав пропускати порожнім чи легшим. Вірогідно, що на практиці ці положення не завжди виконувались. Ну, навряд чи сумирно чекав якийсь вельможний пан в кареті, поки проїде важко навантажений селянський віз. Швидше за все

⁸⁴ Центральний державний історичний архів України (Київ) (ЦДІАУК). – Ф. 229. – Оп. 1. – Спр. 268. – Арк. 38–38 зв.

його «тручали» з дороги. Правда, якщо при цьому наносили шкоду, то мали б її компенсувати. В місті ж кожен дорослий мав берегтися, щоб не потрапити під баского коня верхівця чи колеса карет, які мчали вулицями. Машталір же був зобов'язаний криком попереджувати перехожих про рух екіпажу. Якщо ж при цьому хтось і страждав, то був сам винен, знехтувавши попередженням. Виняток робився лише стосовно малих дітей та перестарілих, якщо їх травмували чи вбивали екіпажі, котрі швидко рухались. В цьому випадку платили «головщину» у подвійному розмірі. Навіть якщо кучер і попереджував перехожих. Крім того, машталіра по рішенню суду додатково могли арештувати чи покарати тілесно⁸⁵.

В розвитку інфраструктури, яка сприяла подорожам, сталися певні зміни, які позитивно вплинули на можливість пересуватись Україною. В першу чергу збільшилась заселена територія за рахунок освоєння запорожцями південних степів. В тому числі і територій, які належали Кримському ханству, де козаки будували постійні житла і навіть орали землю⁸⁶. Розвивали запорожці і транспортну інфраструктуру на татарських землях, де будували мости, гатки та збирали мостове з купців та чумаків⁸⁷. Збільшилась і чисельність населення на підконтрольних Січі територіях, що полегшувало подорожі Запорозькими Вольностями. В середині XVIII століття на запорозьких землях існувало більше 5767 козацьких зимівників⁸⁸. Чисельність же населення Запорожжя зросла до 100 тисяч чоловік⁸⁹. Проте залюдненість Запорожжя все ж таки була не такою щільною, як інших регіонів Гетьманщини. І недосвідчений мандрівник в запорозьких степах, як і раніше, взимку міг замерзнути, а

⁸⁵ Кистяковский А.Ф. Права, по которым судится малороссийский народ. – К., 1879. – С. 526–527.

⁸⁶ Андриевский А. Материалы, касающиеся запорожцев, с 1715–1745 г. // ЗООИД. – Одесса, 1886. – Т.14. – С.401; Андриевский А.А. Материалы для истории Южнорусского края в XVIII столетии. – Одесса, 1886. – С.116–117; Архів Коша Нової Запорозької Січі. Корпус документів. 1734–1775. – Т.2. – К., 2000. – С.494.

⁸⁷ Скальковский А.О. История Нової Січі або останнього Коша Запорозького. – С.170–171; Тищенко М. Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історико-географічний збірник. – Т.2. – К., 1928. – С.92.

⁸⁸ Бойко А.В. Запорозький зимівник останньої чверті XVIII століття. – Запоріжжя, 1995. – С.11

⁸⁹ Скальковский А.А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края. – Ч.1. – Одесса, 1836. – С.120.

влітку загинути від спраги. Разом з тим, і на Новій Січі запорожці продовжували дбати про безпеку подорожніх. Як і раніше існувала практика вручення бажаним подорожнім пернача, який засвідчував, що дана особа перебуває під охороною Війська Запорозького. Крім того, купцям виділявся конвой для охорони, надавались провідники⁹⁰. Традиційна гостинність січовиків теж була вагомим фактором, котрий полегшував подорожнім пересування запорозькими землями. Будь-який мандрівник, в тому числі і злидар, міг розраховувати, що його нагодують в козацькому зимівнику, прихистять на ніч. Більше того, у запорожців був звичай залишати в бурдюзі чи землянці запас харчів для подорожніх. Не чекаючи господаря перехожий міг із залишених продуктів зварити собі їжу, поїсти та піти далі⁹¹. Сприяла подорожам по Запорозьким Вольностям і чесність січовиків, у яких на Січі за спогадами сучасників «і москалі не крадуть». А мандрівники, які користувались повагою козаків, зокрема ченці, взагалі могли пересуватись Запорозькими Вольностями не витрачаючи ні копійки грошей, навіть «не піднімаючи рук», щоб запрягти коней у свій віз – козаки за власний рахунок приймали їх, допомагали їм⁹².

З'явилися в Гетьманщині і пошти. Було кілька спроб створення таких структур для перевезення листів та подорожніх. Так, наприклад, у 1720 році полтавська міська влада уклала угоду з двома місцевими жителями, котрі мали для перевезення подорожніх тримати 20 коней. З Полтави основні поштові маршрути йшли на Нехворощу та Кобеляки, в Миргородський полк (до Білоцерківки, Балаклії, Голтви, Баранівки, Шишаків), в Охтирський полк (на Коломак і у Великі Будища). Полтавський полковник мав преференції в доставці пошти. В його маєтності пошту мали для швидкості везти двома чи трьома кіньми. За рахунок місцевого бюджету на кожного коня в рік виплачувалось по 13 карбованців та виділялось 150 возів сіна. А ще по кілька осмачок вівса,

⁹⁰ Скальковський А.О. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. – С.174; Тищенко М. Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історико-географічний збірник. – Т.2. – С.95.

⁹¹ Яворницький Д.І. Історія запорізьких козаків. – Т.1.– С.192.

⁹² Архімандрит Леонтій (Лука Яценко-Зеленський). Подорожі на Запорозьку Січ у 1749–1750 і 1751 рр. – С.26–27.

борошна, сала, лою⁹³. Але в середині XVIII століття пошти занепали. Лише в Києві існувала офіційна поштова установа, яка займалась перевозкою офіційної кореспонденції в Глухів, Москву, Петербург. В козацьких же полках полковники та інша старшина тримали козаків-посильних: «стойчиків», «осаульців», яких використовували для доставки пакетів. В 1765 році була створена мережа з 15 поштових установ з 165 поштарями, у яких було 330 коней. Послуги цієї пошти були не дешевими. Перевезення кожного золотника (4,2 г) кореспонденції на відстань 50 верст коштувало чверть копійки. А за кожний зайвий золотник ваги та додаткові 50 верст додавали ще по чверть копійки відповідно. В результаті перевезення посилки вагою в пуд на 500 верст коштувало 19 карбованців 20 копійок⁹⁴! Величезні на ті часи кошти. Наймит на Запорозжжі, де оплата праці була досить високою, отримував за рік 3–4 карбованці. Тому, щоб зменшити поштові видатки, які напряду залежали від ваги листа, дехто намагався писати якомога дрібнішим почерком⁹⁵! Достатньо великі суми доводилось платити мандрівникам і за прогони – плату за проїзд по пошті. У 1770 році за проїзд від Хотина до Києва колезький радник доктор Іоан Лерхе заплатив прогонів 13,63 карбованця⁹⁶. Трохи більше трьох копійок за версту. Під час воєн пошта діяла і на Запорозжжі. Для цього Кіш, на вимогу російського командування, виставляв козаків «на почтах», які мали возити кур'єрів з діючої в Криму та Очакові армії в Гетьманщину. Іноді перевозити армійських посильних мали запорожці з прикордонних сторожових постів⁹⁷. Зважаючи на те, що ця пошта орієнтувалась на перевезення офіційних кур'єрів, то розвитку мандрів по Запорозьким землям вона не особливо сприяла.

Поліпшилась і ситуація з безпекою подорожей українськими землями. В першу чергу зменшилась кількість нападів татар на

⁹³ К истории почт в Малороссии // Киевская Старина. – К., 1904. – Т.LXXXVI. – Июль-Август. – Документы и заметки. – С.19–20.

⁹⁴ Стороженко Н.В. Реформы в Малороссии при гр. Румянцеве // Киевская старина. — К., 1891. – Т.XXXIV. – Сентябрь. – С.455–459.

⁹⁵ Частная переписка Григория Андреевича Полетики (1750–1784 г.). (С предисловием Ал. Лазаревского) // Киевская старина. — К., 1893. – Т.XL. – Март. – С.518.

⁹⁶ Закревский Н. Описание Киева. – Т.1. – М., 1868. – С.83–84.

⁹⁷ ЦДАУК – Ф. 229. – Оп. 1. – Спр. 325 – Арк. 38, 39, 40–40 зв., 41–41зв.

Гетьманщину. Вторгнення значних татарських орд відбувались лише під час війн з Туреччиною. При чому, якщо під час війни 1735–1739 років татари ще могли вдертися на територію прикордонних полків, то у війні 1768–1774 років вони могли нападати лише на Кальміуську та Бугогардівську паланки Запорожжя⁹⁸. В той же час на Січі, ніхто не був застрахований від нападу татар навіть в мирний час. Захоплення козаків в полон та їхні вбивства не були поодинокими виключеннями, а чинилися постійно. Так, у переліку претензій Коша до татар було зазначено, що у 1749–1752 роках татарами було вбито 76 запорозьких козаків, двоє були поранені при нападах, а захоплено в полон – 19 чоловік⁹⁹. І це враховані лише ті жертви з запорозьких козаків, про долю яких довідалась січова адміністрація, а скільки ж січовиків в дійсності загинуло від рук татар в мирний час, зважаючи на слабкий контроль Коша за пересуванням свого населення, визначити просто неможливо. Ще менше січова старшина відслідковувала на своїй території рух подорожніх з Гетьманщини, захоплення яких в полон могло залишитись непоміченим запорожцями¹⁰⁰.

Велика небезпека могла чигати на українців, які перебували в Криму чи їхали туди. Адже місцева ханська адміністрація, яка мала захищати приїжджих, не надто дбала про це, а іноді й сама припускалася злочинів проти козаків. Так, у 1750 році мешканець Очакова підпоївши двох запорожців, ще сонних їх продав за 60 талерів місцевому паші. Той швиденько перепродав козаків на галеру вже за 120 талерів. Ну, а звідти вирватись козаки вже не могли. В іншому випадку яничари, звинувативши запорожців у шпигунстві, повісили їх, хоча в мирний час не мали права цього робити. Дуже часто ханські адміністратори приниженнями та побоями намагались стягнути з українських купців

⁹⁸ Апанович О.М. Збройні сили України першої половини XVIII ст. – К., 1969. – С.167–169; Байов А. Русская армия в царствование Анны Иоанновны. Война России с Турцией 1736–1739 годов. – Т.2.: Кампания 1739 г. – Спб.,1906. – С.40; Манштейн К. Записки о России. – Ростов-на-Дону, 1998. – С.91; Скальковський А.О. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. – С.453–459.

⁹⁹ Архів Коша Нової Запорозької Січі. Корпус документів. 1734–1775. – Т.2. – С.515–561.

¹⁰⁰ Н.М. Странствования Странствования чумака, бурсака і раба // Киевская старина — К., 1897. – Т.LIX. – Октябрь. – Отделение II. – С.16–18.

зайві податки вимагали подарунки тощо. Бували випадки, що козаків змушували продавати свій товар за безцінь¹⁰¹.

Сприяло подорожам і поліпшення криміногенної ситуації в Гетьманщині після припинення у XVIII столітті масових бойових дій на її території. Хоча повністю розбійники не зникли. В 1740 році в Глухові був посаджений на палю розбійник, садист та канібал Павло Мацапура. Одного його поплічника разом з ним четвертували, а іншого – спалили на вогні¹⁰². В другій половині століття діяв відомий Семен Гаркуша¹⁰³. В місцевості, де промишляв цей розбійник, один із шляхів навіть було названо «Злодійським» чи «Гаркушиним»¹⁰⁴. Природно, що зустрічались злочинці і меншого масштабу, але по дорогам Гетьманщини все таки можна було пересуватись відносно безпечно. В усякому разі, мемуаристи з козацької старшини цього періоду не згадують про військовий конвой при поїздках до власних маєтків.

А от мандри по Правобережній Україні і у XVIII столітті були небезпечними через розгортання там гайдамацького руху, в якому крім спротиву насадженим на Правобережжі польським порядкам, побутував і деякий кримінальний аспект¹⁰⁵. Іноді навіть православні мандрівники могли стати жертвами гайдамаків. Більше того, навіть на Запорозжі в ті часи іноді зустрічались гайдамаки-кримінальники, які грабували купців, подорожніх і навіть козаків. Проте не варто перебільшувати небезпеку

¹⁰¹ Андриевский А.А. Материалы для истории Южнорусского края в XVIII столетии. – С.216; Архів Коша Нової Запорозької Січі. Корпус документів. 1734–1775. – Т.1. – К., 1998. – С.534; Там само. – Т.3. – К., 2003. – С.627–628; РДАДА. – Ф. 15. – Оп. 1. – Спр. 61. – Арк. 49; Тищенко М. Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історико-географічний збірник. – Т.2. – С.104–106.

¹⁰² Дневник Якова Марковича (1735–1740 роки) / Видав Вадим Модзалевський // Жерела до історії України-Руси. – Т.XXII. – К.,–Львів. 1913. – С.383; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.2. – С.128.

¹⁰³ Маркевич Н. Горкуша, украинский разбойник // Русское слово – СПб., 1859. – Сентябрь. – С.145,161, 239–244; Кошовик К. Семен Гаркуша (1772–1784) // Киевская старина. – К., 1883. – Т.V. – Март. – С.537.

¹⁰⁴ Литвинова П. Еще о старинных трактах или дорогах в Южной России // Киевская старина. — К., 1883. – Т.V. – Март. – С.683

¹⁰⁵ Антонович В.Б. Исследование о гайдамачестве // Антонович В.Б. Моя сповідь. Вибрані історичні і публіцистичні твори. – К., 1995. – С.376.

для православних подорожніх від гайдамаків. Швидше за все, гайдамацькі напади на одновірців були виключенням з правил, і тому не вплинули на позитивну оцінку цього руху українськими селянами, серед яких ще у XIX столітті збереглося шанобливе, «майже як до святих», ставлення до колишніх гайдамаків¹⁰⁶.

В той же час сваволя польських адміністраторів всіх рівнів більш негативно, ніж гайдамацтво впливала на можливість пересування по Правобережній Україні. Шляхетське свавілля доходило до того, що будь-якого запорожця, котрий легально приїхав в Польщу у справах, могли об'явити гайдамакою, піддати його тортурам, скарати на смерть. При цьому майно страчених козаків конфіскувалося¹⁰⁷, що стимулювало такі дії польських адміністраторів, а у запорожців породжувало бажання помститися.

Після посилення впливу російського царату в Гетьманщині з'явились і певні новації, котрі обмежили можливості для поїздок українського населення. З 1714 року на кордонах Гетьманщини від Переволочної до Києва було запроваджено мережу форпостів¹⁰⁸. Територія Запорожжя теж була оточена урядовими постами. На кордоні з Гетьманщиною постала Українська укріплена лінія. На запорозько-польському кордоні урядом були укріплені Крилів, Орлик, Новомиргород та Новоархангельск¹⁰⁹. Там розмістили російські гарнізони, які охороняли кордон. Після утворення Новосербії на її південних кордонах теж були поставлені урядові пости. На цих форпостах найчастіше перебувало по 3–5 караульних. Рідко коли їх нараховувалось більше. Велика відстань між форпостами дозволяла таємно долати цей кордон загонам гайдамак та іншим порушникам. Але мережі цих форпостів прекрасно виконували функцію ізоляції Гетьманщини і Запорожжя, бо повністю контролювали рух легальних

¹⁰⁶ Сулима Семен Записки старого киевлянина // Киевская Старина. – К., 1882. – Т.1. – Декабрь. – С.619.

¹⁰⁷ Архів Коша Нової Запорозької Січі. – Т.1. – С.272–279, 294–298, 342–359; ЦДДАУК. – Ф. 49. – Оп. 3. – Спр. 125. – Арк. 1.

¹⁰⁸ Крупницький Б. Гетьман Данило Апостол і його доба. – Аугсбург, 1948. – С. 151; Тищенко М. Форпости, митниці та карантини і зовнішня торгівля України в XVIII в. // Историко-географічний збірник. – Т.4. – С.39.

¹⁰⁹ Тимофеенко В. Города Северного Причерноморья второй половины XVIII в. – К., 1984 – С.39.

подорожніх. На цих заставах перевірялись паспорти мандрівників, які перетинали кордон, там затримували тих, хто не мав відповідних документів. Арештовували порушників, які намагались обійти форпости¹¹⁰.

З 1754 року був ліквідований митний нагляд на кордоні України з Росією. Митниці були перенесені на західні і південні кордони Гетьманщини. Саме тоді з'явилися Кременчуцька, Переволочнянська, а пізніше і Сокиринська та Царичанська митниці¹¹¹. На них переглядалися всі товари, котрі через них провозили купці, бралось мито. За перевезення заборонених до вивозу товарів у купців конфісковувалось все майно. На тогочасних митницях чинилися великі зловживання – часто намагались стягнути з подорожніх зайве мито, брали хабарі. Наприклад, у 1755 році Бахмутська митна застава незаконно виставила свій караул на запорозькій території – в гирлі Волновахи. І російські митники почали з подорожніх брати гроші, оподатковувати їхні товари. Полковник Кальміуської паланки Павло Нагай, щоб припинити це свавілля, спалив їхній курінь, конфіскував гроші, зібрані з подорожніх, шнурову книгу і прогнав їх. За здириства ж, які чинили караульні, він наказав вибити багогами чотирьох бахмутських козаків і одного «москаля»-митника¹¹².

Ще однією з нових реалій стали карантини, які мали забезпечити від поширення на січові землі, а звідти й в Україну, епідемічних хвороб з Криму і Туреччини¹¹³. Спочатку карантини запроваджували лише під час епідемій, а після їх припинення скасовувались¹¹⁴. Потім карантини були запроваджені на постійній основі¹¹⁵. На Запорозжжі ж карантини були

¹¹⁰ Плецкий С. Організація охорони кордонів Нової Січі. – Запоріжжя, 2011. – С.74–76.

¹¹¹ Тищенко М. Форпости, митниці та карантини і зовнішня торгівля України в XVIII в. // Історико-географічний збірник. – Т.4. – С.52.

¹¹² Архів Коша Нової Запорозької Січі. Корпус документів. 1734–1775. – Т.4. – К., 2006. – С. 514–516, 520–523.

¹¹³ Эварницкий Д.И. Топографический очерк Запорожья // Киевская старина. – Т.9. – 1884. – Июль. – С.415–416.

¹¹⁴ Російський архів давніх актів (Далі: РДАДА). – Ф. 9. – Отд. 1. – Кн. 11. – Арк. 242; Ф. 9. – Отд.1. – Кн. 18. – Арк. 145.

¹¹⁵ Тищенко М. Форпости, митниці та карантини і зовнішня торгівля України в XVIII в. // Історико-географічний збірник. – Т.4. – С.84–85.

введені після епідемії чуми у 1760 р. Тоді стала постійно діяти карантинна застава в Микитиному, хоча карантини під час епідемій в Криму чи Польщі влаштовували і раніше¹¹⁶. Микитинський карантин контролював пересування між Кримом і Запорозжям. В'їзд в Гетьманщину теж був можливим лише через карантини на її кордоні. Легальним шляхом із запорозьких земель у межиріччі Бугу і Дніпра потрапити в Новоросійську губернію можна було лише через Верблужську карантинну заставу¹¹⁷. Слід зазначити, що зазвичай карантинні правила були вельми суворими. Іноді за спробу обминути карантин порушникам загрожувала смертна кара¹¹⁸. Проходження карантину було достатньо неприємною процедурою. До 40 днів подорожній мав прожити в карантинному будинку. Природно, за власний кошт та на власних харчах. І лише пізніше там з'явилися лікарі котрі стали оглядати приїжджих і процедура відбуття карантину пришвидшилась¹¹⁹. Часто російська адміністрація зловживала карантинами. І запорозьких козаків, які конфліктували з росіянами, завжди можна було арештувати за порушення карантинних правил, які вони, начебто, вчинили¹²⁰. Російські офіцери з Новоросійської губернії, котрі ворогували із запорозьцями з Комісарівської паланки, взагалі влаштовували козакам справжню блокаду. Вони затримували в карантинах купців з харчами, через що в цій паланці у 1773 році було сутужно з продовольством¹²¹. Не краще себе поводити російські офіцери з карантинів на кордонах Гетьманщини. Влітку 1739 року 17 грецьких купців скаржились, що їх не пропускали через кордон, хоча дехто з них очікував дозволу ще з минулого року і вистояли вони не один, а кілька карантинних термінів. Пропустили ж їх в Київ лише на

¹¹⁶ Андреева С.С. Организация борьбы с чумой на запорожско-татарском прикордонні за часів Нової Січі // Південна Україна XVIII–XIX століття. Записки науково-дослідної лабораторії історії Південної України ЗДУ. – Вип.4 (5). – Запоріжжя, 1999. – С.147–148; Архів Коша Нової Запорозької Січі. Корпус документів. 1734–1775. – Т.4. – С.120–121, 128–129.

¹¹⁷ ЦДДАУК – Ф. 229. – Оп. 1. – Ф. 229. – Спр.332. – Арк. 36–36 зв.

¹¹⁸ Судиненко М. Материалы для отечественной истории. – Т.1. – К.,1853. – Отделение I. – С.20–21.

¹¹⁹ Андриевский А. Исторические материалы из архива Киевского губернского правления. Составил Ал. Андриевский. – Вып. 10. – К., 1886. – С.232–237.

¹²⁰ ЦДДАУК – Ф. 229. – Оп. 1. – Спр. 332. – Арк. 181–181 зв., 213–214.

¹²¹ Там само. – Арк. 162–162 зв.

прохання фельдмаршала Мініха та під поруку ніжинського війта¹²². Природно, карантини можна було таємно оминати. Але це було реально лише для окремих осіб, які пересувались без паспорта. Для подорожніх, що їхали легально, особливо купців, подальший рух без відмітки в паспорті про проходження карантинної застави був небезпечним. Адже будь-який адміністратор при перевірці паспорта міг це виявити. В реальних умовах запорозько-татарського прикордоння карантини виявились неефективним засобом боротьби з епідеміями. Від пошестей часто страждало не тільки Запорожжя, а вони поширювались і на Гетьманщину. Лише у Києві виникло кілька епідемій чуми. В той же час недосконала карантинна система ускладнила торгівельні зв'язки Гетьманщини і особливо Запорожжя та суттєво обмежувала пересування запорозьких козаків.

