

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

САРИЧЕВ Вячеслав Дмитрович

УДК:94:629.5:39(477)»15/17»(043.5)

ДИСЕРТАЦІЯ
РОЗВИТОК СУДНОБУДУВАННЯ ЗАПОРОЗЬКОГО КОЗАЦТВА
В XVI-XVIII ст.

032 Історія та археологія

Гуманітарні науки

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії (Phd)
Містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів та
текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ Саричев В. Д.

Науковий керівник:
Білівненко Сергій Миколайович,
кандидат історичних наук, доцент кафедри джерелознавства,
історіографії та спеціальних історичних дисциплін.

Запоріжжя

2021

АНОТАЦІЯ

Саричев В. Д. Розвиток суднобудування запорозького козацтва вXVI-XVIII ст. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії (Phd) за спеціальністю 032 «Історія та археологія». – Запорізький національний університет, Запоріжжя, 2021.

На основі різноманітних джерел досліджується суднобудування запорозького козацтва: виникнення та його еволюція впродовж XVI-XVIII ст. від козацьких човнів зі шкіряними бортами до канонерських човнів історичних нащадків запорожців – чорноморських козаків. Наукова новизна полягає в описі козацького суднобудування у вказаному хронологічному відрізку як єдиного процесу в технічній та функціональній еволюційній спадковості.

Суднобудування запорозького козацтва розглядається як матеріалізована традиція. Її виникненню сприяло формування осілого населення Нижнього Подніпров'я та суспільний попит на річковий транспорт для господарських потреб та військових дій на півдні України. Розвиток суднобудування подається в контексті створення у Подніпров'ї судноплавної інфраструктури, що бере початок із докозацьких часів. Руські князі намагалися поширити свій вплив на Нижнє Подніпров'я для забезпечення функціонування торгівельного шляху «із варяг у греки», що призвело до створення системи судноплавних комунікацій на основі місцевих поселень. Перманентна військова загроза унеможливила створення на цій території великих населених пунктів та постійнодіючих суднобудівних центрів. Укозацький період, який, за визначенням М. С. Грушевського, став другою хвилею колонізації степу, суднобудування розвивалося в прибережних поселеннях лоцманів та промисловців, на тимчасових та постійних промислових базах, що створювались вздовж річки та у плавнях. Мілітаризація життя степового порубіжжя, острівне розташування перших Січей вимагало розвитку судноплавства запорозького козацтва

для господарчих та військових перевезень, водних промислів, дозорів, розвідок та ін., а відтак і суднобудування. Автор дослідження розглядає його як засіб адаптації людини до умов Нижнього Подніпров'я та прилеглих територій. Природні, соціально-економічні та військово-політичні чинники визначили конструктивні особливості плавзасобів. Найпридатнішими для проходження порогів та плавнів були плоскодонні дощаті байдаки та моноксильно-набійні чайки, традиційні для різних регіонів України.

Деталізуються іноземні конструктивні та суднобудівні аналогії. Дається етимологія та семантика терміну «чайка». Описується походження чайок, яке автор вбачає у поєднанні різних традицій: моноксильне виробництво човнів на основі цільної деревини в Подніпров'ї, на Волині та в басейнах польських річок, давньоруських «набійних» лодій (моноксили з доданими бортами), а також довгих та вузьких річково-морських суден Середземномор'я. Визначені етапи технічної еволюції козацького човна «чайка», вказані спільні ознаки сукупності козацьких човнів XVI-XVIII ст.

Показана також соціальна функція суднобудування, що потребувало масового залучення виконавців і містило елементи планування. Річкові та морські походистали чинниками соціалізації людини в козацькому субетносі. Висвітлюється інноваційність суднобудування запорозького козацтва як процесу, що з кінця XVII ст. зазнає нового етапу розвитку. У Подніпров'ї почали створювати верфі – новий елемент судноплавної інфраструктури, де працювали запорожці із залученням вільнонайманих артілей. Водночас, поряд з традиційним виробництвом промислових та військових суден «дубів», почали виготовляти модернізовані козацькі судна: новоманірний козацький човен з 30-х років XVIII ст. та запорозький човен Чорноморського козацтва, чому сприяло поєднання суднобудівного досвіду козаків та сучасних на той момент суднобудівних технологій та тенденцій військового суднобудування. Створена в кінці XVII ст. регулярна Дніпровська гребна флотилія фактично була досягненням українського козацтва. Судна будувалися на Брянській верфі під керівництвом майстрів, відряджених із Запорожжя, а також у містах

Гетьманщини та на Січі. Набутийу певних суспільно-політичних умовах досвід казенного суднобудування та судноплавства призвів до створення у кінці XVIII ст. Чорноморського гребного флоту імперії, який мав діяти на морі та річках, підсилюючи вітрильний флот, вести артилерійські бої супроти суден та фортець противника, висаджувати десанти для наступу зі створених плацдармів за підтримки власної та берегової артилерії тощо.

Підкреслюється універсальність козацьких плавзасобів, придатних для використання у військових діях та господарстві як на річках так і на морях. Така транспортно-бойова універсальність разом із загальноприйнятими принципами корабельної класифікації лягла в основу систематизації козацьких суден з виокремленням такого класу кораблів як козацьке судно «чайка». В свою чергу підкласи утворюються за особливостями експлуатації – за річковою або за річково-морською спеціалізацією. Основою подальшого розподілу на типи є конструктивно-технічні особливості, що відображаються у численних назвах козацьких човнів. Згідно принципів систематизації, ця класифікація віддзеркалює технічну еволюцію універсального козацького човна, а також функціональну та технічну схожість запорозької чайки з суднами інших парамілітарних спільнот зони фронтиру на Дону та Дунаї.

Систематизація надає основу для термінологічного та хронологічного визначення козацького човна. Пропонується таке визначення: чайка – це універсальне вітрильно-гребне транспортно-бойове судно для перевезення військових акваторією річок та прибережних ділянок моря, здійснення десантів, розвідувальних рейдів, диверсій та абордажних боїв із застосуванням власної артилерії. Основним осередком його виникнення було Нижнє Подніпров'я. Під час протистояння запорозьких козаків (як і багатьох європейських народів) Кримському ханству та Османській імперії у XVI-XVIII ст. зона його використання розповсюдилась на Південну Україну та Чорноморський басейн.

Наведені дані свідчать, що суднобудування з його виробництвом в деякій мірі універсальної продукції, застосуванням матеріалів і технологій являло собою потужну галузь економіки запорозького козацтва. Воно забезпечувало

інші види діяльності козацтва, зокрема водні промисли, транспортне сполучення, а також військові потреби і крім того було «кузнею» кадрівфахівців. Цей хронологічно тривалий процес потребував спеціальних знань та залучення значних людських ресурсів. Цягалузь економіки сформувалась на традиціях і зазнавала постійного розвитку та розширення функцій, пов'язаних з адаптацією людини до навколишнього середовища. Впровадження технічних інновацій суднобудування активізувало його загальну соціально-інтегруючу функцію – утримувало єдність соціальної спільноти, її території та культури та позитивно впливало на розвиток козацького субетносу.

Висновки можуть бути використані у дослідженнях ролі та значенні суднобудування запорозького козацтва як засобу забезпечення водних комунікацій, освоєння Нижнього Подніпров'я, Північного Причорномор'я та Приазов'я, що впливало на формування у такий спосіб території України. Тривала спадкоємність та інноваційність козацького суднобудування є підґрунтям для його подальшого дослідження як традиції та чинника формування українського козацького субетносу та культури України.

Ключові слова: суднобудування, судноплавство, судноплавна інфраструктура, Нижнє Подніпров'я, моноксил, дощаник, чайка, дуб, козацький човен, новоманірний козацький човен, канонерський човен, корабельна класифікація, клас, підклас, тип, традиція.

SUMMARY

V.D. Sarychev. Development of shipbuilding of the Zaporozhzhya Kozaks in 16th – 18th centuries - Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

Thesis for the degree of Doctor of Philosophy (Phd) in specialty 032 «History and Archeology». - Zaporizhzhya National University, Zaporizhzhya, 2021.

Based on various sources the origin of Zaporozhzhya Kozaks shipbuilding and its evolution during the 16th-18th centuries, from the appearance of Kozak boats with leather sides to the gunboats of the Black Sea Kozaks as historical descendants of the Zaporozhzhya Kozaks, is studied. The scientific novelty lies in the consideration of the Kozak shipbuilding in the specified chronological segment as a single process in the technical and functional evolutionary heredity.

Zaporozhzhya Kozaks shipbuilding is considered as materialized tradition. The formation of a settled population of the Lower Dnipro region and public demand for this tradition contributed to its creation. Demand was determined by internal and external factors - the traditions of shipbuilding in the Lower Dnipro region to meet economic needs and military confrontation between East and West in southern Ukraine. As a result, shipbuilding is considered in the context of the creation of a navigable infrastructure in the Lower Dnipro region, which dates back to pre-Kozak times. The Russian princes tried to include the Lower Dnipro region in their sphere of influence to ensure the functioning of the trade route "from the Varangians to the Greeks", which led to the creation of a system of navigable communications on the basis of local settlements. The permanent military threat made it impossible to create large settlements and permanent shipbuilding centers. During the second wave of steppe colonization, as M.S. Hrushevsky named the Kozak period, shipbuilding developed in the coastal settlements of sailing masters and fishermen, on temporary and permanent fishing bases. The militarization of life on the steppe frontier determined the leading place of shipbuilding in the creation of the first Siches on island.

It also occupied an important place in the general shipping activities of the Zaporozhzhya Kozaks, along with fishing, economic and military transportation, patrols, reconnaissance, and others.

In the dissertation research the Kozak shipbuilding is considered as means of human adaptation to the conditions of the Lower Dnipro region and adjacent territories. This social function is due to the importance of the aquatic environment as a means of communication and an object of fishing activity. The floodplain was a natural extension of the forest-steppe, which contributed to the creation of permanent settlements primarily along the river.

Natural, socio-economic and military-political factors have determined the design features of watercraft inherent. The most suitable for sailing in rapids and floodplains were traditional for different Ukrainian regions flat-bottomed clapboard baidaks and monoxyl chaikas with fastened planking.

The dissertation investigates foreign constructive similarities and shipbuilding analogies, etymology and semantics of the term «chaika». The origin of chaika can be seen in a combination of different traditions. This is the monoxyl production of boats based on solid wood in the Lower Dnipro region, in Volhynia and in the basins of Polish rivers, the ancient Rus boats with planking (monoxyls with attached boards), as well as long and narrow river-sea vessels of the Mediterranean. The stages of technical evolution of the Kozak boat «chaika», common features of Kozak boats of the 16th-18th centuries are determined.

Another social function of shipbuilding, which is considered in the dissertation, is the function of human socialization. Mass shipbuilding with planning elements, as well as river and sea campaigns became factors in the socialization of man in the Kozak subethnic group.

Shipbuilding of the Zaporozhzhya Kozaks is also considered as an innovative process. From the end of the 17th century a new stage of its development begins. This is evidenced by the creation of shipyards in the Lower Dnipro region as a new element of shipping infrastructure, which used the work of the Kozaks and civilian labor. Another feature of this stage was the emergence of modernized Kozak ships

(novomanirny (new-type) Kozak boat of the 30's of the 18th century and the Zaporozhzhya boat of the Black Sea Kozaks) due to a combination of Kozak shipbuilding experience and modern shipbuilding technologies and military shipbuilding trends. At the same time, this period was characterized by the continuation of the traditional production of commercial and military ships «dub».

The regular Dnipro rowing flotilla, created in the late 17th century, was in fact both Ukrainian and Kozak. The ships were built at the Bryansk shipyard under the guidance of masters sent from Zaporozhzhya, as well as in the cities of the Hetmanate and at Sich. One of the consequences of these processes in the state shipbuilding industry was the creation the Black Sea rowing fleet of the empire in the end of the 18th century. The fleet was to operate at sea and rivers, facilitate the sailing fleet, conduct artillery battles with enemy ships and fortresses, land troops to attack from the established bridgeheads with the support of its own and coastal artillery, and so on. In fact, this fleet revived the Kozak shipbuilding and shipping experience in socio-political conditions.

The basis of such continuity is the universality of Kozak vessels, which were used for military and economic purposes on rivers and seas. In the dissertation research such transport-combat universality together with the generally accepted principles of ship classification is considered as a basis of systematization of the Kozak ships and allocation of the separate type of vessel - the Kozak boat «chaika». In turn, subclasses are formed according to the peculiarities of operation - by river or by river-sea specialization.

The basis of further division into types are structural and technical features, the reflection of which can be seen in the numerous names of Kozak boats.

According to the principles of systematization, this classification reflects the technical evolution of the universal Kozak boat from chaika with leather sides of the 16th century to the Zaporozhzhya boat of the Black Sea Kozaks - the Kozak gunboat of the end of the 18th century. Systematization provides a basis for terminological and chronological definition of the Kozak boat, reflects the functional and technical similarity of the Zaporozhzhya chaika with ships of other paramilitary formations of

the front zone on the Don and Danube. According to the above, the chaika is a type of universal sailing-rowing and transport-military vessels for transporting soldiers by rivers and coastal areas, landings, reconnaissance raids, sabotage and boarding battles with their own artillery in the period of confrontation between the peoples of Europe and the Ottoman Empire.

The main center of origin of this ship type was the Lower Dnipro region with its further spread to southern Ukraine and the Black Sea basin during the confrontation of the Zaporozhzhya Kozaks with the Crimean Khanate and the Ottoman Empire in the 16th-18th centuries.

The data presented in the dissertation show that the Kozak shipbuilding was a branch of the economy of the Zaporozhzhya Kozaks. It was characterized by a certain unity of products, materials and production technologies. Shipbuilding provided other activities of the Kozaks, including water fishing, transportation, as well as military needs. Shipbuilding also existed thanks to the specialists.

It was a chronologically long process that required the use of specialized knowledge and involvement of considerable human resources. The basis for the formation of this branch of the economy was tradition - a process passed down from generation to generation. These social functions, which were performed by the shipbuilding of the Zaporozhzhya Kozaks, are also functions of the corresponding tradition.

Thus, adapting man to the environment, forming the Kozak subethnic group and introducing technical innovations, shipbuilding performed a general social-integrating function-maintained the unity of the social community, its territory and culture.

The conclusions can be used in the studies on the role and importance of shipbuilding of the Zaporozhzhya Kozaks as means of ensuring water communications, development of the Lower Dnipro, Northern Black Sea and Azov regions, formation of the territory of Ukraine. The long-lasting heredity and innovation of the Kozak shipbuilding is the basis for its further study as a tradition and a factor in the formation of the Ukrainian Kozak sub-ethnic group and culture of Ukraine.

Keywords : shipbuilding, shipping, shipping infrastructure, Lower Dnipro region, monoxyl, flat-bottomed boat, chaika, dub, Kozak boat, novomanirny (new-type) boat, gunboat, ship classification, class, subclass, type, tradition.

Список публікацій здобувача.

Публікації, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Саричев В. Д. Похід в. кн. Святослава до порогів (971-972 рр.) в контексті генези Давньоруської держави. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2013. № 13/2. С. 304–318.

2. Саричев В. Д. Запорозька чайка та питання класифікації. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя, 2017. Вип. 49. С. 120–124.

3. Саричев В. Д. Українські традиції суднобудування та Чорноморська гребна флотилія. *SCRIPTORIUM NOSTRUM*. Херсон, 2017. № 3. С. 129–138.

4. Саричев В. Д. Традиції козацького суднобудування та судноплавства у XVIII ст. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2017. № 17. С. 101–108.

5. Саричев В. Д. Еволюція запорозької чайки XVI–XVII ст. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя, 2018. Вип. 51. С. 248–253.

6 Саричев В. Д. Запорозькі човни Російсько-турецької війни 1787–1791 рр. *Zaporizhzhia Historical Review*. Запоріжжя, 2020. Вип. 2(54).URL : <https://istznu.org/index.php/journal/article/view/902кст> (дата звернення: 08.01.2021).

7. Sarychev V. Cossack «chaika» and shipbuilding in the black sea basin of the XVIth–XVIIIth centuries. *KELM (Knowledge, Education, Law, Management)*. Lublin, 2020. № 8 (36).

Публікації, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації.

8. Саричев В. Д. Похід Великого князя Святослава до порогів (971-972 рр.). Історіографія. *Заповідна Хортиця*: матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції «Історія запорозького козацтва в пам'ятках та музейній практиці», м. Запоріжжя, 2013. Запоріжжя, 2015. С. 247–254.

9. Саричев В. Д. Кічкаське поселення на шляху «з варяг у греки» та витоки української традиції судноплавства. *FORUM OLBICUM II*: матеріали II Міжнародної археологічної конференції пам'яті В. В. Крапівіної (до 150-річчя дослідження Ольвії), м. Миколаїв, 4-6 травня 2018 р. Миколаїв, 2018. С. 125–126.

Публікації, які додатково відображають наукові результати дисертації.

10. Саричев В. Д. Мініатюра Радзивіллівського літопису в системі джерел про останній бій князя Святослава. *Музейний вісник. Запоріжжя*, 2012. № 12. С. 246–260.

11. Саричев В. Д. Три століття козацького флоту. Запоріжжя: Кераміст, 2015. 136 с.

12. Саричев В. Д. Хортиця в письмових джерелах та свідченнях: від Костянтина Багрянородного до Миколи Гоголя. Запоріжжя: Кераміст, 2019. 50 с.

13. Остапенко М. А., Саричев В. Д. Знахідка меча X ст. біля Хортиці (до питання про похід князя Святослава в пороги 972 року). *Археологія*. Київ, 2016. № 3. С. 49–65.

14. Sarychev V. Krariia crossing on the trade route from varangians to greeks. *Ukrainian Archaeology*. Kyiv, 2016. P. 81–85.

ЗМІСТ

ВСТУП	15
РОЗДІЛ 1. ІСТОРИОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ	21
1.1. Історія наукового вивчення проблеми	21
1.2. Джерельна база дослідження	41
1.3. Методи дослідження	53
РОЗДІЛ 2. СУДНОБУДУВАННЯ В ПРОЦЕСІ ОСВОЄННЯ НИЖНЬОГО ПОДНІПРОВ'Я, ПРИАЗОВ'Я ТА ПІВНІЧНОГО ПРИЧОРНОМОР'Я ДО КІНЦЯ XVII ст.	57
2.1. Суднобудування та адаптація до умов Нижнього Подніпров'я	57
2.1.1. Складові розвитку козацького суднобудування	57
2.1.2. Розвиток судноплавної інфраструктури в козацьку добу	66
2.1.3. Походження та особливості основних суден козацької доби	79
2.2. Еволюція козацького човна у XVI-XVII ст.	98
2.2.1. Етимологія терміну «чайка»	98
2.2.2. Етапи технічного розвитку козацької чайки	107
РОЗДІЛ 3. ТРАДИЦІЇ ТА ІННОВАЦІЇ КОЗАЦЬКОГО СУДНОБУДУВАННЯ XVIII ст.	118
3.1. Новий етап розвитку суднобудування	118
3.2. «Запорозькі човни» Чорноморського козацтва	132
3.2.1. Нові пріоритети морської стратегії Російської імперії та Чорноморська гребна флотилія	132
3.2.2. Великі та малі запорозькі човни	136
3.2.3. Козацький канонерський човен	148
3.3. Класифікація та хронологія існування козацької чайки	157
3.3.1. Критерії корабельної класифікації	157

3.3.2. Склад корабельного класу «чайка»	163
ВИСНОВКИ	173
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ	181
ПЕРЕЛІК ДОДАТКІВ	221
ДОДАТКИ	I -XL

ВСТУП.

Актуальність дослідження. Набуття Україною незалежності створило умови об'єктивного вивчення суднобудування запорозького козацтва XVI-XVIII ст., яке в попередні часи фактично розглядалося у якості певного епізоду історії Росії. Дослідженню козацького суднобудування в контексті історії України сприяли процеси національного відродження, підвищення уваги до козацтва як прообразу української держави, а також до його соціально-політичної, господарської та військової спадщини.

Суднобудування є складовою судноплавної діяльності із забезпечення господарських та військових потреб, а також функціонування водних шляхів. Взаємовплив цих компонентів визначає суднобудування як технологічний ланцюг від проектування до модернізації плавзасобів. Воно є показником рівня соціально-економічного розвитку народу, адже потребує широких знань та практичних навичок. Його дослідження передбачає розгляд виникнення суднобудівних центрів та їх продукції.

На Запорозжжі цей процес був покликаний до життя об'єктивними закономірностями заселення річкових долин та морського узбережжя щонайменше з часів Давньоруської держави. Специфіку наступного етапу, пов'язаного із запорозьким козацтвом, зумовлено низкою чинників. В зоні фронтиру створення суднобудівних центрів у звичайному розумінні було неможливе. Про них можна казати лише з XVIII ст., коли суднобудівний досвід запорозжців був затребуваний на казенних верфях Російської імперії і козацьке суднобудування поступово інкорпорується у склад російського і розвивається в руслі зовнішньої військово-політичної експансії Російської імперії. Таким чином актуальність дослідження суднобудування запорозького козацтва зумовлена його роллю в розвитку Нижнього Подніпров'я, Північного Причорномор'я та Приазов'я, тобто у формуванні території України. Також вона полягає у подоланні штучної фрагментації колективної пам'яті українського народу як пострадянської спільноти у формуванні її національної та цивілізаційної

ідентичності. Питання актуальне і на тлі розвитку сучасного суднобудування. У XIX-XX ст. набула поширення військова «тактика москитного флоту» із залучення численних малих суден для боротьби із потужнішим супротивником як приклад асиметричної військової відповіді. Проте більш ранній подібний досвід свідчить на користь коректнішої назви – «тактика козацького флоту». Вона відбилася у сучасній морській політиці України з розвитку військово-морського та суднобудівного потенціалу, поліпшення стану ВМС для захисту національних інтересів на морі.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами й темами. Дисертаційне дослідження виконане у межах науково-дослідної теми «Дослідження з історії Запорізького краю в особистостях та подіях (№ державної реєстрації 0103У007133) Запорізького національного університету, а також грантової програми Наукового Товариства ім. Т. Г. Шевченка в Америці досліджень питань україністики.

Об'єктом дослідження є суднобудування запорозького козацтва XVI-XVIII ст.

Предметом дослідження є еволюційний розвиток суднобудування запорожців, різновиди суден, їх технологічні ознаки, функціональне призначення та способи будування, спадкоємний зв'язок між ними.

Хронологічні рамки дослідження охоплюють XVI-XVIII ст. – період запорозького козацтва та Чорноморського козацького війська. Нижня межа пов'язана із виникненням запорозького козацтва, яке активно використовувало водні шляхи із господарськими та військовими цілями. Верхня межа зумовлена використанням Чорноморським козацьким військом у Нижньому Подніпров'ї, на Чорному морі та в Подунав'ї запорозьких традицій суднобудування та військово-морської тактики. Водночас дослідження будь-якого історичного явища потребує зокрема розгляду причинно-наслідкових зв'язків його зародження та розвитку, тобто застосування генетичного методу дослідження. Цим пояснюється використання даних щодо суднобудування докозацького періоду, що виходить за вказані хронологічні рамки.

Територіальні межі дослідження охоплюють Нижнє Подніпров'я, тобто частини сучасних Дніпропетровської, Запорізької, Херсонської та Миколаївської областей, а також території Середнього Подніпров'я, Північного Причорномор'я, Приазов'я, Нижній Дунай та прилеглі морські райони, в яких також здійснювалося козацьке суднобудування та судноплавство.

Мета роботи: визначити еволюційну сутність суднобудування запорозького козацтва XVI-XVIII ст. та його значення в історії України.

Досягнення цієї мети передбачає вирішення наступних дослідницьких завдань:

- проаналізувати історіографію та джерельну базу з історії суднобудування запорозького козацтва XVI-XVIII ст.;
- охарактеризувати теоретико-методологічні засади дослідження;
- дослідити походження та особливості суднобудування запорозького козацтва;
- з'ясувати етимологію та семантику терміну «чайка»;
- визначити етапи технічної еволюції козацького човна «чайка» в контексті загального розвитку суднобудування запорозького козацтва;
- визначити роль традиції козацького суднобудування у створенні Дніпровської флотилії та флотилії Чорноморського козацького війська;
- дослідити феномен «запорозького човна» Чорноморського козацтва;
- виявити основні спільні ознаки козацьких човнів XVI-XVIII ст. та на підставі цього визначити належність козацького човна «чайка» до певної групи суден та хронологію її існування;
- визначити форми взаємовпливу суднобудування та процесів соціального розвитку козацької спільноти.