Також в цей час і паспортна система Гетьманщини все більше перетворювалась в жорсткий механізм контролю за переміщенням населення. Перше ніж їхати у якусь віддалену місцевість міщанин, козак чи купець мали звернутись за паспортом в свою полкову чи сотенну канцелярію, в свій магістрат чи у відомство, до якого належали. У XVIII столітті навіть студенти Київської академії, які відправлялись додому під час канікул, повинні були мати паспорт від адміністрації свого навчального закладу¹²³. Без цього документу мандрівка була незаконною, а безпаспортного повинен був арештувати будь-який місцевий адміністратор. Більше того, навіть генеральна старшина була обмежена в своїх пересуваннях! Паспорти для поїздок їм видавали в Правлінні гетьманського уряду, в Генеральній канцелярії та й тільки з дозволу гетьмана. Більше того, лише таким чином могли отримати паспорти полковники, бунчукові товариші, полкова старшина, сотники та їхні діти. Паспорти ж для поїздок в Москву та Петербург не тільки старшина, а й будь-який мешканець Гетьманщини міг отримати лише з дозволу гетьмана¹²⁴. З часів Олешківської Січі своя паспортна система існувала

¹²² Пропуск греческих купцов через Васильковский форпост в 1739 г. // Киевская старина. — К., 1904. — Т. LXXXIV. — Февраль. — Отдел II. — С. 55–56.

¹²³ Микитась В. Давньоукраїнські студенти і професори. — К, 1994. — С. 251–252.

¹²⁴ Полное Собрание Законов Российской империи (ПСЗРИ) — СПб., 1830. — Т. IX: 1733–1736 гг. — С. 406–407; ЦДІАУК — Ф. 269, оп. 1, спр. 16, арк. 2; спр. 202, арк. 3–4.

навіть на Запорозжі¹²⁵ На Новій Січі право видавати паспорти, в тому числі і для поїздок за кордон мали кошовий отаман та паланкові полковники. Видавались такі паспорти за порукою: якщо козак, котрому дали паспорт не повертався, то поручитель мав заплатити його борги чи знайти втікача. В таких випадках нерозважний поручитель сам брав відповідний паспорт, сідав на коня і рушав у ті місцевості, куди вийхав махінатор. Там, якщо він його знаходив, арештовував з допомогою місцевої влади та відвозив на Січ. Дозвіл січовикам для поїздок по території Запорозжя давали курінні отамани чи командири тимчасових козацьких підрозділів, в яких служили козаки¹²⁶.

І запорозькі, і урядові паспорти майже не відрізнялись за формою. І являли лист паперу скріплений печаткою. На початку паспортів наводився титул монарха, «по указу» якого видавався документ. Вказувалось ім'я людини, якій видали паспорт та її соціальний стан (міщанин, купець). В запорозьких паспортах крім імені обов'язково вказували до якого куреня належить козак¹²⁷. Якщо в одній справі їхали одночасно кілька чоловік, то паспорт видавався одному з них, але імена інших теж вписувались у документ¹²⁸. В паспорт вносились і ім'я дружини, коли вона їхала разом з чоловіком¹²⁹. Записувались в цих документах мета поїздки, транспортні засоби, зазначався термін, на який видавався паспорт. Крім того, вказувалась дата видачі документу, ставились підпис посадовця і печатка. А от запорожцям, які їхали в Крим, російський уряд намагався додатково нав'язати свої особливі паспорти на друкованих бланках. Вони являли собою прямокутний аркуш паперу, на

¹²⁵ Мицик Ю.А. З джерел до історії Кам'янської та Олешківської Січей // Південна Україна XVIII–XIX століття. – Вип. 1. – Запоріжжя, 1996 – С.11.

¹²⁶ Архів Коша Нової Запорозької Січі. Корпус документів. 1734–1775. –Т.1. – С.264; Плецкий С.Ф. Паспортна система Нової Січі (1734-1775 рр.) // Український історичний журнал –2006. – №2. – С.26–27, 28; ЦДІАУК, Ф. 229, – Оп.1, – Спр.325, –Арк.40, 41; Там само. – Спр.339, – Арк.159.

¹²⁷ Абросімова С.В., Мицик Ю.А. Документи з історії українського козацтва в збірці Дніпропетровського історичного музею // Південна Україна XVIII–XIX століття. – Вип.3. – Запоріжжя, 1998. – С. 9; ЦДІАУК, – Ф. 229, – Оп.1, – Спр.357, Арк.1, 64, 69–69зв.; Там само. – Ф. –1392, –Оп.1, – Спр.75, – Арк.1.

¹²⁸ Андриевский А. Исторические материалы из архива Киевского губернского правления. Составил редактор неофициальной части Киевских губернских ведомостей Ал. Андриевский. – Вып. 7. – К., 1884. – С.129.

¹²⁹ ЦДІАУК – Ф. 229. – Оп. 1. – Спр. 226. –Арк.2.

якому з одного боку друкарським способом був нанесений російський, а нижче – аналогічний турецький текст. В цьому паспорті зазначалося, що пред'явник його їде не самовільно і не для чогось недозволеного, засвідченням чого були підпис та печатка офіцера із застави в Микитиному. Ім'я подорожнього та термін, на який видавався паспорт, вписувались від руки в спеціально залишені в надрукованому тексті пробіли¹³⁰.

На Запорозжжі козаки не стикались з тяганиною та хабарництвом при отриманні паспортів. Хоча якісь подарунки, скажімо, паланковому писарю, який готував паспорт, були цілком можливими. Зовсім інакше було в Гетьманщині. Там тяганина та хабарі широко практикувались. Наприклад, в одному сотенному правлінні слуги підполковника Сомова три дні не могли отримати паспорти через те, що сотенна старшина вимагала хабар¹³¹! Та й російські військові на прикордонних форпостах часто не визнавали паспортів виданих українськими магістратами та полковими канцеляріями.

Всі ці новації надзвичайно ускладнили подорожі, особливо для купців. Аби вивезти товари за кордон, вони мали отримати дозвіл від самого київського генерал-губернатора. Тому отримавши паспорт в своєму магістраті чи сотенному правлінні купець спочатку віз товари в Київ. Там він подавав заяву на виїзд за кордон. Губернатор давав розпорядження магістрату переглянути товари купця, чи нема серед них заборонених до вивозу, чи не везуть срібну і золоту монету, яку не дозволялось вивозити за кордон. Також перевіряли чи нема серед фурманів та челяді біглих. З купців брали зобов'язання повернути потім всіх слуг в Гетьманщину. Все це записували в магістратські книги а витяги з них надсилались у канцелярію губернатора. Там видавали купцю перепустку для проїзду форпостів, брали з нього «печатне мито» (плату за поставлену на перепустці печатку). На форпостах російські офіцери знов перевіряли всі товари, обшукували купців: чи не везуть чийсь листи. Пізніше такі обшуки чинили митники¹³². А якщо купці повертались з Криму чи інших місцевостей, де лютували якісь епідемії, то їх змушували вистоювати карантин. І все це супроводжувалось здиранням хабарів.

¹³⁰ Там само. – Ф. 59. – Оп. 1. – Спр. 4026. – Арк.4,5.

¹³¹ Там само. – Ф. 51. – Оп. 1. – Спр.1859. – Арк.7.

¹³² Тищенко М. Форпости, митниці та карантини і зовнішня торгівля України в XVIII в. // Історико-географічний збірник. – Т.4. – С.40–42.

Підсумовуючи можна зазначити, що певний прогрес в соціальній та економічній сферах Гетьманщини у XVIII столітті позначився і на її транспортній системі. В цей період збільшилась площа заселених земель, посилено розвивалась шляхова мережа, в тому числі і на Запорозжі, де почали з'являтися місцеві шляхи, які полегшували пересування подорожніх Вольностями Війська Запорозького. Припинення бойових дій на території Гетьманщини та вторгнень татарських загонів обумовило посилення безпеки мандрівників, полегшило їм пересування. Разом з тим, утруднювало рух подорожніх та товарів запровадження на кордонах Гетьманщини російських форпостів, митниць та карантинів, посилення паспортного режиму.

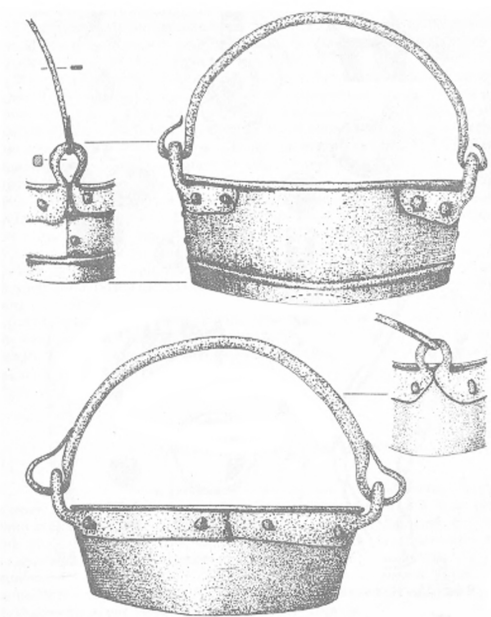
Разом з тим, в транспортній системі збереглися ті ж, що і раніше, принципи організації пересування населення та вантажів. Лише перевезення громадським транспортом, які раніше локалізувалось лише у військовій сфері, проникли і в цивільний сегмент транспортної системи Гетьманщини, де почали виникати пошти. Та ще була зроблена спроба регулювати дорожній рух за допомогою законодавства.

ПОХОДИ ТА ПОЇЗДКИ КОЗАКІВ У XVIII СТОЛІТТІ

Попри всі позитивні зміни, які відбулись у XVIII столітті, інфраструктура Гетьманщини, якою могли користуватись подорожні, не могла забезпечити всі їхні потреби та запити. Чи не найкраще до поїздок по українським теренам були пристосовані рядові козаки, які не мали якихось особливих вимог до комфорту під час подорожей. Скромним був набір речей, які брали з собою в дорогу заможні рядові козаки. У 1752 році татари зарізали запорожця-купця, який віз з Самари в Кальміус 500 аршинів полотна, китайки на 50 карбованців та грошей 70 карбованців. Крім того, у нього було троє коней та віз з хомутом. Ще він мав три вуздечки та дві кульбаки (два сідла – С.П.), що дозволяло йому при потребі рухатись верхи. Також татари забрали у нього пістолети, рушницю, порохівницю з рогу, спис, сакви, казан, кожух, свиту доброго сукна та каптан китайський¹³³. 14 квітня 1752 року троє козаків та шість

¹³³ Архів Коша Нової Запорозької Січі. Корпус документів. 1734–1775. – Т.2. – С.491.

їхніх молодиків, які рухались закуповувати рибу на Кальміуських косах, були вбиті та пограбовані ногайцями, які забрали 36 волів та дев'ять возів з мазницями та запасами дьогтю, коня верхового з сідлом та вуздечкою. Крім 506 карбованців грошей у козаків було дев'ять кожухів, три китаєвих каптани, три свити сукна зеленого та шість простих з овечої шерсті та чотири шапки. Ще у козаків були чотири мішки сухарів та по два мішки пшона та гречаного борошна, чотири мідних казани, долота, свердла, струг та три сокири. У інших п'ятьох козаків та малолітнього хлопця, які займались рибальством, татари забрали два мідних казани, по бочці пшона та пшеничного борошна, шість кожухів, п'ять бурок, три сокири, човен та сіті¹³⁴.



Козацькі казани.

Таким чином часто, хоча і не завжди, рядові козаки в дорогу брали зброю. Великих запасів дорогого одягу у них не було. Лише заможні запорожці могли дозволити собі в дорозі сукняні свити, китаєві каптани, а бідніші козаки вдовольнялись свитами з овечої шерсті. При цьому незможні козаки могли подорожувати без змінного одягу. Для захисту від холоду та для ночівлі в дорозі всі козаки, незалежно від статків, могли використовувати кожухи, бурки.

¹³⁴ Там само. – С.545–547.

Влітку вони могли подорожувати без кожухів¹³⁵. Якихось спеціалізованих дорожніх постільних принадлежностей у них не зафіксовано. Хоча можна припустити, що в такій якості вони могли використовувати які-небудь шматки повсті тощо, котрі не попали в описи пограбованого через їхню невелику вартість. Якщо дорога передбачалась не надто тривалою, то козаки могли обійтися їжею всухом'ятку. Можливо це були сухарі, хліб, сушене м'ясо, сало. На промислах та в довгій дорозі козаки харчувались гарячими стравами, які вони готували в казанах. Продукти харчування в дорозі возили чи в саквах чи на возах. Ще козаки брали з собою в дорогу сокири, інструменти для обробки дерева, які могли застосовувати при ремонті возів.

Козацька старшина, яка перетворилась в панівний стан, все більше тяжіла до розкошів. Тому при поїздках навіть старшини невисокого рангу намагались везти з собою велику кількість речей. Це прекрасно можна простежити по опису речей бунчукового товариша Григорія Фридрикевича.

У 20-х роках XVIII століття, перебуваючи в дорозі, помер в містечку Вороніж Ніжинського полку. Серед його речей були чорна та червоні шкатулки, в яких він віз документи на ґрунти, листи, розписки. З рук покійного сотника зняли золотий перстень з печаткою та «золотий обручик». Крім того, в шкатулці він віз позолочений хрестик з мощами святих, складане дзеркало. В «скринці палубчатій» були молитовник, срібна печатка, шапка барашкова, рукавиці, три пари сорочок, шапки лисяча та видрова, червоні пантофлі та гаптовані червоні пістолетні кобури. Ще в скрині знаходились столові посуд та білизна: срібна ложка та 36 дерев'яних ложок «московської роботи», три кришталеві чарки, погрібець з чотирма кришталевими пляшками та чаркою, сім «фінджалів чаєвих», два рушники, шість серветок. Серед речей був ще один погрібець з мідними мисками та тарілками, олов'яна пляшка, кандійка¹³⁶, латунний ліхтар. Також сотник віз з собою 12 фунтів кав'яру та фунт осетрини. В палубі знаходились: два кунтуша, каптан, дві пари чобіт, плащ, вільчура (бурка – С.П.). Крім того, покійного поховали в кунтуші і

¹³⁵ Там само. – Т.1. – С.331, 356.

¹³⁶ Кандійка – миска із загнутими всередину краями // Етимологічний словник української мови: В 7 т. – АН УРСР. Ін-т мовознавства ім. О.О. Потебні; Редкол. О.С. Мельничук (головний ред.) та ін.; Укл.: Р.В.Болдирев та ін. — К., 1985 – Т.2: Д — Копці. – С.363.

каптані. Природно, були на ньому і сорочка, і шаровари. Покрили ж його в труні шовковою хусткою. Зі зброї при померлому були шабля польська, дві ладівниці. Також при ньому було сідло з гаптованою хусткою. Ще сотник віз з собою матрац, шовкову ковдру, шість подушок¹³⁷.

Таким чином в дорозі, навіть у не надто значного за рангом старшини, був запас одягу на всі випадки життя. Зважаючи на два погрібця, обід з напоями та гарячою їжею для нього міг бути сервірований будь-де. Навіть пізно ввечері чи вночі, бо був ліхтар. Запас високоякісних продуктів тривалого зберігання давав можливість харчуватись і в незаселеній місцевості, коли б не було можливості приготувати гарячу їжу. Металева пляшка завжди дозволяла тримати під рукою запас води чи якихось інших напоїв. Завдяки повному комплекту постільної білизни на будь-якому місці міг бути організований і комфортний нічліг сотника.

Надзвичайно розкішно організовувались поїздки генеральної старшини і гетьманів. Наприклад, відрядження у 1722 році гетьмана Скоропадського в Москву більше нагадувало мандрі східного вельможі. З Глухова він виїхав 3 січня після відслуженого молебня про щасливу мандрівку та обід. Їхав він з «своїм двором»: з канцелярією, обозом, дружиною. Також його супроводжував ніжинський полковник, який теж вивабрався в дорогу з своїм обозом та дружиною. Деякі старшини, виявляючи повагу, проводжали гетьмана аж до кордонів Гетьманщини. Почет гетьмана був дуже численним, і у великих селах, де зупинявся обоз, для всіх не вистачало місця для нічлігу! Тому частина почту, менша за рангом, змушена була ночувати в прилеглих населених пунктах. Сам же гетьман в дорозі на ночівлю зупинявся в поміщицьких будинках. В Москві гетьман зі свитою зайняв дім князя Прозоровського та ще два будинки. Під час всієї подорожі українського гетьмана російська влада виявляла до нього показну пошану. В Севську його розмістили в воеводських палатах, виставили почесну варту з кількох солдат. Почесна варта була виставлена біля квартири гетьмана і в Москві. А в Калюзі, коли гетьман відвідав богослужіння, щоб подивитись на нього в церкву набилося багато цікавих¹³⁸.

¹³⁷ Опись домашних вещей бунч. тов. Фридрикевича // Лазаревський А. Украинские исторические мелочи. – Т.1. – С.15–16.

¹³⁸ Диариуш, или Журнал, т. е., Повседневная Записка случающихся при дворе Ясневельможного, его Милости, пана Иоанна Скоропадского, войск Запорожских

Не можна назвати скромною і поїздку гетьмана Данила Апостола з Глухова в Москву у 1728 році. Під його обоз лише глухівський сотник мав зібрати 145 найкращих кінних возів. Крім того, такий же наказ отримав і крелевецький сотник. Через пару тижнів вже з інших сіл Глухівщини вимагали ще 85 возів. Пишним був виїзд гетьмана в дорогу. Проводжали його козацькі старшини, вищі російські офіцери, котрі розміщувались тоді в Україні. Грала військова музика, били з гармат. В Москві гетьмана зустрічали всі українські старшини, котрі там перебували. Квартиру йому виділили в будинку князя Меншикова, виставили там почесний караул. Він був присутнім в соборі на коронації Петра II¹³⁹.

Були невеликі відміни в організації цих подорожей. Зокрема, для Скоропадського приготували три «підстави», на яких міняли коней. Крім того, до Болхова він проїхав навіть зі своїми машталірами. А Апостол в Севську день чекав поки для нього зберуть підводи з округи¹⁴⁰. Крім того, Скоропадському довелось самому потурбуватись про зручну квартиру в Москві. З дороги він написав відповідного листа своєму родичу, котрий в цей час там жив, і той знайшов житло для гетьмана. Апостолу ж і його пещі помешкання виділили централізовано. А вже тоді на коронацію в Москву з'їхалась безліч гостей, і для значних персон житло виділяли організовано.

Також різниться час, витрачений на поїздку в Москву цими гетьманами. Апостол доїхав туди за 11 днів. Бувало, що в день він проїжджав по 60 верст! Поїздка ж Скоропадського продовжувалась 15 днів. Хоча коней, як уже згадувалось, міняли на трьох «підставах», але рухався гетьманський обоз неквапливо. Зазвичай проходили за день 20-35 верст, іноді й менше. Це мабуть, було пов'язано з похилим віком та поганим здоров'ям цього українського достойника.

обеих сторон Днепра Гетьмана, оказій і церемоній тако ж в Канцелярии Войсковой отпрауемых дел, наченный 1722 году и оконченный году, по преставлении и погребении помянутого ж Гетмана в месяце Июле, Генерального Хоружого Николая Даниловича Ханенка. С историческими сведениями о сочинителе, Д. Чл., О.Бодянского // Чтения в обществе истории и древностей российских. — М., 1858. — № 1. — Смес. — С.10–14.

¹³⁹ Судиенко М. Материалы для отечественной истории. — Т.1. — Отдел 1. — С.1–7; Там само. — Отдел 2. — С.36–38, 39–40.

¹⁴⁰ Там само. — Т.1. — Отдел 1. — С.2.

При поверненні гетьманів з далеких поїздок існувала церемонія їх зустрічі. Для цього заздалегідь готували почесний караул. А що точного часу прибуття гетьмана відомо не було, то почесній варті доводилось чекати його приїзду в повній готовності. Так, у 1730 році сотникам з Глухова, Воронежу, Кролевеця та Ямполья наказали з козаками та сотенними корогвами за кілька днів розміститись на шляху, яким мав повертатись гетьман¹⁴¹, щоб не пропустити його приїзд.

Ще більш пишними були поїздки гетьмана Розумовського. В містах цього достойника зустрічала заздалегідь приготовлена почесна варта з місцевих козаків, а його в'їзд у місто супроводжувався гарматним салютом. Навіть по Гетьманщині він рухався з великим обозом в 120–140 возів. Екіпажі, якими користувався гетьман та його найближче оточення потребували великої кількості коней. В французьку карету запрягали 10 коней, а в чотиримісні коляски-спальні – по шість коней. Крім того, гетьмана супроводжував весь його двір: лікар, архітектор, канцелярія, виночерпій, спеціальний служитель, який відповідав лише за сервіровку гетьманського столу, лакеї, гайдуки тощо. Тільки для перевезення кухні та кухонного персоналу потрібно було більше 40 коней! З них троє коней везли срібний посуд. (Вірогідно, він перевозився в одному міцному та важкому возі, запряженому трійкою коней – С.П.). А ще ж везли і гетьманські гардероб (троє коней), постіль (шість коней). Навіть в чистому полі гетьман міг розміститись з повним комфортом, бо 20 коней везли вози зі столами, стільцями, ліжками, наметами. При бажанні в будь-якому місці можна було організувати полювання. Під «охоту» виділялось 12–13 коней. Навіть якщо якийсь кінь з «обивательских» починав приставати, то і це не зупиняло рух гетьманського обозу. Між станціями виставляли кілька десятків запасних коней, якими міняли втомлених. Всіх цих коней виставляли за рознарядками полкових адміністрацій місцеві мешканці. Використання їхнього тягла оплачувала Генеральна скарбова канцелярія. Зазвичай платили по копійці на кожного коня за версту. Поїздка гетьмана Розумовського від Глухова до Батурина і Козельця обійшлася державному скарбу Гетьманщини в 350 карбованців¹⁴².

¹⁴¹ Там само. – С.83–84.

¹⁴² А.Л. В какой обстановке гетман Разумовский объезжал Малороссию в 1752 г. // Киевская Старина. – К., 1890. – Т. XXVIII. – Январь. – С.117–118; Н.Бакай

В цей час лише у запорозької старшини збереглась патріархальна козака нехить до розкошів. Навіть в подорож тривалістю 7–10 днів дехто січових старшин міг вирушити майже без речей, не возом, а верхи. Восени 1754 року татари пограбували отамана Мінського куреня Якова Губу, який повертався на Січ з Перекопу, куди він перед цим із запорозьким перначем проводив купця. Татари забрали у нього коня з кульбакою, ратище, ладунку, пару пістолетів, ремінний триніг (путо для коня – С.П.), сакви та 60 копійок грошей¹⁴³. Журнал поїздки кошового Петра Калнишевського в Кодак у лютому 1772 року переконливо свідчить, що достатньо скромним був дорожній побут і у вищій запорозької старшини. Супроводжували його військовий писар, суддя, один військовий старшина (колишній суддя) та священник, котрий очолював всю запорозьку церковну організацію. Крім того, з кошовим була і польова канцелярія. Почет у кошового був нечисленним і на наступний день господар зимівника зумів виявити гостинність і «панам», і всім «при панах бувшим». Обід був виставлений «достаточний» та горілкою «не скудно» частували. Якихось особливих вимог до комфорту під час ночівлі в дорозі ні кошовий, ні найвища запорозька старшина не висували. Тому коли виникла потреба, то ночували в степу біля копиць сіна. Разом з тим, в'їзд кошового в Кодак був достатньо пишню обставлений. В Попасних байраках його зустрів почесний конвой кодацьких козаків. Добре вдягнених та озброєних. При в'їзді кошового в місто салютували з гармат, зібрались священники для зустрічі¹⁴⁴.

Як бачимо, навіть у запорозької верхівки були досить скромні запити щодо розкошів. Вони обмежувались добрим обідом та щедрим частуванням горілкою. А пишню церемонію привітання кошового отамана можна розглядати як традиційне для військових виявлення військових почестей по відношенню до командира.

У XVIII столітті стали звичним явищем поїздки в Москву та Санкт-Петербург. І їздили туди не лише гетьмани. Адже там розміщувались вищі імперські органи влади, котрим підпорядковувалась Гетьманщина.

Поездка гетмана К.Г.Разумовского в Батури и Козелец // Киевская Старина. – К., 1888. – Т.XXI. – Июнь. – Документы и заметки. – С.74–76.

¹⁴³ Тищенко М. Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історико-географічний збірник. – Т.2. – С.110–111.

¹⁴⁴ Сементовский Н.М. Старина малороссийская, запорожская и донская. – СПб., 1846. – С.54–55.

В кінці існування козацької держави саме в московських та петербурзьких канцеляріях старшина могла добитись присвоєння чина, дворянства, затвердити земельні володіння, вирішити судові суперечки. Крім того, тоді і в Москві, і в Петербурзі можна було купити дешевше предмети розкоші, ті товари, яких не виробляли в Україні. Тому старшини намагались закупити там побільше таких товарів для власного господарства. Також ще й родичі та знайомі замовляли мандрівникам покупки. Так у 1732 році Миколу Ханенка знайомі попросили купити в Москві хутро куниці, шпалери¹⁴⁵. Дехто з ошадливих старшин, коли їхав у Москву в якихось важливих справах, міг прихопити з дому для ремонту якісь речі, котрі не могли полагодити українські ремісники. Природно, що предмети не надто громіздкі, наприклад, замки¹⁴⁶. Також, при будь-яких далеких поїздках, через подорожніх пересилали листи. З 1765 року, після запровадження пошти, за відправку листів та посилок через приватних осіб мали брати штраф в 10 карбованців¹⁴⁷, але ця практика не прижилось і листи продовжували передавати через знайомих.

Старшини, котрі їхали в Москву чи Санкт-Петербург надовго, намагались прихопити з собою якнайбільше припасів. Дуже часто вони відправляли туди із своїх маєтків обози з харчами, напоями, запасами одягу тощо. Відсиляли з обозами слуг. Попри транспортні видатки це все ж таки було дешевше, ніж купувати продукти в тих містах. А запорозька депутація, котра так довго перебувала в Петербурзі, що витратила всі свої запаси, в 1766 році організувала додаткову доставку 50 відер горілки для власного споживання аж з Січі¹⁴⁸. При поїздках в Москву чи Петербург

¹⁴⁵ Дневник генерального хорунжего Николая Ханенко 1727–1753 гг. / Изд. Ал. Лазаревского // Киевская старина. – К., 1884. – Т.VIII. – Май. – Приложение. – С.43.

¹⁴⁶ Частная переписка Григория Андреевича Полетики (1750–1784 г.). (С предисловием Ал. Лазаревского) // Киевская старина. — К., 1893. – Т.XLI. – Май. – С.210.

¹⁴⁷ Стороженко Н.В. Реформы в Малороссии при гр. Румянцеве // Киевская старина. — К., 1891. – Т.XXXIV. – Сентябрь. – С.457.

¹⁴⁸ А.Л. Запорожцы посылают в Сечь за водкой // Киевская старина. – К., 1889. – Т.XXIV. – Январь. – С.224–225.

старшини намагались їхати на поштових, а не повільно тягтися з своїм обозом. Деякі взагалі намагались поїхати в ті далекі міста з дружинами¹⁴⁹.

Зазвичай коли старшини відправлялись в службових справах в далекі поїздки, то отримували гроші на плату прогонів, підйомні, компенсацію вартості проживання та харчування в столиці імперії. Такі кошти виділялись старшинам і на Запорожжі¹⁵⁰. Але не всі і не завжди отримували таку допомогу. Та й недостатньо її було. Адже в Росії навіть існувала приказка: «На одні прогоны не доедешь».

Зазвичай в Москву з України їхали «калузьким» маршрутом: Глухів–Севськ–Карачев–Болхов–Белєв–Калуга–Москва. Орієнтовна довжина цього маршруту дорівнювала 600 верстам. А от села між цими містами, через які їхали та в яких зупинялись подорожні, мінялись. Навіть гетьманські обози йшли не через одні і ті ж населені пункти. Маршрут залежав від стану в якому в той момент перебували дороги, мости тощо. Його могли поміняти через епідемічні хвороби в населених пунктах, які лежали на шляху. Так, через віспу, якою хворіли діти в селі Болотовому, обоз Скоропадського проминув цей населений пункт і зупинився в сусідньому¹⁵¹. При їзді на поштових швидко долали цей шлях. Зазвичай старшини, які за станом здоров'я могли витримати навантаження від майже цілодобового руху, коли відпочивати доводилось лише під час зміни коней, добирались до Москви за 6-9 днів¹⁵².

¹⁴⁹ Частная переписка Григория Андреевича Полетики (1750–1784 г.). (С предисловием Ал. Лазаревского) // Киевская старина. — К., 1893. — Т.XLI. — Май. — С.212, 219–220.

¹⁵⁰ Скальковський А.О. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. — С.322.

¹⁵¹ Диариуш, или Журнал, т. е., Повседневная Записка случающихся при дворе Янсевельможного, его Милости, пана Иоанна Скоропадского, войск Запорожских обеих сторон Днепра Гетьмана, оказий і церемоній тако ж в Канцелярии Войсковой отпрауемых дел, наченшийся 1722 году и оконченный в том же году, по преставлении и погребении помянутого ж Гетмана в месяце Июле, Генерального Хоружого Николая Даниловича Ханенка. С историческими сведениями о сочинителе, Д. Чл., О.Бодянского // Чтения в обществе истории и древностей российских. — М., 1858. — № 1. — Смесь. — С.12.

¹⁵² Дневник генерального хорунжего Николая Ханенко 1727–1753 гг. / Изд. Ал. Лазаревского // Киевская старина. — К., 1884. — Т.VIII. — Март. — Приложение. — С.1–6.

Іноді в Москву добирались по «тульському» напрямку: Ромни–Охтирка–Курськ–Мценськ–Тула–Москва. Саме цим кружним маршрутом їхав у грудні 1727 року Яків Маркович шукати захисту в Сенаті та у російських вельмож від опали, в яку потрапило його сімейство у нового гетьмана. Довжина цього маршруту була більшою калузького і орієнтовно дорівнювала 800 верстам. При цьому до Курська старшина їхав на власних конях. Звідти він відправив додому вісім коней, машталіра та двох своїх селян-їздових. А далі мандрував власним екіпажем («будкою»), але з ямськими кіньми. Спочатку для поїздки він «сговорив» курських ямщиків, котрі до Тули брали від пари коней чотири карбованці. Але інші погодились везти його прямо до Москви за 16 карбованців. В подальшому перевізники двічі мінялись. В Тулі курські ямщики підрядили замість себе тульських возчиків. За Серпуховим вже ті знайшли собі на заміну – ярославських фурманів¹⁵³. Попри такі часті зміни перевізників вони все ж таки щасливо довели пасажера в Москву. Можливо, тому, що розплачувався він тільки за шлях, котрій проїхали. А завдаток був не таким і великим. При цьому слід відзначити, що на власних конях старшина рухався повільніше. Трохи більше 300 верст він їхав 16 днів (3–18 грудня). Схоже, що і дорога була важка, і жалів він власних коней. Одного разу через поганий шлях за день його обоз проїхав всього три версти! А от на ямських конях він рухався набагато швидше. Гнали і вдень, і вночі. Тому близько 500 верст проїхали за 12 днів. І це при тому що багато часу пішло на ремонт воза та екіпажу, котрі почали ламатись від швидкої їзди. І основною причиною такого швидкого руху була відрядна плата ямщикам. Вони знали, що ті ж самі гроші отримають і якщо за тиждень доїдуть до умовленого міста, і коли будуть туди добиратися два тижні.

Набагато менше стали їздити в Москву та Петербург запорожці з парадно-відпочинковою метою. Уже з кінця XVII століття російські царі не вважали потрібним витратити великі кошти, щоб прихилити до себе запорожців. І гетьману було наказано пропускати в Москву не більше ніж двох-трьох січовиків¹⁵⁴. Цим самим московський двір і заощадив кошти, і приховав свою економію від запорожців, і перевів все їхнє невдоволення

¹⁵³ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1894. — Т. XLIV. — Январь. — Приложение. — С. 198–206.

¹⁵⁴ Эварницкий Д.И. Источники для истории запорожских казаков. — Т. 1. — С. 91–92.

за це на гетьмана. З 30-х років XVIII століття у запорожців залишилась лише одна можливість для парадно-відпочинкових поїздок в столицю імперії – отримання грошового жалування, яке царський уряд видавав Війську Запорозькому. Така запорозька депутація складалася з двадцяти чоловік «знатного військового товариства». Вони теж отримували подарунки, харчувались за рахунок царської скарбниці. Але з 1751 року уряд заборонив такі поїздки запорожців. І ці гроші стали привозити на Січ російські військові¹⁵⁵.

Поїздки старшини по Україні вимагали набагато менше зусиль. Відстані були не такими і великими, часу на дорогу витрачалось небагато, мандрівники менше стомлювались. Крім того, козацьким старшинам майже не треба було турбуватись про нічліг. Адже переночувати можна було у когось із знайомих. Наприклад, у 1754 році родина Гудовичів, яка їхала на весілля, вночі приїхала до Миколи Ханенка, переночувала у нього, а наступного дня гості пообідали та поїхали далі¹⁵⁶. Іноді гостинністю можна було скористатись і при відсутності власника. Це якщо слуги знали приїжджих. В дощ чи сніг, в морози було прийнято просити прихистку навіть і у незнайомих. Крім того, у подорожніх завжди була можливість переночувати в селянській хаті. Тим більше, що в усі часи в переважній більшості вони були досить чистими. Це вже не згадуючи про численні корчми та шинки, які завжди могли запропонувати прихисток подорожнім. І тільки у одному випадку могли виникнути проблеми з нічлігом у козацької старшини – під час великих ярмарків. Тоді не надто великі міста і містечка Гетьманщини просто не спроможні були надати притулок всім, хто масово туди приїжджав. Але в таких випадках зазвичай старшини напинали намети, вбирали їх килимами та жили в них навіть з родинами.

Ще простіше було їздити у відрядження в сусідні полки. В цьому випадку традиції гостинності переплітались з певним службовим обов'язком. Адже багато старшин, особливо вищих рангів, були знайомі між собою. Тому старшина, що приїхав у відрядження, просто вливався в життя та побут іншого полку. Приїжджих запрошували на весілля, бенкети тощо.

¹⁵⁵ Как получали запорожцы денежное и хлебное свое жалованье // Киевская старина. — К., 1883. — Т.VI. — Август. — С.752–753.

¹⁵⁶ Дневник генерального хорунжего Николая Ханенко (1719–1723 и 1754 г.) // Киевская старина. — К., 1896. — Т.LIV. — Июль-Август. — С.192.

Більш заможні старшини у відрядження їхали власними екіпажами. Адже так було зручніше. Крім того, маючи свій транспорт вони не залежали від пошти, могли вільно пересуватись за власним бажанням в районі відрядження. Та й маючи рангові маєтності, зобов'язані були «служити з них». В тому числі їздити у відрядження за власний кошт. Адже навіть тим з них, хто мав в 1729 році перекладати українське законодавство на російську мову, наказали приїхати в Глухів зі своїми харчами. Хоча деяким старшинам, у виключних випадках, надавалась певна допомога. Так, у 1728 році стародубському полковому осавулу Семену Березовському, незважаючи на користування ним ранговими маєтностями, за наказом гетьмана ще додатково видали річну плату у 100 золотих. Це було зроблено «респектом промешкання та проживку його тут, в Глухові»¹⁵⁷, в якому тоді розміщувалась резиденція гетьмана та знаходились найвищі органи управління Гетьманщини¹⁵⁸. Менш заможні старшини при відрядженні користувались поштою. Зазвичай гетьманським універсалом вказувалось скільки возів їм мають надати на пошті, зауважувалось, що на поштових станах їм повинні забезпечити нічліг. Якщо ж у відряджених була потреба рухатись там, де не було пошти, то підводи їм мали надавати «обивателі». А от гармашів, котрі мали стягти податки з дьогтярів на користь артилерії, забезпечити підводи в районі відрядження повинна була полкова адміністрація. Гетьман наказав місцевому полковнику постачити їм стільки возів, щоб весь зібраний у якості податку дьоготь можна було відвезти в Короп¹⁵⁹, який входив до маєтностей генеральної артилерії та був своєрідним центром її постачання¹⁶⁰.

Певне тяжіння старшини до розкошів у XVIII столітті простежується і у військових походах. Умови ж, в яких відбувались ці походи, зазнали

¹⁵⁷ Судиенко М. Материалы для отечественной истории. – Т.1. – Отдел 2. – С.36, 68.

¹⁵⁸ Лазаревский А. Описание старой Малороссии: Материалы для истории заселения, землевладения и управления – К., 1893 – Т.2: Полк Нежинский – С.432.

¹⁵⁹ Судиенко М. Материалы для отечественной истории. – Т.1. – Отдел 2. – С.68–70, 130.

¹⁶⁰ Василенко Н.П. Материалы для истории экономического, юридического и общественного быта Старой Малороссии. – Чернигов, 1902 – Вып. 2: Экстракт из указов, инструкций и учреждений, с разделением по материям – С.268–269.

певних змін. Залежність Гетьманщини від російського уряду призвела до того, що українське козацтво менше діяло як самостійне військо, а часто виступало частиною якихось угруповань військ Російської імперії. Природно, що в таких випадках козаки змушені були використовувати російські похідні порядки. Хоча бувало, що козацьким підрозділам дозволялось дислокуватись окремо від російських головних сил¹⁶¹. Крім того, діючи в інтересах Петербурга козакам довелося вирушати в довготривалі походи на Балтику, на Каспій. У 1721 році 10 тисяч козаків будували Ладозький канал, така ж кількість козаків брала участь в Дербентському (1722 р.) та Сулакському (1724 р.) походах¹⁶².

В походах старшина намагалась влаштуватись якомога комфортніше. Брала великі обози, слуг, запаси харчів, напоїв. Це не тільки забезпечувало комфорт, а й уберігало від хвороб. Зазвичай підготовка до походів займала кілька тижнів. Так, у Лубенському полку 1 червня 1724 року був отриманий указ про вихід в «Низовий» похід на узбережжя Каспійського моря 1100 козаків, 373 втікачів з попереднього (Сулакського) походу та 177 козаків, які взагалі ухилились від нього. На наступний день полкова адміністрація передала в сотні накази про те, скільки козаків там мають спорядити. А рівно через місяць з сотень доповіли, що козаки вирушили на місце збору. Ще менше часу зайняла підготовка до походу заможного бунчукового товариша Якова Марковича. 4 травня 1725 року він отримав наказ вирушати в район Каспійського моря, а вже 20 травня виїхав з дому в цей далекий похід¹⁶³. Готувався ж до походу цей старшина дуже ретельно. В першу чергу ним були відібрані необхідні для походу вози. А що він брав з собою не тільки запаси харчів та одягу, а й товари на продаж, то обоз у нього був вельми численним. В нього входили три «глабчатих»¹⁶⁴ вози, ще три

¹⁶¹ Дневник генерального хорунжего Николая Ханенко (1719–1723 и 1754 г.) // Киевская старина. – К., 1896. – Т.LIV. – Июль-Август. – С.183, 184.

¹⁶² Голобуцький В. Запорозьке козацтво. – С.488.

¹⁶³ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. – К., 1891. – Т.XXXV. – Октябрь. – Приложение. – С.98–110; Киевская старина. – К., 1892. – Т.XXXVII. – Июнь. – Приложение. – С. 230–235; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.1. – С.42–43, 70–71.

¹⁶⁴ «Глабчатий» віз – віз з кузовом обшитим лубом // Етимологічний словник української мови: В 7 т. – АН УРСР. Ін-т мовознавства ім. О.О. Потебні; Редкол.

великих вози з тентом, так звані палуби. Ще в одному меншому за розмірами палубці везли сукна. Серед возів був і палубець на двох колесах. Такий віз був дуже зручним для пересування по вузькими гірським дорогам. Для комфортного сну та відпочинку в дорозі призначався екіпаж «спальня».

Подбав цей старшина про валюту, яка могла ходити будь-де – поміняв 156 карбованців на 158 талерів. Частину коштів віз слуга в ящичку: 40 червоних, 150 талерів, 100 карбованців. Крім того, батько дав йому 200 карбованців на дорогу і подарував смарагдовий перстень з шістьма діамантами «в благословение». Родичка, прилуцька суддиха, мабуть зважаючи на далеку дорогу, яка йому випадала, подарувала «пудзерко» зі столовим набором (погрібець з мідними мисками та тарілками). Крім продуктів, запасів одягу старшина взяв з собою велику кількість вина та інших напоїв. Серед них кілька куф¹⁶⁵ горілки на продаж. Уже пізніше, в Астрахані, через три місяці після виходу в похід у нього ще залишалось по три плетених пляшки з бургундським, «эрмитажом», «полинковим» та «ренським солодким» (рейнським – С.П.). А от «ренського твердого» (вірогідно, сухого – С.П.) було ще 22 пляшки, червоного церковного – 10, а з «горілкою французькою» (коньяком – С.П.) – шість. А ще три барила полинкового вина, по барилу «ренського», церковного, неповне барило волоського. А ще барило вина подароване тіткою (вдовою гетьмана Скоропадського), і одне від сотника. Та й купив він ще одне барило вина. Супроводжували старшину п'ять слуг верхи та, якщо судити з кількості возів, вісім фурманів¹⁶⁶.

Рядові козаки, котрі йшли в цей похід, брали з собою набагато менше речей, ніж старшини, але і їм доводилось везти велику кількість продуктів харчування та спорядження. Якщо виходити з норми

О.С. Мельничук (головний ред.) та ін.; Укл.: Р.В. Болдирев та ін. — К., 1982 — Т.1: А — Г. — С.518.

¹⁶⁵ Куфа – велика бочка місткістю 18–40 відер // Лобко А. Попытка к уравнению мер и веса в Малороссии XVIII в. // Киевская старина. – К., 1889. – Т. XXIV. – Июль. – С.232.

¹⁶⁶ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. – К., 1892. – Т. XXXVII. – Июнь. – Приложение. – С.230–235; Киевская старина. – К., 1892. – Т. XXXVIII. – Сентябрь. – Приложение. – С.284; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.1. – С.42–43, 69, 70, 104.

постачання російським урядом запорожців провіантом під час війни¹⁶⁷, коли денний раціон січовика важив близько одного кілограма, то лише на дорогу до Сулака кожному козаку треба було 100–120 кілограмів продуктів. А ще ж потрібно було взяти запасний одяг, взуття, зимовий одяг, котел для приготування їжі, сокири, коси, лопати. Зазвичай при виході в похід з піврічним запасом продуктів харчування козаки змушені були в складчину наймати вози з погоничами, і при цьому один віз припадав на кожних 3-5 козаків¹⁶⁸. Вірогідно, що і в цьому поході побутовало таке ж співвідношення.

В обозах команд, відряджених на узбережжя Каспійського моря, крім козацьких возів, зустрічались і обозні вози, надіслані полковою адміністрацією. Як уже згадувалось вище, по рознарядці 1724 року на 1100 козаків Лубенського полку повинні були їхати 73 обозники з возами та кіньми. Від Царицина вони мали повернутись, а далі козацькі полки рухались би лише зі своїм обозом¹⁶⁹. Такі додаткові обозні вози могли транспортувати корисні вантажі, ті ж самі харчі, в інтересах підрозділу, який ішов у похід, а при поверненні в Україну вони забирали хворих козаків.

Почався цей похід п'яти тисяч козаків в травні 1725 року, коли з'явилась трава і можна було випасати коней, а не везти для них фураж¹⁷⁰. Не всі рушили в похід одночасно. Коли на заздалегідь визначеному збірному місці сконцентрувались всі полки, які мали йти в похід, обоз рушив. Проте не всі старшини туди з'явились одночасно. Деякі з них потім наздоганяли обоз, але не були покарані, бо в старшинському середовищі поблажливо ставились до своїх колег, які

¹⁶⁷ Апанович О.М. Запорозьке військо як складова частина російської армії в другій половині XVIII ст. // Наукові записки інституту історії АН УРСР. – Т.5. – К., 1953. – С.126; ЦДАУК – Ф. 229. – Оп. 1. – Спр. 268. – Арк. 74; Там само. – Спр. 339. – Арк. 118.

¹⁶⁸ Апанович О.М. Збройні сили України першої половини XVIII ст. – К., 1969. – С.86.

¹⁶⁹ Дневник генерального подскарбья Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. – К., 1891. – Т.XXXV. – Октябрь. – Приложение. – С.99; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбья Якова Марковича. – Ч.1. – С.42–43.

¹⁷⁰ Личный состав малороссийской казачьей старшины в 1725 году // Киевская старина. — К., 1904. – Т.LXXXVI. – Июль-Август. – Приложение. – С.1.

запізнювались із виходом в похід. Так, бунчуковий товариш Яків Маркович, син полковника Лубенського полку, не надто квапився до обозу. Попрощавшись в Ромнах з батьками він виїхав в похід 20 травня. На наступний день в селі Будках побував на службі в церкві, та попрощався з дружиною та братом, які туди його проводжали. Одному з братів подарував шаблю та помінявся з ним сідлами. Далі він поїхав з братом Семеном, якого мав по дорозі, в Охтирці, заручити з донькою місцевого полковника. І лише покінчивши з цими всіма сімейними справами, забарившись в Охтирці з 23 по 26 травня, він рушив в дорогу в супроводі брата та двох друзів, які були на заручинах. Вони проводжали його до головного обозу, який наздогнали за Харковом 30 травня¹⁷¹.