Наукова новизна дослідження полягає в тому, що суднобудування запорозького козацтва XVI-XVIII ст. як етап загальної історії суднобудування України, починаючи з часів Давньої Русі, вперше стало предметом спеціального комплексного дослідження. На основі цього в ході дослідження одержано результати, які мають наукову новизну, а саме:

- встановлено, що формою суднобудування запорозького козацтва в умовах фронтиру була судноплавна інфраструктура, до якої лише з кінця XVII ст. додаються казенні корабельні внаслідок потреби Московського царства в козацькому суднобудівному та судноплавному досвіді;

- доведено, що через географічну та хронологічну віддаленість конструктивна та функціональна схожість козацьких суден з давніми плавзасобами вікінгів та інших народів є наслідком еволюційності їх суднобудування в схожих умовах, що призвело до типологічних подібностей;

- визначено місце та значення традиції суднобудування Давньої Русі в системі компонентів процесу розвитку козацького суднобудування;

- встановлено, що окрім Давньої Русі певний вплив на козацьке суднобудування здійснили хронологічно близькі польські та середземноморські суднобудівні традиції;

- встановлена багатозначність тюркомовного терміну «сайка», який переніс таке семантичне навантаження з мови-джерела в українську мову у вигляді терміну «чайка», що є основою для застосування його як узагальнюючого терміну для окреслення сукупності різновидів козацьких суден;

- визначені етапи технічної еволюції козацького човна у XVI-XVII ст. – заміна шкіряних бортів на дерев'яні під впливом розширення географії судноплавства та перехід від моноксильно-набивної конструкції до дощатої;

- встановлені особливості козацького суднобудування XVIII ст. – збереження традиційного козацького суднобудування, використання праці козацьких суднобудівників та набутогоними досвіду на казенних верфях, поява на верфях нових різновидів суден як наслідку взаємовпливу козацьких суднобудівних традицій та технічних інновацій;

- здійснено теоретичне моделювання «запорозького човна» гребної флотилії чорноморського козацтва;

- досліджено феномен «запорозького човна» чорноморського козацтва як козацького канонерського човна та етапу технологічного ланцюга козацьких човнів;

- обґрунтовано застосування до козацьких суден XVI-XVIII ст. домінанти функціональності для визначення спільних ознак і окреслення складу універсального транспортно-бойового корабельного класу «чайка» із розподілом в середині класу за спеціалізацією та технічними ознаками;

- виявлено основний напрямок еволюції козацького суднобудування – від човна зі шкіряними бортами для умов порогів, перевезень в Нижньому Подніпров'ї та в прибережних морських районах до канонерського човна із універсальною функціональністю;

- визначено соціальне значення козацького суднобудування, яке сприяло адаптації, соціалізації та розвитку людини в Нижньому Подніпров'ї та прилеглих територіях.

Практичне значення полягає в тому, що викладений в роботі матеріал, теоретичні інтерпретації та їх результати можуть бути використані при створенні узагальнювальних досліджень з історії українського судноплавства, історії України, краєзнавства, історії формування української території та держави. Окрім того матеріали дисертації можуть бути використані при написанні підручників та курсів лекцій для вузів, програм музейно-екскурсійної роботи.

Особистий внесок здобувача. Сформульовані у дисертації наукові положення, висновки та пропозиції належать здобувачу та є його науковим доробком. Дисертаційна робота є самостійно виконаною працею, у якій викладено авторське бачення та вирішення поставленої наукової проблеми.

Апробація результатів дослідження. Основні положення дослідження відображені в доповідях та повідомленнях, зроблених на всеукраїнських і міжнародних наукових та науково-практичних конференціях, а саме: Всеукраїнська наукова конференція «Історія Степової України XVII-XX століття» (м. Запоріжжя, 19-20 травня 2017 р.); XII Всеукраїнська науково-практична конференція «Державна етнонаціональна політика: правовий та культурологічний аспекти в умовах півдня України» (м. Запоріжжя, 05-06 жовтня 2017 р.); Всеукраїнська наукова конференція «Дев'яті Новицькі читання» (м. Запоріжжя, 19 жовтня 2017 р.); II Міжнародна археологічна конференція

«Ольвійський форум» (м. Миколаїв, 04-05 травня 2018 р.); Всеукраїнська наукова конференція «Десяті Новицькі читання» (м. Запоріжжя, 19-20 жовтня 2018 р.).

Публікації. Головні результати дослідження відображені у 7 наукових статтях опублікованих у фахових виданнях (з них 1 - в зарубіжному виданні).

Структура дисертаційного дослідження зумовлена його метою та науковими завданнями. Дисертація складається зі вступу, 3 розділів, висновків, списку використаних джерел та літератури, переліку додатків. Загальний обсяг роботи становить 222 сторінки, основна частина – 166 сторінок. Додатки – 40 сторінок.

РОЗДІЛ 1. ІСТОРИОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ.

1.1. Історія наукового вивчення проблеми.

Цілісне розуміння процесу розвитку суднобудування запорозького козацтва XVI-XVIII ст. потребує розгляду масиву наукової літератури починаючи з XVIII ст. Його особливостями є тривале домінування узагальнень при розгляді теми та поєднання її з іншими аспектами історії козащини, зокрема із його судноплавством. Це можна пояснити тривалим функціонуванням українського суднобудування в межах економіки Росії та, відповідно, в контексті її політики та відповідних наукових підходів.

Натомість суднобудування є галуззю, що бере початок від створення архаїчних плавзасобів, а також гребних суден та здійснює проектування, будівництво, ремонт та модернізацію кораблів та суден різного призначення та інших плавучих споруд, а також ремонт суден [264, с. 5; 363]. Суднобудування має на меті забезпечення судноплавства – використання водних шляхів з транспортною, промисловою, дослідницькою та іншою метою шляхом руху суден – плавзасобів для перевезення вантажів, пасажирів, водного промислу та інших завдань [364]. В козацьку добу воно забезпечувало ведення промислів та торгівлі, військові походи, а також спостереження за територією, розвідку, охорону.

З іншого боку, суднобудування є елементом судноплавної діяльності як загального поняття. Разом із системою забезпечення навігації суднобудування складає судноплавну інфраструктуру, без якої неможлива судноплавна діяльність. Такий взаємозв'язок елементів системи судноплавної діяльності (суднобудування, судноплавство, розвиток судноплавної інфраструктури тощо) також є причиною того, що переважна більшість праць істориків, актуалізованих в процесі дослідження, торкається суднобудування побіжно, в контексті загальних питань всієї судноплавної діяльності. З огляду на це, вбачається

необхідним розгляд наукової літератури із врахуванням різних аспектів виникнення та розвитку суднобудівних форм на основі проблемно-хронологічного підходу.

Історія наукового вивчення проблеми бере свій початок з 60-х рр. XVIII ст. «Краткий опис козацького малоросійського народу» П. І. Симоновського (1765 р.) містить лаконічні згадки та характеристики козацьких суден в описах морських походів запорозьких козаків, характеристики за даними Г. де Боплана козацьких «дубів» та «човнів», до яких застосовується давньогрецька назва «моноксил» [356]. Написані у 70-90-ті рр. XVIII ст. праці також ґрунтувалися на відомостях Г. де Боплана та інших сучасників запорозького козацтва: М. Бельського, Б. Папроцького, О. Гваньїні, д'Асколі. У них йшлося про зв'язок виникнення козацтва з природними умовами українського півдня та їх впливу на розвиток судноплавства та суднобудування. Зокрема це стосується питання острівного положення козацьких укріплень, що вже само по собі є наслідком певного рівня суднобудування. Острівне походження січей та наявність у козаків морських суден фіксує А. Рігельман в «Літописній оповіді про Малу Росію» (1778 р.) [342 с. 2, 21, 31]. Про острівне розташування січей та форпостів, зокрема на о. Хортиця, повідомляють праці Г. Ф. Міллера «Исторические сочинения о Малороссии и малороссиянах» [285], Ж.-Б. Шерера «Літопис Малоросії або історія козаків-запорожців та козаків України, або Малоросії» (1788 р.) [378], Й.-Х. Енгеля «Історія України та українських козаків» (1796 р.) [277].

У XIX ст. Д. М. Бантиш-Каменський в «Історії Малої Росії з часів приєднання» (1822 р.) вказує на укріплене місце на Хортицькому острові, застосовує термін «дніпровські остров'яни» [252, с. XIV–XV] та окреслює шлях, яким переміщувалася Січ від Канева у XVI ст. до Нової Січі у XVIII ст. [253, с. 8]. У 40-х рр. XIX ст. розвиток суднобудування козаків із їх острівним розселенням фактично пов'язав М. Маркевич. Він особливо виділив діяльність Д. Вишневецького із створення фортеці на Хортиці, укріпленні острова Томаківка, його походи у пониззя Дніпра та будівництво човнів з буйволячих

шкір [318, с. 8, 30, 124]. Також на підставі польських джерел він наводить назви морських суден козаків – «лодії морські» та «човни» [319, с. 30, 35, 38]. На острівному розташуванні січей та тактичному використанні запорозької флотилії робив наголос А. Скальковський [357]. Пізніше П. А. Куліш дійшов висновку, що зведення укріплень на островах було єдиним шляхом освоєння цих місць, які він визначав як «колонію» [312, с. 70].

Проте лише у другій половині XIX ст. дослідження козацького суднобудування набуло суттєвого розвитку. З одного боку це пояснюється більшою увагою до зв'язку із суднобудуванням доби Київської Русі та взагалі із походженням суднобудування. З іншого боку, дослідження проблеми були каталізовані діяльністю українських вчених.

Характерною ознакою підходів тогочасної російської історіографії є розгляд питання суто через призму історії Російської імперії. Вони набули поширення у пізніших працях російських та радянських істориків.

С. Гедеонов у монографії «Варяги та Русь» (1876 р.) обґрунтовує слов'янське походження слова «корабель», а також дає опис човнів зі шкіряними бортами [269, с. 380–381], які відомі зокрема в козацькі часи. Водночас М. Боголюбов в «Історії корабля» (1879 р.) вказував, що у всіх народів перші судна виготовлялись із тонких гілок та обтягувалися шкірою. Також, за даними «Руської правди» та «Повісті минулих літ», він виділив назви суден давньоруських часів – скедія, лодія, корабль, набійня, струг, човен та навів їх короткий опис [258, с. 4–6, 98; 259, с. 391–393].

О. Вісковатов проводив паралель між давньоруськими лодіями та козацькими дубами та човнами в «Стислому історичному огляді морських походів російських та мореплавства їх взагалі до завершення XVII століття» (1864 р.) [267, с. 23, 45–52]. За Ф. Веселаго проникнення росіян на Чорне море почалося у часи Івана Грозного за допомоги козаків пониззя Дніпра та Дону, котрих автор не відокремлює одне від одного [265, с. 42–43, 47–51]. В «Стислій історії російського флоту» (1895 р.) він лише обмежується констатацією схожості походів давніх русів та козаків, які оселилися на Дніпрі

та Дону [266]. П. Белаванець визнає значення запорозьких чайок у походах по Дніпру та Чорному морі, зокрема у походах руського воєводи Адашева 1558 р. Він погоджується, що запорозькі козаки, серед яких є багато досвідчених лоцманів, здатні долати пороги на своїх судах, але те, що їх виготовляють «за давніми правилами», на його думку, є ознакою неосвіченості запорожців [254, с. 17, 41, 42].

Ф. Веселаго та П. Белаванець наводять виключно примітивно-грабіжницькі мотиви козацького суднобудування. Ф. Веселаго констатує, що козаки «виходили на своїх невеликих чайках у Чорне море, грабували береги, що належали туркам та, з'являючись перед Константинополем, наводили жах на його населення...» [266, с. 7]. Цей аспект ще більше педалюється П. Белавенцем, який вважає морські походи козаків, що займалася лише грабунками, єдиним засобом їх харчування. Росія ж, підкреслює автор, не могла «допомогти» чи «керувати» козаками через інші зовнішньополітичні проблеми і лише за Катерини II опанувала ситуацією та закріпилася на Чорному морі [254, с. 103]. Більш нейтральні висновки робить Н. П. Загоскін у праці «Руські водні шляхи та судова справа в допетровській Росії» (1910 р.). Він підкреслює спадкоємність суднобудівних традицій на прикладі схожості моноксила з опису імператора Костянтина Багрянородного X ст. та запорозького човна Боплана XVII ст., а також тотожність використання суден у козацькі та давньоруські часи: «...військово-морський побут запорозьких козаків XVII ст. був лише прямою спадщиною умов аналогічного побуту наших південно-руських предків IX-XI століть...» [278, с. 377–379].

Логічним розвитком офіційних трактувань та підходів, притаманних працям Ф. Веселаго та П. Белавенця, було ігнорування даних щодо суднобудування запорозького козацтва. Зокрема у XIX ст. офіційна російська класифікація суден, побудованих з 1688 року, взагалі не містила даних про суднобудування запорожців та даних про «запорозькі човни» Чорноморського козацтва, хоча вони зафіксовані в різних джерелах [32, 33, 34]. Натомість суттєві технічні ознаки «запорозьких човнів» були втілені у різноманітних судах,

побудованих на Дніпрі під час Російсько-турецької війни 1787-91 рр. під іншими назвами, таких як бомбардирські катери, канонерські човни та інші невеликі судна з малою осадкою, довжиною у 30-70 футів, які мали на озброєні від 1 до 8 гармат [361, с. 590–591, 624–625, 638–639].

На початок ХХ ст. припадають спроби вироблення критеріїв загальної суднобудівної класифікації. Її невпорядкованість, яку можна пояснити тим, що протягом розвитку суднобудування ті чи інші групи суден постійно замінювались або зливались з подібними, негативно вплинула та впливає на стан досліджень зокрема козацького суднобудування.

На критерії впливали традиційна назва плавзасобу, матеріал виготовлення, особливості конструкції, призначення, озброєння тощо. З часу використання пару із стрімким розвитком спеціалізації вирішальною стала відповідність конструкції призначенню. Це обумовило наведену А. П. Шершовим класифікацію за функціональним призначенням та розподіл на групи від великих лінійних кораблів до малих спеціальних суден, плавучих маяків, доків тощо [379, с. 7–12]. Проте для вітрильних суден ситуація складніша. На початку ХХ ст. їх традиційно розділяють на групи за конструкційними ознаками корпусу (кільові та плоскодонні), за вітрильним озброєнням та кількістю щогл [324, XIV–XVIII].

В цей період суднобудування поділялось на чотири стадії – «корабель архаїчний, човен-одnodеревка, човен набійний, човен дощаний (дощаник)» [168, с. 53]. Водночас такий розподіл по етапах технічного розвитку не узгоджувався із функціональною спадкоємністю. Човни (лодії) набійні (човни-одnodеревки з набитими по бортах дошками) з VII ст. у морських походах використовували слов'яни, а з IX ст. давньоруські князі. На це звернув увагу Н. П. Загоскін. Він відмічав, що потреба у суднах, одночасно придатних до морського плавання та здатних долати річкові мілини та пороги, в тому числі волоком, зумовила тисячолітнє існування «типу» схожих за конструкцією суден, які «мали в запорожців також назви «чайок» та «дубів» [278, с. 367–378].

В радянський період більшість дослідників, в тому числі українських, була змушена обмежуватися фрагментарними даними про козацьке суднобудування. Підґрунтям нових досліджень могла стати стаття М. С. Грушевського «Степ і море в історії України» (1930 р.). Автор робить наголос на новій після часів Русі експансії в степову Україну та на Чорноморсько-азовське узбережжя. Ознаками присутності козаків у степу з другої половини XV ст., на його думку, є «осідання, будова більш постійних січей і городків, завоювання торгівельних шляхів, перевозів, митниць торгових і, нарешті, – розвою в широких розмірах сільськогосподарської культури» [173, с. 63]. Цей процес М. С. Грушевський бачить в глобальному контексті колонізаційних потоків, які докочувалися до моря. Прийняття цих концептуальних основ логічно актуалізувало б питання ролі судноплавства та суднобудування в наголошених автором процесах формування господарських та культурних центрів, територіальної та національної концентрації в природно-географічних умовах степової України та на Чорноморсько-азовському узбережжі. Проте стаття не була надрукована.

В рамках тодішньої ідеологічної парадигми дослідники козацьких річкових та морських походів (такі як В. О. Голобуцький, К. Гуслистий та ін. [273; 276]) зазвичай обмежувалися загальновідомими даними щодо козацької чайки.

Проте суднобудівний аспект знайшов відображення у низці спеціальних праць. Ю. М. Тушин обґрунтовує появу назви козацького судна «дуб» новою технікою будівництва із застосуванням поздовжнього і поперечного набору конструкції із дуба. Але він вважає, що цей тип суден з'явився лише у XVIII ст. [367, с. 56–57], що суперечить сучасним дослідженням, згідно яких його походження відноситься до XVI-XVII ст. [177; 381, с. 224; 359].

Дослідження соціально-економічного розвитку України, включеної до процесу формування внутрішнього ринку Московського царства, дали змогу українському радянському історичу В. Й. Борисенку на підставі архівних матеріалів зробити висновок про активний вплив товаро-грошових відносин на розвиток суднобудування, формування розподілу праці та виникнення в

Подніпров'ї різних суднобудівних спеціальностей. Посилаючись на етнографічні дані XVIII ст., він наводить дванадцять різновидів українських суден XVII ст. Це окренти, кораблі, гемії, каторги, струги, шугалії, липи, байдаки, дуби, лодії, човни, плавники [261, с. 107].

У питанні корабельної класифікації радянські дослідники успадкували підходи російських істориків початку XX ст. В його основі, як вже зазначалося, був так званий «конструкційний» принцип, згідно якого судна розподілялися на плотові, лодійні (до цієї групи включили й чайку [168, с. 53]), барочні, галерні та корабельні. Проте визначальною рисою радянської історіографії є також успадкований із попередніх часів розгляд проблеми в контексті історії Росії. Одним із наслідків такого підходу можна вважати монографію Б. Н. Зубова «Розвиток кораблебудування на півдні Росії» (1990 р.). Відмічаючи наявність в Київській Русі системи суднобудування [282, с. 20], загальну багатовікову історію суднобудування «півдня Росії», під яким автор розуміє зокрема й Нижнє Подніпров'я, він викладає без жодної згадки про запорозьке козацтво.

Для сучасних російських видань історія українського суднобудування зазвичай не є предметом досліджень. У висвітленні тих чи інших аспектів цієї теми вони розвивають наведені вище усталені підходи, які дають підґрунтя двом основним тенденціям.

1. Узагальнення. Ця тенденція російської історіографії ілюструє поступове «розчинення» українського суднобудування в загальноросійському. Автори «Історії вітчизняного суднобудування IX-XIX ст.» (1994 р.) небезпідставно ототожнюють дубель-шлюпки Дніпровської флотилії 30-х рр. XVIII ст. із запорозькими дубами, або «новими запорозькими суднами». Під назвою «чайка» поєднуються бойові човни запорожців та донців розмірами до 21,3 м завдовжки та 6,1 м завширшки. «Дубами» вважаються вантажні судна прибережного плавання [284, с. 43–44, 188]. Проте критерії такого поєднання потребують більш чіткого визначення. У тритомному виданні «Три століття російського флоту» (2003 р.) підкреслюється єдність запорожців та росіян у морських походах на чайках починаючи з другої половини XVI ст. Але при

цьому оминається участь флотилій запорожців у російсько-турецьких війнах та питання козацького суднобудування. Лише в біографічному додатку є лаконічна інформація про галерного майстра XVIII ст. А. Алатчанінова, «під керівництвом якого було побудовано близько 500 чайок», без жодної згадки про місце їх появи та опису їх експлуатаційних ознак. Під цими чайками, ймовірно, розуміються донські струги [281, с. 39, 40, 464]. Автор монографії «Босфорська війна» В. Н. Корольов робить наголос на спільних морських походах запорозьких та донських козаків. Згадавши в цьому контексті запорожців, він здебільшого оперує загальними термінами «запорозькі та донські козаки» або просто «козаки» [305]. С. Ю. Кирюшкін та Б. Є. Фролов в дослідженні «Гребна флотилія Чорноморського козацького війська» наголошують, що витoki запорозького та донського суднобудування залишаються незрозумілими, підкреслюють технологічну схожість суден двох козацтв. Водночас з описів «козацьких суден» іноді незрозуміло, про яке саме козацтво йдеться в тому чи іншому випадку [289, с. 42–46]. Вади узагальнюючого підходу проявляються у суперечливих висновках авторів щодо активної ролі урядових військ у «формуванні козацтва на річкових флотиліях», хоча вони визнають, що «допетровська Русь не мала (крім півночі) виходу в море та, відповідно, мореплавних традицій». Натякнувши на вплив суднобудування запорожців на донців, автори відразу переключають увагу на досвід черкесів, греків, турок та італійців, а термін «козацтво» все більше узагальнюють. Підсумком цих формальних логічних конструкцій від конкретного до загального є висновки, підтягнуті під конкретну ідеологічну візію: «Саме козаки представляли в XVI–XVII ст. російське мореплавання на Чорному та Азовському морях. У цьому полягає їх історична заслуга перед країною» [289, с. 22].

2. Ігнорування. Довідкові видання з питань суднобудування, які побачили світ протягом 1999-2007 рр., практично нічого не повідомляють про суднобудівну діяльність запорозьких та Чорноморських козаків. Флотилія Чорноморського козацтва в офіційних документах 1788 р. визначена як «флотилія війська Чорноморських козаків», «чорноморська гребна флотилія під

командою полковників Головатого, Мокрого, Білого, Гулика, Іванова та Сухини» та ін. [108, с. 71]. Проте, в довідкових виданнях, присвячених річковим флотиліям, ця флотилія існує під назвами Лиманської або Дунайської. Відомі із документів «запорозькі човни» цієї флотилії не згадуються взагалі, а означення «чорноморські козаки» поступаються загальному поняттю «козаки» [372, с. 77–78; 373, с. 59–61]. У двотомному словнику «Російський вітрильний флот» (2002р.) про козацтво не йдеться взагалі [374]. Певним виключення є видання «200 років вітрильного флота Росії», у якому стисло згадується Дніпровська («Дніпровсько-Брянська») флотилія та судноплавство запорозьких козаків у попередні століття [380].

На цьому тлі особливе місце посідають праці, у яких предметом дослідження є саме флотилія чорноморських козаків. Монографія Б. Є. Фролова «Переселення Чорноморського козацького війська на Кубань» (2005 р.) містить дані щодо організації будівництва 50 морських човнів при урочищі Фальче на річці Прут в 1791 р., про чисельність та стан козацької флотилії після закінчення Російсько-турецької війни 1787-1791 рр. та напередодні переселення навесні та влітку 1792 року, про судоремонтні роботи та введення до складу флотилії на той час щойно збудованих 24 човнів та 1 яхти [217, с. 18–22]. У його вже згадуваній спільній з С. Ю. Кирюшиним монографії «Гребна флотилія Чорноморського козацького війська» досить широко висвітлений саме суднобудівний аспект. Згідно вказаних вище підходів, термін «запорозькі човни» автори не застосовують, а вживають лише їх другу назву «кременчуцькі човни» через їх будівництво на Кременчуцькій верфі. Навіть наведну згадку сучасника про «запорозькі човни» автори ніяк не коментують [289, с. 90]. Вони вказують, що в документах відсутні дані щодо довжини, ширини та глибини інтрьому кременчуцьких човнів та наводять їх із вказаних робіт І. І. Чернікова [289, с. 60–62, 163]. Це потребує уточнення даними з фондів Державного архіву Миколаївської області щодо запорозьких човнів, про що йтиметься в цьому дослідженні. Проте головна цінність праці Б. Є. Фролова та С. Ю. Кирюшина полягає саме у її джерельній основі, яку складають переважно документи

Державного архіву Краснодарського краю. Це дає змогу виявити зміни у суднобудуванні, озброєнні та використанні флотилії та на прикладі запорозьких, або, як їх називають автори, «кременчуцьких човнів», простежити суднобудівну традицію Запорозького козацтва до припинення існування гребної флотилії Чорноморського козацького війська 1809 р.