Слід зазначити, що в козацькому війську з виходом в похід могли запізнитись не тільки окремі старшини, а навіть цілі підрозділи. У 1739 році лубенський полковник Апостол навіть був арештований за затримку з виходом в похід його полку¹⁷². Проте такі запізнення були характерні і для інших армій, в тому числі і російської. Армія у росіян у XVIII столітті була регулярною, але в ній постійно спізнювались з виходом в похід чи з прибуттям в точку «рандеву» не лише громіздка артилерія, а й більшість полків¹⁷³.

Козацький головний обоз в цьому далекому поході рухався не надто поспішно. Зазвичай переходи робили по 12–25 верст за добу. Виступали рано, на обід зупинялись в зручних місцях – там, де була трава для випасу та водопій. Часто після обіду навіть і не рухались далі, а залишались на нічліг. Тоді для старшини напинали намети, в яких вони і ночували. У деяких навіть були окремі намети для туалетів. Такий не надто поквапливий рух був зрозумілим. І людям, і коням треба було втягтися в маршеві навантаження. Тим більше, що навіть під час такого

¹⁷¹ Дневник генерального подскарбья Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1892. — Т. XXXVII. — Июнь. — Приложение. — С. 234–240; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбья Якова Марковича. — Ч. 1. — С. 71–74.

¹⁷² Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбья Якова Марковича. — Ч. 1. — С. 72–74; Там само. — Ч. 2. — С. 63.

¹⁷³ Байов А. Русская армия в царствование Анны Иоанновны. Война России с Турцией 1736–1739 годов. — Т. 1.: Первые три года войны. — Спб., 1906. — С. 366; Байов А. Русская армия в царствование Анны Иоанновны. Война России с Турцией 1736–1739 годов. — Т. 2.: Кампания 1739 г. — Спб., 1906. — С. 142.

неквапливого руху козаки хворіли та вмирили. 1 червня кількох з них поховали біля річки «Хотумлі». І лише один з них помер наглою смертю – втопився під час купання, а всі інші вмерли від хвороб¹⁷⁴. Та й взагалі цей похід був не потрібен ні старшині, ні козакам. По сумній долі своїх попередників, яких царат вже направляв в ті місця, вони знали, що їх чекає: важкий клімат, хвороби, висока смертність¹⁷⁵. Можливо, тому і не надто квапились.

Схоже, що по тій же причині козаки в цьому поході намагались якомога веселіше проводити час. Тим більше, що до самої Астрахані не передбачалось ніякої небезпеки. Крім того, похід тільки почався, і всі ще не були втомленими. Та й запасів вистачало. Бувало, що старшини бенкетували ночами та ще й супроводжували свої застілля залповою стрільбою, яку за їхнім наказом змушені були вести рядові козаки.

Слід відзначити, що з усіх старшин, котрі йшли в цей похід, чи не найпривілейніше життя було у бунчукових товаришів. Всі вони були з заможних старшинських сімей, добре споряджені, з власними обозами. Крім того, крім особистих слуг вони не мали підлеглих, яких треба б було контролювати. Вони ходили обідати друг до друга, пригощали гостей медом, вином, горілкою. Грали в карти на гроші (в мар'яж, пікет). Дехто шикував і поїв гостей не тільки кавою, а й дуже дорогим і рідкісним в ті часи чаєм. Дехто читав книжки. Яків Маркович взяв з собою в похід 31 книжку, мало у кого вдома були такі бібліотеки! А він ще й обмінювався книжками з іншими старшинами, котрі теж взяли їх у похід. В тому числі Маркович взяв у когось із старшини Прилуцького полку рукописну книжку про козацтво. Почав писати для брата Семена історію цього походу. При найменшій нагоді (оказії) старшини писали листи додому.

У рядових козаків було набагато менше розваг. Вони могли випити, але, природно, не так бучно як старшина. Вели розмови біля багать,

¹⁷⁴ Дневник генерального подскарбья Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1892. — Т. XXXVIII. — Июль. — Приложение. — С. 241; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбья Якова Марковича. — Ч. 1. — С. 74–79.

¹⁷⁵ Голобуцький В. Запорозьке козацтво. — С. 488; Дорошенко Д. І. Нарис історії України. — Том II (від половини XVII століття). Видання друге. — К., 1992. — С. 165–166; История Русов или Малой России. М., 1846. Репринт. — К., 1991. — С. 227, 231.

розповідали різні історії, ділились враженнями. А чи не найбільшою розвагою для них були кулачні бої між полками. При цьому козаки входили в такий раж, що старшина ледь могла їх розборонити.

Попри всі розваги служба в таборі була добре організована. Командир цього козацького збірного корпусу управляв табором за допомогою двох обозних. Крім того, він призначив суддю, писаря, двох осавулів та хорунжого. Табір поділявся на курені, які були тимчасовими організаційними одиницями. Так, обоз Марковича, як окремий курінь був прилучений до обозу Прилуцького полку. В свою чергу обоз старшин Прилуцького полку теж вважався куренем, а отаманом, який мав командувати всіма в цьому курені, включаючи і обоз Марковича, був призначений один з прилуцьких старшин. В таборі діяла добре організована караульна служба. Призначались польова та «плцова» сторожі.



Козацький табір на привалі.

В польовій сторожі на постах стояли значкові товариші з рядовими козаками. Перевіряли ці пости бунчукові. «Плецова» сторожа, вірогідно, виконувала роль комендантської служби, охороняла порядок в таборі. Крім того, призначалось «гасло» (пароль), яке змінювалось щодня¹⁷⁶.

Російський полковник Єропкін, під командою якого цей збірний український козачий корпус мав іти в фортецю Св. Хреста¹⁷⁷, намагався пришвидшити прихід обозу в Царицин. Звідти він прислав листа, в якому запропонував залишити всі «тягости и прихоти» та поспішати. Йому надіслали відповідь, сенс якої зводився до того, що поспішаємо, як можемо, а зайвих «прихотей» нема. Проте денні переходи стали робити більші (27-40 верст). Група бунчукових, перекинувшись у два легкі візки і «спальні», взявши намети самостійно вирушила у Царицин. Попрощавшись, а отже і відпросившись у командування обозу. Адже треба було до приходу всього корпусу домовитись про відправлення власного багажу в Астрахань на річкових судах. Та й чекати товаришів у місті набагато приємніше, ніж повільно йти з ними степом під палючим сонцем. Слід відзначити, що Маркович легко дістав судно для перевезення свого багажу. Схоже, що зовсім недаремно раніше його слуга відвіз губернатору по куфі оковитої та вишнівки, а царицинському коменданту куфу простої горілки¹⁷⁸.

Марш від Царицина до Астрахані нічим особливим не відрізнявся. Тільки козаки рухались під командуванням російського полковника Єропкіна та разом з регулярними військами. І уже російський офіцер визначав темп маршу. І при цьому швидкість пересування об'єднаного загону не була вищою: за шість днів пройшли 121 версту¹⁷⁹ (в середньому

¹⁷⁶ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1892. — Т. XXXVIII. — Июль. — Приложение. — С. 240–241, 246–253; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. — Ч. 1. — С. 75–79, 153.

¹⁷⁷ Креста Св. крепость // Военная энциклопедия / Под ред. заслуженного профессора Николаевской инженерной академии, ген.-лейтенанта Величко. К. И. и др. — СПб., 1913. — Т. 13. — С. 283.

¹⁷⁸ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1892. — Т. XXXVIII. — Август. — Приложение. — С. 257–266; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. — Ч. 1. — С. 76, 97.

¹⁷⁹ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1892. — Т. XXXVIII. — Август. — Приложение. — С. 269–272;

по 20 верст за добу). Схоже, що це був звичайний темп маршу. А на службу, в фортецю Св. Хреста, з вкрай тяжкими умовами, ніхто не квапився. Навіть російські офіцери. Тим більше, що той же Єропкін, який так підганяв козацький обоз, вперто чекав українців в Царицині. Хоча мав наказ рухатись туди лише з регулярними військами, не чекаючи «малоросіян».

А от від Астрахані до Сулака можна було більш комфортно дістатись по морю. Але щодо цього серед української старшини виник скандал. Як завжди серед українців заздрість вилилась в донос. Троє з старшин звернулись до полковника Єропкіна і письмово стверджували, що деякі бунчукові симулюють хвороби, вимагали нікому не дозволяти добиратись до місця призначення морем. Від гріха подали Єропкін всіх послав в похід сушею. Але деякі старшини, зокрема бунчуковий Маркович, отримали дозвіл на морський маршрут. Схоже, що зовсім недаремно під час попереднього етапу походу слуга Марковича відвів Єропкіну трьох овець і корову. Воно і не хабар, а відмовити в проханні потім було незручно. Тим більше, що у Марковича була власна «буса», кораблик для перевезення товарів по Каспійському морю з екіпажем в 10 чоловік. Зважаючи на намір організувати торгівлю бунчуковий витратив на його спорудження 1896 золотих¹⁸⁰ та ще 75 карбованців на піврічну зарплату екіпажу¹⁸¹.

Частина ж старшин по хворобі, після обстеження штаб-лікарем, залишились в Астрахані. Крім того, там же перебували і хворі рядові козаки. Всього в Астрахані тоді зимували 536 козаків. Хворі старшини, котрі залишились в Астрахані, жили в кращих умовах ніж в поході. Але

Сентябрь. – Приложение. – С.273; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.1. –С.94–95.

¹⁸⁰ Золотий – грошово-лічильна одиниця в Гетьманщині, яка дорівнювала в середньому 20 копійкам. // Злотий // Зварич °В.°В. Нумизматический словарь – Львов, 1980. – С.69.

¹⁸¹ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1892. – Т.XXXVIII. – Сентябрь. – Приложение. – С.273–278; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.1. – С.97–99, 107.

їх тероризували чутки, що російське командування прислало листа забити всіх в колодки та привезти в табір¹⁸².

Маркович же, котрий мав дозвіл, не хвилювався. Спілкувався із знайомим архієреєм Горкою. Бував на базарі, де купував різні дрібнички на кшталт шапрану, спостерігав купців з далеких країн. Знайомився з афганськими та бухарськими купцями. Відвідував царські сади, виноградники, винні підвали. Їздив на пташиний двір, де спостерігав «диких гусей дивної композитури» (рожевих фламінго – С.П.), лебедів, «чапурів», «баженок». Знайшов кравця, який покроїв йому гусарку з сукна і на хутрі «сибірковим». Склав одну молитву, причастився, написав заповіт. Знявшись з якоря 20 вересня в Астрахані Маркович 5 жовтня дійшов до пристані на річці Аграхані. Кілька днів у нього пішло на перевантаження власного провіанту у береговий склад, перевезення його в табір. Похід же сушею був складним. Більше трьох тижнів козаки долали броди «по брюхо» чи «по сідло» коню, ночували біля боліт чи у безводних місцях. Вирушивши 24 серпня, обоз лише 19 вересня зупинився табором в околицях фортеці Св. Хреста¹⁸³. Дорога з України зайняла чотири місяці! Козаки прибули виснаженими, витративши значну частину взятого провіанту. Всього ж до Сулака дійшли 4230 козаків. Крім тих 536 хворих, що зазимували в Астрахані, про що згадувалось вище, ще 234 козаки померли в дорозі та дезертирували¹⁸⁴.

В подальшому українські козаки розміщувались в польових таборах поблизу фортеці, час від часу змінюючи дислокацію. Схоже, що по мірі забруднення території. Адже не було військової доцільності переносити

¹⁸² Дневник генерального подскарбья Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1892. — Т. XXXVIII. — Сентябрь. — Приложение. — С. 277; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбья Якова Марковича. — Ч. 1. — С. 98, 100; Сборник императорского русского исторического общества. — Т. 55: Протоколы, указы и журналы Верховного тайного совета 1726–1730 гг. — СПб., 1886. — С. 149–150.

¹⁸³ Дневник генерального подскарбья Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1892. — Т. XXXVIII. — Сентябрь. — Приложение. — С. 278–288; Т. XXXIX. — Октябрь. — Приложение. — С. 2289–295; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбья Якова Марковича. — Ч. 1. — С. 97–113.

¹⁸⁴ Сборник императорского русского исторического общества. — Т. 55: Протоколы, указы и журналы Верховного тайного совета 1726–1730 гг. — С. 149–150.

табір з одного місця на інше поблизу однієї і тієї ж фортеці. Старшини ж, хоча б деякі з них, мали можливість отримати квартири в укріпленнях, в населених пунктах. У деякого з них навіть були помешкання з лазнями, куди приходили митись товариші. Проте російське командування не надто церемонилось з українськими старшинами, бо коли в 1727 році в Астрахані виникло «угищення в квартирах», то губернатор наказав всім бунчуковим вибратись з них¹⁸⁵.

По мірі вичерпування запасів продуктів погіршувалось харчування козаків. Найгірше було рядовим козакам, які бідували в цьому далекому поході. В листопаді 1726 року козаки Лубенського полку, які дислокувались в Дербенті, скаржились, що «поскудели» в харчах і одязі. Полкова адміністрація в таких випадках практикувала збирання «супліменту» для козаків, які перебували в дальніх походах, з їхніх же дворів¹⁸⁶. Схоже, що цей макаронічний термін виник від французького *supplement* – доповнення¹⁸⁷, і означав посилку додаткового провіанту та інших потрібних речей. Проте навряд чи можна було налагодити задовільне забезпечення козаків з далекої Гетьманщини. Лише родини заможних представників козацької старшини, нехтуючи великими транспортними видатками, мали можливість за допомогою своїх приватних обозів постачати все необхідне родичам, які брали участь в цьому поході.

Російський уряд допомагав українським козакам лише провіантом, а донським козакам, які дислокувались поруч з українськими, виплачував по 30 копійок в місяць кожному¹⁸⁸. За рахунок цього донці могли задовільно харчуватись, купувати одяг та взуття.

¹⁸⁵ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1893. — Т. XLII. — Июль. — Приложение. — С. 110; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. — Ч. 1. — С. 206.

¹⁸⁶ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1891. — Т. XXXIV. — Август. — Приложение. — С. 75; Там само. — 1893. — Т. XL. — Февраль. — Приложение. — С. 24; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. — Ч. 1. — С. 38–39, 153.

¹⁸⁷ Раевская О. В. Французско-русский словарь. Русско-французский словарь. — М., 2010. — С. 255.

¹⁸⁸ Сборник императорского русского исторического общества. — Т. 55: Протоколы, указы и журналы Верховного тайного совета 1726–1730 гг. — С. 150.

Найкраще про незадовільний матеріальний стан і козаків, і старшини свідчить те, що перебуваючи в цьому поході, під тиском нестатків вони набрали боргів під подвійні відсотки¹⁸⁹. І не дивно, адже видатків цей похід вимагав просто колосальних. Двоє заможних старшин з кінця жовтня 1725 року по 31 серпня наступного року витратили на двох 185 карбованців! Величезна по тих часах сума¹⁹⁰!

В цих походах на Каспій українські козаки несли величезні втрати. Важкі земляні роботи, незвичний клімат, незадовільне харчування призводили до того, що цинга та інші хвороби просто викошували українців. А ще ж козаки гинули і в боях. Просто катастрофічним був для українців «Низовий» похід в 1724–1725 роках. За цей період в районі фортеці Св. Хреста з 6790 українських козаків, які там перебували на чолі з полковником Милорадовичем, померло 5183 чоловік¹⁹¹. Якщо прийняти до уваги, що в 1725 році там залишилось всього 646 здорових українських козаків, то загальні втрати склали більше 90%! І цілком природно, що козаки ладні були платити будь-які гроші, щоб уникнути цих походів смерті. Коли російський уряд вирішив замінити відправку козаків у фортецю Св. Хреста збором з них трьох карбованців, то в деяких козацьких полках готові були платити в кілька разів більше (по 8–10 карбованців)¹⁹².

Важкими були походи козаків і на Балтику. Хоча подолання тисячоверстного шляху не було особливою проблемою для козацьких обозів. У лютому 1721 року з полкової сотні Гадяча на Ладозький канал відправили 122 козаків, які і дійшли туди без втрат. Хоча рухались не в самий легкий для подорожей час – в морози та під час відлиг навесні. В інших сотнях, які теж в той же час їхали на Ладогу, в дорозі померло всього шість чоловік, а один втік. Це з 1457 козаків, які були включені в

¹⁸⁹ Судиненко М. Материалы для отечественной истории. – Т.1. – С.78–80.

¹⁹⁰ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1893. – Т.XLI. – Май. – Приложение. – С.75; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.1. – С.188.

¹⁹¹ Сборник императорского русского исторического общества. – Т.55: Протоколы, указы и журналы Верховного тайного совета 1726–1730 гг. – С.149.

¹⁹² Джиджора І. Нові причинки до історії відносин російського правительства до України в 1720-х і 1730-х рр. // Записки Наукового товариства ім. Шевченка. – Т. LXI. – Львів, 1904. – С.5.

реєстр з деталізацією причин смерті. Таким чином, смертність в 0,5% видається невеликою. А от на каналних роботах в згаданій вище сотні загинуло 25 козаків, а ще 21 з них помер при поверненні додому. Якщо ж до них додати ще шістьох козаків, які були хворими залишені по дорозі під час повернення додому, то втрати при поверненні були більшими, ніж на роботах! Але це не було пов'язано із умінням козаків пересуватись на далекі відстані. Адже туди вони добрались без втрат. Тому високу смертність при поверненні козаків можна пояснити лише тим, що під час земляних робіт вони всі втомились, виснажились, похворіли і не могли витримати звичайних навантажень під час подорожі. І це цілком зрозуміло, адже козаків змушували гатити річки, осушувати канали, копати землю тощо. І це при поганому харчуванні та ще й російські офіцери часто знущались над козаками, били їх палицями, немов би за лінощі. Подібні ж співвідношення смертності в дорозі та на роботах спостерігались і в інших козацьких сотнях, які працювали на каналних роботах¹⁹³. Загальні ж втрати козаків на каналних роботах теж були дуже великими. У 1721 році з 10000 посланих на Ладогу козаків померло 3000 чоловік¹⁹⁴.

Повернення бунчукових додому з походу в фортецю Св. Хреста може слугувати прикладом успішного пересування по пустельним місцевостям взимку. Адже дозвіл виїхати з Астрахані старшини отримали в кінці січня 1727 року. Природно, що ніхто не став чекати тепла, і навіть хворі відразу рушили додому. Тому від Астрахані до Царицина через пустельні степи, а звідти через донські станиці на Харків і в Гетьманщину вони добирались чи не в найбільш холодний місяць зими – лютий. Виїхавши з Астрахані 30 січня своїм обозом, Яків Маркович 16 березня був в Ромнах, де чекала його родина¹⁹⁵. При чому

¹⁹³ Багалеї Дм. Дополнительные сведения о бывших на Ладожском канале казаках // Киевская старина. — К., 1884. — Т.Х. — Октябрь. — С.357–360; Объяснение полковника Ивана Черняка о работах казаков на Ладожском канале // Киевская старина. — К., 1884. — Т.VIII. — Май. — С.117–122.

¹⁹⁴ А.Л. Летописные заметки (1651–1749 гг.) // Киевская старина. — К., 1883. — Т.V. — Март. — С.681.

¹⁹⁵ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1893. — Т.XLII. — Август. — Приложение. — С.119–128; Там само. — Сентябрь. — Приложение. — С.129; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. — Ч.1. — С.212–220.

285 верст від Астрахані до Чорного Яру він проїхав за шість днів, в середньому долаючи за добу долаючи 47 верст. 184 версти від Чорного Яру до Царицина старшина їхав чотири дні (6–9 лютого), приблизно з тією ж добовою швидкістю. А от відстань 764 версти від Царицина до Харкова він подолав за 19 днів, проїжджаючи за добу в середньому трохи більше 42 верст. Невелике зменшення середнього добового шляху було обумовлене погіршенням погоди в кінці лютого на початку березня, що утруднювало пересування. Крім того, відіграло свою роль і те, що в заселеній місцевості ночівля в теплій хаті перемагала бажання рухатися далі. Тим більше, що і козацькі сотники, і козаки, і селяни з монастирських слобід надавали свій прихисток та нічліг подорожнім. Хоча інколи бувало, як 20 лютого, що проїхавши за день дві донські станиці обоз продовжував рухатись далі і зупинився на ночівлю в полі. Але вигравши при цьому 15 верст¹⁹⁶. Крім того, дев'ять днів пішли на відпочинок в населених пунктах (враховуючи зупинки не менше ніж на добу). По добі Маркович пробув в Чорному Яру і Царицині. Три дні пробавив в Усть-Ведмедицькій, у знайомого генерала Роппа, де зібралось ще кілька таких же як він подорожніх. Доба пішла на перелаштування в слободі Таволжанці возів з полозів на колеса. Майже півдоби втратив старшина через заметіль в селі Данилівка в 10 верстах від Харкова. Більше доби він провів в Харкові. Відвідав фельдмаршала Голіцина, деякого з генералів. Добряче випив зі знайомими і відразу вирушив в дорогу. Днював обоз Марковича і в Богодухові, де він випадково зустрів родичку (дружину охтирського полковника). Спеціально зробив гак цей старшина, щоб помолитись біля чудотворної ікони Пресвятої Богородиці в церкві села Каплунівка. Менше доби він гостював у родичів в Охтирці. Помився в лазні, пообідав. Там його знайшли слуги з надісланою з дому «спалнею». Таким чином на шлях довжиною 1233 версти старшина витратив, включаючи і дні відпочинку, 46 днів. При цьому середній добовий марш всієї мандрівки був приблизно 27 верст. Хоча в окремі дні,

¹⁹⁶ Дневник генерального подскарбья Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1893. — Т. XLII. — Август. — Приложение. — С. 122; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбья Якова Марковича. — Ч. 1. — С. 214.

особливо в великий мороз, рухаючись по руслу замерзлої Волги, обоз проходив по 60 верст¹⁹⁷!

Трохи повільніше за Марковича пересувались інші бунчукові, у яких були гірші коні. Але їхня швидкість руху була не набагато меншою. Адже відставали вони всього на кілька днів, і наздогнали його в дорозі.

Зважаючи на те, що ніхто зі старшин і їхніх слуг в цій поїздки не замерз, то вони були добре підготовлені до неї. Їм вдалося захистити від холоду людей і тварин, забезпечити коней фуражем. Адже коні у козаків були не кочівницькі і тебенькувати (харчуватись сухою травою розгрібаючи її з-під снігу) були неспроможні. Тим більше, що на такому кормі вони просто не змогли б тягти навантажені вози по кілька десятків верст щодня. Та й племінні кобили та жеребці, котрих Маркович вів для власного кінського заводу, не були пристосовані для годівлі підніжним кормом взимку. Тому треба було везти для їхньої годівлі овес. Для забезпечення коней від морозу виявилось достатньо попону. Навіть під час неодноразових ночівель в степу. Тим більше, що табір для нічлігу, обіду і годівлі коней зазвичай розміщували в захищених від вітру низинах, лісах, в байраках. Були захищені від морозу і люди. Для українців великі морози не були дивиною. Ще Боплан відзначав, що місцеві мешканці легше їх переносять¹⁹⁸. Тим більше, що кожух та хутряна шапка рятували від морозу рядових козаків. Для нічлігу в обозі вони могли використати палуби. Тим більше, що часто їх покривали шкірою, яка добре захищала і від снігу, і від вітру. Якщо ж козак спав на снізі та ще й укривався під час ночівлі повстю чи хутром, то ж сон у нього був достатньо комфортним.

Бідніша старшина теж могла так ночувати в далекій дорозі. Але заможніші старшини у XVIII столітті вже не задовольнялись традиційним козацьким рівнем комфорту. Для звиклих до карет і «спален» такі умови були неприйнятними. І цілком можливо, що в такій далекій мандрівці взимку вони використовували спеціальний утеплений екіпаж. В Росії в кінці XVIII століття для поїздок у мороз слугував низенький шкіряний візок, в якому дорослий міг їхати лежачи чи напівлежачи. Шкіра, можливо з утеплювачем, захищала від вітру та морозу. В таких візках були вузькі двері та малесенькі віконечка. За рахунок цього втрати тепла були мінімальними. А мала висота

¹⁹⁷ Дневник генерального подскарбья Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1893. — Т.XLII. — Август. — Приложение. — С.120.

¹⁹⁸ Боплан Г. Опис України. — С.94.

обумовила те, що такий екіпаж мав невеликий внутрішній обсяг, котрий легко нагрівався навіть лише за рахунок дихання пасажира. В таких візках в найлютіші морози поміщики перевозили навіть власних дітей. Цілком можливо, що транспортний засіб подібної конструкції використовував взимку 1727 року Яків Маркович. В щоденнику він згадав екіпаж, який назвав «жабкою»¹⁹⁹. Якщо судити з назви, то це явно був якийсь приземкуватий віз. А що назва дана у демінутиві, то схоже, був він невеликим, і не призначався для транспортування вантажів, які зазвичай перевозили на великих возах. І це не була звична «спальня», бо її цьому старшині прислали потім з дому в Охтирку. Тому, можливо, що це і був такий утеплений візок, і саме в ньому і їхав, і спав в цій поїздки старшина.

Більш обережно рухались старшини в бойових умовах, коли виникала небезпека несподіваної зустрічі з ворогом. Саме такою була поїздка кількох старшин у військовий табір біля фортеці Св. Олексія на Українській укріпленій лінії у 1739 році. Їхали вони за маршрутом: Ромни – Сенча – Полтава – Коломак – Валки – Стара Водолага – Нова Водолага – с. Коси (Гуляй-Поле) – фортеця Святого Олексія. В дорозі вони були 24 дні (в середньому долаючи приблизно по 15 км за добу). Але в цьому поході їм доводилось рухатись обережно, бо в будь-який момент могли зіткнутись з татарами, загони яких тоді проривались в Гетьманщину. Також довго стояли старшини в Полтаві, не знаючи де знаходиться генеральний обозний з військом. Та й не надто квапились вони в табір, бо по їхньому рангу вільних посад у війську не було. Тому по дорозі вони обідали у знайомих, бували в церкві, розговлялись. Щоправда, прибувши в табір одними з останніх від генерального обозного Якова Лизогуба отримали найгірше житло. З напіврозваленною пічкою, закопчене, брудне, без лавок та стола. І ночувати їм довелося у власних «будках» (екіпажах)²⁰⁰.

¹⁹⁹ Дневник генерального подскарбья Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1893. — Т. XLII. — Август. — Приложение. — С. 124; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбья Якова Марковича. — Ч. 1. — С. 216.

²⁰⁰ Дневник Якова Марковича (1735–1740 роки) / Видав Вадим Модзалевський // Жерела до історії України-Руси. — Т. XXII. — К.,—Львів. 1913. — С. 240–245; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбья Якова Марковича. — Ч. 2. — С. 56–59.

Хотинський похід 1739 року теж підтвердив, що заможна старшина намагались взяти в похід якомога більший обоз. Тоді українські козаки діяли в складі російського війська, в обозі якого нараховувалось 42 тисячі возів та майже 130 тисяч волів та коней²⁰¹. Чисельним був обоз і у Якова Марковича, в якому нараховувалось 23 коня. З них сім було верхових. Двоє для старшини, а інші для слуг. Трое коней були запряжені в будку. І якщо судити з кількості їздових коней, то, як мінімум, було п'ять парокінних возів. Крім того, ще п'ять коней були «людськими». Швидше за все, вони належали курінчикам чи слугам старшини, котрі супроводжували його в поході. Частина коней мали бути запряжними, тягти вози з речами та харчами слуг. Ще було взято 12 волів. З них четверо везли віз з вівсом. Адже в поході, навіть літньому, не завжди можна випасати коней. Іноді їх треба й підгодувати для тяжкої роботи. Як запас м'яса і молока вели 50 овець, двох корів та «дробину». Щоб доглядати весь цей обоз старшина взяв з собою похід 21 слугу²⁰².

В цьому поході українські війська діяли разом з росіянами і підпорядковувались російським генералам, які й визначали темп маршу. Був він дуже невисоким. В день планували долати по 15–20 верст, та через два дні військо мало відпочивати²⁰³. Шлях від Білої Церкви до Меджибожа довжиною 185 верст військо подолато за 22 дні, в середньому проходячи 8,5 версти за добу. І на цьому етапі маршу ще не існувало небезпеки зіткнення з противником. Рух гальмували численні переправи та часті бенкети, які генералітет влаштовував за найменшого приводу. 2 липня військо стояло, бо фельдмаршал Мініх з генералами святкували вдалий рейд 1500 українських козаків (з них 400 запорожців), які розграбували та спалили міста Сороку та Могилів, захопили 12 язиків²⁰⁴.

²⁰¹ Байов А. Русская армия в царствование Анны Иоанновны. Война России с Турцией 1736–1739 годов. – Т.2. Кампания 1739 г. – С.145.

²⁰² Дневник Якова Марковича (1735–1740 роки) / Видав Вадим Модзалевський // Жерела до історії України-Руси. – Т.ХХІІ. – С.260–261; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.2. – С.62–63.

²⁰³ Байов А. Русская армия в царствование Анны Иоанновны. Война России с Турцией 1736–1739 годов. – Т.2. Кампания 1739 г. – 156.

²⁰⁴ Дневник Якова Марковича (1735–1740 роки) / Видав Вадим Модзалевський // Жерела до історії України-Руси. – Т.ХХІІ. – С.260–271; Маркович Я. Дневные

4 серпня військо, відірвавшись від обозу, рушило назустріч противнику. Бунчукові теж отримали наказ взяти провіанту на 10 днів і по одному возу на двох старшин. Звичайно ж це призвело до того, що побут старшин став спартанським. Їм навіть доводилось спати на кінських підниках, з сідлами у головах²⁰⁵.

В плані розваг цей похід давав набагато більше можливостей. Старшини не тільки пиячили з російськими офіцерами, брали участь в бенкеті після перемоги під Хотином, грали в карти. Ще у них була можливість відвідували церковні служби. Іноді старшини могли обідати з польськими шляхтичами та їхніми дружинами, бували в замках, містах, костьолах. Маркович навіть слухав месу. Вірогідно, йому було цікаво. Тим більше, що він добре володів латиною, розумів про що йшлося під час католицького богослужіння, й міг його порівняти з православною службою. Відвідування купецьких крамничок в цьому поході теж було однією з старшинських розваг. Але до генеральної битви, мабуть із обережності, старшини не робили закупівель для дому. Обмежувались дрібничками. Могли купити доброго вина щоб випити, хорошого коня. А от при поверненні додому на території Польщі вже купували сукно та «швабське» полотно штуками, атлас, позументи, шафран, столові ножі. В Києві, коли до дому було не так і далеко, закуповували вино барильцями, буглями оливкову олію, лимонний сік – фунтами²⁰⁶.

Дуже важкими, часто смертельними, були походи для посполитих та підпомічників, котрих змушували йти погоничами в російські військові обози. Якщо в походах солоно доводилось козакам, то цим зовсім безправним бідолахам було ще гірше. Як і все військо, погоничі хворіли, страждали від спеки і відсутності води, вмирали від інфекційних хвороб.

записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.2. – С.62–69.

²⁰⁵ Байов А. Русская армия в царствование Анны Иоанновны. Война России с Турцией 1736–1739 годов. – Т.2. – Кампания 1739 г. – С.208; Дневник Якова Марковича (1735–1740 роки) / Видав Вадим Модзалевський // Жерела до історії України-Руси. – Т.ХХІІ. – С.278–279; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.2. – С.77–79.

²⁰⁶ Дневник Якова Марковича (1735–1740 роки) / Видав Вадим Модзалевський // Жерела до історії України-Руси. – Т.ХХІІ. – С.27-98–290; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.2. – С.65, 73, 89–93.

Коли противник штурмував обоз, то й вони наражались на ворожу стрілу, кулю чи шаблю. Але чи не найгірше те, що російське командування їх експлуатувало, але не турбувалось про них. Дуже швидко запаси харчів у них вичерпувались, вони голодували. Їхнє життя було таке важке, що незважаючи на смертну кару за дезертирство, погоничі постійно втікали²⁰⁷. А «виганяли» їх у походи чимало. У 1738 році в російські обози для перевезення провіанту планували залучити 50000 посполитих. Лише з Глухівської сотні взяли 700 пароволових возів, а в погоничі забрали 350 підсусідків та посполитих. У них на час з 15 квітня по 15 жовтня було борошна на два місяці та сухарів на чотири місяці. По 20 фунтів «товчі» (товчених сухарів) та по 15 фунтів вівсяного борошна – толокна на місяць. Яків Маркович більш щедро спорядив провіантом чотирьох належних йому селян, котрих забрали в погоничі. Для них на п'ять місяців він виділив чотири чверті сухарів, дві чверті борошна, три четверика круп. Та ще й дав їм 50 копійок грошей. Але навіть щедре спорядження погоничів не надто полегшувало їхню долю. З чотирьох погоничів споряджених Марковичем у 1737 році в березні наступного року додому повернувся лише один. Та й то з обмороженими ногами²⁰⁸.

Певні зміни відбулися в сфері використання водного транспорту козаками. З кінця 30-х років XVII століття почало занепадати козацьке мореплавання. Після придушення Польщею козацьких повстань і запровадження Ординації 1638 року стало неможливим проведення морських походів. Визвольна війна і Руїна теж не сприяли розгортанню дій на морі. Знищення росіянами на початку XVIII століття Чортомлицької Січі і перехід козаків під протекторат султана зробили морські походи проти Туреччини неможливими. Лише під час російсько-турецьких воєн XVIII століття козацькі човни знов виходили в море. Хоча масштаби морських операцій змінилися. Такі ефективні раніше рейди на узбережжя Туреччини не проводились, козацький флот діяв на Дніпрі, Дунаї, в прибережних водах Чорного моря²⁰⁹. Так, у 1771 році запорожці спорядили для боїв на Дунаї 20 човнів, кожен з яких був

²⁰⁷ Байов А. Русская армия в царствование Анны Иоанновны. Война России с Турцией 1736–1739 годов. – Т.2. – Кампания 1739 г. – С.141, 161.

²⁰⁸ Дневник Якова Марковича (1735–1740 роки) / Видав Вадим Модзалевський // Жерела до історії України-Руси. – Т. XXII. – С.179; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.2. – С.39–41.

²⁰⁹ Сергійчук В.І. Морські походи запорожців. – С.14–59.

озброєний одною гарматою та мав екіпаж з 50 козаків. Ця запорозька флотилія вела перестрілки з турецькими бекетами, захоплювала кораблі противника, нападала на його прибережні населені пункти. Ще 1000 козаків на човнах мали діяти в районі Кінбурна²¹⁰. Схоже, що така чисельність човнових підрозділів (1000 козаків на 20 човнах) стала звичною для запорожців²¹¹. Хоча при потребі ці великі підрозділи дробили²¹².

Крім того, козацькі човнові команди охороняли морське узбережжя, береги Дніпра, переправи. Так, у 1769 році човнова команда П. Стягайла, котра знаходилась «на чатах» внизу Дніпра, розгромила двохтисячний татарський загін, котрий намагався переправитись поблизу Кам'янки²¹³, а взимку 1773 року на морському посту в гирлі Дніпра стояли 300 піших запорозьких козаків при трьох старшинах, які на шести човнах мали охороняти кордон²¹⁴. Використовували запорожці човни для переправи на «татарський» бік Дніпра своїх загонів, які вирушали в рейди²¹⁵.

Особливе місце займав водний транспорт в господарстві запорожців. В першу чергу величезна кількість різноманітних човнів застосовувались січовиками в рибальстві, яке було одним із головних запорозьких промислів²¹⁶. Не менш широко січовики використовували човни для транспортування всіляких вантажів. У XVIII столітті на Запорожжі вантажоперевезення водним транспортом ще більше зросли, що було

²¹⁰ Скальковський А.О. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. – С.497–508.

²¹¹ ЦДІАУК. – Ф. 229. – Оп. 1. – Спр. 325. – Арк.11.

²¹² Апанович О.М. Запорізькі форпости (1768-1774 рр.). – С.107; Скальковський А.О. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. – С.498–499; ЦДІАУК. – Ф. 229. – Оп. 1. – Спр. 325. – Арк.3–4, 6, 11, 13, 18.

²¹³ Скальковський А.О. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. – С.457.

²¹⁴ Апанович О.М. Запорізькі форпости (1768-1774 рр.). – С.107; ЦДІАУК. – Ф. 229. – Оп. 1. – Спр. 325. – Арк.3–4, 6, 11, 13, 18.

²¹⁵ Там само. – Спр. 268. – Арк. Арк. – 17–18 зв., 33–33 зв., 41–41 зв.

²¹⁶ Зуев В. О бывших промыслах запорожских казаков и наипаче рыбном // Південна Україна XVIII-XIX століття: записки науково-дослідницької лабораторії історії Південної України ЗДУ / гол. ред.: А.В. Бойко. – Запоріжжя, 1996. – Вип. 6. – 2001. – С.272; Щербина Ф. Очерки южнорусских артелей и общинно-артельных форм. – С.181; Яворницький Д.І. Історія запорізьких козаків. – Т.1. – С.285.

пов'язано з розвитком січового господарства²¹⁷ та збільшенням населення Запорозьких Вольностей, як уже згадувалось вище. У зв'язку з цим Кіш намагався поліпшити умови для надходження товарів на Січ і почав розвивати структури, які сприяли безпеці плавання через Дніпровські пороги. З цією метою запорозька адміністрація доручила проводку суден через пороги найбільш досвідченим козакам. У Кодаку з 1656 року діяла берегова сторожа з козаків-лоцманів, яка за наказом Коша мала сплавити через пороги човни та барки купців та інших торговців²¹⁸. У 1750 році було сформоване ще одне лоцманське поселення – Лоцманська Кам'янка²¹⁹. Крім проводки суден через пороги лоцманські структури мали організувати навчання окремих козаків лоцманській справі. Адже сплав човнів через пороги потребував великого досвіду, а найменша похибка лоцмана могла мати катастрофічні наслідки. Вірогідно, що система навчання запорозьких лоцманів була схожою на систему підготовки лоцманів постсічового періоду, яка базувалась на здобутті практичних навичок в ході багаторічної повсякденної практики сплаву суден через пороги. У XIX столітті до проводки човнів допускалися лоцмани, які шість років проплавали в порогах в якості помічників в здалі комісії з старих лоцманів усний іспит із знання водних потоків в порогах, особливостей проводки через них різних суден, плотів. Лоцманські об'єднання на Запорозжі мали традиційну для січових підрозділів організацію. На чолі лоцманів стояв отаман, якому допомагали управляти козаками двоє помічників²²⁰. Вірогідно, що саме отаман, орієнтуючись на досвід лоцманів та чергу, розподіляв між ними судна для сплаву. Він же разом з старшиною мав збирати плату за проводку човнів через пороги. У 1774 році сплав через пороги байдака коштував 10 карбованців, а вартість сплаву невеликого човна дорівнювала трьом карбованцям. Сплавити через пороги 100 колод

²¹⁷ Слабченко М. Паланкова організація Запорозьких Вольностей // Праці комісії для виучування історії західноруського та українського права. – К., 1927. – Вип. III. – С. 160

²¹⁸ Макаревський Феодосій. Матеріали для историко-статистического описания Екатеринославской епархии. – Дніпропетровськ, 2000. – С. 179–180.

²¹⁹ Л. П. Несколько черт быта днепровских лоцманов // Киевская старина. – К., 1889. – Т. XXVI. – Август. – С. 516.

²²⁰ Там само. – С. 516–518; Щербина Ф. Очерки южнорусских артелей и общинно-артельных форм. – С. 199–201, 204–205.

(довжиною чотири сажні та діаметром 12 дюймів) коштувало 63 карбованці. Ще отаман мав контролювати навчання лоцманів та колективне харчування свого підрозділу.

Проводився сплав весною, коли рівень води в порогах піднімався. Проте і влітку, коли вода спадала, теж можна було переганяти човни через пороги, хоча швидкість переправи при цьому зменшувалась. Так, сплав плота через пороги, який займав всього кілька днів в період повноводдя, влітку зтягувався на місяць. Швидкість сплаву човнів була вищою, ніж проводка плотів. Навесні вони проходили пороги за 2–3 дні, а влітку сплав човна через пороги розтягувався на тиждень. В кінці літа рівень води в порогах міг так упасти, що прохід суден ставав неможливим²²¹. Зважаючи на велику небезпеку, з якою було пов'язане плавання в порогах, іноді лоцмани сплавливали човни парами. І тоді їхні екіпажі могли надати допомогу колегам, врятувати їх, якщо інший човен починав тонути в порогах. Так, у 1774 році один із сучасників спостерігав, як дуб, залитий водою при виході з порогів, взяв на буксир, кинувши їм мотузку, екіпаж іншого човна та відвів його до берега²²². Слід зазначити, що сплав через пороги не тільки вимагав значних фізичних зусиль від гребців та лоцманів, а й супроводжувався величезними психоемоційними навантаженнями, викликаними цілком реальною небезпекою загибелі, яка нависала над екіпажами човнів під час сплаву в порогах. Тому зазвичай після проходження порогів човни приставали до берега, щоб екіпажі могли перепочити²²³.

Особливе місце у запорожців займали перевози. Вони були орієнтовані на перевезення через річки купців та чумаків з їхніми возами. Тому переважна більшість січових перевозів були поромного типу, що дозволяло переправляти вози, коней та волів. Розміщувались січові переправи там, де найбільші транзитні шляхи виходили до річок. Серед січових перевозів існувала певна спеціалізація. Так, перевіз в Микитиному призначався для переправи купців, які рухались в Крим. На перевіз в Кодаку рушали ті, хто збирався їхати на Дон, а в Гарді

²²¹ Л.П. Несколько черт быта днепровских лоцманов // Киевская старина. — К., 1889. — Т. XXVI. — Август. — С. 521–522; Топографическое описание доставшимся по мирному трактату от Отоманской порты во владение Российской империи землям, 1774 года // ЗООИД. — Одесса, 1868. — Т. 7. — С. 174.

²²² Там само. — С. 174–175.

²²³ Там само. — С. 175.

переправлялись мандрівники, які вирушали в Правобережну Україну, Молдову, в Очаків. А ще запорожці встановлювали свої перевози у володіннях кримського хана: на Білозерці, Рогачику, поблизу зруйнованого Кизикермена. Обираючи місця для перевозів запорожці зажди турбувались, щоб були зручні під'їзди для возів. По можливості козаки намагались скоротити шлях, який мали долати пороми. Для цього могли використати острови, броди. На запорозькому перевозі в Микитиному пороми довозили вози торговців до острова, там вони вивантажувались, перетинали острів своїм ходом і знов вантажились на пороми, які відвозили їх на інший берег. Крім того, коли влітку, коли спадала вода, до цього острова від Микитиного можна було дістатись бродом, який тоді відкривався. Іноді запорозькі переправи виникали біля січових населених пунктів, з усією притаманною їм інфраструктурою (житлові будинки, церкви тощо). А ще біля перевозів могли розміщуватись шинки, кузні, в яких подорожні могли підкувати коня, полагодити віз тощо. Управляли перевозами призначені Кошем старшини: шафар, писар, підшафар та підписар²²⁴. Слід зазначити, що в часи Нової Січі управління перевозами було децентралізоване. Якщо в часи Олешківської Січі переправляли лише тих купців, які мали письмовий дозвіл від кошового отамана²²⁵, то на новосіченських перевозах видача дозволу на переправу була прерогативою шафарів. Вірогідно, що саме вони разом із своїми помічниками приймали плату за кожен переправлений віз, організовували переправу. Також старшина на перевозах могла регулювати чергу з тих, хто бажав переправитись. У 1765 році шафар одного з перевозів отримав ордер Коша, яким йому було наказано терміново перевезти на інший берег козака, який під прикриттям торгівлі відправлявся в розвідку²²⁶. Навряд чи віддало б такий наказ січове керівництво, якби шафар не міг переправити цього

²²⁴ Скальковський А.О. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. – С.158; Топографическое описание доставшимся по мирному трактату от Оттоманской порты во владение Российской империи землям, 1774 года // ЗООИД. – Одесса, 1868. – Т.7. – С.175, 186, ЦДІАУК. – Ф. 54. – Оп. 3. – Спр.8735. – Арк.15–15зв.; Яворницький Д.І. Історія запорізьких козаків. – Т.1. – С.302–303.

²²⁵ Эварницкий Д.И. Источники для истории запорожских казаков. – Владимир, 1903. – Т.2. – С.1074.

²²⁶ ЦДІАУК. – Ф. 229. – Оп. 1. – Спр. 159. – Арк. 153.

козака поза чергою. Ще старшина з перевозів мала право перевіряти паспорти у всіх, кого перевозили та арештовувати порушників²²⁷.