Питання українського суднобудування знайшли певне відображення в сучасній польській історіографії. Підходи польських істориків до його вивчення в концентрованій формі сформульовано, зокрема, М. Проснаком в статті «Чайка козацька та її основні будівні форми». Він вважає козацьку чайку символом козацької волі та військової слави Запорожжя та додає: «Це був також головний інструмент чорноморської експансії козацтва, яке протягом сотень років було невід'ємним компонентом польської армії, а в той час були чудовими та відважними моряками як у внутрішніх, так і у відкритому морях» [235, с. 69]. М. Проснак шляхом теоретичного моделювання (поділив відому з джерел кількість учасників різних походів на число задіяних у них човнів) визначив три різновиди запорозької чайки як типу суден: для 25-28, 50 та 70 козаків. На цій підставі автор спробував визначити суднобудівні особливості різновидів як етапів еволюції суднобудування запорозьких козаків кінця XVI–середини XVII ст. Проте він не розвинув отримані дані у певну класифікаційну систему, чому певним чином завадило позиціонування ним запорожців як частини війська Речі Посполитої. Наслідком цього є вилучення з дослідницького поля суднобудування запорожців до 1569 р. та після 1654 р. Його еволюція в цьому хронологічному коридорі, на думку М. Проснака, розпочалася з човнів зі шкіряними бортами, які він вважає татарськими.

Водночас щодо суднобудування своєї країни сучасна польська історіографія надає приклади системного накопичення та осмислення матеріалу, який зазвичай ґрунтується на археологічних даних та містить численні аналогії, деталі і зв'язки з темою цього дослідження.

На цьому побудована праця О. Надольського, у якій йдеться про розвиток середньовічного річкового суднобудування Польщі [396]. Наведені у ній дані є

базою для порівняльного аналізу у дослідженні українського суднобудування та конкретних його зразків. Інший польський дослідник Є. Литвин висвітлює діяльність середньовічного суднобудівного центру у Гданську та балтійські суднобудівні традиції [395]. Ці праці важливі в першу чергу своїм інформаційним потенціалом для вивчення питань походження українського суднобудування та зовнішнього впливу на нього.

В. Оссовський на археологічному матеріалі простежив розвиток річкового суднобудування в басейнах Вісли, Одери та в районі південного узбережжя Балтійського моря в середньовіччі. Він розділив слов'янські (починаючи з другої половини I тис. н. е) човни-довбанки на типи: невеликі човни для риболовлі, транспортні човни 6-12 м завдовжки і величезні довбанки, з'єднані парами для сплаву вантажу або для використання у якості паромів. Процес переходу в Польщі від вироблення човнів-довбанок до човнів, створених на дощаній основі, автор визначає XII-XIII ст. та наголошує на його нерівномірності, адже польські човни-довбанки будували також в XIV-XV ст. [234; 397].

М. Франц торкається малодослідженої в Україні теми участі запорожців у війні Речі Посполитої зі Швецією на Балтійському морі в 1635 р. Автор порівнює чайки козацької флотилії полковника К. Вовка із описами чайок, які діяли в пониззі Дніпра та на Чорному морі, а також козацьку тактику на цих театрах військових дій [216].

К. Замощинський пояснює виникнення на нижньому Дніпрі човнів із шкіряними бортами впливом різних культур. В статті «Шкіряні човни на нижньому Дніпрі в XVI ст.» (2017 р.) він заперечує відомості XVI ст. щодо розповсюдження на Нижньому Подніпров'ї таких човнів литовськими переселенцями XIII ст. Його культурно-філософські трактування стосуються трансляції цінного досвіду кочівників, внаслідок чого чайка набула шкіряні борти. Автор розширює поле такої трансляції, чим нівелює сегмент української традиції: «Козацькі човни на Дніпрі, мабуть, є останнім перехідним етапом цього процесу обміну ідеями, що тривав століттями» [401, р. 271–272, 275].

Початок формування окремого напрямку наукового вивчення проблеми в працях українських дослідників може бути пов'язаний із «Історією запорозьких козаків» Д. І. Яворницького. В 80-90 рр. XIX ст. він фактично наблизився до необхідності застосування до козацьких суден корабельної класифікації, адже на той час вже загострилася проблема критеріїв через численні назви їх човнів та розпливчатість поняття «чайка». У його працях відображена тенденція до узагальнення схожих за призначенням суден. Такий підхід дозволяє Д. І. Яворницькому поширити назву «чайка» й на «козацький човен» Г. Л. де Боплана. Посилаючись на видання бопланівського твору 1832 р., він вказує, що захоплені на турецьких галерах гармати козаки перевантажували на свої «чайки» [384, с. 442], хоча в оригінальному тексті Боплана та вказаному перекладі йшлося лише про козацькі «судна» та «човни» [93, с. 66]. Тенденція об'єднання козацьких човнів під єдиною назвою «чайка» мала продовження. «Історія запорозьких козаків» видання 1892 р. містить оригінальний бопланівський малюнок козацького човна XVII ст. із підписом «Козацкая лодка по Боплану» [384, с. 448]. У виданнях 1990 та 2015 рр. малюнок підписано «Козацька чайка. Малюнок з книги Боплана. Середина XVII ст.» [388, с. 275; 391, с. 275].

Приблизно окресливши межі груп суден, схожих за призначенням, Д. І. Яворницький також позначив подальший розподіл вже у самій групі. Він розподіляє «човни» на річкові та морські, можливо, під впливом даних військового інженера С. І. Мишецького, який у 30-х рр. XVIII ст. жив на Запорозькій січі. Він поділяв судна запорожців на човни великі (дуби) та на човни малі. Великі або дуби були морськими, «гостроносими», мали до 30 весел. Малі були річковими. Їх використовували в тому числі аби дістатися гирла Дніпра, вийти на берег, перейти до моря та пересісти у затопені до часу великі дуби аби діяти на морі [91, с. 12–14]. За Д. І. Яворницьким, морськими були дуб та чайка, які він ототожнює: дослідник вважає чайкою знайдене біля місця Нової Січі судно, яке співпадає за описом із дубом, а також пише про морські походи козаків на дубах [384, с. 457, 459, 462].

У працях 20-30 рр. ХХ ст. зокрема були порушені питання особливостей українського суднобудування. У статті А. Онищука (1929 р.) розглядалася технологія моноксильного виробництва човнів, яка продовжувала існувати на Подніпров'ї. Ця праця фактично є технологічною картою такого виробництва з описом його етапів, прийомів, фахових вмінь, особливостей різної деревини, матеріалів та інструментів тощо [198]. Вона цінна зокрема для дослідження архаїчних технологій та витоків козацького суднобудування. Конкретні особливості варязького та слов'янського суднобудування дослідили І. Крип'якевич та Б. Гнатевич [308, с. 82–83, 173].

Цей аспект козацького суднобудування й надалі був в центрі уваги дослідників. В 90-ті рр. зв'язок козацьких та давньоруських часів на прикладі суднобудування також підкреслювали В. Остапчук та О. Галенко [333, с. 351]. Це ілюструє суднобудівна технологія – так звана «клінкерна» будова корпусу човна, збережена у ХVІІ ст. від норманських часів. Згідно неї, дошки обшивки з'єднувалися унапуск на відміну від передової на той час «каравельної» технології будівництва галер стик у стик. Це призводило до збільшення ваги судна, проте додавало міцності, що було важливо для плавання в умовах порогів, мілин та на морі.

Поворотними для наукового дослідження питання стало визначення у 60-х рр. ХХ ст. О. М. Апанович суднобудування як однієї із головних складових судноплавної діяльності запорожців. Дослідниця засвідчила високий рівень суднобудування на базі Запорозької Січі, що забезпечувало морськими та річковими суднами різноманітного призначення. Вона першою серед науковців виокремила флот поруч із артилерією, піхотою і кавалерією запорозького козацтва [246, с. 9, 22, 198], що в специфічних природних умовах розвинулось в могутню військову організацію.

Питання систематики, порушені свого часу Д. І. Яворницьким, були розвинені В. Г. Фоменком. Він також поділяв козацькі судна на морські та річкові, проте, на відміну від Д. І. Яворницького, не ототожнював чайку та дуб. За його твердженням, чайка – це менший та річковий, зокрема «посильний

річковий» човен. Натомість дуб – це «бойовий морський» човен. Його В. Г. Фоменко дещо нелогічно визначає як «швидкохідний важкий дуб». Але фактично ним було поставлене питання про існування двох типів суден через їх територіальну спеціалізацію, а також про спадковість козацького суднобудівного досвіду на прикладі будівництва козацьких човнів Дніпровської флотилії в 30-х рр. XVIII ст. та флотилії Чорноморського козацтва у 1788 р. [215, с. 108–110].

Ці спроби узагальнень В. Г. Фоменка були спрямовані на заповнення прогалини у дослідженні феномену козацького судна. Але термінологічне розмаїття, суднобудівна хронологія та класифікація залишилися невпорядкованими. Спробами подолання цих вад можна вважати запропонований С.Л. Жавжаровою розподіл козацьких суден за назвами матеріалу виготовлення (байдак, дуб, дубас, думбас, липа) та за технічними ознаками або назвою частини судна (стерн). При цьому «моноксил» фактично є узагальнюючою назвою всіх типів козацьких суден, побудованих на основі човна-довбанки. Водночас висновок щодо використання цих видів суден «залежно від стратегії й тактики морського бою» є наближенням цієї моделі типології у бік принципу класифікації за функціональним призначенням [177, с. 45–47].

Ці приклади, зокрема умовний тип суден з давньоруських та козацьких човнів, свідчать, що технічні та структурні характеристики фактично залишалися основними принципами класифікації у порівнянні із функціональними ознаками. З іншого боку, намагання впорядкувати об'єкти на підставі одночасно двох критеріїв (технічні характеристики та функціональне призначення) призводить лише до нової невпорядкованості і невизначеності меж класу, у якому мають об'єднатися типи та інші різновиди. Виходячи з цього, можливою основою класифікації козацького човна також розглядається незмінність основних принципів застосування чайки [207].

Загальні висновки авторів низки праць, створених після набуття Україною незалежності, щодо витоків козацького судноплавства можуть бути використані для аналізу і його суднобудівного аспекту. На думку В. І.

Сергійчука, накопичений досвід люди, що жили на Дніпрі та його притоках, передавали із покоління в покоління, тож мали місце давні традиції у виготовленні плавзасобів [354, с. 4, 7]. Згідно висновків А. Л. Сокульського, підгрунтям було освоєння дніпровського шляху та «традиційні інтереси торгівлі», через що «потяг до заморських плавань генетично увійшов до характеру нашого народу» [359, с. 8, 14]. В. А. Брехуненко сформулював поняття «давньої української надідеї», ствердження українського народу на берегах Чорного й Азовського морів – південній межі українського світу та європейської цивілізації. Від них починаються шляхи сполучення із середземноморським регіоном та Близьким Сходом. Засобом втілення надідеї, на думку автора, був комунікативний зв'язок з козацькою добою, який здійснили представники українських княжих та шляхетських родів. Ці носії давніх традицій судноплавства стали організаторами складної суднобудівної та судноплавної справи [161, с. 5–11].

Важливе місце у дослідженнях проблеми виникнення та еволюції конкретних суднобудівних форм посідає питання співіснування традицій та інновацій у козацькому суднобудуванні. Її постановкою можна вважати статтю В. Остапчука та О. Галенка «Дар великих мужів у воюванні морів» (1996 р.), а також лінгвістичні дослідження морської козацької термінології, які провела С. Л. Жавжарова у праці «Назви річково-морських суден запорозьких козаків» (1999 р.). У першій статті автори позначили проблему впливу української судноплавної традиції на османське суднобудування та військово-морську тактику. Більш плавучі у порівнянні із козацькими човнами турецькі галери не стали на перешкоді козацьким походам. Для захисту Дунаю та морського узбережжя доводилося застосовувати не тільки турецькі судна з малою осадкою та відбиті у козаків чайки, а й так звані «османські чайки» (şauqa, шайка) без шару очерету по бортах [333, с. 399, 385, 351, 354]. С. Л. Жавжарова обґрунтовує появу лексеми «дуб» у значенні «човен» вже у XVII ст. А варіанти лексеми «дубас» та «думбас» відомі ще раніше, зокрема «дубас» з XVI ст. Назви суден «дубас» і «дуб» дослідниця співвідносить із дендрономеном «дуб». Але, на

відміну від дуба XVIII ст. на основі поздовжнього набору із дубових деталей, термін «дубас» використовувався для позначення саме моноксилів із відповідної деревини [177, с. 45]. Наведені дані є принциповими для розуміння співвідношення української суднобудівної традиції з інноваційними процесами, що визначило її життєздатність.

У низці праць здійснені спроби досліджень суднобудування козацької доби як прояву відповідної традиції, починаючи щонайменше від шкіряних човнів запорожців XVI ст. [163; 206; 211; 351]. В центрі уваги праць М. Мордовського значення суднобудування та судноплавства у господарському житті України XVIII ст., роль лоцманської служби для річкових перевезень у пониззі Дніпра [191; 192, с. 99]. Автор торкається проявів традицій козацького суднобудування на прикладі Кременчуцької верфі, де будувалися судна для бойових дій у Лимані з початком Російсько-турецької війни 1787-1791 рр. Важливими є висновки про роль таких суднобудівних центрів у розвитку Південної України та про особливості українського суднобудування та судноплавства [193, с. 208, 214]. Йдеться про відсутність чіткого поділу суден за призначенням, що було притаманно «човнам-довбанкам, лод'ям, стругам, дубкам, дубівкам та байдакам», котрі будувалися здебільшого у верхів'ях Дніпра і його північних притоках до XVIII ст. та навіть до початку XIX ст. Щодо українського судноплавства, то автор підкреслює його річкову спрямованість [194, с. 139].

За архівними матеріалами, зокрема російськими, Г. Г. Шпитальов дослідив дії козацьких флотилій у Російсько-турецьких війнах 1736-1739 і 1768-1774 рр. та торкнувся питань козацького суднобудування [225; 226; 227]. Автор наводить дані щодо впливу козацьких суднобудівних традицій на обрання типу суден флотилії для переходу порогів, досліджує появу так званих «новоманірних козацьких човнів», до яких разом із новими козацькими човнами галерного майстра А. Алатчанінова відносить і дубель-шлюпки англійського майстра Д. Броуна, наголошує на прихильності козаків до звичних їм човнів. Автор також торкається питання дій запорозьких дубів на Дунаї у 1773 р. та наслідків спроб створення у цьому регіоні низки суднобудівних центрів, в тому

числі з будівництва козацьких човнів, досліджує спадкоємність козацького судноплавного досвіду у Російсько-турецькій війні 1787-1791 рр. за участі Чорноморського козацтва [381].

Особливістю сучасної історіографії питання українського суднобудування є збільшення кількості праць, створених за даними археологічних досліджень. Їх результати сконцентровані у працях Г. І. Шаповалова, В. В. Нефедова, Д. Р. Кобалії, М. А. Остапенка, Ю. М. Мазурика та ін. Їх головними здобутками можна вважати:

1. Виокремлення суднобудівних традицій. Процес зародження традиції суднобудування та вироблення певних суднобудівних форм в Нижньому Подніпров'ї знаходить своє віддзеркалення в археологічних дослідженнях поблизу острова Хортиця. У 1984 та 2012 роках на поверхню були підняті моноксили. Г. І. Шаповалов дійшов висновку щодо існування човнів «хортицького типу», які побутували принаймні до XV ст. у поселенні на о. Хортиця [196]. Подальші дослідження цих плавзасобів підтвердили їх локальне використання для риболовлі, грузоперевезень, обслуговування переправ. Вони надали чималу інформацію щодо особливостей їх конструкції, атрибуції та хронології [181]. Попереднє датування свідчить про існування у осілого населення Запорожжя традиції суднобудування щонайменше з раннього середньовіччя.

Г. І. Шаповалов також виділяє «нехворощанський» тип (від назви с. Нехвороща Полтавської області) як зразок найдавніших човнів-довбанок, технологія виготовлення яких простежується до XX ст. [195].

Ю. М. Мазурик на підставі сучасних знахідок поставив питання щодо «волинської суднобудівної школи» [188].

Г. І. Шаповалов також дослідив походження козацької чайки внаслідок розвитку та симбіозу регіональних традицій суднобудування [223]. Д. І. Кобалія розглянув питання ролі Запорозької Січі у створенні Дніпровської флотилії, типології суден флотилії, відповідності козацького суднобудування XVIII ст.

попереднім традиціям, формування південноукраїнської кораблебудівної традиції [182, с. 77; 183, с. 118; 293, с. 90; 295, с. 40–41, 111, 153].

2. Дослідження розвитку козацьких традицій суднобудування у XVIII ст. Їм присвячені праці В. В. Нефедова, Д. І. Кобалі та М. А. Остапенка щодо «новоманірного козацького човна» XVIII ст. [180; 197].

3. Взаємовплив різних суднобудівних шкіл. Співставлення даних археології з архівними матеріалами та кресленнями XVIII ст. дозволило відстежити вплив технологій запорозьких козаків на будівництво так званих «островських човнів» на Балтиці та зворотній вплив на подніпровське суднобудування. Наслідком стала поява «новоманірного козацького човна» та збереження конструктивних особливостей (пропорцій) запорізьких дубів чи «ботиків», як їх називали у Петербурзі, у більших дубель-шлюпках Дніпровської флотилії [184, с. 21].

Археологічні дослідження також сприяли створенню узагальнюючих робіт з археології та історії України. Місце Запорозької верфі Н. О. Гаврилюк і М. А. Остапенко розглядають як археологічний комплекс пам'яток суднобудування, корабельного оснащення, озброєння та побуту 30-х рр. XVIII ст. [171]. Дані гідроархеологічних досліджень використані у працях із суднобудування, зокрема в «Історії суднобудування» Б. А. Бугаєнко та А. Ф. Галя [264, с. 84].

Серед узагальнюючих публікацій чільне місце посідає монографія Н. А. Рижевої «Історія суднобудування на теренах України від давніх до новітніх часів» [343]. Вона розглядає поступ суднобудування на теренах України з акцентуванням на взаємодії широкого кола чинників та виділяє козацький етап. Його набутком є флот із річкових та морських військових, транспортних та промислових суден. Опанування в такий спосіб річкового та морського простору сприяло накопиченню козаками навичок, традицій побудови суден та організації налагодженої системи суднобудування, що сприяло розвитку технологій. Простежено зв'язок суднобудування на теренах України у XVIII ст. з геополітичними інтересами Російській імперії та акцентована мілітаристська

спрямованість роботи всіх осередків, починаючи із Запорозької корабельні на о. Мала Хортиця. Утворення в 70-80-ті рр. XVIII ст. головних баз будівництва в Херсоні, Севастополі та Миколаєві виділено в етап екстреного суднобудування, зумовленого військовими подіями. В цій та низці інших досліджень Н. О. Рижева обґрунтувала погляд на суднобудівний досвід Київської Русі, специфіку гідрологічних систем територій мешкання козаків та геополітичні чинники як складові, на яких ґрунтувалися загальні процеси історичного розвитку суднобудування козацької доби [202, с. 26].

В сучасній українській історіографії певна увага приділяється Чорноморській козацькій флотилії. Серед праць з цієї теми можна виділити дослідження І. В. Сапожнікова та Г. В. Сапожнікової, присвячені ролі запорозьких та Чорноморських козаків в історії півдня України та, зокрема, Чорноморській гребній флотилії. Окрім військової діяльності автори розглядають процес освоєння козаками північно-західного Причорномор'я впродовж XVI – XVIII ст. з використанням водних комунікацій [347; 348]. Такий підхід актуалізує питання козацького суднобудування як чинника, що забезпечував залучення цього регіону до сфери військово-політичних та економічних інтересів козацтва [348, с. 12–14]. Історія Дністровської ескадри Чорноморського гребного флоту кінця XVIII–початку XIX ст., яку формували зі старих човнів Чорноморського козацтва, захоплених турецьких та новозбудованих суден, висвітлюється І. В. Сапожніковим у спільній праці з С. Аргатюком [164]. До цієї групи також можна віднести дослідження Д. С. Вирського, у якому автор торкається питання будівництва суден на Кременчуцькій верфі [170], а також інші праці, у яких здійснені спроби відслідкувати в Чорноморській козацькій флотилії традиції суднобудування запорожців [242; 208].

Загалом, стан наукового вивчення питання розвитку суднобудування запорозького козацтва в XVI-XVIII ст. можна схарактеризувати як недостатній. Головною ознакою історіографії питання є існування двох основних напрямків. З одного боку, це висвітлення питання в контексті історії Росії. Цьому

історіографічному напрямку притаманні лаконізм, визнання спадкоємності козацького суднобудування та судноплавства від Київської Русі та, одночасно, маргіналізація цього досвіду у порівнянні із політикою Російської імперії на Півдні України. Ця ідеологічна парадигма унеможлиблювала дослідження українського суднобудування як прояву соціально-економічного розвитку українського народу та як засобу освоєння південноукраїнських територій.

Іншим напрямком є дослідження суднобудування козацької доби як частини процесу загальноукраїнської історії починаючи з середньовіччя.

Принциповими для подальших досліджень суднобудування Запорозького козацтва XVI-XVIII ст. є:

1. Розгляд суднобудування як суттєвої складової загального процесу геополітичного розвитку України, на чому базуються наведені праці В. І. Сергійчука, В. А. Брехуненка, Н. О. Рижевої.

2. Визначення Н. О. Рижевою компонентів розвитку процесу козацького суднобудування, якими є стан гідросистем території мешкання козаків, протистояння та взаємодія Заходу та Сходу на українських землях, а також суднобудівні традиції Давньої Русі, які дозволяють відслідкувати суднобудівні спадкоємності в козацьку добу, формування прошарку носіїв традиції суднобудування та матеріалізовані наслідки суспільної потреби в суднобудівній традиції.

3. Позиціонування суднобудування в контексті і у якості однієї із головних складових судноплавної діяльності козацтва, що обґрунтовано в працях О. М. Апанович.

4. Дослідження загальних та специфічних рис козацького суднобудування, окреслених Д. І. Яворницьким.

5. Дослідження суднобудування в процесі його технологічного розвитку, що акцентовано в працях Г. І. Шаповалова та Д. Р. Кобалії.

Це разом із науковим надбанням попередніх часів дає змогу дослідити розвиток суднобудування Запорозького козацтва XVI-XVIII ст. у його єдності та

еволюційності в контексті розвитку культури українського народу та формування території української держави.

1.2. Джерельна база дослідження.

Виконання завдань дисертації потребує комплексного та системного підходів – залучення різноманітних за типами джерел: писемних, зображувальних (іконографічних та картографічних), матеріальних та їх систематизацію. Систематизація має об'єднати джерела, які відрізняються за видами, типами, хронологією та походженням, в систему взаємопов'язаних структурних елементів. Головним принципом такого об'єднання має бути здатність джерел доповнювати одне одного в процесі реконструкції розвитку суднобудування запорозького козацтва.

Водночас варто зазначити, що формування системи джерельної бази питання розвитку суднобудування запорозького козацтва зумовлено загальними чинниками формування джерельної бази історії запорозького козацтва, зокрема виявленими на прикладі його соціальної історії. Запорозькій січі не був притаманний регламентований та регулярний документообіг. Формуванню системи джерельної бази також не сприяли майже повне знищення архіву Чортомлицької січі у 1709 р., перехід запорожців під османську протекцію, втрата переважної частини архіву під час міжусобиці 1728 р. Повернення під владу Російської імперії лише частково супроводжувалося регламентацією документообігу порівняно з рештою козацьких військ [322, с. 101–103]. Це не могло не позначитися негативно на формуванні комплексів джерел різних аспектів історії запорозького козацтва, зокрема його суднобудування.

Залучені писемні, зображувальні та матеріальні джерела різних типів, віддзеркалюють два основні напрямки, які покладені в основу цього дослідження:

1) формування судноплавної інфраструктури як способу існування суднобудівної галузі, а також специфічних суднобудівних форм в процесі

адаптації людини до умов Нижнього Подніпров'я та прилеглих територій у XVI-XVII ст.;

2) інноваційний розвиток козацького суднобудування у XVIII ст.

Писемні джерела.

Систематизація писемних джерел дозволяє виокремити продуцентівджерельної бази у їх хронологічній та репрезентативній детермінованості. Доцільність цього підходу зумовлена специфікою суднобудівної галузі, яка розвивається у просторі та часі внаслідок взаємодії внутрішніх та зовнішніх чинників на території, яка в різні періоди фактично чи формально контролювалася різними країнами, що позначилось на формуванні джерельної бази досліджуваної теми. Систематизація дозволяє виокремити відповідні групи писемних джерел за їх походженням та у хронологічній послідовності періодів, а саме: період, який передував козацькому; польсько-литовський період розвитку суднобудування запорозького козацтва; період розвитку суднобудування запорозького та чорноморського козацтва під протекцією та у складі Московського царства та Російської імперії.

1. Писемні джерела періоду, який передував козацькому та створював для нього відповідні передумови. Вони репрезентовані джерелами іноземних та руських продуцентів.

Іноземні джерела. Цю групу складають твори авторів із країн Сходу, Візантії, Грузії. Човни русів під назвою моноксили, принцип їх будування та застосування відомі із твору візантійського імператора Костянтина Багрянородного X ст. «Про управління імперією» [71], а також із грузинського манускрипта XI ст. авторства монаха Георгія Мтацмінделі «Облога Константинополя скіфами, котрі суть руси і похід імператора Іраклія в Персію» [76]. Із творів візантійця Льва Діакона [83], а також східних авторів [77; 121; 125] відомо про освоєння русами територій Північного Причорномор'я та Приазов'я.

Руські джерела. Ця група представлена збіркою стародавнього руського права XI ст. «Правда руська» [98] та літописами XII ст. у списках XV-XVII ст. [97; 95; 94]. «Правда руська» містить дані щодо ціни та назви суден: лодія,

набійна лодія, заморська лодія, челн, струг [98, с. 72, 80, 399, 113, 131, 158]. Літописи повідомляють пролодії, про палубне річкове військове судно XI-XV ст. насад [95, стб. 423–424]. Ознакою існування в Нижньому Подніпров'ї, Приазов'ї та Північному Причорномор'ї судноплавної інфраструктури та суднобудування є дані про літописні географічні пункти – о. св. Єлферія (о. Березань) та Білобережжя, що доповнюється даним іноземних авторів про о. св. Георгія (о. Хортиця) [71, с. 49], а також про поселення русів на чорноморському та азовському узбережжях [121, р. 191–192; 125, р. 27–29].

2. Писемні джерела польсько-литовського періоду розвитку суднобудування запорозького козацтва. Можна виокремити наступні типові підгрупи:

1) розпорядчі, актові, засвідчувальні, виконавчі документи, які продуковані офіційними органами Речі Посполитої і регламентують торгові відносини населення Подніпров'я та запорозького козацтва з використанням річкових перевезень, містять інформацію щодо суден «дубас», які використовувалися з XV ст. [112], щодо козацьких річкових та морських човнів у 1638 р. [70];

2) офіційне листування XVII ст., яке містить дані щодо морських походів козаків [78];

3) наративні джерела, репрезентовані творами сучасників запорозького козацтва XVI-першої половини XVII ст., які засвідчили процес індивідуалізації авторської свідомості у ранньомодерну добу у порівнянні із середньовіччям. Їх репрезентують:

- наративи-описи – твори М. Литвина [86], Б. Папроцького [102], О. Гваньїні [74], М. Бельського [117], С. Сарницького [123], Д. д'Асколі [92], П. Шевал'є [113], П. Пясецького [118];

- мемуари – твори Е. Лясоти [99], Г. Л. де Боплана [72; 93].

За своєю інформативністю писемні джерела польсько-литовського періоду розвитку суднобудування запорозького козацтва нерівнозначні. Джерела першої підгрупи містять загальні та фрагментовані дані щодо судноплавства козацтва, дають змогу скласти уяву щодо суднобудівних вимог для забезпечення

діяльності в господарчій та військовій сферах. Більш інформативними в аспектах суднобудування є наративи. Можна виокремити динаміку їх зростання від загальних даних щодо умов використання водних шляхів та проходження порогів М. Литвина, М. Бельського, Б. Папроцького та О. Гваньїні до конкретніших даних щодо суднобудівних особливостей козацьких човнів М. Бельського, С. Сарницького, Е. Лясоти, П. Пясецького та Д. д'Асколі. Особливе місце за своєю інформативністю посідає твір Г. Л. де Боплана щодо основних елементів судноплавної діяльності козаків у їх взаємній детермінованості – морських походів, організації процесу суднобудування та конструктивних особливостей човнів.

3. Писемні джерела періоду розвитку суднобудування запорозького та чорноморського козацтва під протекцією та у складі Московського царства та Російської імперії. Їх складають опубліковані, а також архівні джерела. Зокрема архівні представлені документами з фонду № 51 «Генеральна військова канцелярія, м. Чигирин, м. Гадяч, м. Батурин, м. Глухів» та фонду № 763 «Канцелярія малоросійського генерал-губернатора П. О. Румянцева-Задунайського, м. Глухів, м-ко Козелець, м. Київ» Центрального державного історичного архіву України, м. Київ (ЦДІАК). Також це документи фонду № 243 «Фонд будівництва міста Миколаєва» Державного архіву Миколаївської області (ДАМО). До цієї групи джерел також належать документи з фондів Російського державного архіву військово-морського флоту, м. Санкт-Петербург (РГА ВМФ), а саме «Матеріали по історії будівництва Дніпровської та Азовської флотилій 1736-1740» та «Документи Адміралтейської колегії (1736-1738 рр.)».

Виокремлюються наступні типові та репрезентативні підгрупи:

1) розпорядчі, засвідчувальні, виконавчі документи українських продуцентів (запорозького та чорноморського козацтва) – розпорядження та звіти щодо господарської та вартово-патрульної діяльності запорожців часів Нової Січі, з чого випливають основні суднобудівні характеристики козацьких плавзасобів, відомих як «човни», «кайки» та «дуби» [63; 65; 66; 67];

розпорядження Коша щодо будівництва чорноморськими козаками морських запорозьких човнів у м. Фальчі на р. Прутв 1791 р. [108, с. 261];

2) писемні джерела російського походження:

- справочинна документація: витяги із протоколів, накази, промеморії, екстракти та інші документи Адміралтейств-колегії 30-х рр. XVIII ст. щодо використання козацького судноплавного досвіду для переходу порогів та військових дій у пониззі Дніпра та на морі, а також щодо козацького суднобудівного досвіду та його використання при будівництві дубів, створення «новоманірних козацьких човнів», про створення Запорозької верфі, плани щодобудівництва суден Дніпровської гребної флотилії [88; 103; 104; 105];накази, промеморії, листи та інші документи щодо пошуку та обліку суден на річках Дніпро та Десна, пошуку в малоросійських полках підрядників та майстрів для будівництва морських човнів в Брянську та Таврові, а також лоцманів [1; 3; 5; 9; 10; 19]; організації ремонту казенних та партикулярних суден, які задіяні в перевезеннях провіанту та інших вантажів для потреб російської армії та про покупку байдаків [6; 7; 20]; накази та звіти 70-х рр. XVIII ст. щодо будівництва в пониззі Дніпра кораблів та пошуку підрядників на заготівлю та транспортування лісу, а також лоцманів для його транспортування через пороги [14–18]; накази та звіти часів Російсько-турецької війни 1787-1791 рр. щодо використання суднобудівного досвіду запорожців для комплектування Чорноморської козацької флотилії новозбудованими «козацькими човнами» та «запорозькими човнами» [90], використання козацьких дубів, військових дій флотилії [68; 69; 101; 102; 103; 107; 108];

- облікова документація: відомості та звіти, які містять дані щодо характеристик та комплектації козацьких човнів Донської флотилії, кількості та номенклатури корабельних будматеріалів; звіти щодо забезпечення Брянської верфі працівниками під час Російсько-турецької війни 1736-1739 рр. [51–59]; відомості та звіти початкового періоду Російсько-турецької війни 1787-1791 рр., які містять дані щодо характеристик та комплектації запорозьких човнів [22; 31; 35], байдаків та інших суден, які будувалися на Кременчуцькій верфі; відомості

щодо залучення до будівництва суден на верфі казенних робітників та вільнонайманих артелей; звіти щодо ходу будівництва суден [20–50];

- актові джерела: зобов'язання підрядників та умови підрядних угод 70-х рр. XVIII ст. стосовно постачання корабельного лісу та його сплаву до місць будівництва суден [4; 8]; контракти з підрядниками щодо будівництва «запорозьких човнів» для Чорноморської козацької флотилії, які містять дані щодо кількості замовлених суден, їх технічних характеристик, вартості, термінів виробництва [32, 33, 34];

- офіційне та приватне листування часів Російсько-турецької війни 1787-1791 рр. Катерини II, Г. О. Потьомкіна, М. Л. Фалєєва, І. М. Синельникова, військових та цивільних чиновників щодо забезпечення діяльності Кременчуцької верфі, зокрема у використанні козацького суднобудівного досвіду [79], будівництва запорозьких човнів на Кременчуцькій верфі, залучення до цього дніпровських лоцманів, матеріально-технічного забезпечення, щодо використання суднобудівного досвіду запорожців для комплектування Чорноморської козацької флотилії новозбудованими «козацькими човнами» та «запорозькими човнами» [37–50; 90], використання козацьких дубів, військових дій флотилії [68; 69; 101; 102; 103; 107; 108];

3) писемні джерела російсько-українського походження – дипломатичне листування:

- листування гетьманської канцелярії з московським урядом щодо досвіду запорозьких козаків в галузі суднобудування та, зокрема, виробництва чайок для походів в Крим 70-х рр. XVII ст. [62];

- листування гетьмана І. Мазепи, що стосується питання транспортно-річкової спеціалізації козацьких суден «стругів» та питання їх ймовірної придатності для військових дій на морі 1688 р. [116, с. 86, 96, 99, 114, 116]; листування І. Мазепи щодо організації судноремонту на Запорозькій Січі 1691 р. [116, с. 220–229], передачі на Січ човнів та матеріалів для їх подальшого будівництва та обладнання [84, с. 445–446, 449], щодо січей як опорних пунктів базування суден для перевезення військ та забезпечення військових дій на

Таванській переправі у 1697-98 рр. [85, с. 516, 547], про морські човни як різновид козацьких [85, с. 481], про відправку до Москви запорозьких майстрів з виготовлення морських суден [85, с. 488], про будівництво у Брянську морських суден для походів 1697-1698 років [85, с. 506–508, 548].

4) наративні джерела, які репрезентовані творами сучасників запорозького козацтва (з кінця XVII ст.):

- наративи-описи, в яких сконцентровані дані для порівняння суднобудівних особливостей козацьких дніпровських та донських суден, зокрема у творі К. Крюйса [82], описи морських походів запорожців XVI-XVII ст. та дані про козацькі судна моноксили, чайки, дубаси, дуби, липи, човни, водні судна у «Літописі подій» Самійла Величка [73], «Короткому описі Малоросії» [81], «Збірці історичній» С. Лукомського [87], що важливо для дослідження закономірностей та спадкоємності традиції суднобудування; дані щодо козацького суднобудування на прикладі козацьких човнів дубів, в тому числі морських, на тлі тривалої історії козацтва у творі С. І. Мишецького, написаному в дусі «сучасної історії» з ознаками мемуаристики під враженням перебування автора на Запорозькій Січі [91];

- мемуари, зокрема, записані усні розповіді старого козака Микити Коржа про роботу дніпровських лоцманів під час подорожі Катерини II Україною, в яких містяться дані щодо суднобудівних особливостей та оснащення суден, які мали долати пороги [80, с. 66–67], про перетворення Запорозької Січі на торговельний порт, до якого морем та річками діставались грецькі судна [80, с. 11], що певним чином кореспондується з даними А. Скальковського, який був першим видавцем спогадів М. Коржа та на документах коша виділив у козацькому суднопластві торговельно-промислому та військову складові, визначав Січ на р. Підпільна як порт, до якого приходять торговельні судна з України, Росії, Криму та Туреччини [357, с. 20, 23–24]; спогади учасників Російсько-турецької війни 1787 – 1791 рр. Дж. П. Джонса [119; 120] та К. Сталя [109], котрі дозволяють виокремити в Нижньому Подніпров'ї традиції

запорозького козацтва у військовій тактиці та суднобудуванні Чорноморського козацького війська.

Зображальні (іконографічні та картографічні) джерела.

За способом візуалізації історичної інформації, зображувальні джерела питання розвитку суднобудування запорозького козацтва розподіляються на три типові підгрупи: художньо-мистецькі, графічно-конструкторські та картографічні джерела.

1. Художньо-мистецькі джерела. Вони фіксують історичну реальність засобами мистецтва та передають візуальну інформацію шляхом художньої трансформації. Їх репрезентують різноманітні зображення, виконані живописними та графічними засобами у вигляді книжкових ілюстрацій (мініатюр) та картин (гобеленів, гравюр). За інформативним потенціалом ці джерела можна умовно розділити на два тематичні напрямки:

- джерела, які фіксують витoki суднобудівної традиції в Подніпров'ї – мініатюри Радзивилівського літопису (XV ст.) із зображеннями суден русів, що ілюструють текстові дані щодо походів проти Візантії [100; 138], образно конкретизують значення суднобудування у військово-політичному житті Київської Русі, дозволяють виокремити конструкційні ознаки суден, які пізніше проявилися у козацькому суднобудуванні (Додаток I);

- художні зображення козацьких човнів разом із особливостями козацької тактики ілюструють конструктивні особливості козацьких човнів, їх загальну схожість та певне технічне розмаїття (Додаток V), якими є: мініатюра Наккаша Османа «Битва Осман-паші і Джафар-паші з козаками, 1584 рік» в книзі «Шахнаме» (1592 р.), яка зберігається в стамбульському Музеї Палацу Топкапі [134]; гравюра невідомого автора «Здобуття Кафи 1616 р. запорожцями на чолі з Петром Сагайдачним» із книги Касіяна Саковича «Вірші на жалісний погреб шляхетного рицаря Петра Конашевича-Сагайдачного» 1622 р. [129]; гобелен 1636 р. невідомого автора «Запорозькі козаки на човнах-чайках атакують турецькі галери в Чорному морі» також відомий під назвою «Турецькі галери в бою», який зберігається в Лондонській бібліотеці [140].

2. Графічно-конструкторські джерела (креслення, малюнки). Вони відтворюють об'єкти суднобудування на основі документальних відомостей. Передача візуальної інформації здійснюється її прямим відображенням графічними засобами у тих чи інших зображувальних формах, які супроводжуються цифровою інформацією. Інформативний потенціал графічно-конструкторських джерел дозволяє відтворити процес еволюції козацького суднобудування від моноксильного до дощаного виробництва, здійснити порівняння конструкцій козацьких човнів, виявити суднобудівні спадкоємності та етапи, відслідкувати взаємодію суднобудівних традицій та інновацій.

Зовнішньою ознакою цих джерел є також застосування проєкцій та розрізів, які дозволяють уточнити внутрішній устрій об'єкта суднобудування та його деталей. Цю типову підгрупу презентують:

- одне із давніх зображень шкіряного човна (I ст. до н. е.) із праці італійського інженера Р. Валтуріо XV ст. «Про військо» [147, р. 316], яке дає інформацію щодо принципів будівництва човнів зі шкіряними бортами (Додаток III), відомих з наведеного твору М. Бельського XVI ст. під назвою «чайки»;

- малюнок козацького човна 1577 р. із праці С. Сарницького (Додаток IV) [148];

- малюнок козацького човна 1651 р. із праці Г. Л. де Боплана (Додаток V) [130];

- креслення козацького човна-дуба 1736 р. (Додаток VII) із фондів Російського Державного архіву давніх актів [146];

- креслення байдака, кайки, дубель-шлюпки, козацьких човнів із фондів Російського Державного архіву Військово-Морського флоту, за якими у 30-х рр. XVIII ст. будувалася Дніпровська флотилія (Додатки X, XI, XIII, XIV) [127, 131, 132, 139, 141, 143], козацьких човнів, що відображають технічну еволюцію таких суден у другій половині XVIII ст. (Додаток XXI) [144, 145], креслення запорозького човна гребної флотилії Чорноморського козацького війська (Додаток XV) [142];

- надруковані креслення російського канонерського човна «малого» типу 1788 р. із 16-фунтовою гарматою (Додаток XIX) із фондів РДА ВМФ [128], що відображають технічну подібність цих човнів суднам чорноморського козацтва.

3. Картографічні джерела. Вони дозволяють визначити динаміку розвитку суднобудування у XVIII ст. Цю типову підгрупу презентують:

- карта Північного Причорномор'я, Нижнього Подніпров'я та Приазов'я з Атласу російського (1745 р.), яка фіксує розгалуження річкових шляхів та можливості комунікації Нижнього Подніпров'я з Азовським морем, що обумовило розвиток річково-морського суднобудування в регіоні [126];

- плани Старої січі із проектом судноверфі 1742 р. (Додаток VIII) [137] та Запорозької верфі 1738 р. (Додаток IX) із зображенням жител суднобудівників біля місця її будівництва, позначених як «козацькі курені» [135], що засвідчує потребу суднобудівного досвіду запорожців з боку Російської імперії та активне залучення їх до казенного суднобудування;

- карта Очаківської битви 1788 р. (Додаток XVII), яка відображає практичну реалізацію суднобудівного досвіду запорожців – розташування та дії козацьких та «кременчуцьких» (запорозьких) човнів [136], побудованих за зразками човнів запорозького козацтва, які, щойно зійшовши зі стапелів, відразу були скеровані до театру бойових дій.

Матеріальні джерела.

Інформаційний потенціал групи матеріальних джерел дає змогу простежити процеси адаптації людини до умов Нижнього Подніпров'я, а також взаємодію суднобудівних традицій та інновацій.

Вони представлені пам'ятками підводної археології із фондів Запорізького обласного краєзнавчого музею та Національного заповідника «Хортиця». Їх можна розділити на чотири підгрупи.

1. Пам'ятки, які дають змогу дослідити процес виникнення конкретних суднобудівних форм, способів суднобудування, а також монокильного принципу суднобудування та його еволюцію протягом тисячі років:

- човен-довбанка XIV-XV ст., виготовлений із дубу, виявлений у 1984 р. поблизу о. Хортиця [156];

- човен-довбанка, попередньо датований IX-XV ст., виготовлений із дубу, виявлений у 2012 р. поблизу о. Хортиця [150] (Додаток II);

- фрагмент човна-довбанки (ніс), попередньо датований VII-XV ст., виготовлений із дубу, виявлений в 2012 р. поблизу о. Хортиця [151];

- фрагмент човна-довбанки XV ст., виготовленого із верби, виявлений у 2012 р. поблизу о. Хортиця [152];

- човен-довбанка к. XIX-п. XX ст., виготовлений із верби, виявлений у 2010 р. на березі р. Десна [157].

2. Пам'ятки, які є свідченням адаптації суднобудування до умов Подніпров'я – плоскодонні байдаки [149; 155] (Додаток XIV).

3. Пам'ятки, які свідчать про спробу пристосування російських суден до умов Подніпров'я та про використання у 30-х рр. XVIII ст. суднобудівного досвіду козаків. Цю групу складають:

- судно козацьке морське, також відоме як «новоманірний» козацький човен, знайдений у 1998 р. та піднятий на поверхню у 1999 р. [154] (Додатки XI, XII);

- бригантина російського типу, знайдена у 1999 р. та піднята на поверхню у 2004 р. [153];

- кормова частина дубель-шлюпки, піднята у 2008 р. [159];

- носова частина дубель-шлюпки, піднята у 2010 р. [158].

Огляд історичних джерел, які склали систему джерельної бази питання розвитку суднобудування запорозького козацтва XVI-XVIII ст., засвідчує певні внутрішньосистемні якісні зміни, які відбулися впродовж цього хронологічного періоду і дозволяє виділити два етапи цього процесу.

1 етап: XVI–перша половина XVII ст. На відміну від докозацької доби, впродовж якої основу джерельної бази складали лаконічні літописні повідомлення та зображення човнів різного ступеню умовності, питомої ваги набувають наративи-оповіді та мемуари. В центрі уваги їх авторів різні аспекти

історії та сучасних їм подій. Серед них українське судноплавство в умовах Нижнього Подніпров'я, створення козацького човна «чайки» зі шкіряними бортами, організація сплавного судноплавства у порогах, освоєння козаками островів Великого Лугу, де велися промисли та створювалися господарські та військові пункти(тимчасові і постійні), моноксильно-набійний принцип будівництва суден, колективна діяльність у суднобудуванні, морські походи.

Зображувальні джерела виявляють тенденцію відходу від умовності. Хоча наведені художньо-мистецькі джерела османського походження також передають візуальну інформацію шляхом художньої трансформації, проте у такий спосіб вони фіксують основні ознаки геополітичної реальності, яка склалася в басейні Чорного моря, її вплив на розвиток та особливості козацького суднобудування у досліджуваний період. Однією із основних тем сюжетів цих творів є протистояння численних невеликих козацьких човнів потужним кораблям Османської імперії. Водночас в кінці цього періоду можна бачити початок нової тенденції – появи графічно-конструкторського типу зображувального джерела, яким можна вважати малюнок козацького човна, супроводжений цифровою інформацією із твору Г. Л. де Боплана.

2 етап: друга половина XVII-XVIII ст. З'явився новий тип писемного джерела дослідження розвитку козацького суднобудування – дипломатичні епістолярії, продюзовані за участі гетьманської канцелярії, які зосередили інформацію щодо різних аспектів судноплавної діяльності козацтва, зокрема суднобудування.

На XVIII ст. припадає розвиток наративного жанру як наслідок індивідуалізації свідомості під впливом тенденцій, притаманних працям європейських авторів – сучасників запорозького козацтва XVI-XVII ст.

Кількісно, у порівнянні із польсько-литовським періодом, зростає розпорядча, засвідчувальна, виконавча та інша офіційна документація. Нових якісних ознак набули графічно-конструкторські зображувальні джерела, які посіли місце спрощеної документації, що велася на початку процесу будівництва козацьких човнів. Ці зміни є наслідком уніфікаторських тенденцій управління

після повернення запорожців під владу Російської імперії, коли графічно-конструкторські джерела продукувалися для казенного будівництвау Донській, Дніпровській та Чорноморській гребній флотиліях човнів, технічно та функціонально аналогічних запорозьким. Самі ж козацькі дубиу графічних документах не відображені. Після креслень Г. Л. де Боплана єдиним та останнім відомим автентичним зображенням козацького човна є креслення 1736 р., які Б. Мініх надіслав до Адміралтейства.

1.3. Методи дослідження.

Методологічною основою роботи є основні принципи наукового пізнання – загальні положення, з яких виходить дослідник, виявляючи та систематизуючи матеріал, просуваючись до виконання поставлених дослідницьких завдань. Дисертаційна робота ґрунтується на принципах історизму, об'єктивності, багатофакторності, системності наукового пізнання та аксіологічного підходу.

Принцип історизму передбачає дослідження подій та явищ в історичному контексті – традиції суднобудування у вказаних географічних та хронологічних межах, його соціальні функції та місце в історії козацтва та України.

Принцип об'єктивності вимагає розуміння суперечливості та багатогранності будь-якого історичного явища, необхідність абстрагування від особистого ставлення до них. Цей принцип є важливим при дослідженні внутрішніх та зовнішніх чинників формування української традиції суднобудування та її козацького періоду, для запобігання ідеалізації, схематизації та уникнення стереотипів. При цьому важливою є об'єктивна оцінка підґрунтя розвитку вітчизняного суднобудування.

Принцип всебічності та багатофакторності передбачає дослідження окремих явищ, взаємопов'язаних з іншими явищами та процесами. Застосування цього принципу унеможливорює ізольований розгляд процесів, що відбувалися у Південній Україні.

Принцип системності вимагає вивчати об'єкт дослідження як єдину систему, елементи якої тісно пов'язані один з одним.