Перевози приносили Війську Запорозькому значні доходи. Адже торговці, велика кількість яких рухались через Запорожжя в Крим, мали платити за кожен переправлений січовиками віз. Іноді за переправу порожнього воза платили по копійці, а плата за перевіз навантаженого воза могла доходити до 2–10 копійок. В деяких випадках плата була дуже високою. Сучасник, який описував запорозькі землі у 1774 році, стверджував, що за переправу пароволового воза (і порожнього, і навантаженого) брали по 60 копійок. Плата ж з возів із запрягою чотирьох волів було вдвічі більшою – 1,2 карбованця. Навіть найменш прибутковий перевіз у Гарді приносив до 1000 карбованців на рік, а переправа в Мишуриному Розі давала 12000 карбованців²²⁸. Прибутковість січових перевозів навіть спонукала кримського хана почати конкурентну боротьбу із запорожцями. У 1743 році татари створили свій перевіз в Кизикермені, який почав відтягувати подорожніх у запорозької переправи в Кам'янці²²⁹.

Російське командування завжди використовувало запорозькі перевози для переправи своїх військ, які діяли на Кримському напрямку. Проте запорозькі переправи росіяни могли використовувати навіть і тоді, коли їхня армія діяла на суміжних напрямках. Навесні 1770 року російські війська, які мали діяти в районі Бендер, через повінь не зуміли побудувати міст через Дніпро поблизу Кременчука. Тому російському командуванню довелось частину своїх сил пустити через перевози поблизу Кодака, Нової Самари та Микитиново²³⁰. Задіявали росіяни запорозькі перевози для вирішення й більш масштабних завдань. У 1770

²²⁷ Там само. – Спр. 226. – Арк.4–5.

²²⁸ Скальковський А.О. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. – С.158; Топографическое описание доставшимся по мирному трактату от Оттоманской порты во владение Российской империи землям, 1774 года // ЗООИД. – Одесса, 1868. – Т.7. – С.175, Яворницький Д.І. Історія запорізьких козаків. – Т.1. – С.302.

²²⁹ Скальковский А. К истории Запорожья // Киевская старина. – К., 1882. – Т.IV. – Декабрь. – С.530–531; Тищенко М. Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історико-географічний збірник. – Т.2. – С.93–94.

²³⁰ Петров А. Н. Война России с Турцией и польскими конфедератами с 1769 по 1774 год. – В 5 т. – Т.2: Кампания 1770 года. – СПб., 1866. – С.285.

році запорожці переправили через Дніпро близько 12 тисяч ногайців з їхньою худобою. Переправа тривала з 15 жовтня по 28 листопада, для перевезення кочівників запорожці зібрали до сотні човнів, які зазнали значних пошкоджень при переправі. Загальна сума збитків січовиків склала 5170 карбованців²³¹.

У XVIII столітті відбулись певні зміни і в побуті запорожців, які брали участь в бойових діях на човнах. Блискавичні рейди до турецьких берегів змінились довготривалими діями на морському узбережжі, на Дніпрі та Дунаї. Тому у козаків з'явилась можливість харчуватись гарячою їжею, бо майже завжди була можливість в перерві між боями пристати до берега та зварити собі гарячу страву. Вірогідно, що і раціон запорожців з човнових команд відрізнявся від набору продуктів, які споживала решта козаків. Під час воєн у XVIII столітті російське командування постачало запорозьким козакам лише борошно і крупи²³², які і були основою похідного харчування січовиків. Проте запорожці з човнових команд могли покращувати свій стіл за рахунок свіжої риби, для ловлі якої у них були всі можливості. В той же час Кіш вимагав від російського командування забезпечити човнові команди запасом сухарів, мотивуючи це тим, що на човнах не можна варити їжу, щоб не привертати до себе уваги противника²³³. Вірогідно, що в цьому випадку запорозька адміністрація просто намагалась отримати для козаків поживніший за борошно провіант. Певні зміни сталися і з асортиментом одягу, який використовували козаки з човнових команд. Зважаючи на те, що російське командування змушувало їх нести службу до пізньої осені, аж поки Дніпро не починав замерзати²³⁴, то для них був необхідним теплий одяг.

²³¹ Грибовський В.В. Ногайські орди Північного Причорномор'я у XVIII на початку XIX століття: Дис. канд. ист. наук. – Запоріжжя, 2006. – С.170–171; Скальковський А.О. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. – С.457.

²³² Апанович О.М. Запорозьке військо як складова частина російської армії в другій половині XVIII ст. – С.126; ЦДІАУК. – Ф. 229. – Оп. 1. – Спр. 268. – Арк. 74.

²³³ Скальковський А.О. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. – С.497.

²³⁴ ЦДІАУК. – Ф. 229. – Оп. 1. – Спр. 325. – Арк.13.

Схожим був і побут запорозьких лоцманів. Навіть у XIX столітті у них зберігалось колективне харчування. Лоцмани харчувались окремо від своїх родин в особливому громадському приміщенні, яке називалось «куренем». У них був свій кухар з помічниками, рибалки, які постачали рибу до громадського столу, необхідні продукти закуповували за спільні кошти²³⁵. Вірогідно, що таким же був і побут запорозьких козаків на перевозах.

Таким чином, перетворення козацької старшини в правлячу верству Гетьманщини у XVIII столітті відбилось і на її дорожньому побуті, який наблизився до побуту шляхти попереднього періоду. Навіть номенклатура речей, які старшина брала в дорогу для забезпечення звичного комфорту, була тотожною дорожнім запасам шляхти. В той же час за рахунок загального прогресу в дечому старшинський побут під час мандрівок був навіть більш комфортним, ніж у шляхти XVII століття. Так, в походи старшини брали рідкісний навіть для XVIII століття чай, частіше у них зустрічались і погрібці, які поступово поширювались і стали необхідним атрибутом для заможних подорожніх у XIX столітті. Якщо згадати, що в походи заможні старшини відправлялись не тільки з власними обозами, а й з невеликими гуртами худоби, які були джерелом свіжого м'яса та молока, то і їхнє харчування в похідних умовах мало відрізнялось від домашнього.

Набір дорожніх речей рядових козаків був набагато скромнішим, а столовий посуд в похідних умовах у них міг зустрічатись лише як виключення, бо зазвичай вони обмежувались спільним харчуванням із котла. Полегшувало рядовим козакам їхній побут в походах те, що городові старшини, брали з собою запаси товарів на продаж, яким вони і торгували через слуг. Побутувала торгівля в походах, в тому числі і шинкарство, й серед запорозьких козаків²³⁶.

Похідна організація у козацькому війську цього періоду перебувала на достатньо високому рівні. В козацьких загонах зберігалась традиційна козацька система управління з повним набором управлінських посад. Правда, ця управлінська вертикаль, зважаючи на те, що у XVIII столітті йшло згортання козацької демократії, частіше створювалось не шляхом

²³⁵ Л.П. Несколько черт быта днепровских лоцманов // Киевская старина. – К., 1889. – Т. XXVI. – Август. – С. 516–517.

²³⁶ Скальковский А. Наезды гайдамак на Западную Украину в XVIII столетии. 1733–1768. – Одесса, 1845. – С. 179.

виборів, а призначенням окремих старшин на ці посади. Для козацьких обозів в походах була характерна певна структурованість. Навіть вози окремих старшин об'єднувались в курені, на чолі яких стояв призначений обозним отаман. Під час руху в місцевостях, де була відсутня небезпека нападу противника, в козацьких обозах все одно діяли сторожова та комендантська служби. Разом з тим, в козацькій похідній системі існували і недоліки. Слід відзначити, що у XVIII столітті початок походів у козацькому війську не відзначався особливою організованістю та дисципліною. Запізнавались з виходом в похід не тільки окремі старшини, а й цілі полки. Навіть коли за це погрожували смертною карою²³⁷.

Темп маршу козацьких підрозділів під час походів був невисокий. Він визначався можливостями упряжних тварин та конструкційними особливостями транспортних засобів. При потребі за день можна було проїхати і 60 верст, але такі переходи виснажували тварин і підтримувати такий темп руху тривалий час було неможливо. Катастрофічними були б такі високі темпи щоденних маршів для великих обозів, в яких не могло не бути слабких упряжних тварин та не надто міцних возів, які просто були неспроможні витримати такі навантаження. Слабкі б тварини приставали та падали, а вози ламались би, гальмуючи рух всього обозу. І втрати від посиленних маршів могли бути дуже великими. Тому в день козаки проходили 15–25 верст. Тим більше, що їм потрібен був час і на те, щоб випасати та годувати упряжних тварин, відпочивати, готувати їжу, харчуватись. Особливо зменшувався темп маршу коли козаки діяли в складі російських армій з великими обозами. Адже навіть невелика перешкода на шляху затримувала рух і доводилось чекати поки всі вози армійського обозу її подолають.

Індивідуальні ж поїздки козацьких старшин в імперські адміністративні центри відбувались за певною методикою, яка передбачала транспортування запасів продовольства та напоїв. Самі ж старшини воліли рухатись по пошті. Іноді вони їхали поштовими возами, а інколи використовували власні карети з запряжками поштових коней. Мешкали ж в Москві та Петербурзі старшини в найнятих квартирах та будинках. Швидкість, з якою рухались в індивідуальних поїздах

²³⁷ Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.2. – С.55, 63.

старшини мало відрізнялась від темпів руху козацьких підрозділів. Так, гарно споряджений, на добрих конях невеликий обоз старшини взимку подолав більше 1200 верст в середньому проходячи за добу 27 верст.

В цей же період зменшились масштаби використання козаками водного транспорту у військовій сфері, а зросло використання ними різноманітних човнів в господарській сфері. На Запорозжжі навіть почали з'являтися спеціалізовані служби, які організовували рух суден на ділянках річок з складними умовами навігації.

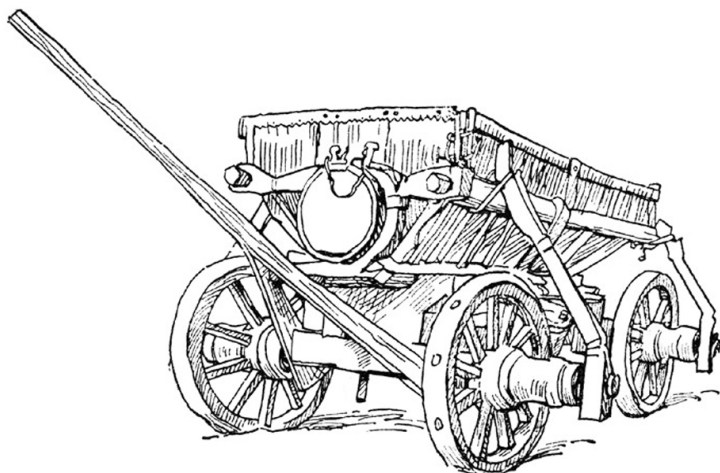
ПОЇЗДКИ ТА МАНДРІВКИ ЦИВІЛЬНОГО НАСЕЛЕННЯ ГЕТЬМАНЩИНИ У XVIII СТОЛІТТІ

З усіх верств цивільного населення Гетьманщини найбільшою мобільністю віддзначались чумаки, чий дорожній побут був наближеним до козацького похідного побуту. Адже зароджувалось чумацтво в часи формування козацтва та й було тісно з ним пов'язане. У другій половині XV століття Туреччина захопила Північне Причорномор'я, взяла під контроль Кримське ханство. З розвитком татарських нападів на українські землі поступово занепадала соляна торгівля з Кримом, бо через велику небезпеку купці відмовлялись від неї. Але вивіз солі з кримських соляних озер став одним із занять українського прикордонного люду, котрий був основою для формування козацтва. Об'єднуючись у великі групи вони з боєм захоплювали сіль, не платячи хану податків. Поступово ця торгівля дещо нормалізувалась. І чумаки вже більш-менш мирно здобували сіль, платили податки на соляних озерах²³⁸.

Одним з головних атрибутів чумацького промислу була мажа. Перші згадки в документах про ці спеціалізовані вози датовані XVI століттям, а в наступному вони вже фігурують в паперах під своєю назвою. Мажа була пристосована для перевезення великих вантажів в безлюдній місцевості. Саме для того, щоб уникнути необхідності ремонтувати вози у кузнях, яких в кримських степах не було, в конструкції мажі не

²³⁸ Букатеви́ч Н.І. Чумацтво на Україні: історично-етнографічні нариси // Записки Одеського інституту народного господарства. – Одеса, 1928. – С.10–15; Слабеєв І.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні (Чумацький промисел і його роль в соціально-економічному розвитку України XVIII – першої половини XIX ст.). – С.14–19.

використовувалось залізо. Тільки дерево, шкіра та мотузки. Крім того, мажі відзначалась масивністю та міцністю конструкції. Адже в «паровицю» вантажили від 60 до 90 пудів солі. А в мажу із запряжкою чотирьох волів – до 120 пудів!



Чумацька мажа.

Ще більший вантаж могли везти на запряженій шістьма волами мажі. Хоча на практиці не завжди вантажили на чумацькі вози максимальну вагу. У такого доброго господаря як Яків Маркович вози із запряжкою чотирьох волів могли везти всього по 90 пудів солі. Але і така вага вантажу могла бути критичною для дерев'яних конструкцій. Тому для виготовлення тих деталей мажі, які несли особливе навантаження, використовувались найміцніші породи дерева: дуб, ясьень граб. Сферичний кузов («скриньку») видовбували чи випалювали з товстої липової колоди. Також його могли виготовляти традиційним способом. Але тоді кузов викладали лубом, щоб можна було перевозити насипні вантажі. Для підвищення стійкості мажі, аби уникнути її перевертання на косогорох та інших нерівностях місцевості, слугували – «люшні». Ці розпорки одним своїм кінцем надягались на вісь колеса, а іншим – кріпились до кузова. Велике тертя в ступицях дерев'яних коліс і таких же

осей компенсувалось частим змащуванням дьогтем. Тому мазниця з дьогтем була обов'язково на возі. А для підважування застряглою чумацького воза використовувалась «важниця» (товста жердина – важіль). Крім того, для захисту вантажів від опадів слугувала спеціальна покришка. Зазвичай її виготовляли зі шкіри, але з метою економії могли зробити і з лубу. Французький гірничий інженер Ле-Пле, котрий бачив мажі в XIX столітті, відзначив, що в своїй будові вони поєднують «велику простоту» з «чудовою дотепністю»²³⁹. І цілком закономірно, що чумацькі мажі проіснували більше трьох століть і були «вбиті» лише залізницею.

Основною організаційною одиницею у чумаків була валка (ватага). Якоїсь чітко визначеної кількості чумаків, возів та волів в ній не було. Все це визначалось доцільністю. Проте протягом майже всієї історії свого існування, а особливо на початку, чумаки намагались пересуватись великими валками. Зустрічались ватаги по 140-150 возів. А в деяких валках нараховувалось по 400 чоловік. Хоча зустрічались і невеликі валки в десяток возів²⁴⁰! В першу чергу формування великих валок було викликано небезпекою татарських нападів. Тому зазвичай чумаки у випадку небезпеки, як і козаків, будували з своїх возів табір. Навіть у XIX столітті за кількосталітньою звичкою чумаки на відпочинку влаштовували табір з возів у вигляді закритого квадрату. До того ж чумаки мали рушніці та списи, добре володіли зброєю, завжди були готові до боротьби²⁴¹! Закрившись у таборі сотня бійців була значною

²³⁹ Дневник генерального подскарбья Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1896. — Т.ЛІІ. — Февраль. — Приложение. — С.231; Слабеев І.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні (Чумацький промисел і його роль в соціально-економічному розвитку України XVIII – першої половини XIX ст.). – С.36–37; Тищенко М. Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історико-географічний збірник. – Т.2. – К., 1928. – С.95.

²⁴⁰ Слабеев І.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні (Чумацький промисел і його роль в соціально-економічному розвитку України XVIII – першої половини XIX ст.). – С.33; Слабеев І.С. Соціальне розшарування серед чумаків у XVIII–XIX ст. // Український історичний журнал – 1959. – №2. – С.91.

²⁴¹ Букатевич Н.І. Чумацтво на Україні: історично-етнографічні нариси // Записки Одеського інституту народного господарства. – Одеса, 1928. – С.29–31; Данилевский Г. Нравы и обычаи украинских чумаков. Очерки четырех времен

силою. Адже ще Боплан стверджував, що в таборі сотня козаків не побоїться кількох тисяч татар. А чумаки, особливо в XVI–XVII століттях навряд чи володіли зброєю гірше козаків. Тоді це було питанням виживання. Навіть якщо в валці була сотня возів, то і 25-50 чумаків могли дати собі раду. Адже зазвичай татари в пошуках здобичі нишпорили в степах невеликими загонами. І три десятка бійців, які засіли в укріпленні, були для них недосяжними. Крім того, навіть у XVIII столітті, коли небезпека татарських нападів зменшилась, то і тоді існування великих валок було виправдане. Адже за Белградським договором, який уклала Росія з Туреччиною у 1739 році, передбачалось встановлення мирних відносин між підданими обох імперій, а українцям заборонялось в'їжджати в межі Кримського ханства зі зброєю²⁴². Якщо б чумаки рушили в Крим беззбройними, то невелику валку могли пограбувати навіть кілька озброєних ногайців. Напасти ж на велику валку їм було складніше. Також чисельні валки стримували кримських адміністраторів на соляних промислах від дуже вже значних зловживань.

Формувались валки шляхом об'єднання в окремих населених пунктах місцевих чумаків. Крім того, деякі заможні чумаки могли одноосібно сформувати власну валку з кількох десятків паровиць. Якщо в селі місті чи містечку було достатньо чумаків, то велика валка там і формувалась. Якщо ж ні, то кілька невеликих ватаг об'єднувались в одну щонайпізніше перед кордонами володінь Запорозької Січі.

Багато в чому чумацька валка нагадує військовий загін. Також вибирався отаман (ватаг), який звільнявся від усіх робіт, котрому всі підкорялись. Зазвичай це був досвідчений чумак, котрий чудово знав степ, найкращі пасовища, водопої. В більш ранні часи обов'язковим був військовий досвід отамана, вміння організувати спостереження та відсіч нападникам. Саме отаман обирав шлях, яким рухалась валка, місця попасу волів, він же призначав, враховуючи чергу, чумаків, котрі мали сторожувати худобу. Отаман мав право не тільки розбирати сварки між ватажанами, а й міг судити їх, призначати покарання. Так, отаман однієї з

года в Малороссии. Лето. // Библиотека для чтения. – Т.143. – СПб., 1857. – Смесь. – С.23.

²⁴² Андриевский А.А. Материалы для истории Южнорусского края в XVIII столетии. – С.116–117, 121; Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ) – СПб., 1830. – Т.Х.: 1737–1739 гг. – 900–902; Юзефович Т. Договоры России с Востоком. Политические и торговые. – СПб. 1869. – С. 15–24.

ватаг, коли в одного з чумаків вкрали «убранье синее и грошей талярей девять», провів обшук возів всієї валки, конфіскував у злодія коня та віз із сіллю, рушницю, забрав «лице» (знайдений у злодія вкрадений одяг), але виносити вирок не став, бо на наступний день валка мала приїхати додому в Сокологірку. Там він передав все конфісковане в суд, який і судив молодого чумака. В деяких валках були кухарі, котрі теж звільнялись від робіт. Якщо ж окремого кухаря у валці не було, то кашоварити могли всі чумаки по черзі. В такому випадку черговий кухар теж мав би звільнитися від охорони волів, змащування осей в мажах²⁴³.

Разом з тим, можна припустити, що структура великих валок була більш складною. Адже не міг один кухар готувати їжу на велику валку, в якій нараховувалось з сотню, а то й більше чумаків. Більше того, навіть приготування їжі на кілька десятків чоловік в одному великому котлі видається неймовірним. Адже, як згадували вище, навіть у війську використовували невеликі казани, в яких можна було приготувати їжі всього на 10 чоловік. Крім того, значна вага великого котла вимагала б окремого воза для його транспортування і помічників для кухаря, які б йому допомагали. Навіть якщо припустити наявність у валці такого великого котла, то приготування їжі у ньому зайняло б дуже багато часу, що було неприпустиме на не надто тривалих привалах чумаків. Крім того, більше десяти чумаків просто не могли розміститись навколо казана, щоб спільно споживати з нього їжу. Все це дозволяє припустити, що кухарів у великих ватагах було більше, ніж один. Наявність же кількох кухарів у ватазі вже передбачала певне об'єднання навколо них груп козаків, яким треба було по черзі складатись продуктами та спільно харчуватись. Черговість же у щоденній видачі продуктів кухарю, їхньої

²⁴³ Букатеви́ч Н.І. Чумацтво на Україні: історично-етнографічні нариси // Записки Одеського інституту народного господарства. – С.31; Левицкий Ор. Очерки народной жизни в Малороссии во второй половине XVII ст. // Киевская старина. – К., 1901. – Т.LXXV. – Ноябрь. – С.225–226; Рудченко И.Я. Чумацкие народные песни. – С.15–16; Слабеев И.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні (Чумацький промисел і його роль в соціально-економічному розвитку України XVIII – першої половини XIX ст.). – С.31–35; Слабеев И.С. Соціальне розшарування серед чумаків у XVIII–XIX ст. // Український історичний журнал – 1959. – №2. – С.91; Тищенко М. Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історико-географічний збірник. – Т.2. – С.92; Щербина Ф. Очерки южнорусских артелей и общинно-артельных форм. – С.145–147.

кількості та якості, просто вимагали якогось лідера, котрий мав це контролювати. Зважаючи на те, що чумакам, які складались продуктами, доводилось сходитись харчуватись у одне місце, то, вірогідно, що і рухатись вони намагались разом. Адже не дуже зручно було б чумаку з хвоста валки бігти в її голову, щоб сісти за спільну трапезу. Таким чином, виглядає дуже імовірним, що у великих чумацьких валках існували якісь менші структури з окремим лідером, спільним побутом, які під час руху трималися разом.

Підготовку до наступного сезону чумаки починали по поверненню додому пізньої осені. Відгодувати волів – це було їхнім головним завданням на зиму. Весною тварини повинні були бути вгодовані, повні сил, з блискучою шерстю. Тільки такі воли могли тягти вози з вантажем вагою в кілька десятків пудів кілька місяців поспіль. Тому корму для них чумаки не шкодували²⁴⁴. Ще за зиму треба було відремонтувати вози, упряж, підготувати все, що потрібно було взяти в дорогу. Для власного харчування чумаки брали з дому пшоно, борошно, сало, сухарі. В XIX столітті чумаки віз з собою мірку пшоно, 2,5 пуда сухарів, 1,5 пуда печеного хліба, по 20 фунтів гречаного та пшеничного борошна, 10 фунтів сала. Цього запасу продуктів вистачало на 58–66 днів. Саме стільки займала подорож в Крим чи на Дон та назад. Для приготування їжі їм слугували казани, триніжники²⁴⁵. Вірогідно, що приблизно стільки ж продуктів везли з собою чумаки і в більш ранні часи. Крім того, вони могли по дорозі полювати, щоб поліпшити своє харчування. Адже не дурно ж в народній пісні «Ой, горе тій чайці, горе небозі» йдеться про чумаків, які забрали з гнізда чаєнят, щоб вкинути їх у кашу²⁴⁶.