Аксіологічний (ціннісний) підхід виходить із поняття про природу цінностей. До суспільних цінностей належать позитивно значимі явища та їхні властивості, які пов'язані з соціальним прогресом. Дослідження суднобудування козацької доби ґрунтується на трьох ціннісних категоріях. Перша – це місце козацького суднобудування в загальноукраїнській традиції суднобудування та судноплавства від слов'яно-княжих часів до сьогодення. Друга – це роль козацького суднобудування як засобу формування території сучасної України. Третя – це інтегративно-комунікативне значення традиції суднобудування козацької доби, яке полягає в акумуляції та збереженні цієї форми української культури як єдиного цілого в усіх можливих проявах, що об'єднує і згуртовує людей у їх справах та стверджує спільність їх інтересів.

Логічний підхід використовувався у висновках та аналізі суднобудування як явища, що ґрунтується на традиції.

Принципи наукового пізнання реалізовано в роботі за допомогою використання міждисциплінарних та спеціально-історичних методів.

Міждисциплінарні методи дослідження.

Згідно **системно-структурного методу**, суднобудування запорозького козацтва XVI-XVIII ст. розглядається, по-перше, як системоутворюючий структурний елемент судноплавної інфраструктури, а по-друге, як систему, елементами якої є певні суднобудівні форми.

Кожен з елементів вказаних систем пов'язаний з іншими елементами, із всією системою, а також із процесами у системі, зокрема із процесом передавання знань (традицією), внаслідок взаємообумовленості традиції та інновації [189, с. 80, 81, 93; 167, с. 188, 192].

Метод класифікації доповнює можливості системно-структурного методу із систематики та впорядкування сукупності об'єктів. Класифікація є завданням систематики з впорядкування множин об'єктів, які мають сутнісні подібності та описує об'єкти в аспекті їх сутнісних подібностей і відмінностей [371, с. 557].

Класифікація –багатоступінчастий, послідовний поділ обсягу поняття з метою систематизації, поглиблення і отримання нових знань щодо членів поділу [290].

Метод абстрагування полягає у зосередженні на найважливішому, виділенні й розгляді однієї або кількох основних прикмет об'єкта дослідження, відволіканні від другорядного, одиничного, випадкового, несуттєвого. Виділення загального, необхідного, суттєвого відбувається з тим, щоб утворити абстрактні поняття, які репрезентують основну ознаку об'єкта дослідження і на цій основі дати повний його опис.

Методи аналізу та синтезу. Виокремлення методом аналізу частин об'єкта та дослідження їх властивостей необхідно для осягнення його внутрішньої організації та динаміки. Натомість виявлення принципів системної єдності цих складових відбувається методом синтезу. Ці методи використано у взаємодії із методами системно-структурним, абстрагування та моделювання.

Метод моделювання.Згідно узагальненої теорії моделювання, а також мети та специфіки цього дослідження цей метод дозволяє здійснити знакове моделювання та створити теоретично-функціональні моделі козацьких човнів шляхом співставлення даних наявних креслень, малюнків та описів в контексті призначення цих плавзасобів [301, с. 65, 12, 38, 54].

Описовий метод застосовано для всестороннього аналізу та синтезу наявного матеріалу в логіці фактів та узагальнень.

Спеціально-історичні методи дослідження.

Порівняльний метод базується на співставленні явищ та процесів, виявленні подібного та відмінного у їх формі та змісті.

Типологічний метод використовується з метою впорядкування і узагальнення історичних фактів (об'єктів), групування їх у типи на підставі виділення певних спільних якісних ознак [280, с. 71].

Сутність **генетичного методу** полягає у послідовному розкритті зародження і розвитку об'єкту дослідження, показу причинно-наслідкових зв'язків, розгляду схожості явищ як наслідку їхньої спорідненості за походженням, а їхні відмінності – як результат подальшої еволюції у різних

умовах. Метод дозволяє сформулювати основні закономірності розвитку козацького суднобудування як певної традиції [366] у її розвитку та взаємодії з інновацією [189], встановити формування в киеворуську добу соціально-економічних, організаційних та технологічних передумов козацького суднобудування.

Діахронний метод допомагає виявити якісні зміни у суспільних системах у часовому і просторовому вимірах. Еволюційність козацького суднобудування та зв'язок із суспільними процесами дозволяє розглядати його як елемент «соціального системогенезу» через стійкі суспільні відносини, що повторюються та передаються від одного покоління до іншого, як традицію, тотожно поняттям «успадкування», «спадкоємність», «спадковість», «етнокультурний спадок» [289, с. 55].

В основі традиції життєва необхідність, «рецепти» та «секрети», успадковані від предків [326, с. 311]. Вона існує доки у свідомості соціальної групи зберігається те, що цікавить суспільство і є життєздатним, доки не зникають спогади внаслідок зникнення самої соціальної групи, яка була носієм цієї традиції [218].

При цьому традиція каталізує якісні зміни в суспільстві, адже регулює суспільні відносини через певні соціальні функції. Зокрема вона адаптує до оточуючого середовища, відновлює спадкоємність та зберігає культурно-історичний досвід, що тотожно сучасним процесам формування національної ідентичності українського народу [221, с. 61].

Традиція соціалізує, об'єднує людей у їх справах та загальних інтересах [243], що забезпечує цілісність і стабільність соціуму [167, с. 189]. Традиція виконує інноваційну функцію продукування нових форм як системи стереотипів людської діяльності та її результатів [205, с. 99], яка зі свого боку обумовлює якісні зміни середовища носіїв традиції.

РОЗДІЛ 2. СУДНОБУДУВАННЯ В ПРОЦЕСІ ОСВОЄННЯ НИЖНЬОГО ПОДНІПРОВ'Я, ПРИАЗОВ'Я ТА ПІВНІЧНОГО ПРИЧОРНОМОР'Я ДО КІНЦЯ XVII ст.

2.1. Суднобудування та адаптація до природних та військово-політичних умов.

2.1.1. Складові розвитку козацького суднобудування.

Судноплавство складало суттєву частину життя запорозького козацтва. О. М. Апанович сформулювала концептуальне положення про судноплавну діяльність запорожців, елементами якої були: суднобудування [246, с. 9, 22, 198], морські та річкові походи [246, с. 9, 16, 58–61, 198, 287–288], прикордонна, спостережна та розвідницька служба [246, с. 116, 123], річкові перевезення для військових та господарчих потреб [246, с.23; 247, с. 206, 207], використання суден в торгівлі [246, с. 23–24, 51], забезпечення річкової навігації, в тому числі лоцманська служба в порогах [247, с. 206–207]. Фактично судноплавна діяльність є системою взаємопов'язаних компонентів. Проте суднобудування посідає особливе місце, адже безпосередньо забезпечує функціонування решти елементів системи. Через це суднобудування є фундаментом всієї судноплавної діяльності.

В загальному вигляді складовими процесу розвитку козацького суднобудування вважаються:

- 1) стан гідросистем територій, на яких мешкали козаки;
- 2) суднобудівні традиції давньоруської доби;
- 3) протистояння та взаємодія Сходу та Заходу на території України [202, с. 26].

З метою цього дослідження, вказане положення потребує конкретизації. По-перше, стан гідросистем суттєво впливає на конструктивно-технічні особливості плавзасобів. По-друге, дотримання традиції, в тому числі традиції

суднобудування, досягається низкою чинників, зокрема наявністю певної соціальної групи носіїв традиції та суспільним попитом на традицію. По-третє, суднобудування не може існувати без певної матеріальної бази, яку утворює сукупність об'єктів, котрі забезпечують експлуатацію водних шляхів, виробництво, експлуатацію та ремонт плавзасобів, тобто судноплавної інфраструктури, яка також є важливою складовою розвитку козацького суднобудування, що взаємодіє з іншими в межах однієї системи судноплавної діяльності.

Стан гідросистем.

Функціонування водного середовища як транспортної артерії залежало від стану річки у різні періоди року, зокрема у порогах та у нижній течії Дніпра. Ця ділянка була, хоч і складною через мілини, але загалом придатною для використання, через що нижньодніпровське судноплавство мало почасти приморський характер [316, с. 136–139, 173–175, 252, 324]. Давньоруські торговельно-ремісничі поселення та комунікації на Дніпрі були прикладами «взаємодії людини і води як ознаки будь-якої екологічної системи» [327, с. 5, 6, 73]. Також система численних невеликих річок Приазов'я в давньоруські та козацькі часи утворювала водний шлях між Дніпром та Азовським морем [263, с. 98–99; 283, с. 116].

Лісові масиви, наявні на цій території, сприяли розвитку козацького суднобудування, створення військових та господарських баз [338; 339], оскільки слугували будматеріалом для суднобудування та одночасно сховищем. Окрім цього, ще не знищений на той час значний лісовий масив, який утворився у долинах річок від Дону до Дунаю, утримував вологу, що підтримувало достатній для судноплавства рівень води цих невеликих причорноморських та приазовських річок. Багато з них залишалися судноплавними до початку ХХ ст. Про розміри лісу, зокрема в районі Подоння, свідчать повідомлення про переховування у його хащах розбійників у ХVІІІ ст. [274, с. 4, 5].

Особливе місце посідала порожиста ділянка Дніпра – природне урочище, яке складало пороги, забори, скелі, острови, скелясті береги, специфічна флора

та фауна [212, с. 53–112; 386]. Давньоруське населення протягом століть засвоїло звички річкового судноплавства та виробило вміння, аби впоратися з порогами, освоїло місцевий рельєф та топографію [219, с. 12; 228–231; 400].

Промисловий потенціал вказаних гідросистем спонукав до його активного використання. Поширенню козацького рибальського промислу сприяло різноманіття дніпровської іхтіофауни, зокрема, в районі порогів та о. Хортиця [328, с. 408–409]. На річках, лиманах та морському узбережжі склалася система спеціалізації та кооперації. Кіш на одному із островів був центром Нижнього Подніпров'я у єдності його військової та економічної складових [275, с. 137–138]. Специфічне господарство на козацьких територіях вимагало використання традиційних човнів з малою осадкою, що обумовлено наявністю мілин в усті річки, зокрема вантажних байдаків та дубів, а відтак умільців, здатних ними керувати. Ця специфічна соціальна група, пов'язана із судноплавною діяльністю, проіснувала тривалий час. У XIX ст. її нащадків називали «вільними матросами» [321, с. 156–222; 307–328].

Загалом, перетяті річками та затоками дніпровські плавні давали продукти харчування, фураж та будматеріали. Запорожці усвідомлювали значення Дніпра у їх житті, тому і вважали його «священною рікою» [388, с. 26–27]. В українських казках та легендах ріки та інші елементи ландшафту виступають живими істотами: Дніпро та Десна стають братом та сестрою, дітьми богатиря Лимана; Дніпро пробиває шлях суднам через пороги; на острів Перун приплив змії; казкові змії оселилися на островах Хортиця, Пурисовому, Перуні; богатирі, які мірялися силою, стали скелями тощо [329, с. 118–125, 136–141]. Разом із козаками героями запорозьких пісень стали Дніпро-батько, Дніпро-брат, річка Самарочка, Лиман-море [330, с. 86–106]. Водночас культового значення набув корабль та суднобудівна символіка – тризуби та хрести-якорі, що знайшло відображення в козацькій геральдиці, церковному побуті та поховальних обрядах [255, с. 222–230; 376]. Навіть у XX ст., коли були утворені водосховища та знищено багато прибережних населених пунктів, в колективній історичній пам'яті подніпровського населення продовжують зберігатися головні атрибути

екологічної системи взаємодії людини та водного середовища – пороги, плавні, рибальство, лоцманство [256, с. 23].

Суднобудівні традиції давньоруської доби.

Питання спадкоємності суднобудування киеворуської та козацької доби варто розглядати в контексті життєздатності цієї традиції. Важливим чинником цього є наявність носіїв традиції у середовищі осілого населення та суспільної потреби в існуванні цієї традиції.

Тенденцію до формування осілого населення у Нижньому Подніпров'ї можна бачити зокрема у скіфську добу [199]. У V-VI ст. н. е. у Східній Європі оселилося слов'янизоване плем'я ругів, яке, згідно досліджень російського історика Я. Л. Радомського, є загальною етнічною основою населення Придніпров'я та Причорномор'я. А етнічною основою суто причорноморського населення вважаються сарматомовні роксолани, які повернулися із ругами до Причорномор'я [341, с. 16].

Руські літописи повідомляють про улічів, які у X ст. жили у нижній частині Дніпра, а потім на Дністрі [96, с. 24] та Дунаї, а також біля моря [94, стб. 13]. У X ст. Лев Діакон писав про армію Святослава як про тавроскіфів [83, с. 56]. Причорномор'я та північніші території греки вважали Великою Скіфією [94, стб. 10; 95, стб. 9–10]. Скіфи та руси ототожнюються у творі грузинського автора XI ст. Георгія Матцвінделі, про що свідчить вже його назва – «Облога Константинополя скіфами, котрі суть руси і похід імператора Іраклія в Персію» [76, с. 6, 29, 30]. У XIX ст. Й. Еверс доводив, що в X ст. Північне Причорномор'я та Приазов'я населяли слов'яни, котрі здійснювали походи на Константинополь, адже «руси жили ближче до Чорного моря, аніж шведи» [385, с. 240].

Поворотим у формуванні осілого населення Півдня стали останні десятиліття X ст. Авторитетний російський історик та етнограф О. В. Гадло вважає, що саме в часи князя Володимира в Північному Причорномор'ї склалася сприятлива політична ситуація для масового пересування на південь землеробського та ремесленного населення вслід за княжими дружинами для встановлення руського впливу в Приазов'ї, появи руського населення та

руського князівства Тьмуторокань на Кавказькому узбережжі Керченської протоки [270, с. 208–209].

З XII ст. літописам відомі бродники. На думку М. Котляра, не можна казати про буквальну спадковість козацтва від цієї войовничої давньоруської людності Півдня. Водночас він простежує зв'язок між давньоруськими бродниками і запорозькими козаками. І ті, й інші були східними слов'янами, займали територію, яка підлягала набігам, тож, щоб вижити, були свідомі небезпеки прикордонного життя та здатні витримувати його. Це потребувало від них високих моральних та фізичних якостей і приводило до об'єднання у збройні загони для боротьби із кочівниками [306, с. 33–34, 39].

Попри дискусійність питань хронології заселення Нижнього Подніпров'я та прилеглих територій, а також етнічного походження цього населення, наведені дані свідчать про формування тут умов виникнення соціальних груп носіїв традицій судноплавства та суднобудування. Цьому сприяли відповідні природно-географічні чинники ведення водного промислу та необхідність експлуатації шляху «із варяг у греки».

Цей досвід збагатився в процесі формування запорозького козацтва та залучення до нього шляхти. Її велика кількість внаслідок процесу так званої консолідації правлячого класу Речі Посполитої опинилася перед перспективою втрати свого статусу і намагалася знайти своє місце у суспільстві. Як наголошує В. О. Щербак, цьому сприяло створення козацького реєстру та залучення урядом українського населення до військової служби під час чергових кампаній. Найбільш підготовленими для цього були бояри і слуги, які стали основою створення козацьких загонів та склали нову хвилю формування українського козацтва. До того ж, роздача земель у власність з метою їх заселення практикувалася ще й за литовської доби. Прагнучи здобути земельні володіння, тисячі безпомісних і дрібних шляхтичів з Волині та Галичини взяли участь у колонізаційному процесі. Шляхтичі не лише очолювали реєстрових козаків, а й становили основну масу козацької старшини. Тим більше, що в її середовищі перебувало чимало представників польського етносу, які схвально відгукнулися

на заклик папи римського Климента VIII про створення ліги європейських християнських держав для боротьби проти турецької агресії. Головну військову силу ліги мало становити запорозьке козацтво [244].

Приблизно з XI ст. головними символами в гербах багатьох феодалів були зображення так званого «сонячного човна», що набуло подальшого поширення в XIV-XVI ст. «Сонячний човен» зображався зокрема у вигляді розташованого горизонтально рогами вверх півмісяця з шестикутною зіркою в центрі над ним, або із зірками в носовій частині човна, або під човном. Г. І. Шаповалов акцентує увагу на тому, що в цьому простежується традиція ще язичницьких зображень символів корабля для плавання бога Сонця по денному та нічному небі-морю та під впливом уявлень християнства, що виникли пізніше [376, с. 141–142].

В XVII ст. можна бачити тенденцію відходу від суто символічних зображень. Прикладами є шляхетські українські та польські герби, а також герб козацького роду Коробок. На них можна бачити більш реалістичні зображення кораблів. В польському гербі «Кораб» ніс та корму прикрашено людськими головами, а в центрі замість щогли башта фортеці. На щиті родового герба козака Коробки в такий самий спосіб зображені голови левів, а в середній частині щогла з короною. Подібні зображення і в гербі роду, який веде початок від переяславського полковника XVII ст. Федора Лободи [376, с. 142]. Попри певний відхід від суцільного символізму, в цих зображеннях зберігається суттєва ознака сонячного човна – однаковість форм носу та корми.

Практику використання зображень кораблів успадкували історичні нащадки запорожців. Вона відбилася в геральдиці старшини, яка отримала дворянство, зокрема у фамільному гербі останнього кошового отамана Задунайської Січі О. Гладкого. Значення герба мали і печатки представників вищої старшини Чорноморського козацтва – військового судді А. Головатого та військового осавула М. Гулика. Зображення на них однощоглового козацького човна не лише віддзеркалювали судноплавні козацькі традиції, але й мали підкреслювати соціальний статус їх власників, які починали службу ще у Війську Запорозькому Низовому. В. І. Мільчев та Д. В. Сень підкреслюють

полісемантичність цих зображень, що доповнюється їх віддзеркаленням військової козацької ідентичності, адже запорозьке, донське та інші козацькі утворення найтісніше були пов'язані з річковими та морськими походами, а також з рибальством, яке було важливою складовою їх економічної діяльності. З іншого боку, символ корабля як один із символів віри, був широко поширений в усьому християнському світі [190, с. 294–296].

Наведені дані щодо давнього походження корабельної символіки та її тривалого існування в козацькому середовищі певним чином ілюструють слушність тези В. А. Брехуненка щодо комунікативного зв'язку давньоруської та козацької епохи, який здійснили представники шляхетських родів – носії давніх традицій судноплавства. Вони стали організаторами складної суднобудівної та судноплавної справи козацької доби [161, с. 5–11].

Про інший чинник, який зумовлює існування будь-якої традиції, а саме суспільний попит на неї, свідчать матеріалізовані наслідки діяльності населення в процесі освоєння Нижнього Подніпров'я та прилеглих територій.

Природне продовження лісостепу в річкових долинах сприяло виникненню постійних поселень на берегах [358, с. 5]. Середньовічні поселення Нижнього Подніпров'я локалізуються, за археологічними та писемними джерелами, в районі порогів та перевозів [249, с. 397; 365, с. 16–24], на о. Хортиця та Кічкаській (Крарійській) переправі [320, с. 32; 75, с. 63–64, 103–105, 144, 185; 60, арк. 6; 365, с. 13, 30–35; 61, арк. 2, 3, 15]. Також археолог О. Бодяньський виявив у Надпорожжі від гирла р. Самари до о. Хортиця чотири об'єкти із слідами поселень кочівників та близько двох десятків давньоруських поселень, які зазвичай існували на місці ранньослов'янських [365, с. 16–24]. Знахідки човнів у 1984 та 2012 рр. в районі о. Хортиця прямо вказують на суднобудівну та судноплавну спеціалізацію виявленого тут середньовічного поселення. За даними Дніпробудівської археологічної експедиції 1927-1932 рр., які наводить І. Ф. Ковальова, археологічні об'єкти на правому березі Дніпра в районі зведення греблі Дніпрогесу є поселеннями часу Київської Русі XI-XII ст. Дослідниця визначає його як складову частину «Кічкасько-Хортицької групи слов'янських

поселень» [299, с. 17, 34, 37]. Це місце в районі переправи ще у X ст. приваблювало кочівників печенігів, які користувалися вузькістю річкового русла та здійснювали напади на каравани суден [71, с. 49]. Окрім цієї групи також виявлено систему слов'янських селищ в порожистій частині Дніпра. Зокрема це поселення на Ігреньському півострові, біля с. Лоц-Кам'янка, а також на о. Кам'януватому. За висновками А. В. Добровольського вони, як і поселення району Кічкасу та Хортиці також були пов'язані з річковою переправою, яка існувала вище Кодацького порога [299, с. 11].

Другу групу склали об'єкти нижче о. Хортиця. Характерними є поселення у с. Зміївка Бериславського району Херсонської області із залишками житла, кам'яної пічі, кераміки [175, с. 311; 176, с. 35], городище в районі Таванської переправи, лівобережна частина якого була пунктом міжнародної торгівлі давньоруського часу, а правобережна вважається заснованою татарами у XIV-XV ст. для організації переправ [355, с. 91]. Судноплавною та суднобудівною базою, за даними літописів, був о. св. Єлферія (о. Березань), де готували судна для подальшого плавання морем [83, с. 49; 94, стб. 51; 95, стб. 39]. Слов'янський археологічний шар X-XIII ст. на острові сягає трьох метрів, за насиченістю не поступається античному та складається із залишків землянок з вогнищами, кераміки, металевих предметів, скляних браслетів тощо. Переважаюча серед кісток частка дрібної рогатої худоби, свідчить про тривале існування поселення [203, с. 397; 166, с. 50–51]. Плита з рунічним написом XI ст. на Березані є одним із об'єктів духовного світу тогочасної людини [327, с. 58, 60]. До цієї групи можна віднести Білгород (м. Білгород-Дністровський) в гирлі Дністра та Олешня в гирлі Дніпра. Останнє досліджене лише на рівні археологічних розвідок та пробних шурфів [309], але вважається «підвласним Києву портом» [248, с. 395].

Третя група поселень локалізується в прилеглих до Нижнього Подніпров'я територіях, за даними східних авторів. Ібн Хордадбех (IX ст.) вважав Дон річкою слов'ян, ал-Харакі (XII ст.) вважав Азовське море Варязьким, аль-Магрібі (XIII ст.) писав про нього як про Руське море із островами русів [77, с. 23, 31, 130,

150]. Згідно із Шамс ад-дин Дімашкі (XIII ст.), Руським було Чорне море з островами, на яких існували розвинені міста та порти, села, луки, виноградники та орні рівнини. Він нараховує сім таких островів, звідки «хижаки руси» здійснювали пограбування у різних напрямках [125, р. 27–29; 121, р. 191–192]. У XIX ст. на Азовському та Чорному морях ними вважали о. Левке (Зміїний), о. св. Єлферія (Березань), Тендерську косу, Каркінитський острів в Каркінитській затоці, північно-західний Крим, півострів в районі сучасних міст Трабзон та Різе (Туреччина), острови в Міуському лимані, острів в дельті Дону, Довгу косу, Таманський півострів [220, с. 136–139, 144–154, 160–161].

Контролювати Таманський півострів та Керченську протоку русам було необхідно для захисту Криму від «чорних болгар» за договором із Візантією 945 р. [185, с. 62, 70; 201, с. 101; 392, с. 57, 59]. Протокою у 941 р., за даними Л. Діакона, скористався князь Ігор після невдалої війни з Візантією [83, с. 56, 57] та, ймовірно, з Азовського моря річками дістався Дніпра маршрутом, відомим з опису Г. Л. де Боплана [72, с. 266–267, 460].

В 971 р., за літописними даними, князь Святослав уклав мир із Візантією та вирушив «в лодіях к порогам» [95, стб. 61; 94, стб. 73; 93, с. 57]. Його маршрут уточнюється у Густинському літописі: «в свою землю в лодіях аж до порогів» [97, с. 37]. Наведені освоєнні території із виокремленими трьома групами поселень вздовж водних транспортних артерій співпадають із цією літописною «своєю землею» Святослава. Співставлення археологічних та писемних джерел свідчить, що ці землі були в центрі уваги князівської влади, а похід був спробою відновити контроль над торговим шляхом «із варяг у греки», втрата якого може бути пов'язана з війною, яку почали печеніги в 971 році, коли Святослав ще воював на Дунаї [209; 210; 350; 200].

За висновками О. Моці, поселення вздовж Дніпра часів торгового шляху «із варяг у греки» склали систему торговельно-ремісничих поселень, основною функцією яких було залучення до торгівлі «відповідних комунікацій». Ці об'єкти природним шляхом комунікували з аналогічними об'єктами середньої течії, такими як Київ, Треполь (сучасне с. Трипілля), Вітачів, Канів, Воїнь та інші, з

наявними у деяких із них портовими зонами [327, с. 6, 68–76]. На користь портового призначення нижньодніпровських пунктів свідчить зв'язок водних шляхів із сухопутними, зокрема в районах переправ у Кодацького порога, Кічкасу [236; 321, с. 49; 349], Микитиногу Рогу, Кизикермену [169, с. 34–39].

Отже, наведені дані свідчать про те, що стародавні поселення в Нижньому Подніпров'ї та прилеглих територій варто розглядати в контексті існування розгалуженої судноплавної інфраструктури, яка склалася об'єктивно в процесі освоєння українського півдня щонайменше з X ст. Вона з'явилася внаслідок потреби в організації промислів та транспортних комунікацій в тому числі шляхом суднобудування. Наведене також свідчить, що без місцевого населення це навряд чи було б можливим. Процес формування осілого населення вздовж річкових комунікацій став передумовою виникнення судноплавної інфраструктури. За слушними висновками Д. Ходаковського, контролювати та освоювати південні землі без можливості пересування Дніпром та іншими річками було б важко [219, с. 1–5, 12].

2.1.2. Розвиток судноплавної інфраструктури в козацьку добу.

М. С. Грушевський відзначав, що методи козацького освоєння степу повторювались з деякими змінами та в більш розвинених формах практики попередніх часів. За його словами, поновлення «старої експансії» пов'язується із часами Вітовта, а з другої половини XV ст. починається її козацький етап [173, с. 63]. М. Котляр підкреслює близькість, якщо не тотожність, соціальних й політичних чинників, які сприяли виникненню своєрідного людського захисного пояса на межі із степом в давньоруські та козацькі часи [306, с. 33].

У XVII ст. польський письменник та історик Шимон Старовольський наголошував на необхідності будувати фортеці в пониззі Дніпра та Дністра для розвитку судноплавства [124]. На думку українського історика В. Пилипенка, в цьому була сконцентрована ідея освоєння українських земель з поширенням на них польської юрисдикції, колонізації земель у межиріччі Дніпра та Дністра до

Чорного моря, будування тут фортець. Головною метою цього було перехоплення торгівлі у турків [337, с. 6–7]. Розвиток цієї інфраструктури як сукупності взаємопов'язаних сервісних об'єктів суднобудування та експлуатації плавзасобів мав об'єктивний характер з урахуванням географічних особливостей регіону та близькості до країн чорноморського басейну. Він тривав внаслідок господарчої діяльності козацтва.

Першим елементом річкової судноплавної інфраструктури можна вважати сезонні господарські пункти артілей уходників XVI ст. в районі місць риболовлі, поселення на кшталт «рибних заводів», де здійснювалося в'ялення риби. Взимку, згідно даних М. Бельського, працівники розходилися по містах та залишили свої човни на островах під охороною озброєних козаків. Кількість зайнятих у цьому промислі стрімко збільшувалася [117, s. 1358].

У XVIII ст. рибні заводи із сезонними рибалками концентрувалися в районі основних риболовних угідь запорозьких козаків на Бузі, Інгулі, Дніпрі, Кальміусі, Самарі, Вовчих Водах, Берді, Кальміусі, Кальчику. Лише від району р. Кам'янка до Дніпровського лиману нараховувалося 34 заводи [338, с. 122]. На Азовському морі це були райони кіс – Кальміуської, Кривої, Безіменної та ін. Вони відомі як «Кальміуська та інші запорозькі коси» [66, с. 442, 517–524, 577]. Заводи створювалися також на східному узбережжі Азовського моря та берегах Чорного моря [338, с. 123]. Про обсяги морських рибних ресурсів свідчать дані першої половини XIX ст. Зокрема Дніпровський лиман був багатий на кефаль, скумбрію та сельдь. Останню лише на ділянці між Кінбурном та Тендровською косою добували до 2 млн. одиниць на рік. Рибу, яку добували в Азовському морі, в малоросійські міста щодня вивозили численними фурами з Маріуполя та Бердянська [271, с. 109, 111].

Про рибальську спеціалізацію, яка потребувала суднобудівного забезпечення, свідчить розташування багатьох зимівників на схилах балок, що виходили до води. Сліди десятків таких поселень виявлені на островах Великого Лугу та Надпорожжя [331, с. 87, 39]. До середини XVIII ст. лише вздовж них, а також річок Самара, Вовча та деяких інших існував 231 зимівник Самарської

паланки [67, с. 267–274]. У Буго-Гардівській паланці таких було 14 на Інгулі, 11 на Інгульці, 11 на Аргамачі, 14 на Дніпрі, 7 на Бузі, 4 на Мертвих водах, 7 на Єланці [111, с. 182]. Основними суднами для риболовлі у XVIII ст. були невеликі каюки та дуби [63, с. 547–548; 65, с. 412, 441–442; 66, с. 142].

Прибуток сприяв адаптації у Нижньому Подніпров'ї та на прилеглих територіях. Вже у XV ст. рентабельність риболовлі була причиною високого мита у Києві. Якщо човни привозили рибу з півночі, тоді його сплачували за підсумками продажу. Проте, за товар із Черкас відразу стягували десяту частину. А для уходників, які привозили рибу з пониззя річки мито встановлювали окремо [112, с. 78, 80]. У кінці XVI ст. власники човнів, за даними Е. Лясоти, були одними з найзаможніших представників низового козацтва [99, с. 34].

Відсутність археологічного матеріалу щодо суднобудування у сезонних та постійних берегових поселеннях певним чином компенсується порівняльною інформацією. По-перше, дані польських дослідників доводять зв'язок рибальства та суднобудування. Матеріали розкопок в районі Гданська свідчать, що будівництво човнів не було спеціалізованим ремеслом. Човни-довбанки будували майстри на всі руки, адже рибальство потребувало ремісничих навичок, а досвід роботи на човні сприяв судноремонту та суднобудуванню [234, s. 128].

По-друге, під час Російсько-турецької війни 1736-1739 рр. для ремонту казенних та партикулярних байдаків, які використовували для перевезення провіанту, були визначені пункти на річках Дніпро та Десна на ділянці від Києва до Брянська. Це були місця поблизу сел. Генеральна військова канцелярія мала забезпечити ремонтні роботи матеріалами та працівниками, а також своєчасне завантаження суден провіантом після ремонту та їх відправку до місць призначення [6; 7]. Фактично в такий спосіб використовувалася вже існуюча подніпровська мережа поселень.

Другим елементом судноплавної інфраструктури була лоцманська служба, яка виникла через необхідність судноплавства в складних умовах Надпорожжя. Потенційна небезпека для човнів та людей, сезонність плавання, яка залежала

від рівня води, необхідність долати найнебезпечніші ділянки волоком по суші, потреба у знаннях фарватеру аби знайти шлях між незлічених скель, постійна загроза нападів кочовиків – все це вимагало спеціальної підготовки для здійснення плавання у порогах. Слушним є висновок О. С. Афанасьєва-Чужбинського про те, що сплав через пороги ще в давньоруські часи міг бути можливим лише за наявності постійного проживання тут лоцманів, які знали всі особливості цього плавання, як це було в козацькі та пізніші часи [160, с. 80–81].

Про складність і небезпечність плавання у порогах у Х ст. писав Костянтин Багрянородний, а у XVI ст. М. Бельський, О. Гваньїні та Е. Лясота. Можливим було лише сплавне плавання – за течією. Г. Л. де Боплан запевняв, що долав пороги висотою у 7-9 футів проти течії, що «на перший погляд, виглядає неможливим» [72, с. 183]. Не можна відкидати можливість подолання одного чи кількох порогів проти течії самими дніпровськими лоцманами в легкому човні [332, с. 98–100]. На ймовірність цього за допомоги мотузок лаконічно вказував зокрема М. Бельський [99, с. 1359]. Проте, це не означає, що в порогах було регулярне двостороннє судноплавство – сплавне (за течією) та взводне (проти течії). До того ж відомості Боплана спростовуються пізнішими даними.

По-перше, це свідчення лоцманів XIX ст., наведені О. С. Афанасьєвим-Чужбинським та Я. П. Новицьким [160, с. 80; 328, с. 138]. Попри те, що у XIX ст. фарватер неодноразово намагались розчистити і прикладали до цього немалі зусилля, здійснювати взводне судноплавство в порогах було неможливо [320, с. 57], і судна йшли лише вниз за течією «тим самим первісним способом, як це було в часи давніх русів, а потім в часи завзятих запорожців», як писав Д. І. Яворницький [387, с. 168].

По-друге, це невдала спроба катера Австро-Угорської Дунайської флотилії з місцевими лоцманами на борту, який у 1918 р. з Олександрівська дійшов лише до Ненаситця і повернув, не впоравшись із стрімкою течією [268, с. 104–106]. Чи не єдиним прикладом успішного переходу від Олександрівська до Катеринослава було перетягування у 1890 р. несамохідного судна з

землечерпальною машиною за допомогою канатів та механізмів, що встановлювалися на березі [316, с. 218]. Проте ризик та витрати були завеликими і подібне більше не практикували.

Отже, необхідність сплавного подолання порогів висувало спеціальні вимоги до суднобудування. У XVI ст. використовувалися шкіряні судна через їх легкість та малий осад.

Перше козацьке лоцманське товариство виникло скоріше за все у 1530-1545 рр. у Звонецькому урочищі поблизу однойменного порога [318, с. 15]. Про запорозьких лоцманів, які проводили судна через пороги, було відомо також у 1583 р., коли запрошений на гетьманство Самійло Зборовський йшов Дніпром на Томаківську Січ. Сплав його човнів в порогах забезпечили 80 лоцманів [122, с. 157]. Наймовірніше, вони постійно мешкали поблизу Ненаситецького порога [389, с. 45]. Спеціальна лоцманська служба в Старому Кодаку за наказом Коша була створена у 1656 році [300, с. 232]. В цей час, за даними Г. Л. де Боплана, особливістю плавзасобу, придатного для плавання в порогах, є моноксильна основа, яка забезпечує міцність, а також довгі стернові весла замість корабельного керма [72, с. 257–258].

У XVIII ст. судна Дніпровської флотилії будували із урахуванням досвіду запорожців саме з проходження порогів за течією під час повені [88, с. 660]. В 1736 році фельдмаршал Б.-К. Мініх залучає лоцманів до проходження через пороги суден величезної Дніпровської гребної флотилії, про що доповідає цариці: «Про пороги, котрі по Дніпру знаходяться, чи можна через які прами і галери проводити, старі запорозькі козаки допитані і через це до наявних у Брянську суден, по силі В. В. всемилостивого указу, виконано буде» [104, с. 114]. Від Кодацького порогу до Ненаситця судна проводили без вантажу, потім в обхід Ненаситця тягнули сушею 2 версти, потім водою до Вільного порогу з вантажем, через Вільний поріг без вантажу [104, с. 308].

Мініх залучав найбільш придатні для цього через свою малу осадку та плоске днище байдаки, що ходили з вантажем до Ненаситця без зупинки [105, с. 284; 106, с. 51, 352]. Для порятунку суден, які застрягли в порогах, також

найбільш ефективними виявилися плавзасоби українського походження. Це міцні невеликі дуби, байдаки з малою осадкою та невеликі шлюпки із однаково загостреними носом та кормою для полегшення маневрування на хвилях (вельботи). Мініх вимагав тримати їх наготові у лоцманській службі [106, с. 356]. Натомість ходити в лимані байдакам було важче, через що їх вантаж до Очакова доставляли дубель-шлюпками та кончебасами [106, с. 354]. Через складність проведення суден на північній ділянці порожистої частини 1750 року за наказу Кошу частину лоцманів з Ненаситецької берегової сторожі перевели в Лоцманську Кам'янку [386, с. 33]. Лоцмани підпорядковувалися безпосередньо Січі [332, с. 56–57].

У XVIII ст. характерною конструкційною особливістю суден для проходження порогів залишалося традиційне довге стернове весло замість стаціонарного керма. За спогадами колишнього запорожця М. Коржа, у 1787 році під час переходу через пороги суден Катерини II їх довелося переобладнувати. Керма, або демена, не могли уникнути небезпеки під час сплаву через те, що були занурені на велику глибину, тому їх замінювали на стерна (опачини, довгі весла), які нагадували лопати [80, с. 66–67]. Стерновим веслом комплектувалися різні судна, зокрема і «запорозькі човни», які будувалися у 1787-1788 рр. на Кременчуцькій верфі та відправлялися до театру військових дій в Дніпро-Бузький лиман через пороги [35].

Лоцманська служба була важливим елементом забезпечення суднобудування в пониззі Дніпра. Впродовж XVII-XVIII ст. запорожці для будівництва суден отримували необхідні матеріали з України. У другій половині XVII-XVIII ст. збільшується значення районів верхів'я Дніпра та Десни як джерела корабельного лісу для Запорозжя. Потреба в лоцманській службі, яка існувала в часи козацтва, загострилася після його знищенням Запорозького козацтва. В 1778 р. тривало будівництво трьох 60-ти гарматних кораблів, а також прамів в Дніпровському лимані. Постала проблема забезпечення будівництва лісом, який мали доставляти з району Києва та Брянська до р. Самари, а потім до Олександр-шанца в пониззі Дніпра. Терміново оголошувалися пропозиції для

залучення підрядників не лише для заготівлі лісу, а також для його транспортування річкою [8; 15; 17; 18]. Для цього використовувалися плоти та байдаки, якими перевозили ліс з району Києва та Брянська до порогів [14, арк. 28]. Проте найгострішою була проблема долання порогів. Один з керівників Адміралтейств-колегії генерал-фельдмаршал по флоту граф І. Г. Чернишов вказував малоросійському генерал-губернатору П. Румянцеву-Задунайському, що попри намагання залучити до сплаву через пороги місцевих жителів, ніхто з них не з'явився, що призвело до зриву запланованих термінів сплаву [14, арк. 28 зв.].

Третім елементом судноплавної інфраструктури стали Запорозькі січі та військові форпости.

Витоки традиції острівного походження січей можна бачити у використанні островів давніми русами, які тримали на них військові судна, зокрема для боротьби із хозарами та прикриття рукаву річки, яка впадає в море [121, р. 191–192; 125, р. 27–29], а також для облаштування баз та плацдармів для набігів, про що вже йшлося. Острови також були сховищами для човнів уходників у зимовий період.

Місця перебування козацьких залог, спостережні пункти, місця збору козацького війська тощо потребували відповідного забезпечення у вигляді господарської та ремонтної бази, місць відпочинку, запасів зброї, набоїв, харчів, фуражу, охорони. Тобто ставали прообразом січей. Дані про сутички на Таванській переправі у кінці XV ст. свідчать про те, що тут постійно знаходився численний козацький загін, який не міг не мати укріплень. Звідси надсилалися відомості у північні міста про наступ ворогів. На переправі між двома берегами знаходився острів. На думку І. М. Каманіна, тут була чи не найперша Січ, яка проіснувала до 1504 р. [266, с. 15–16]. Острівне розташування стало ознакою усіх ранніх січей [287, с. 5; 378, с. 33–34; 277, с. 85, 106].

Водночас функціонування військового або господарського острівного пункту, а також захист переправ вимагає певного рівня суднобудування. Архаїчні способи форсування річок татарами за допомогою коней та підручних

засобів, описані в XVI ст. М. Литвиним та в XVII ст. Г. Л. де Бопланом [86, с. 66, 101–102; 72, с. 215, 253], підіймали значення суднобудування як засобу забезпечення асиметричної військової відповіді. Наведений спосіб форсування робив татарські загони дуже вразливими, на чому і будувалися плани козацького ватажка Остафія Дашковича. Ефективність оборони на укріплених островах пояснює плани організації захисту на Дніпрі, де варто «постійно тримати дві тисячі війська, котре б боронило на чайках від татар переправи до нас, а ще кілька сот кінноти з тим, щоб їх забезпечували провіантом». З островів особливо виділяються найбільші Коханий, Хортиця та Томаківка, які є перспективними для перекриття татарам шляху на переправах під час їх походів [117, s. 1358–1360; 74, с. 45, 378–379, 428–430].

За даними Й.-Х. Енгеля, О. Дашкович (приблизно після 1511 р.) визначив острів Хортицю «місцем збору, щоб перекрити татарам тамтешню найкращу переправу», а Дмитро Вишневецький «затримався на острові Хортиця зі своїми козаками і надав йому ім'я «острів Вишневецького», і задля легшого додання річок першим звелів виготовляти чайки з турячих шкур та й узагалі завдяки своїм запобіжним заходам уникнув багатьох татарських наскоків» [277, с. 85, 106]. Ініціатива Д. Вишневецького будувати човни з бортами із турячих шкір викликана потребою у легких плавзасобах для складних умов Південного Подніпров'я. Окрім бойових рейдів, такі човни були потрібні для підтримки комунікацій між пунктами козацького базування. Легкі козацькі човни зі шкіряними бортами для додання порогів та перевезення вояків М. Бельський згадує під назвою «чайки» (szajki) та порівнює їх із давньоруськими суднами [117, s. 1359].

Дані Е. Лясоти у кінці XVI ст. про чотири сотні запорожців і їх «маленькі човни», що прибули в район Таволжанської переправи аби завадити можливому переходу степняків на правий берег, фактично є ілюстрацією такої тактики [99, с. 27]. І. М. Каманін наводив дані про те, як 1524 року козаки на чолі із О. Дашковичем ще приблизно тиждень вели бої проти татар, що мали перевагу

сил, на Таванській переправі. Під час оборони супротивник зазнав численних втрат: було багато вбитих та потонулих [287, с. 25].

Захист переправ і надалі залишається важливим елементом козацької тактики. У XVII ст. його вимагає від козаків вже Московське царство, про що, зокрема, свідчить лист царів-співправителів Івана та Петра до кошового отамана Федора Іваника 19 вересня 1686 р. [116, с. 48]. Отже, суднобудування об'єктивно залишається важливою складовою діяльності Січі.

У кінці XVII ст. гетьман І. Мазепа всіляко їй сприяв. Це доводять його численні клопотання щодо передачі на Січ човнів, матеріалів та коштів для їх подальшого будування та обладнання [84, с. 445–446, 449; 85, с. 556–559]. Цим займалися запорозькі майстри. Через те, що мали досвід будівництва козацьких морських човнів, вони були залучені до будівництва регулярної Дніпровської флотилії.

Січі були місцями базування суден. Чортомлицька Січ, зокрема, активно використовувалася І. Мазепою для перевезення військ та забезпечення військових дій на Таванській переправі у 1697-98 рр. [85, с. 516, 547]. У часи найбільшого економічного розвитку запорозького козацтва Січ перетворилася на міжнародний торговельний порт. Морська торгівля запорожців часто велася з використанням турецьких та грецьких суден. У 1746 р. на річці Підпільній стояло 7 грецьких та одне турецьке судно. Натомість запорозькі човни були задіяні у торговельних перевезеннях за маршрутом Січ – Очаків [315, с. 48–51]. Це потребувало спеціального забезпечення. Через це січі були суднобудівними центрами, де постійно мешкало кілька сотень ремісників, задіяних у виробництві човнів, реманенту й озброєння [344, с. 13].

Суднобудівного та судноремонтного забезпечення потребувало багато об'єктів: численні залоги та опорні пункти, розташовані вздовж річок, козацькі форпости, що утворювалися безпосередньо на місцях промислу для охорони рибалок і являли собою військові табори із куреннями та землянками. У таких пунктах перебували сотні піших та кінних козаків з військовими човнами, які

підтримували сполучення із Січчю, наприклад, як у Буго-Гардівській паланці у XVIII ст. [111, с. 182–183].

Із суднобудуванням також були безпосередньо пов'язані таємна водна станція на річці Вовча, де запорожці зберігали чайки для морських походів [338, с. 137] та укріплене поселення Домаха в гирлі Кальміуса (сучасне м. Маріуполь), побудоване у період з 80-х рр. XVI ст. до початку XVII ст. Домаха була найдальшим від Січі козацьким форпостом, базою для рибалок та прикриттям для запорозьких чайок на випадок блокування турецьким флотом гирла Дніпра [339, с. 12; 338, с. 137]. Наявність цих пунктів в Приазов'ї було пов'язано із функціонуванням річкових комунікацій, які поєднували Азовське море із Дніпром. У XVII ст., за описом Г. Л. де Боплана, цей маршрут запорожців виглядав наступним чином: Азовське море – річка Міус (або Кальміус) – річка Тачавода (ймовірно, Вовча Вода, зараз Вовча) – сухоходом до річки Самара 1 льє (4 км 445 м. волоком) із виходом Самарою до Дніпра вище порогів [72, с. 266–267, 460]. Верхів'я припливу Берди, річок Бердинка та Молочна Вода, які впадають в Азовське море, також відділялися від Вовчої Води лише кількома кілометрами [126, с. VII]. Одним із варіантів цієї сухопутної ділянки шляху волоком може бути межиріччя у верхів'ях Вовчої та Кальміусу неподалік від північно-західних околиць сучасного м. Донецьк, де відстань між річками зменшується до кількох кілометрів, що також становить приблизно 1 льє, про які писав Боплан.

Прикладами розвитку цього елемента судноплавної інфраструктури можна вважати зміцнення опорних пунктів, зокрема підсилення гарматами та човнами Кодацької залози, створення на Самарі низки баз для забезпечення військових дій та інші заходи запорожців за дорученнями І. Мазепи [84, с. 188–190; 445–446]. Потенційним напрямком розвитку цього елемента козацької судноплавної інфраструктури можна вважати можливість закладення міст в пониззі Дніпра та Бугу, які запорожцям надавав «Договір, укладений турецьким султаном з військом Запорозьким та народом Руським відносно торгівлі на Чорному морі» (близько 1649 р.), що забезпечував права та обов'язки Січі – вільне

судноплавство та торгівлю на козацьких судах, які в документі іменуються галерами, а також готовність протистояти нападам на морі [319, с. 51–56].

Отже, січі та інші військові та господарські пункти козаків були пов'язані із суднобудуванням, що доводиться їх острівним розташуванням, тактикою оборони переправ, необхідністю захисту промислових угідь та рибалок. Вони мали матеріальну базу для забезпечення судноплавства та суднобудування. Про велике значення січей як суднобудівних центрів говорить намагання російського уряду використовувати їх з цією метою. Запорожці, які повернулися під протекцію Росії напередодні війни 1736-1739 рр., стали додатковим кадровим ресурсом подальшого розвитку дніпровського та морського суднобудування. В планах реконструкції Старої Січі було зведення поруч із укріпленнями верфі елінгів для спуску суден, казарми, огорожі, кузні та складських приміщень для потреб верфі (Додаток VIII).

До *четвертого елементу* судноплавної інфраструктури відносимо козацькі та казенні корабельні. Місцем будівництва козацьких суден зазвичай була так звана Військова Скарбниця – таємні важкодоступні місця Великого Лугу [72, с. 257].

Про рівень розвитку суднобудування на Дніпрі у XVI ст. свідчать складені Лауренсом Реуттенбергом плани створення галерної флотилії для атаки Константинополя у 1596 р. Це був один із тодішніх чергових антиосманських міжнародних проектів за участі козаків. Будувати флотилію мали теслі із відомих європейських суднобудівних центрів. Звідти ж потрібно було набирати й кваліфікованих моряків. Проте серед вояків флоту автор плану хотів бачити козаків. Вони ж мали долучитись до робіт з поглиблення фарватеру у порогах. З деревини Подніпров'я потрібно було побудувати 100 семигарматних галер завдовжки 80 м, завширшки 9 м та з висотою борту 6 м кожна. Ці судна мали перевезти 50 тисяч вояків та гребців до столиці Османської імперії. Хоча цей міжнародний суднобудівний проект не був втілений, можна погодитися із думкою, що впевненість у його реальності викликали успішні походи запорожців до околиць Константинополя [250, с. 59–62]. В очах європейської спільноти це

був приклад для наслідування, адже козаки здійснювали ці походи на власноруч збудованих човнах.