Разом з тим, можливо, чумаки не завжди брали з собою запас харчів, яких мало вистачити на всю поїздку. Зважаючи на те, що під час масового приїзду чумацьких валок на Січ там зростали ціни на продукти, можна припустити, що частина чумаків везла з собою менше припасів, і поповнювали їх на січовому базарі. І саме цей додатковий попит на продукти сприяв зростанню цін на них. Але зважаючи на більш високі

²⁴⁴Данилевский Г. Нравы и обычаи украинских чумаков. Очерки четырех времен года в Малороссии. Зима // Библиотека для чтения. – Т.142. – СПб., 1857. – Смесь. – С.131, 143–144.

²⁴⁵Сумцов Н. У истории слободско-украинского чумачества // Киевская старина. — К., 1884. – Т.VIII. – Март. – С.494–495.

²⁴⁶Чумацькі пісні. – К., 1976. – С.129–137.

ціни на продовольство в Січі, це було виправдано лише в тому випадку, коли чумаки везли туди якийсь цінний вантаж. Настільки цінний, що пара зайвих пудів його, взята замість продуктів, давала більший зиск ніж втрати за рахунок закупівлі більш дорогих продуктів харчування на Запорозжі. Проте не виключено, що і ті чумаки, які везли з собою повний запас харчів, під час перебування на Січі харчувались з місцевого базару та в шинках. Чи економлячи свої продукти, чи намагаючись хоч тимчасово змінити набридле в довгій дорозі меню.

Брали з собою в дорогу чумаки і запасний одяг. На період негоди у них були свити, кобеняки тощо. Ті ж кожухи могли використовуватись і під час нічлігу в степу. І обов'язково кожен чумаки брав дві сорочки. В одній, просоченій дьогтем для захисту від чуми та паразитів, він ходив весь сезон. Друга ж, чиста, була поховальною. І у випадку смерті в дорозі товариші обряджали в неї померлого.

Везли з собою чумаки запасні частини до своїх возів: осі, колеса. Адже в пустельних місцевостях, через які рухались чумацькі валки, у випадку поламки воза, купити їх було ніде. При бажанні дехто з чумаків міг взяти з собою в дорогу сопілку чи якийсь інший не дуже громіздкий музичний інструмент.

Зазвичай в дорогу вирушали чумаки весною, як тільки підростала трава для випасу волів. Якщо ж треба було якомога раніше набрати солі, то деякі валки виїздили раніше. Тоді їм доводилось брати з собою запаси сіна, щоб годувати волів в дорозі. Зазвичай з дому чумаки виїздили в неділю. Першу ночівлю робили всього в кількох верстах від рідного села. Завдяки цьому, якби виявилось, що в дорогу забули взяти щось вельми важливе, то за ніч можна було сходити додому та принести потрібне. Могла валка зібратись за селом на вигоні. Там чумаки готували сніданок, снідали, проводили раду, на якій обирали отамана, а потім вирушали в дорогу²⁴⁷.

Піднімалась валка рано, ще перед світанком. Будив ватажан своїм кукуріканням півень, який був у кожній валці. Він сидів на першому возі

²⁴⁷ Букатевич Н.І. Чумацтво на Україні: історично-етнографічні нариси // Записки Одеського інституту народного господарства. – С.31; Данилевский Г. Нравы и обычаи украинских чумаков. Очерки четырех времен года в Малороссии. Весна // Библиотека для чтения. – Т.142. – СПб., 1857 – Смесь. – С.263–265; Рудченко И.Я. Чумацкие народные песни. – С.32–34, 55.; Щербина Ф. Очерки южнорусских артелей и общинно-артельных форм. – С.143–150.

прив'язаний за ногу довгою мотузкою, щоб не втік до курей в заселених місцях. Сторожові чумаки по крику півня поїли волів на пасовищі, потім всі запрягали волів. Вирушали в дорогу десь о третій годині ранку. О шостій чи сьомій годині зупинялись попасати волів. Місце для привалу намагались вибрати в долині, де густіша трава, поруч із водою (степовою річечкою чи озеречком, джерельцем). Ватажани снідали, змащували осі дьогтем. Воли ж в цей час паслись та відпочивали. Кухар за цей час мав не тільки приготувати їжу, а й помити посуд. І не тільки казан, а й всі ложки, які йому здавали ватажани, котрі він у себе зберігав. Десь опівдні був другий привал. Під час нього обідали, знов змащували осі, попасали волів. На вечірній зорі чумаки вечеряли, давали лад возам, якщо була потреба. Сторожі з ватажан охороняли волів на пасовищі. Якщо навіть у одного чумака воли починали приставати чи хворіли, то валка зупинялась і чекала, не кидаючи товариша на самоті в небезпеці. За день чумацька валка проходила до 30 верст. І лише в дощ чумаки не рухались, бо мокрі шиї волів дуже швидко роз'ятрувались ярмами. Тому в таку погоду валки стояли, а чумаки, ховались під возами від дощу²⁴⁸.

Прийшовши на Січ чумаки продавали на базарі горілку та хліб, які привезли. Деякі чумаки гнали з собою зайву худобу, яку теж продавали на Запорожжі за кримські бешлики (бешлик – низькопробна срібна монета – С.П.). Адже заборона на вивіз срібних та золотих монет з Росії та Гетьманщини змушувала саме так здобувати гроші, які б ханські адміністратори приймали як плату за сіль²⁴⁹. Тим чумакам, які вирушали в Крим у XVIII столітті треба було запастись «печатним білетом» (паспортом) у російського перекладача від колеги іноземних справ на перевозі в Микитиному²⁵⁰.

За Дніпром, аж до самої Перекопської башти, чумаки мали берегтися і від нападу ногайців, і від крадіжки ними волів. Тому, вірогідно,

²⁴⁸ Данилевский Г. Нравы и обычаи украинских чумаков. Очерки четырех времен года в Малороссии. Осень. // Библиотека для чтения. – Т.143. – СПб., 1857. – Смесь. – С.20–21; Рудченко И.Я. Чумацкие народные песни. – С.47–55; Сумцов Н. У истории слободско-украинского чумачества // Киевская старина. — К., 1884. – Т.VIII. – Март. – С.494–495.

²⁴⁹ Тищенко М. Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історико-географічний збірник. – Т.2. – К., 1928. – С.91.

²⁵⁰ Плецький С.Ф. Паспортна система Нової Січі (1734–1775 рр.) // Український історичний журнал. – 2006. – №2. – С.29.

обережний ватаг після переправи шиковав мажі двома паралельними колонами, які легко було замкнути і перетворити в табір. Та й спостереження за степом, щоб зненацька не наскочили вороги, теж повинно було бути. Крім того, при переході через безводні степи чумакам інколи доводилось брати з собою воду для волів. Хоча бувало, що татари спеціально чистили криниці, щоб чумаки могли поїти худобу, але тоді вони брали плату за воду. При в'їзді в Перекопську вежу з кожного воза платили податок. До війни 1735–1739 років за порожній віз треба було заплатити 18 копійок, а в 1748 році податок дорівнював вже 35 копійкам. На виїзді теж доводилось платити за кожен навантажений віз (раніше 50 копійок, а потім 1,05 карбованця). Ціна на віз солі теж зросла з 1,80 до 4,11 карбованця²⁵¹.

Зважаючи на те, що сіль татари продавали возами, то у чумаків була можливість трохи зменшити свої видатки. Вони насипали сіль на мажі з великим перевантаженням, щоб вози тільки виїхали за Перекопську вежу, а потім зайвину солі перевантажували на порожні вози, котрі там очікували. І економія могла бути доволі суттєва. Так, слуги Якова Марковича набрали на три вози стільки зайвої солі, що за вежею навантажили нею четвертий свій віз²⁵².

Набравши солі та сплативши всі мита чумаки рушали додому. І вже перші запорозькі зимівники гостинно їх зустрічали. Власники тих з них, які стояли на шляху чумацьких валок, зазвичай, шинкували горілкою. Тому козацькі зимівники обіцяли для чумацької валки не тільки більшу безпеку ніж у ногайському степу, але й відпочинок, добру чарку горілки та водопій для волів.

Якщо валка не зустрічалась із якимись особливими значними перешкодами, то за сезон чумаки могли зробити кілька ходок за сіллю. В XIX столітті чумаки за сезон проходили по дві тисячі верст, роблячи по

²⁵¹ Тищенко М. Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історико-географічний збірник. – Т.2. – С.94–95.

²⁵² Дневник Якова Марковича (1735–1740 роки) / Видав Вадим Модзалевський // Жерела до історії України-Руси. – Т.ХХІІ. – К., – Львів. 1913. – С.383; Маркович Я. Дневные записки малороссийского генерального подскарбия Якова Марковича. – Ч.2. – С.128.

три ходки в Крим чи на Дон²⁵³. Навряд чи й у більш ранні часи чумаки долали менші відстані.

Слід зауважити, що чумацький промисел був вельми прибутковим. Продавши у другій половині XVIII століття сіль з однієї мажі-четверні, якої там вміщалося до 90 пудів, чумаки отримували 27 карбованців прибутку. Після вирахування всіх видатків чистий прибуток складав 20 карбованців. Але це був дуже ризикований промисел. Крадіжка татарами волів в дорозі чи падіж худоби розоряли чумака²⁵⁴. А ще, як згадували вище, через татарські напади чумаки постійно важили своїм життям та свободою. Крім того, на них чигали і хвороби, в тому числі й чума. Смерть так часто підстерігала чумаків в дорозі, що у них навіть виникла традиція віддаленої сповіді. Якщо ватажанин вмирав у пустельних степах, то його розповідь про всі скоєні ним гріхи вислуховував найближчий товариш. А вже потім він про гріхи померлого друга розповідав першому ж священику, якого зустрів. І зазвичай священики відпускали гріхи через таку віддалену сповідь²⁵⁵.

З чумацьким був схожий і дорожній побут купців. Їм теж доводилось для захисту від розбійників збиватись у великі каравани. В переважній більшості вони рухались заселеними місцевостями, тому проблема нічлігу у них рідко виникала. В тих же випадках, коли ночувати їм доводилось поза межами населених пунктів, велика кількість возів з товарами завжди дозволяла організувати ночівлю під відкритим небом. Набагато легше було мандрувати купцям з певних етнічних груп. В першу чергу це стосується вірменів, євреїв, греків. В багатьох містах Гетьманщини та за кордоном у них були міцно організовані етнічні громади, котрі надавали сприяння своїм одновітцям²⁵⁶. Більше того, та ж

²⁵³ Данилевский Г. Нравы и обычаи украинских чумаков. Очерки четырех времен года в Малороссии. Зима // Библиотека для чтения. – Т.142. – СПб., 1857. – Смесь. – С.154.

²⁵⁴ Тищенко М. Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історико-географічний збірник. – Т.2. – С.95–96.

²⁵⁵ Данилевский Г. — Нравы и обычаи украинских чумаков. Очерки четырех времен года в Малороссии. Осень. // Библиотека для чтения. – Т.143. – С.38–39.

²⁵⁶ Пропуск греческих купцов через Васильковский форпост в 1739 г. // Киевская старина. — К., 1904. – Т.LXXXIV. – Февраль. – Отдел II. – С.55–56; Стороженко Н. К истории нежинских греков // Киевская старина. – К., 1890. – Т.XXIX. – Июнь. – С.540–542.

єврейська громада могла надати допомогу навіть іновірцю, якщо за нього клопотались євреї з інших місцевостей. Так, під час подорожі в Європу православних Устина Ліницького та Григорія Барського в польському містечку на кордоні з Угорщиною їм була надана невелика фінансова допомога від місцевої єврейської громади, бо вони мали відповідний лист від їхніх львівських одноплемінників²⁵⁷.

Ще одним прошарком населення Гетьманщини, схильним до постійних переміщень були «мандровані дяки», «дяки-пиворізи», «дяки-бакаляри», яких деякі дослідники порівнюють із західноєвропейськими вагантами²⁵⁸. В переважній більшості це були недочені студенти шкіл з латинською мовою викладання, з незаможних родин чи навіть сироти. Не витримавши постійних нестатків та тілесних покарань, яким їх піддавали суворі педагоги, такі «спудеї» покидали навчання. Після років напівголодного існування переважна більшість з них починала «волочитись» по школах та по селах в пошуках «сладчайших страв»: капусти, гороху, ріпи та варених в салі бобів. В переважній більшості це були молоді та веселі хлопці, схильні до жартів та бешкетів, любителі добре попоїсти та добряче випити. Охочі вони були і позалицятися до молодиць. А що носили вони довге студентське вбрання, схоже на дяківське, то й охрестили їх «мандрівними дяками». Ну, а їхня пристрасть до випивки прислужилася до того, що від народу вони отримали не надто шанобливі іменування «пиворізи» та «горілкопивці». В основному вони виступали в ролі вчителів. Винесених ними з академії та колегумів знань сповна вистачало, щоб надати початкову освіту і селянським, і навіть панським дітям. А ще ж вони несли народу і вміння віршувати, і співати церковних пісень, кантів, псалмів тощо. Ну, а якщо на педагогічній ниві заробити не вдавалось, то вміння «миркувати» (жебрати перед домами заможних міщан, виспівуючи духовні пісні), відточене ще з студентських років, давало хоч і гіркий, але все ж таки шматок хліба. І переходячи від села до села, з однієї школи в іншу ці непосидючі натури так мандрували роками. До тих пір, поки не осідали десь в якості дяка, писаря чи церковного причетника²⁵⁹.

²⁵⁷ Странствования Василия Григорьевича-Барского по святым местам Востока с 1723 по 1747 г. / Под редакцией Николая Барсукова. – Ч.1. – СПб., 1885. – С.15.

²⁵⁸ Микитась В. Давньоукраїнські студенти і професори. – С.240.

²⁵⁹ Аскоченский В. Киев с его древнейшим училищем Академиею. – Ч.1. – К., 1856. – С.269; Жигецкий П. Странствующие школьники в Малороссии //

Типовою для таких мандрівних дяків була доля пересічного священика XVIII Іллі Турчиновського, який залишив спогади про свою буремну мандрівну молодість. Повчившись в нижчих класах академії він був взятий батьками додому. Але довго там він не всидів, і відправився в Могильов «для повидання света та учения». В дорозі був пограбований супутниками, і по їх доносу забитий в колодки. Врятував його компанійський старшина, знайомий його батька. Потім він спробував навчатись у єзуїтській школі, співав в єпископському церковному хорі, був регентом в хорі монастиря, обіймав посаду дяка в Седневі. І повсюди у Турчиновського виникали конфлікти. Озлоблений на нього хорист скинув його вниз з хорів. В іншому місті він добряче побив католицького органіста, котрий раніше побоями намагався змусити його співати в костьолі. І чи не найспокійнішим часом в його житті був рік дяківства в Седневі. Там він збирав гроші на пристойний одяг, щоб повернутись додому. Ну, а дома він був висвячений на священика²⁶⁰.

Слід відзначити, що мандрували такі дяки, через свою злиденність, в основному пішки. Зупинялись на нічліг в школах, котрі тоді були ледь не при кожній церкві. А ще їхнім пристановищем були шинки та селянські хати.

Була ще одна категорія населення, котра проводила все своє життя в мандрах – жebraки. В переважній більшості це були сліпі музиканти (бандуристи, лірники, кобзарі) з поводириями. Зазвичай поводириями у них були сироти, яких в часи перманентних воєн було дуже багато. Але були серед них і звичайні старці, які не відзначались музикальними здібностями. Жебраки були добре організованими – у них навіть існував свій цех! З відповідною ієрархією, правилами, своєю таємною мовою. Були серед них і «старечі королі», які організовували власні школи. В них вони вчили своїх учнів грати на бандурі, лірі, співати, передавали свій досвід жебрацтва. В подальшому вдячні учні сплачували старечим королям данину. Рухались старці від ярмарку до ярмарку, від одного села до іншого, бо лише при скупченні людей вони могли отримати щедрі

Киевская старина. — К., 1892. — Т. XXXIV. — Февраль. — С. 191–196, 199–205; Микитась В. Давньоукраїнські студенти та професори. — С. 241–243.

²⁶⁰Автобіографія южно-руського священика 1-ї половини XVIII ст. // Киевская старина.— К., 1885. — Т. XI. — Февраль. — С. 319–328; Житецкий П. Странствующие школьники в Малороссии // Киевская старина. — К., 1892. — Т. XXXIV. — Февраль. — С. 196–198.

подавання. Пересувались жебраки, в основному, пішки. І лише зрідка добра душа могла підвезти їх порожнім возом. Слід відзначити, що кращі співці могли своїм мистецтвом накопичити грошей навіть на купівлю хати. І такі старці, якщо не відкривали своєї школи співців, то час від часу покидали свій дім та вирушали у жебрацькі мандри. Ті, у кого свого житла не було, проводили весь свій час в дорозі. І лише монастир чи гостинна селянська хата могли надати їм хоч нетривалий перепочинок²⁶¹.

Разом з тим були в Гетьманщині і мандрівники, котрі вирушали в дуже далекі краї. В першу чергу це були ті, хто відправлявся в Європу на навчання. В XIV–XVIII століттях близько п'яти тисяч студентів з України, Білорусі та Росії навчались в західноєвропейських університетах. Так, в Падуанському університеті в XVII столітті навчались сотні юнаків з України, Білорусі та Литви²⁶². При цьому там вчилися не лише діти багатих батьків. Знаменитий Юрій Дрогобич, ректор Болонського університету, походив з незаможної української міщанської родини. У XVIII столітті набагато більше українських юнаків стали їхати навчатись в європейських університетах²⁶³. Також в цей час і російський уряд став масово залучати студентів з Гетьманщини в навчальні заклади Москви та Петербурга, надсилав їх на навчання в Європу²⁶⁴. Адаже навчання в європейських університетах велось на латинській мові, яку вивчали в українських школах.

В той же час виникли і проблеми з фінансуванням закордонної освіти. Після заборони російським урядом вивезення з країни золотої та срібної монети навіть для заможних старшинських сімей оплачувати освіту своїх дітей стало дуже важко. Їм доводилось шукати купців-експортерів, які б погодились виділити частину своєї виручки за

²⁶¹ Боржковский В. Лирники // Киевская старина. — К., 1889. — Т. XXVI. — Сентябрь. — С. 653–654, 657–660, 674, 704–708; Ефименко П. Братские союзы нищих // Киевская старина. — К., 1883. — Т. VII. — Сентябрь–Октябрь. — С. 316–317; Кулиш П. Старосветские нищие-певцы и нищие нашего времени // «Записки о Южной Руси». Т. 1. — СПб., 1856. — Исследования. — С. 2; Николайчик Ф. Д. Отголосок лиричного языка // Киевская старина. — К., 1890. — Т. XXIX. — Апрель. — С. 126–130.

²⁶² Микитась В. Давньоукраїнські студентии та професори. — С. 33–34.

²⁶³ Скитский Б. В. Гетманщина накануне ее падения: (очерки быта). — С. 28.

²⁶⁴ Грушевський М. Ілюстрована історія України. — К., 1992. — С. 395–396; Закревский Н. Описание Киева. — Т. 1. — С. 85.

кордоном на ці цілі²⁶⁵. Природно, що треба було компенсувати купцю ці затрати. Та й, мабуть, доводилось сплачувати велику комісію за не отриману ними вигоду. Адже закупивши на всю виручку товарів за кордоном та продавши їх в Росії торговець отримав би більший прибуток.

В той же час були в Україні і мандрівники, які за покликом душі рушали в далекі незнані краї. Найбільш відомим з них був Василь Григорович-Барський. Двадцятидвохрічний син київського купця з товаришем Устином Ліницьким у 1723 році відправився лікуватись та навчатись у Львові. Але з єзуїтської колегії двох православних хлопців вигнали, і вони, «охочі бачити чужі країни» рушили на прощу в містечко Барі, де знаходилась могила святого Миколи Мирлікійського. Вони пройшли через Словаччину, Угорщину, «Цесарську землю» з її столицею Віднем в Італію. Там він загубив свого супутника і мандрував один. Потім Григорович побував на Афоні і вирушив в Святу землю. Пішки мандрівник обійшов весь Близький Схід. Побував в Єрусалимі, на Мертвому морі, Йордані, Синаї, в Палестині, Каїрі, Дамаску, Триполі, Бейруті, Олександрії. Відвідав острови Кіпр, Родос, Корфу, Крит, Самос, Хиос, Патмос. На останньому прожив кілька років. На Сході Григорович вивчав грецьку мову, філософію, метафізику, логіку, природничі науки. Був висвячений у ченці, викладав в місцевих православних школах. Був священиком при церкві російської дипломатичної місії в Константинополі. В 1747 році через Болгарію, Валахію та Польщу тяжко хворий мандрівник повернувся на Батьківщину в Київ, де незабаром і помер²⁶⁶.

Подорожуючи Григорович-Барський виявив надзвичайний хист до мандрів. Дуже вдалим був початок його подорожі. Він запася «патентами» від папського нунція, уніатської церкви та від православної. Це були своєрідні паспорти, які легітимізували його подорож. Вони засвідчували, що пред'явник їх не волоцога, а пілігрим, котрий мандрує

²⁶⁵ Дневник генерального хорунжего Николая Ханенко 1727–1753 гг. / Изд. Ал. Лазаревского // Киевская старина. – К., 1886. – Т.ХV. – Июль. – Приложение. – С.305; Там само. – Август. – Приложение. – С.276, 278, 281.

²⁶⁶ В.Г. °Григорович-Барский (По поводу 150-летия со дня смерти) // Киевская старина. – К., 1897. – Т.ЛIX. – Октябрь. – Отдел II. – С.4–5; Странствования Василия Григорьевича-Барского по святым местам Востока с 1723 по 1747 г. / Под редакцией Николая Барсукова. – Ч.1. – СПб.,1885. – С.I–XXXVII.

до християнських святинь. Крім того, під час мандрів він постійно засвідчував у монастирях та в органах влади свій маршрут, отримуючи нові «патенти». Завдяки цьому йому вдалося уникнути звинувачень у волоцюзстві. А до волоцюг тоді у Європі ставились суворо – могли відправити і на галери.