Активною була участь козаків у будівництві суден на казенних верфях. Початок такої практики можна пов'язати з посиленням уваги Московського царства до південного напрямку. З 70-х рр. XVII ст. запорозьких майстрів починають викликати на північні верфі та в Москву як фахівців з виробництва «стругів морських». Гетьман Іван Самойлович у 1673 р. доручає протопопу Адамовичу вести перемовину Москві про конкретні «чолны морские» для походу в Крим, про отримання дозволу на пошук деревини в Брянському та Трубчевському повітах та в районі річки Ворскли аби будувати та відправляти на Запорожжя «чолны морские» [62, с. 137–138]. З Москви гетьману наказано надіслати в Брянський, Трубчевський та Путівльський повіти «знающих людей» аби «чайки делать» [62, с. 172–173]. Такі ж майстри розшуковуються по українських містах. В цей час були відомі запорозькі «морські судна» та «судна дніпрові», що свідчить про різні типи, технологічну спеціалізацію, а відтак – про розвиненість козацької корабельної справи. Запорожцям надсилають накази будувати судна для походів у пониззя Дніпра [85, с. 481, 482, 487–490, 507, 552, 557].

У 1696 р., під час другого Азовського походу, створюється Брянська верф за ініціативи гетьмана І. С. Мазепи, який вбачав боротьбу із Османською імперією одним із завдань козацького морського та річного флоту. Судна із двома тисячами запорожців мали б взяти під контроль пониззя Дніпра та Азовське море для захисту володінь запорозьких козаків, а також не допустити турків під місто Азов. До суднобудівної справи також були залучені жителі українських міст, де тривав пошук столярів та ковалів [85, с. 552]. За наказом царя, із Січі на верф було відправлено Василя Богуша, Мартина Романовича та інших фахівців корабельної справи [390 с. 173–174]. І. Мазепа контролював будівництво у Брянську морських суден для походів 1697-1697 років за участі запорозьких майстрів [85, с. 448, 506–508, 548]

Водночас для будівництва суден на Січі наприкінці XVII ст. туди з Брянська надсилалися залізо, якорі, деревина, полотно для вітрил, смола, канати, мотузки [390, с. 187]. Це свідчило про те, що Московський уряд розглядав Січ як місце формування майбутнього казенного суднобудівного центру. Це підтверджують і подальші події у XVIII ст., коли після повернення запорожців під протекцію Росії планувалося побудувати на Січі нову казенну верф. Через низку обставин її звели на о. Мала Хортиця, назвавши Запорозькою верфю. Але працювали на ній запорозькі козаки (Додаток IX). Під час військових дій зібрані судна звідси відправляли у лиман. Після їх завершення сюди повернулися бригантини, прами, боти, човни та інші плавзасоби загальною кількістю у 260 одиниць. 213 із них потребували ремонту на верфі [88, с. 678]. У часи Російсько-турецької війни 1787-1791 рр. на Кременчуцькій верфі разом із казенними робітниками працювали вільнонаймані артелі, а серед них, за даними Д. С. Вирського, і «бувалі козаки» з навколишніх сіл, завдяки чому вже навесні звели 60 «чайок» та інших гребних, парусно-гребних суден, які відправили вниз по Дніпру» [170, с. 60]. Впродовж війни існувало ще кілька суднобудівних центрів, де використовувався суднобудівний досвід козаків. Вони виникли у Північному Причорномор'ї в процесі поступового перенесення театру військових дій у бік Дунаю. Після кампанії 1789 р. в Аккермані козацька команда ремонтувала для флотилії три трофейні кораблі. Інша козацька команда була відправлена в Криуляни на річці Дністер (сучасна Молдова) для будівництва військових човнів [348, с. 36]. В 1791-1792 рр. кілька сотень чорноморських козаків, фактично запорожців, будували нові «морехідні» човни для Чорноморської гребної флотилії на верфі, зведеній у містечку Фальчі на річці Прут [108, с. 261–265].

За висновками Н. О. Рижевої, час утворення головних баз будівництва, ремонту і розташування Чорноморського флоту Херсону, Севастополя і Миколаєва у 70-80-х рр. XVIII ст. доречно виділити в етап екстреного суднобудування, зумовленого військовими подіями [344, с. 14]. Але з огляду на вищенаведене можна додати, що передумови етапу екстреного суднобудування

формувалися щонайменше з кінця XVII ст., що можна бачити на прикладі Дніпровської флотилії. Її створення також було безпосередньо зумовлено військовими подіями і відбувалося шляхом широкого залучення людських ресурсів України та засвоєння козацького суднобудівного досвіду.

Таким чином механізмом розвитку суднобудування запорозького козацтва в специфічних природних та військово-політичних умовах був механізм функціонування традицій, як відносно стійких суспільних відносин, що склалися історично, повторювалися та передавалися від одного покоління до іншого та набували в такий спосіб значення соціального системогенезу [340, с. 35–36]. Впродовж цього формувалися соціальні групи носіїв традиції. Суспільний попит на традицію суднобудування задовільнявся результатами їх діяльності – створенням судноплавної інфраструктури та різноманітних плавзасобів.

2.1.3. Походження та особливості основних суден козацької доби.

Умови плавання на Нижньому Дніпрі та на морі висували технічні вимоги для козацьких плавзасобів. Це, зі свого боку, підтверджує визначну роль географічного чинника для народів, життя яких, за словами Н. П. Загоскіна «розвивається та тече у напрямку течії річок», через що «давнє життя Подніпров'я, як і всієї Південної України, тяжіло до Чорномор'я» [278, с. 31].

Географічні умови та наявність носіїв традиції суднобудування можна віднести до внутрішніх чинників його розвитку. З іншого боку, суттєвими були зовнішні впливи – іноземні суднобудівні традиції з різним ступенем проникнення сторонніх елементів, а також протистояння та взаємодія Сходу та Заходу на території Південної України. Матеріалізацією взаємодії внутрішніх та зовнішніх чинників були різноманітні плавзасоби, які виготовлялись для задовільнення господарського та військового попиту в конкретних умовах Нижнього Подніпров'я та моря. До них відносились моноксили (човни-довбанки), успадковані з києворуських часів.

Човен-довбанка.

Виробництво човнів-довбанок відомо багатьом народам. Наявність сировини для будівництва зумовила розповсюдження таких технологій на величезних просторах Євразії та Північної Америки, про що свідчать дані археології [396, с. 17]. На відміну від технологічних подібностей, які виникли незалежно одна від одної внаслідок схожих умов, існують численні географічно та хронологічно наближені аналогії, які свідчать про певний технологічний взаємовплив.

Моноксили часів Руської держави відомі з X ст. згідно даних Костянтина Багрянородного [71, с. 45–51]. У XI ст. Георгій Мтацміделі пише про раніші численні моноксили, які руси використовували для перевезення військ, облоги Константинополя та забезпечення водних комунікацій у 626 р. [76, с. 29, 30]. Але визначення хронології розповсюдження моноксильної технології судно- та човнобудування на території України ще не завершено і потребує комплексного дослідження артефактів за різними методиками.

Про це зокрема свідчить приклад «любитівського» човна довжиною 3,7 м та шириною до 0,52 м. Човен виявлений у 1984 р. у озері в селі Любитів Волинської області. Радіовуглецевий аналіз деревини показав, що довбанка виготовлена між 4285 і 4145 рр. до н. е. Однак дві групи знаків на внутрішньому боці правого борту, що нагадують латинські літери D, V, A, I та S корегують датування у бік середньовіччя, адже можуть вказувати на власника або творця судна [195, с. 98–100].

Середньовіччям датується більшість одnodеревок, виявлених в річках України, в тому числі Південної України. Зокрема XIV ст. датуються Сабатинівський човен зі стовбура 360-річного дуба, піднятий у 1937 р. із дна Південного Буга експедицією Р. А. Орбеллі та Дністровський човен [178, с. 26].

У 1984 р. археологом Ю. Вязовським на річковому дні в районі о. Хортиця виявлено човен-довбанку довжиною 2,5 та шириною в 0,6 м. За радіовуглецевим аналізом, довбанку датовано 1395-1475 рр. На кормі розташований майданчик для весляра, а в носовій частині зроблено отвір для кріплення якоря чи для підв'язування швартових [156; 224; 377].

У тому ж руслі Дніпра у 2012 р. знайдені залишки ще трьох монокилів. Два із них виготовлені із дуба, один із верби. Найбільший човен-довбанка має витягнутий корпус, який розширюється у бік корми. Довжина корпусу сягає 7,54 м, а ширина 0,84 м. На відміну від більшості довбанок, піднятих у минулі роки, ця у перетині прямокутна. Втім, вона схожа на знахідку 1984 р., зокрема також має отвір у носовій частині та майданчик на кормі. Попередньо цей монокил датується серединою XV ст. Довбанка збереглась майже повністю, але від тривалого залягання у ґрунті човен був дещо деформований в носовій частині. Висота бортів від 400 до 540 мм, товщина бортів та днища від 80 до 100 мм. Борта до верху звужуються до 50 мм. Кормова частина має коритоподібний винос та плаский майданчик зверху. Для виготовлення цього човна був використаний стовбур дуба діаметром 1 м [150; 181, с. 43–49]. Він піднятий на поверхню у 2012 р. (Додаток II).

Фрагмент іншого човна був завдовжки 3,37 м. Це складає 40 % корпусу. Повну його довжину з'ясувати важко. Можливо вона становила близько 6 м. Ширина човна близько 1,0 м, висота бортів 0,3-0,4 м. Датується човен пізнім середньовіччям, або XII ст. [151; 181, с. 43–49], як і інший фрагмент довжиною 1,5 м. Єдина його цікава конструктивна деталь – місце кріплення «переборки» для мотузки. Кріплення має вигляд двох призматичних невисоких виступів, між якими повинна була розміщена окремо вирізана перегородка, яка не збереглась [152].

Для виготовлення човнів, знайдених поблизу о. Хортиця у 1984 та 2012 роках, використовувалися дубові стовбури діаметром не менше метра. Ці та інші конструктивні співпадіння та локалізація цих різних знахідок дозволили зробити висновки про те, що за умов загальної багатовікової візуальної схожості човнів-довбанок, зумовленої схожістю технік виробництва, існувала певна уніфікація та стандартизація у технології виготовлення човнів-довбанок на Запорозжі. Це дозволило виокремити «хортицький тип» човна-довбанка, який, за оцінками Г. І. Шаповалова та М. М. Мордовського, датується XIV-XV ст. [196, с. 24–25].

Водночас, враховуючи попередній характер датування знахідок 2012 р., є підстави для ширшої хронології всього «хортицького типу», а саме у межах Х-ХV ст. Обидві хронологічні оцінки співпадають із часом існування у південній частині Хортиці поселення Протовче, мешканці якого, вірогідно, були виробниками та користувачами цих плавзасобів.

Одним з варіантів конструктивної еволюції човна-довбанки було використання технологій її виробництва в конструкції інших суден. Прикладом цього була «набійна» лодія («набійня») – слов'янське набірне судно, відоме з початку ІХ ст., придатне для плавання по річках та уздовж берегів Чорного моря, здатне вмістити від 40 до 100 людей та вантаж. На колоди нашивали борти з декількох рядів дошок. До кіля, тесаного по всій довжині півдерева, кріпився перший пояс обшивки. Шпангоути виготовляли із трьох дубових частин (одна для днища і дві для бортів). Між банками могла встановлюватися змінна щогла. Внутрішня палуба була на носі та на кормі, де сидів керманіч. Довжина не менше 16, ширина не менше 3, осадка близько 1,2 м. [284, с. 18; 258, с. 391]. Схожою на неї була «заморська лодія» – судно іноземного походження, технологію виробництва якого перейняли в Київській Русі [258, с. 391]. Вона коштувала 3 гривні, була дорожчою на гривню аніж «набійна» лодія [98, с. 113, 131, 158, 176]. Фактично це свідчить про еволюцію моноксильного принципу та впровадженню на його основі комбінованої моноксильно-набійної технології виробництва суден.

У ХІ-ХV ст. у Середньому Подніпров'ї відоме палубне судно «насад». Палуба захищала гребців. З неї вояки вели вогонь з луків та, ймовірно, з інших засобів стрільби. Для швидкої зміни напрямку руху без розвертання всього судна, воно мало два кормчих – на носі та кормі [95, стб. 423–424; 263, с. 19]. Також в давньоруський період відомий «струг» – річкове вантажне судно [98, с. 113, 131, 158; 258, с. 391]. З урахуванням традиційної на той час технології суднобудування вказані плавзасоби ймовірно були вироблені на моноксильній основі шляхом застосування моноксильно-набійної технології.

Моноксильний принцип був найпридатнішим для суден, які мали долати пороги. Давньоруські «човни», «струги», «лодії» [98, с. 113, 131, 158, 310] були «моноксилами» [71, с. 45] та «набійнями», тобто тими ж лодіями на основі човна-довбанки з доданими по бортах рядами дошок [259, с. 392].

З огляду на це, стародавні човни на мініатюрах Радзивіллівського літопису кінця XV ст. можна вважати зображеннями набійних лодій. З іншого боку, вони певним чином подібні сонячним човнам з геральдичної традиції. Загалом всі мініатюри цього літопису піддавалися виправленню. Зокрема, зображення човнів і весел, спочатку виконані пером, пізніше розфарбовували пензлем [311, с. 307–330, 345–375; 345, с. 282, 301]. Однак, на відміну від деяких інших елементів, їх не домальовували, а лише розфарбовували та підкреслювали їх контури. При тому, що мініатюри виконані різними майстрами і в різних манерах, зображення саме човнів відрізняються постійністю протягом усього тексту.

Із 618 мініатюр літопису 20 містять зображення суден, які, ймовірно, створені за ранішими зображеннями, 17 із них є давньоруськими човнами. Ці плавзасоби мають відношення до різних подій:

1. Побутові зображення суден: прибуття до Києва Аскольда та Діраз дружиною на кораблях; повернення Олега з Царгорода в Київ; відплиття Ольги з Царгорода; зустріч Ольги із військовою дружиною на березі Дніпра; повернення Святослава після мирної угоди з Візантією; привезення у Київ труни з тілом князя; перетягування лодій по суші [138, л. 9, 16, 32 об., 35, 40, 117, 190].

2. Військові походи на суднах: похід князя Олега на Царгород; кораблі Олега з колесами; похід Ігоря на половців [138, л. 14 об., 15, 21 об., 23, 150].

3. Батальні сцени: бій та відступ русів від Царгорода; загибель Святослава; перемога над радимичами на річці Пищані; захоплення лодії; перемога русів над греками [138, л. 22, 22 об., 40 об., 47 об., 77 об., 89].

Попри певне розмаїття подій, зображення лодій дозволяють виокремити їх схожі конструктивні риси, а саме:

1. Однаково загострені ніс та корма.
2. Відсутність щогл, що може свідчити про допоміжне значення вітрила.

3. Наявність у багатьох човнів двох весел – на кормі та носі, що надає придатності плавання в умовах річкових мілин, в протоках тощо.

4. Транспортно-бойове призначення.

5. Відносно невеликі розміри, що показує тіснява на борту.

Очевидно, що судна, зображені у Радзивілівському літописі, були здатні здійснювати походи річками та морем лише в каботажному режимі за наявності на їх маршрутах судноремонтних та суднобудівних баз. Найхарактернішими зображеннями, які акумулювали всі наведені ознаки човнів доби Руської держави, є мініатюри, що ілюструють літописні епізоди про повернення Святослава з Балкан у 971 р. після укладання мирної угоди із Візантією та останній бій князя з печенігами. Друга мініатюра зображує, як на невеликому човні без щогли, із однаково загостреними носом та кормою, знаходиться чимало вояків, які під командуванням Святослава плывуть Дніпром серед скель під обстрілом легко озброєних кочівників, аби висадитися та атакувати головні сили ворога на березі (Додаток І).

Отже, мініатюри Радзивілівського літопису певним чином віддзеркалюють конструкційні ознаки плавзасобів, які склалися під впливом зовнішніх військово-політичних та внутрішніх природно-географічних чинників киеворуської доби. Проте водночас ці характеристики багато в чому співпадають із основними ознаками козацьких човнів із класичних описів XVII ст. Ця схожість зафіксована у джерелі, створеному у XV ст., тобто у перехідний період від однієї доби до іншої. Це свідчить як про тривале існування сталих суднобудівних форм, так і про уявлення про них, відтворені в зображально-символічних формах.

Інші конструктивні особливості, які віддзеркалюють процес технічної еволюції човна-довбанки, можна бачити на прикладі археологічних знахідок у Волинській та Рівненській областях. Виявлені дубові корпуси із звуженнями в носовій та кормовій частинах. Головною відмінністю від хортицьких була наявність невеликих шпангоутів, якими зміцнювалися моноциліндрні корпуси. Сімнадцятиметрове судно, знайдене у 1967 р. біля с. Оржів Рівненської області

(збереглася частина в 11 м) малотовщину дна корпусу 4-6 см. Воно датується 1410-1450 рр. Схожу конструкцію мало і тринадцятиметрове судно, виявлене у 1972 р. у м. Луцьк, датується 1475-1535 рр. Пізнішу хронологію має чотирнадцятиметровий човен, знайдений у 1966 р. поблизу м. Рівне – 1535-1615 рр. Він мав загострений і піднятий ніс, а також отвори у верхній частині борта діаметром 25-38 мм ймовірно для весел або прив'язування очерету. Товщина дна корпусу становила 3-4 см в центральній частині та 20 см у носовій та кормовій частинах. За висновками Г. І. Шаповалова, конструкція цих трьох суден, з урахуванням даних Г. Л. де Боплана, могла скласти основу виготовлення морських чайок, які лише дошивалися дошками, обсмолювалися та обв'язувалися очеретом [223, с. 45]. У 2015 р. човен-довбанка завдовжки у 12,2 м та завширшки приблизно 1,0 м виявлений на річці Стир між селами Копилля та Гострий Кут Волинської області. Стирський човен не мав шпангоутів. Це найстаріша з подібних знахідок. Згідно радіовуглецевого аналізу деревини, вона датується 1223-1410 рр. [188, с. 17–19].

Ці чотири човна мали схожу довжину із човником, який згідно даних Г. Л. де Боплана був основою козацького човната сягав приблизно 14,4 м завдовжки та 2,08 м завширшки. Для цієї основи з липи або верби автор застосовує термін «canot» – човник [72, с. 257–259]. Всі чотири наведені вище археологічні пам'ятки також являють собою закінчену конструкцію. Края бортів найдавнішого монооксила загнуті всередину, повторюючи природну округлість стовбура із зрізаним зверху сегментом. Стовбур не ділили навпіл, а уздовж зрізали меншу його частину. Більша ставала основою човна. Це унеможливило нарощування бортів дошками та кріплення очерету у спосіб, відомий, згідно опису Г. Л. де Боплана. Решта човнів також характеризуються завершеністю конструкції, хоча профіль їх корпусів більш придатний для нарощування дошок.

Прикладом технічних аналогій також є монокисьне виробництво суден на річках басейну Балтійського моря та його південному узбережжі. Довгі та вузькі польські човни-довбанки X-XII ст. були засобами перевезення озброєних вояків на внутрішніх водах – на річках та озерах. [396, с. 341–343]. Польські човни-

довбанки зазвичай мали довжину від 7 до 15,6 метрів та були здатні перевозити до 3 т. вантажу. Одним із найдавніших є човен, виявлений на річці Сан. Він датується часом після 728 р. Його виготовлений із дубової колоди веретеноподібний корпус мав довжину 10,2 м, ширину 0,85 м, висоту 0,4 м. Корпус зберіг три перегородки, одна з яких має форму шпангоуту. На думку польського дослідника В. Оссовського, такий човен був пристосований для транспортування вантажу до 700 кг на великі відстані між річковими пунктами та міг використовуватися для перевезень вояків, як це робили тевтонці під час війни з литовцями у 1393 р. Він був без перегородок чи шпангоутов та мав на кормі транець. Краї бортів були забезпечені отворами, щоб кілька човнів можна було зв'язати разом у пліт. Характерним є човен, побудований не раніше 1125 р. поблизу Вроцлава вантажопід'ємністю до 5 т. Плоскодонний дощаний корпус, довжиною 10,7 м, шириною 2,35 м та висотою 0,8 м, був зміцнений невеликим Т-подібним кілем. Ймовірно, він ілюструє початок переходу польського суднобудування від довбанок до дощатих човнів у XII-XIII ст. Еволюція суднобудівних технологій пов'язується з дією багатьох чинників – розвитком внутрішньої торгівлі, урбанізацією, створенням постійно працюючих верфей, ганзейською торгівлею, впливом іноземного, зокрема, німецького, суднобудування, появою прошарку фахівців-корабелів та ін. [397, р. 129–130, 132].

Значення моноцильного принципу підтверджує його тривале існування. Знайдений у 1960 р. поблизу Чернігова дубовий човен орієнтовно датується періодом відпочатку XVII до 20-х рр. XVIII ст. Його характерною ознакою є значні розміри (13 м) та такі деталі конструкції, як невеликі майданчики на носі та кормі, технологічні отвори по бортах, перегородки на дні корпусу. Чернігівський човен був повністю збудований та не потребував нарощування бортів. Ним перевозили 10-15 людей або до однієї тони вантажу [174]. Човен-довбанка, який датується періодом з кінця XIX до початку XX ст., був виявлений у 2010 р. на річці Десна у селі Сувід Київської області. Його довжина 5 м, ширина 85 см, висота борту 33 см. Човен був виготовлений із цільного стовбура

верби, мав загострений ніс та усічену корму. Майже по центру човна була перебірка, яка виконувала функцію шпангоуту. Ще два шпангоути розташовані у носовій та кормовій частинах [157]. У 1990-1991 рр. на Полтавщині, на річці Ворскла, під час етнографічної розвідки із вивчення засобів навігації як складової традиційної річкової культури місцевого населення Г. І. Шаповаловим виявлено два човни-довбанки. Великий (вантажний) мав довжину 5,56 м, малий (рибальський) – 3,87м. Встановлено, що великий човен був виготовлений у 1935 р. [222, с. 59–61].

Існують детальні описи виробництва кількаметрових човнів-довбанок на Чернігівщині у 1922 р. [198], на Полтавщині у 1990-1991 рр. [222], а також сучасних реконструкцій у Польщі та Естонії [397, с. 17–18]. Вони дозволяють виявити схожі риси виробництва та його приблизні етапи.

1 етап. Рубання дерева взимку або ранньої весни. Розрізання стовлу вздовж на дві частини, зовнішня обробка бортів та днища майбутнього корпусу човна, надання йому потрібних форм.

2 етап. Видовбування серцевини стовбура за допомогою спеціальних інструментів. Для цього потрібне зволоження та висушування деревини на вогні. На Полтавщині під час видовбування середини у кормі залишали один або два поріжки для подальшого кріплення дерев'яних деталей.

3 етап. «Розкладка» човна – максимально можливе збільшення його ширини за допомогою нагрівання. В Естонії перед цим деревину тримають у воді кілька днів для її пом'якшення. В Польщі за первинної ширини стовбура в 0,5 м «розкладка» дозволяє збільшити ширину готового човна до 1,4-1,5 м, який у розрізі набуває напівовальної форми. Утворення форми човна, зменшення товщини бортів і днища.

4 етап. Фіксація форми корпусу різноманітними дерев'яними деталями, поздовжніми рамами, які виконують функції шпангоутів, продольними балками.

5 етап. Дошивання бортів дошками у разі потреби.

Для виробництва човнів-довбанок на Чернігівщині використовувалися стовбури верби, осоки, тополі або липи. Міцнішими були човни із верби, які

експлуатувались 30 – 40, а іноді і до 50-ти років. На Полтавщині кращим деревом для виробництва човнів вважалися верба або осика. В Польщі часто використовується стара довбанка у якості моделі, новий човен мало чим відрізняється від попереднього. Суттєво може змінюватися ширина в залежності від розмірів тіла рибалки, який ним користуватиметься. Човен виробляється двома майстрами протягом 7-10 днів.