Полегшувало мандри по Європі те, що навіть в ті суворі часи до людей там ставились відносно гуманно. Коли на шляху до Барі Барський загубив всі свої «патенти», то його не кинули у в'язницю як безпаспортного, а просто виписали документ, який засвідчував втрату ним паспортів. Більше того, на місцевому ринку всіх оповістили про втрату, а пізніше папери мандрівнику віддав місцевий житель, який їх знайшов! Разом з тим, в Європі існували і обмеження для пересування іноземців. В деякі міста, які були стратегічно важливими фортецями, їх не пускали²⁶⁷.

Подбав Барський і про відповідний для пілігрима одяг. Тоді прочани, які відправлялись в Рим, носили чорний одяг з вузькими рукавами, без «воскрилій», який кроєм нагадував стихар дяка. В залежності від достатку він виготовлявся з полотна чи сукна. Це вбрання надягалось поверх звичного одягу. Ще прочани носили сандалії та заокруглену зверху шапку, мали в запасі короткий плащ, який укривав плечі від дощу. Доповнювали пілігримський костюм хрест, який носили поверх одягу на грудях, та товстий і довгий, у зріст людини, посох. Деякі посохи були гарно виточені, пофарбовані в чорне. На ремінному поясі мандрівники носили тикву для води, а на плечах у них висів мішок, пошитий з навощеного полотна²⁶⁸. Можна припустити, що в цьому мішку подорожні носили запасний одяг, та необхідні в дорозі ніж, огниво, кремій та трут, кухоль, щоб пити воду в дорозі, невеликий запас продуктів харчування. Слід відзначити, що такий костюм був характерний для прочан католиків, тому православні мешканці Європи не відразу сприймали одягненого в таке вбрання Барського як свого одновірця²⁶⁹.

Сприяла подорожам по Європі і її розвинена інфраструктура. В деяких містах для прочан існували безкоштовні шпиталі-готелі, де

²⁶⁷ Там само. – С.18, 20, 22–23, 28–29, 31, 32, 42, 44, 74–75, 88; Там само. – Ч.4. – СПб., 1887. – С.75–106.

²⁶⁸ Там само. – Ч.1. – С.12–13.

²⁶⁹ Там само. – С.25–26, 50–52.

пілігримам надавали нічліг. Разом з тим, Барському часто доводилось проситись на ночівлю до місцевих жителів. Особливо важко було, коли не знаючи мови він змушений був робити це за допомогою жестів. Іноді йому доводилось обходити по п'ятнадцять дворів, щоб знайти прихисток на ніч. Бували випадки, що йому доводилось ночувати на вулиці.

Харчувався мандрівник за рахунок нажебраних коштів, на які на базарах купував хліб. Бувало, що він їв і в шпиталях, в яких інколи годували подорожніх. Бувало, що це харчування обмежувалось шматком хліба та склянкою вина, але траплялись випадки, коли пілігримам пропонували і гарячі страви. Якщо подавали варені страви, то Барський не зажди міг цим скористатися, бо як православний він дотримувався постів, котрі часто не співпадали з католицькими. Якість послуг, які надавались прочанам в шпиталях, була високою. В деяких їм видавали чисту білу постільну білизну, інколи постояльців оглядали медики, які намагались виявити інфекційних хворих. Крім того, зустрічались і безкоштовні лікарні, і яких мандрівників не тільки лікували, а й годували²⁷⁰. Крім того, невелику допомогу Григоровичу-Барському надавали нечисленні в Західній Європі православні церкви, монастирі та мешканці: греки, серби, болгары²⁷¹.

Складніше було мандрувати на Сході, де стикалися потоки паломників різних конфесій. Там навіть готелі для прочан були конфесійними: окремі для вірменів, православних, іудеїв. Православні паломники могли жити в монастирях, в монастирських готелях. Також прихистити на ніч мандрівника міг і його місцевий одновірець²⁷². Ускладнювало мандри на Сході негативне ставлення до пілігримів місцевого населення. В деяких місцевостях вони нападали на паломників, били їх, грабували, вимагаючи від них «бакшиш». В таких регіонах прочани могли пересуватись лише великими групами, під озброєною охороною, наданою турецькою владою. Зокрема Барський на Святій землі був кілька разів пограбований місцевими розбійниками. У 1729

²⁷⁰ Там само. – С.16, 32, 34, 38, 51, 56, 89, 92.

²⁷¹ В.Г. Григорович-Барский (По поводу 150-летия со дня смерти) // Киевская старина. – К., 1897. – Т.ЛІХ. – Октябрь. – Отдел II. – С.5; Странствования Василия Григорьевича-Барского по святым местам Востока с 1723 по 1747 г. / Под редакцией Николая Барсукова. – Ч.1. – С.18, 21–23, 26–27, 46, 50–52.

²⁷² Там само. – С.286; Там само. – Ч.2. – СПб., 1886. – С.138; Там само. – Ч.3. – СПб., 1887. – С30–31.

році, коли він йшов в Єрусалим, грабіжники у нього забрали навіть одяг²⁷³.

Багато в чому власній винахідливості завдячує Григорович-Барський успіхами своїх мандрів. Так, вельми дотепно він вийшов з ситуації, коли не мав коштів заплатити турецький податок на іновірців – гарач. Щоб уникнути жорстких санкцій за його несплату він став удавати з себе юродивого. Іншого разу, видаючи ж себе за мусульманина, він побував в дамаській мечеті, в яку не впускали іновірців²⁷⁴.

У XVIII столітті в Гетьманщині цивільне населення широко використовувало не тільки сухопутний, але й водний транспорт. Побічним підтвердженням поширеності вантажних річкових перевезень в Гетьманщині може слугувати той факт, що російське військо у 1739 році легко побудувало міст через Дніпро з конфіскованих у власників 287 байдаків²⁷⁵. Також в тогочасному суспільстві чудово розуміли зисковність транспортування великих партій товару водним транспортом, тому при найменшій нагоді намагались використати річковий транспорт. Для цього власники вантажу могли не тільки найняти човен, а й купити його²⁷⁶. Вірогідно, що менша вартість транспортування вантажів по воді компенсувала додаткові витрати на придбання човна. Більше того, навіть пасажирів віддавали перевагу поїздам на човнах, коли була така можливість. Так, Яків Маркович, у 1731 році завантажив коляску в човен, проплив частину шляху Сеймом, а потім вже рухався суходолом²⁷⁷.

Певні зміни відбувалися в цей період в Гетьманщині з перевозами. Інтенсивний рух подорожніх та значні обсяги різноманітних вантажів, які через них переправляли, призвели до того, що деякі перевози почали перетворюватись в цілісні господарські комплекси, які експлуатували такий великий потік споживачів. Саме таким комплексом був перевіз Видубицького монастиря, який розміщувався поблизу гирла Либеді.

²⁷³ Там само. – Ч.1. – С.284, 291–300; Там само. – Ч.2. – С.141.

²⁷⁴ Там само. – Ч.1. – С.236–238; Там само. – Ч.2. – С.141.

²⁷⁵ Байов А. Русская армия в царствование Анны Иоанновны. Война России с Турцией 1736–1739 годов. – Т.2. – Кампания 1739 г. – С.141, 143–144.

²⁷⁶ Частная переписка Григория Андреевича Полетики (1750–1784 г.). (С предисловием Ал. Лазаревского) // Киевская старина. — К., 1893. – Т.XLI. – Июнь. – С.505.; Т.XLIII. – Ноябрь. – С.112–113.

²⁷⁷ Дневник генерального подскарбия Якова Марковича (1717–1767 г.) // Киевская старина. — К., 1895. – Т.L. – Сентябрь. – Приложение. – С.137.

Подорожніх через Дніпро там перевозили два пороми. Поруч ченцями були побудовані млин і корчма, в якій продавали горілку, пиво та мед. На іншому кінці перевозу, в селі Осокорках, ченці побудували таку ж корчму. На монастирському хуторі була побудована винокурня, яка постачала напої в ці корчми²⁷⁸.

І в Гетьманщині побутувала конкуренція на переправах. Найбільш наочно вона спостерігалась в Києві, де існувало три перевози. Свій перевіз біля гирла Либеді тримав, як уже згадувалось, Видубицький монастир. Києво-Печерська лавра мала свій перевіз біля Неводницької пристані, а магістратський перевіз розташовувався на Подолі поблизу «крещатицких ворот». Пізніше частина міського перевозу перейшла під контроль російських військових, яким належала половина поромів. У конкурентній боротьбі і міщани, і російські солдати посиляли свої пороми на монастирські береги, переймали на шляхах подорожніх та силою спрямовували їх на свій перевіз.

У першій половині XVIII століття за рік перевіз приносив київській ратуші приблизно по 400–550 карбованців прибутків. Така ж сума належала і російській владі, яка володіла половиною перевозу. А от перевіз Києво-Печерської лаври приніс ченцям у 1720 році 1333 карбованці 33,5 копійки, але в цю суму включено прибуток від оренди продажу напоїв²⁷⁹. Вірогідно, що прибутковість перевозів була більш високою, але її знижували зловживання, яких припускалися адміністратори на переправах. На перевозах, особливо «казенних», подорожнім доводилось стикатися з вимаганням хабарів. Для боротьби з цим поблизу переправ на стовпах навіть прибивали укази «о неимании взятков». Проте це не надто допомагало²⁸⁰.

Подорожні в Гетьманщині могли зіткнутись на перевозах і з обшуками та іншими поліцейськими процедурами, які інколи покладались на адміністрацію переправ. Так, у 1702 році гетьман Іван Мазепа, стурбований втечами населення на Правобережжя до Палія,

²⁷⁸ О.Л. Киево-выдубицкий перевоз на Днепре и его неожиданная политическая роль // Киевская старина. — К., 1882. — Т.І. — Ноябрь. — С.368.

²⁷⁹ А.Л. Днепровский перевоз в Киеве // Киевская старина. — К., 1897. — Т.LVIII. — Июль–Август. — Отделение II. — С.26–29.

²⁸⁰ Там само. — С.29.

наказав обшукувати на перевозах вози, щоб втікачі не могли таємно вивозити своїх дружин та дітей²⁸¹.

В залежності від пор року та погодних умов інтенсивність руху через переправи могла дуже сильно коливатись, що підтверджується рівнем зборів, які стягували з подорожніх у 1759 році на магістратському перевозі в Києві: в березні – 26,59 карбованця, в квітні – 86,34 карбованця, в травні – 259,2 карбованця, в червні – 27,81 карбованця, в грудні 10 карбованців²⁸². Вірогідно, що в теплу пору року рух подорожніх через перевози посилювався, а під час весняного та осіннього бездоріжжя він послаблювався.

Слід зазначити, що переправа на поромі могла тривати кілька годин. Так, на Дніпрі біля Києва пором перевозив подорожніх з їхніми екіпажами на інший берег за дві години²⁸³. Під час повені, коли Дніпро розливався, необхідний для переправи час збільшувався. В 1770 році при переправі російського війська поблизу Кременчука пороми за день робили всього один оборот, бо щоб дістатись до іншого берега їм доводилось пропливти шість верст²⁸⁴. Ще більше часу витрачали на переправу подорожні, яким доводилось чекати порома в черзі.

З більшою швидкістю рухались човни за течією річки. Так, втікаючи дубом зі Шклова шестеро півчих за ніч пройшли 10 миль (у XVIII столітті в Гетьманщині миля дорівнювала 7,4 км²⁸⁵). Правда, при такому швидкому русі можна було наштовхнутись на корч і опинитись у воді²⁸⁶.

Альтернативою офіційним переправам були нелегальні перевозки, які здійснювали місцеві мешканці на власних човнах. Не завжди

²⁸¹ О.Л. Киево-выдубицкий перевоз на Днепре и его неожиданная политическая роль // Киевская старина. — К., 1882. — Т.І. — Ноябрь. — С.371–372.

²⁸² А.Л. Днепровский перевоз в Киеве // Киевская старина. — К., 1897. — Т.LVIII. — Июль–Август. — Отделение II. — С.29.

²⁸³ Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию в половине XVII века. Описанное его сыном архидиаконом Павлом Алепским (по рукописи Московского Главного Архива Министерства Иностранных Дел). — Вып. 2. От Днестра до Москвы. — С.81.

²⁸⁴ Петров А. Н. Война России с Турцией и польскими конфедератами с 1769 по 1774 год. — В 5 т. — Т.2: Кампания 1770 года. — С.285.

²⁸⁵ Миля // Радянська енциклопедія історії України. — В 4 томах. — Т.3. — К., 1971. — С.131.

²⁸⁶ Автобиография южно-русского священника 1-й половины XVIII ст. // Киевская старина. — К., 1885. — Т.XI. — Февраль. — С.327.

користуватись послугами нелегальних перевізників було безпечно. У жовтні 1751 року двоє студентів у Києві найняли російських солдатів перевезти їх на човні через Дніпро. П'ять вояків, користуючись своєю кількісною перевагою, завезли молодих хлопців на острів, по-звірячому побили, пограбували, зняли одяг. Врятувало бурсакам життя те, що один з них зумів розв'язатися і сховався так, що його не знайшли. Після цього вбивати іншого, котрий залишився, не було сенсу. Тому хлопця завезли на інший острівець, ще побили та кинули там. Врятували бідолах рибалки, які вранці пропливали поруч і почули їхні стогони²⁸⁷.

В той же час нелегальні перевізники іноді демонстрували просто віртуозне володіння своїми човнами та вражаючу кмітливість. Так, у 1737 році через Дніпро маленьким човником було переправлено дев'ять куф горілки, які своєю вагою могли просто втопити цей плавзасіб. Але метиковані перевізники, зважаючи на те, що діжки з горілкою могли триматись на поверхні води, просто буксирували їх за своїм човником на аркані²⁸⁸.

Слід зазначити, що у XVIII столітті посилилась мобільність цивільного населення, що було пов'язано з поширенням чумацтва, яке було одним із наймасовіших явищ в цивільному сегменті транспортної системи Гетьманщини. В першу чергу саме видатне для того часу технічне забезпечення чумацького промислу обумовило його успішне функціонування в екстремальних умовах незаселеного українського степу. Конструктивні особливості чумацьких маж обумовили їхню велику вантажопідйомність та високі щоденні темпи пересування чумацьких валок, які були не нижчі, ніж у тогочасних військових підрозділів. Не менше значення мала і оригінальна організація чумацтва, яка забезпечувала відносно безпечно пересування в умовах постійної загрози ворожого нападу. В той же час видається дуже вірогідним, що структура великих валок була складнішою, ніж прийнято вважати. Реконструкція дорожнього чумацького побуту у великих валках дозволяє припустити, що в них існували якісь менші структури кожна з окремим лідером, спільним побутом ватажан, котрі до неї належали. Зважаючи на

²⁸⁷ Вишнеvский Д.К. Из быта студентов старой Киевской академии // Киевская старина — К., 1889. — Т.ЛІІ. — Февраль. — Отделение II. — С.194—195.

²⁸⁸ Андриевский А. Исторические материалы из архива Киевского губернского правления. Составил редактор неофициальной части Киевских губернских ведомостей Ал. Андриевский. — Вып. 7. — С.186.

те, що великі валки утворювались з кількох малих, то, можливо, що ці невеликі валки, які формувались земляками в окремих населених пунктах, продовжували існувати в рамках великої об'єднаної ватаги.

Розвиток освіти в Гетьманщині призвів до збільшення поїздок українців на навчання в Європу, в новостворені навчальні заклади в Санкт-Петербурзі та Москві, а до жебраків, традиційних вічних піших подорожніх, приєднались мандрівні дяки, які масово «волочилися» по школах.

З цивільних неможливих мандрівників слід виділити унікальну мандрівку Василя Григоровича-Барського, який не маючи коштів зумів обійти всю Європу та Близький Схід.

В цей же період не сталося якихось значних змін у традиційно широкому використанні цивільним населенням водного транспорту. Лише річкові перевози в Гетьманщині почали перетворюватись в цілісні господарські комплекси, які комплексно експлуатували потоки подорожніх та посилилась конкурентна боротьба за фінансові потоки, котрі проходили через перевози.

ВИСНОВКИ

Підсумовуючи можна відзначити, що пересування населення Гетьманщини у XVIII столітті багато в чому залежало від особливостей транспортної системи, основи якої були закладені ще в попередній період. В XVI–XVII століттях на українських землях вже існували основні сухопутні та водні транспортні засоби, конструктивні особливості яких до кінця козацької доби визначали можливості для пересування пасажирів та вантажів, швидкість їх руху та ступінь комфорту подорожніх. В цей же період були закладені і основні організаційні засади руху населення та викристалізувалась щоденна практика його переміщень, які в дещо видозміненому вигляді побутували і пізніше. Одною з найбільш характерних особливостей в пересуванні населення у XVI–XVII століттях була станово-фінансова диференціація побуту подорожніх. З усіх станів найбільш комфортним та розкішним був дорожній побут шляхти. В першу чергу це досягалось за рахунок використання, в залежності від достатку, відповідних транспортних засобів: поліпшених возів, розкішних карет, колясок тощо. Не менше значення для комфорту подорожніх мав і їхній багаж. При цьому вельможі відправлялись в поїздки в супроводі обозів, які і в дорозі забезпечували їм звичний комфорт. Інша ж шляхта мандрувала більш скромно, але і в їхньому багажі могли бути кухонне начиння, продукти харчування, запасний одяг, постіль, ділові папери, документи на маєтки, дорожочінності.

Для козацтва, в тому числі і для заможної старшини, в подорожах та походах XVI–XVII століття був характерний аскетизм, а їхній похідний побут відрізнявся простотою та раціональністю. Навіть найвища козацька старшина уникала користуватись розкішними екіпажами, а поодинокі випадки використання ними карет були виключенням з правил. Натомість з козацтвом, яке в цей час діяло переважно у військовій сфері, пов'язано створення такого оригінального похідного і бойового порядку як табір та становлення тактики морських походів.

Якихось значних змін в основних засадах організації переміщення населення Гетьманщини у XVIII столітті не відбулося. Лише перевезення громадським транспортом з військової сфери поширились і в цивільну. Та ще з допомогою законодавства намагались встановити правила руху українськими шляхами. Натомість значні зміни відбулись в повсякденній практиці перевезення пасажирів та вантажів. В першу чергу це

стосувалось козацтва, яке було найбільш мобільною верствою українського населення цього періоду. Старшина, яка перетворилась в панівний прошарок Гетьманщини, успадкувала шляхетський потяг до комфорту та розкошів. Подорожі українських гетьманів у XVIII столітті, особливо Розумовського, нічим не відрізнялись від виїздів монархів. Навіть для не надто сановних представників правлячої верстви Гетьманщини звичним стало використання карет та ридванів, а серед старшин почалась гонитва за більш новими і модними екіпажами. З'явились вузькоспеціалізовані екіпажі, деякі родини вже володіли кількома каретами. Номенклатура багажу, який козацька старшина брала з собою в дорогу, не відрізнялась від шляхетських дорожніх запасів попереднього періоду. І лише у рядового козацтва та у запорозької старшини, так залежної від думки січової громади, зберігався традиційний скромний козацький дорожній побут.

Кардинально змінилась у XVIII столітті спрямованість бойової та похідної активності козацьких військ. Якщо раніше вони задіявались для захисту українських земель та походів в Крим, то тепер їх почали активно використовувати росіяни в загарбницьких походах на Балтику та в район Каспійського моря. В цей же період припинились дальні морські походи запорожців, а їхні флотилії під час воєн діяли в основному на Дніпрі та Дунаї. В той же час російською владою активно згортались парадно-відпочинкові поїздки козаків в Москву та Петербург. Натомість зросла кількість індивідуальних поїздок окремих старшин в ці імперські адміністративні центри.

При цьому темп маршу козацьких підрозділів мало відрізнявся від швидкості пересування козацького війська в попередні століття. Трохи вищою, за рахунок більшої мобільності невеликих обозів, могла бути швидкість пересування окремих старшин в їхніх приватних поїздах.

Особливих змін в організації козацьких походів у цей час не сталося. Хіба що українські козаки, які підпорядковувались російському командуванню та часто діяли спільно з російськими військами, менше застосовували на марші такий звичний у попередніх століттях бойовий порядок, як табір. В той же час навіть в тимчасових збірних козацьких загонах організовувалось повноцінне управління, побутувала сторожова служба, підтримувалась дисципліна. Слід відзначити, що козацька похідна організація, козацький традиційний похідний побут виявили свою придатність і в дальніх походах. З незначними втратами козацькі підрозділи прибували на Балтику чи на Каспій. В той же час козацька

система самозабезпечення, розрахована на нетривалі походи, виявилась неспроможною під час затяжних воєн та дальніх походів, а урядова допомога українським козакам була недостатньою. Через це десятки тисяч козаків опинялись в надзвичайно несприятливих побутових умовах. До цього варто додати і важкі умови перебування обумовлені незвичним кліматом, важкою та незвичною службою. Тому втрати в таких походах, в основному від хвороб, могли доходити до 90% особового складу козацьких підрозділів. При цьому безповоротні втрати могли сягати до трьох чвертей від початкової кількості учасників походу!

Також у XVIII столітті в Гетьманщині збільшилась мобільність нешляхетного населення. В першу чергу це пов'язано з розвитком чумацтва, яке було надзвичайно поширеним явищем в Гетьманщині наприкінці її історії. При цьому хоча дорожній побут чумаків і мав свої особливості, але був надзвичайно наближеним до побуту рядових козаків, частина яких брала участь в чумацтві. Та й не останню роль в цій подібності відіграло і те, що чумацтво змушене було діяти в тих же умовах, що і козацтво, і лише функціональне спрямування цих спільнот обумовило незначні відмінності в їхньому дорожньому побуті.

Розвиток в Гетьманщині XVIII століття освіти, в тому числі і вищої, відкрив дорогу в Європу та імперські центри дітям козацької старшини та навіть окремим вихідцям з селянства, сприяв формуванню нової верстви незможних подорожніх – мандрівників дяків. В цей же час шляхами Гетьманщини продовжували рухались і жебраки, які, як і в попередні століття, все своє життя змушені були проводити в дорозі.

Варто відзначити, що тогочасні подорожі мешканців Гетьманщини, особливо далекі, вимагали значних зусиль, були дуже великим навантаженням на організм. Незвичні і важкі умови подорожей провокували виникнення нових та загострення хронічних хвороб у подорожніх, могли привести до смерті мандрівників.

Таким чином, українське суспільство козацької доби зуміло подолати всі труднощі і створило транспортну систему, яка відповідала географічним та соціально-економічним особливостям країни, задовольняла потреби суспільства в переміщенні населення, забезпечувала економічний розвиток суспільства. Вона відзначалась різноманітністю в організації руху населення, фінансово-становою диференціацією дорожнього побуту мандрівників, дозволяла українцям практикували всі види подорожей – від туристичних до комерційних.