Технологія виробництва човнів-довбанок, яка здавна існувала в Подніпров'ї та прилеглих регіонах, відіграла важливу роль в розвитку суднобудування. Окрім набійних лодій, вона стала основою інших форм поєднання моноксильного та дощаного принципів. Зокрема, це використання половин стовбура у якості бортів, з'єднаних дощатим днищем. Така технологія набула розповсюдження у Новгороді у XII-XIII ст., на території Нідерландів у XIII ст., а також у Німеччині навіть у XX ст. [240].

Козацьке суднобудування успадкувало моноксильний та клінкерний принципи, а також назву «струг», яку було розповсюджено на деякі козацькі човни, які місцеве населення будувало та використовувало на річках, озерах та каналах. Ї для транспортування людей та вантажів на невеликі відстані. Човни – це невеликі судна до 9 м завдовжки, до 3 м завширшки, вантажопідйомністю до 5 т. Вони могли мати вітрило. Проте сама назва «човен» поступово поширилася на деякі класи бойових кораблів попри невідповідність їх водотонажності, що збільшилася [314, с. 227]. Через це човни запорозьких козаків, як і судна киеворуського часу, були кораблями, тобто здатними ходити по річках та по морях. Окрім цього це були військові кораблі, адже мали бойові засоби боротьби [303, с. 359; 304, с. 176; 302, с. 198; 264, с. 5].

Козацький човен зі шкіряними бортами.

Шкіряні човни разом із плотами та човнами-довбанками також були найдавнішими плавзасобами різних народів, господарство яких було пов'язане із водною стихією і живилося власними стародавніми засобами та прийомами суднобудування. Кожен із цих різновидів мав свою історію.

В Скандинавії такі човни були відомі з кам'яного віку, про що свідчать наскельні малюнки. На території північної Німеччини такі човни виготовляли приблизно з 5 тисячоліття до нової ери, використовуючи для кріплення шкіряних бортів рога оленів [397, s. 20]. За Геродотом, шкіряні круглі човни використовували на річці Євфрат. Їх нижня частина та шпангоути були із верби, борти зі шкіри. На думку історика, їх форма була витягнутою, адже в іншому випадку човнами неможливо було б керувати шестами у стрімкій течії Євфрату. Обтягнуті шкірою судна відомі також у північних народів, за даними Тацита, Плінія та Цезаря. Вони схожі на судна алеутів, камчадалів та гренландців ХІХ ст. та через свою легкість були здатні плавати морем лише біля узбережжя [258, с. 4–6, 98]. Зображення шкіряного човна із тих, які робилися за наказом Юлія Цезаря для переправи через річку Сікоріс під час битви біля Ілерде (сучасна Іспанія) в 49 р. до н. е., відомі завдяки дослідженню італійського військового інженера ХV ст. Роберто Валтуріо (Додаток ІІІ). Для їх виробництва використовували обтягнуті шкірою вербові гілки [147].

Походження слов'янського човна зі шкіряними бортами досліджував російський історик ХІХ ст. С. Гедеонов. Він заперечував грецьке походження слова «корабель». Варто зазначити, що і сучасна лінгвістика піддає сумніву такий зв'язок [187, с. 29]. С. Гедеонов вказував на спорідненість цих назв зі словами «кора», «корзина», «corbis», «korb»: «Наприклад, Ісидор говорить: *Carabus* мала лодія з сплетених прутів, обтягнутих шкірою. Обшивка шкірою була необхідна для запобігання всмоктування води. *Korab* чеською «деревна кора» і «велика лодія», *magna navis...*». Історик підкреслював, що «первісний слов'янський корабель, був отже сплетений із прутів і деревної кори; надалі ця назва могла перейти на лодії, обшиті воловою шкірою». Він робить висновок, що згадувані візантійським істориком ХІ ст. Михайлом Атталіатом половецькі лодії виготовлялися на подібну слов'янських та наводить його цитату старогрецькою та латиною: «Довгі, зроблені з одного шматка дерева, найпростіші човни, обшиті шкірою» [269, с. 380–381].

Найраннішим датуванням появи таких човнів у запорозьких козаків є середина 50-х рр. XVI ст. За даними Й.-Х. Енгеля, це пов'язане із діяльністю Дмитра Вишневецького, який в цей час звів укріплення на Хортиці, «начебто почав зміцнювати інший острів – Томаківку» і «першим звелів виготовляти чайки з турячих шкур» [277, с. 106]. Ініціатива будувати такі човни відповідала потребі у легких плавзасобах, придатних для експлуатації у складних умовах Нижнього Подніпров'я. Завдяки суднобудуванню, мобільність козаків збільшилася, адже Д. Вишневецький проводив операції на обширній території від Кавказу до Молдавії [399, s. 244]. Легкі шкіряні човни також могли стати їм у нагоді під час відступу Дніпром від Хортиці у 1557 р. Уривок з напису на карті Радзивіла (1613 р.) повідомляє: «...Вишневецький, позбувшись внаслідок тривалої облоги потрібних харчових запасів, мусив поїсти коней, а потім, спустившись на човни, подолати пороги й вивести неушкодженими всіх своїх людей до Черкас» [186, с. 88] (в перекладі з латинської Т. Лютої).

Хронологічно близькими до цих відомостей є дані «Хроніки Польської» М. Бельського. Він писав про човни зі шкіри, які козаки використовували для додання порогів за допомогою мотузки. Ці човникозаки називали чайками (czajki) [117, s. 1359]. Вихід «Хроніки Польської» датується кінцем XVI ст. Проте встановлено, що створювалася вона значно раніше і вказані дані щодо чайки датуються приблизно 1564 р. [235, s. 71].

У 1577 р. перший відомий малюнок човна наводиться у творі «Гетьманські книги» польського історика С. Сарницького [148]. Через умовність зображення його можна скоріше вважати загальною схемою збирання плавзасобу. Проте він містить важливі деталі – цвяхи для встановлення дерев'яних деталей, ниткові шви для кріплення шкіри на каркасі, а також, ймовірно, металеві кільця. Не виключено, що це місця кріплення мотузок, необхідних для перетягування чи перевезення по суші човнів або їх частин під час додання порогів (Додаток IV). Хоча автор не наводить цифрову інформацію, малюнок подано у супроводі пояснювального тексту щодо технології виробництва козацьких суден, сплетених із гілок та обтягнутих шкірою. Використовується також мішковина,

оброблена олією та воском, для покриття верхньої частини човнів, щоб уникнути потрапляння води в середину. Важливими є відомості щодо використання човнів. Вони могли бути розбірними не лише для транспортування суходолом, але й для переходування [123, с. 124]. Ці дані С. Сарницького свідчать, що окрім моноксильно-шкіряних човнів, відомих зокрема з даних Михайла Атталіата, в Нижньому Подніпров'ї використали каркасно-шкіряні човни, які за типом конструкції були подібні плавзасобам різних народів.

У 1594 р. Е. Лясота писав про «маленькі татарські човни з плетеного хмизу, обтягнуті свіжої шкірою», які бачив в районі Таволжанської переправи. Автор вказує також на присутність поруч запорожців на невеликих човнах, але про їх конструкцію більше нічого не повідомляє. Судячи з його слів, він не бачив козаків так близько як татар: козаки витягнули човни на берег та спостерігали за татарами з прибережних кущів [99, с. 29]. Якщо співставити наведені дані то козаки з опису Е. Лясоти також мали б перебувати на шкіряних човнах, тобто на чайках, адже вони діяли саме у порогах, тобто там, де за даними Бельського і використовувалися чайки.

Таким чином, на прикладі човнів-довбанок та човнів із шкіряними бортами можна простежити етапи технічної еволюції подніпровського суднобудування. За виготовленням човнів-довбанок на кшталт «хортицьких човнів» почався етап моноксилу із шпангоутами. У відповідності до умов використання човнів шпангоути могли бути основою спочатку шкіряних, а потім і дерев'яних бортів.

Козацький човен XVII ст.

З поширенням географії дій запорозьких флотилій набуває сталих форм військово-морська тактика запорожців, що спирається на високу швидкість та чисельну перевагу їх суден у боротьбі з турецькими галерами, перевезенні та висадці десантів, які, утворивши плацдарм, заглиблюються на територію супротивника [92, с. 97–98; 72, с. 259–269]. Описуючи козацьку тактику, Г. Л. де Боплан іменує флотилії із 80-100 човнів «le camp volant des Cosacques» – «летючим козацьким табором». Іншими елементами тактики були рейди, розвідка, дії із засідок у прибережній морській або у річковій акваторії.

Реалізація цих завдань потребувала відповідного плавзасобу, здатного діяти в тому числі і на морі. Опис та креслення козацького човна XVII ст. Г. Л. де Боплана вважається класичними. Він мав моноксильну основу, якою був човник (canot) з липи або верби. Для опису всього плавзасобу автор застосовував терміни «basteau» (сучасне фр. «bateau» човен) та «vaisseau» (судно). У човна були однаково загострені ніс та корма, два весла для керування на носі та на кормі, шар хмизу по бортах, 10-15 пар весел. Розміри човна з урахуванням розміру французького королівського футу, який дорівнював 0,3248 м, склали: довжина 19,5 м, ширина 3,24-3,9 м. (Додаток V). Човен вміщував 50 та більше вояків. Г. Л. де Боплан вказує, що просте вітрило мало допоміжне значення [72, с. 257–259]. Це підтверджує загострена конструкція, яка не сприяє ефективності плавання під вітрилом [324, с. 20].

П. Пясецький у 1645 р. описав дещо менші козацькі човни, які зветься «чайками» (czajkami). Вони вміщували 30-40 козаків. Проте інші дані співпадають із відомостями Боплана. Човен виготовляли із липи, яку за допомогою пара розширяли, а готове судно оздоблювали шаром очеретудля протистояння морським хвилям та штормам. Автор додає цікаву деталь щодо внутрішнього оздоблення човна – його обшивали шкірою [118, с. 45]. Застосування цього матеріалу ймовірно є наслідком старовинних суднобудівних технологій виробництва човнів із шкіряними бортами.

За кресленнями Боплана, висота борту сягала 3,9 м. Такі співвідношення довжини, ширини та висоти борту могли бути причиною поганої остійності через занадто високе розміщення центра тяжіння вузького та довгого човна [324, с. 4]. Таке значення висоти борту є явною помилкою в кресленні, адже сам автор вказував, що козацький човен височить над водою не більш ніж на два з половиною футу. Це може означати суттєво меншу висоту борту, яка могла дорівнювати приблизно 5 фут. (~1,62 м), що експериментально доведено при фізично-просторовому моделюванні такого човна. Побудована у 1992 р. двадцятиметрова чайка «Пресвята Покрова» мала висоту борта приблизно 1,7 м

[115, с. 18]. Іншим прикладом моделювання стала миколаївська чайка «Богун» із висотою борту 1,8 м, 22 м завдовжки та 4,5 м завширшки [264, с. 82].

Іншою специфічною відмінністю козацького човна був захисний шар хмизу на бортах. Згідно опису запорозьких човнів, це додає плавучості на морських хвилях та захищає від дрібних куль [277, с. 102], а згідно опису донських – від стріл [82, с. 70]. Характерними ознаками козацьких човнів, з описів Д. д'Асколі та Г. Л. де Боплана, було велике значення відношення довжини до ширини, яке сягало п'яти-шестикратних значень. Це співпадає із описом довгих довбаних, добре озброєних, «saiche» д'Асколі: «чайки довгуваті, на зразок фрегатів» [92, с. 97–98].

Козацький човен має численні приклади типологічних подібностей, що виникли самостійно, а також аналогій, які можуть свідчити про технічний взаємовплив. Конструктивно подібні йому судна із великими пропорціями були широко розповсюджені починаючи з давньоєгипетської лодії середини III тис. до н. е., довжиною майже 44 м [279, с. 263]. Вузькими та довгими були шкіряні човни народів Півночі, а також човни Океанії. У I ст. н. е. судна із загостреними як у запорозьких човнів носом та кормою, за даними Корнелія Тацита, були у давньогерманського племені свеїв, що жили на території сучасної Швеції [110, с. 371]. У V ст. н. е. серед суден саксів були такі, що вміщували 50 людей.

Приблизно таку ж кількість в 40-60 людей складала залога човна вікінгів. Такі «корабельні дружини» були широко відомі в Скандинавії, а також серед варягів в руських землях. Їх човни були понад 20 м завдовжки, 4,5-5 м завширшки, майже 2 м завглибшки та мали двадцятиметрову щоглу. Основу човна складала довга балка. Загалом такі кораблі будували із дубу, для виробництва деталей використовували ясень, березу, липу та іншу деревину [307, с. 11, 82]. У IX ст. судна вікінгів вважалися «довгими». Більші із них мали прямокутне вітрило. Загальні риси можна бачити в суднах IV-XI ст. з Нідаму та Скулелева (Данія), Усеберга та Гокстада (Норвегія). Вони мали загострені ніс та корму, підвищені для захисту човнів від морських хвиль. Співвідношення їх

довжини до ширини коливалося від 4,2 до 7 [368, с. 6, 11, 26–30, 49–53, 61–65, 77, 82].

Виражена морська спеціалізація суднобудування вікінгів також визначає співвідношення їх суден із запорозькими як приклад суднобудівних подібностей, які виникли самостійно під дією схожих чинників. При цьому козацькі човни поступалися у розмірах та географії застосування. Схожість пропорцій можна вважати ознакою саме невеликих суден, північноєвропейських, козацьких та середземноморських. Більші судна, принаймні до XVI ст. включно, відповідно будувалися ширшими [379, с. 4].

Проте характерною ознакою суднобудування вікінгів є наявність технічних способів виробництва, які простежуються в суднобудуванні інших народів. Вікінги застосовували клінкерний принцип, за яким дошки обшивки кріпилися до шпангоутів тавнапуск одна до одної (на відміну від притаманної османському суднобудуванню обшивки вгладь, стик в стик). Цей спосіб успадкували козацькі човни [72, с. 259; 367, с. 52; 333, с. 399], ймовірно, через «посередництво» києворуського суднобудування. Він був відомий у IX–XIV ст. і у суднобудуванні західних слов'ян на південному узбережжі Балтійського моря [397; 398], а також на Балканах в XVI ст. [233, р. 163]. Клінкерний спосіб збільшував не лише вагу, а і міцність плавзасобу. У поєднанні із моноксильною основою це сприяло використанню їх у районах складної навігації – в порогах, в Пониззі Дніпра, а також на морі.

За археологічними даними, слов'янські середньовічні човни, виявлені в районах південного узбережжя Балтійського моря, мають чимало ознак, схожих з козацькими. Таким є човен раннього середньовіччя, знайдений поблизу Гданська у 1896 р. Він побудований за моноксильним принципом із дуба, мав плоске дно та довгий загострений з двох боків корпус. Довжина човна становила 13,34 м, ширина 1,4 м. Такі човни рухалися за допомогою весел та простого квадратного вітрила. За формою вони були схожі на кораблі вікінгів, хоча і з дещо іншим розрізом корпусу. Деревину видовбували та випалювали, перетворюючи на основу човна. До його бортів клінкерним способом кріпили

дошки, а з внутрішнього боку додавали вертикальні арматури – рами. Приблизно з кінця IX-X ст. стовбур деревини в основі таких човнів поступово трансформується в кіль [395, р. 31]. Виявлений в озері Ямно поблизу селища Мельно човен XIV ст. є прикладом технічної еволюції суднобудування цього регіону певним її підсумком [398, р. 450]. Силует його майже 12-метрового корпусу практично співпадає з силуетом козацького човна XVII ст. з опису Г. Л. де Боплана. За висновками В. Оссовського, з південних берегів Балтійського моря слов'янську традицію суднобудування у XIII ст. починають витіснити генуезька торгівля та переселенці з заходу, котрі облаштовують нові суднобудівні центри та будують судна інших типів [398, р. 450]. Слов'янська традиція суднобудування знайшла продовження у Нижньому Подніпров'ї, де зберігався попит на великі та міцні човни на моноксильній основі. Саме ці якості були необхідні для експлуатації в зоні фронтиру – в порогах, на річках та на морі.

Певні подібності також ілюструють і пізніші судна, що існували в один час із козацькими. Зокрема це однощоглова бригантина російського типу. Поява таких плавзасобів на Дніпрі була зумовлена необхідністю мобілізації всіх наявних можливостей Російської імперії для війни з Османською імперією 1736-1739 рр. Бригантини, як і інші човни Дніпровської флотилії, виконували різні функції. За розмірами вони були подібні до козацьких (довжина 18 м, ширина 4,2 м, висота борту 1,8 м). Проте, за конструкцією, це було судно, побудоване за європейськими традиціями та адаптоване для російського флоту для дій на морі. Воно мало палубу, фальшборти, невелику підпалубну каюту на кормі, клюзи для кріплення палубних гармат на лафетах, кранбол для кріплення якоря, трап на палубу тощо [153]. Також технічно схожими із козацькими, зокрема, у своїх пропорціях, були і невеликі транспортні річково-морські судна басейну Середземного моря.

Байдак.

Іншим прикладом суднобудування плавзасобів, придатних до експлуатації на річках із специфічними умовами, є байдак – особливий різновид промислових

плоскодонних суден, широко поширених на Дніпрі човен для перевезення людей, вантажів, рибного лову та для інших цілей. Проста та практична конструкція зумовила широке розповсюдження цього судна не лише на Дніпрі, а й на Березині, Десні, Прип'яті та навіть у Закавказзі.

Дані лексичного аналізу засвідчують застосування байдаків запорозькими козаками з XVI ст. Активне функціонування номена байдак фіксується протягом XVI-XVIII ст. для визначення річково-морського плоскодонного судна зі стерном, яке козаки використовували як легке військове судно [176, с. 45]. З кінця XVII ст. байдаки будують на Брянській верфі, яку заснував гетьман І. Мазепа. Разом із човнами запорожців та іншими суднами із цієї верфі байдаки перевозять у пониззі Дніпра вояків під час тодішньої російсько-турецької війни [295, с. 42].

Байдаки були однощогловими човнами з простим вітрилом, вантами та штагом-такелажем, що підтримував щоглу з носа та корми, різного розміру. Великими можна вважати байдаки, які у перерахунку зі староруської системи мір були 31-50 м завдовжки, 4,26-8,52 м завширшки та мали висоту борту 1,0-1,62 м [251; 293, с. 87]. Такі «великі байдаки» 31,95 м завдовжки та більш ніж 8,5 м завширшки зокрема будували 1788 року на Кременчуцькій верфі. Вони мали два великих стерна – майже 30 та 15 метрів завдовжки. Площа вітрила ~11,5 x 7,11 м сягала 82 кв. м [28; 36, арк. 15]. «Великі байдаки», довжина яких перебільшувала 25 м, ймовірно для полегшення маневрування, могли комплектуватися ще й допоміжними так званими «завозними» дубами із кількома веслами [36, арк. 15–17 зв].

Проте після XVII ст. існувала тенденція до зменшення розмірів байдаків для перевезень у Пониззя Дніпра через пороги. Креслення XVIII ст. фіксують довжину байдака у 23,7 м, ширину у 6 м та висоту борту у 1,37 м [127]. На Кременчуцькій верфі у 1778-1790 рр., крім великих байдаків, будувалися менші. Їх довжина 13,41-15, 24 м, ширина 2,28-3,35 м, глибина 0,6-0,83 м [21, арк. 84 зв.]. Цю тенденцію можна пояснити все більш активним використанням південної частини Дніпра під час російсько-турецьких війн, що потребувало

великої кількості невеликих вантажних суден, здатних до плавання в умовах порогів та мілин.

Наведеним розмірам приблизно відповідають судна, виявлені в с. Сувід Київської області на березі річки Десна у 2010 р. Перше датується часом з кінця XIX до початку XX ст., але було розповсюджене на Десні щонайменше до 70-х рр. [297, с. 306]. Човен із транцевою кормою має довжину 11,47, максимальну ширину 2,55, висота борта 1,2 м. За технічними ознаками, це типове річкове судно, близьке до вантажних банок Східної Європи, із рисами європейського суднобудування XV-XIX ст. [296, с. 310–311]. Внаслідок тривалого перебування цього стародавнього судна на поверхні, його корпус почав руйнуватися. Під час реставрації були уточнені особливості конструкції [149]. Другий човен, знайдений на тому ж місці, має довжину 3,95 м, ширину 0,87 м, висоту борту 0,32 м. В цілому він повторює конструкцію попереднього, більшого за розміром, та датується початком XX ст. [155]. Таке тривале існування плоскодонних човнів спеціальної конструкції свідчить про їх затребуваність для умов Подніпров'я.

Креслення XVIII ст. також фіксують різновид байдака з однаково загостреними носом та кормою (Додаток XIV).

Під час Російсько-турецької війни 1736-1739 рр. байдаки були чи не найчисельнішими серед суден Подніпров'я. Поки на Брянській верфі не розпочалося масове виробництво, тривав пошук «байдаків та інших суден» на Десні та Дніпрі, облік місць їх стоянок та власників для залучення до перевезень провіанту. Власниками байдаків часто були представники козацької старшини. Зокрема в Стародубському полку їх кількість відповідала статусу власника: чотири байдаки мав генеральний обозний, писар володів двома, один байдак був у значкового козака [1; 3]. У 1737 р. у складі Дніпровської флотилії частка байдаків була найбільшою – 176 із 467 суден [58, арк. 1312–1312 зв.]. У січні 1738 р. було затверджено план будівництва ще 500 таких човнів. Вони перевозили провіант, гармати та різноманітні військові вантажі, зокрема деталі

галер та інших суден через пороги для збирання їх у пониззі Дніпра [88, с. 648–649, 660, 664, 679].

Байдаки залишалися головним засобом перевезення провіанту і після війни, доки армія ще знаходилася в Подніпров'ї та на прилеглих територіях. Навесні 1740 р. в районі Брянська залишалось ще 40 побудованих тут суден та 30 адміралтейських. Проте цього було замало і байдаки купували в місцевого населення [20, арк. 2]. Попит на байдаки позначився на їх ціні. Вона сягала 35 карбованців [2, арк. 4].

В 70-х рр. XVIII ст. байдаки активно використовувалися для потреб суднобудування. Ними перевозили корабельний ліс з району Києва та Брянська до порогів [14, арк. 28]. У кінці століття ці судна продовжували будувати жителі Подніпров'я. Їх вартість поступово збільшувалася. Зокрема, згідно офіційної відомості щодо закупівель, так звані «солені байдаки» коштували вже 500 крб. за одиницю. Вони користувались попитом через їх міцність. 50 великих «солених байдаків» були закуплені в Кременчуці для перевезень артилерії та продовольства в Херсон під час Російсько-турецької війни 1787-1791 рр. [28; 40; 41, арк. 4].

2.2. Еволюція козацького човна у XVI-XVII ст.

2.2.1. Етимологія терміну «чайка».

У питанні етимології терміну «чайка» можна виокремити різні контексти.

По-перше, під терміном «чайка» в джерелах фігурують різні за своїми функціональними особливостями плавзасоби, а саме:

1. Чайки (czajki) – це човни зі шкіри, які козаки використовували для долаття порогів за допомогою мотузки згідно наведених даних М. Бельського.

2. Чайки зі шкіряними бортами одночасно є річковими човнами, що, придатні для умов плавень і які використовували також і «московські» (тобто донські) козаки.

3. Чайки зі шкіряними бортами порівнюються з човнами давньоруських князів, які човнами перевозили свої армії під час походів на Візантію, тобто є річково-морськими [117, s. 1359, 1360–1361].

4. Це також човни для засідок. С. Сарницький в 1572 р. виводив назву човна від польського слова «szaja» – чекають, підстерігають [123, s. 305]. Легка конструкція човна дозволяла надійно ховатийого, зокрема, у воді, через що він часто використовувався під час засідок. Покритий шкірою (іноді промасленою), сам човен нагадував кошик, сплетений із очерету або гілок, в якому гойдають дітей [123, s. 313]. Сучасний польський історик В. Замощинський підкреслює розповсюдженість такої форми і наводить відомості, що в подібному човні, що майже зрівнюється з поверхнею води, ховався ще Мойсей [401, р. 270]. В цьому прикладі етимологія терміну впливає з призначення човна для засідок, очікувань, непомітних супротивнику. Проте варто врахувати, що С. Сарницький сам козацьку чайку ніколи не бачив, а лише чув про неї [232, s. 266]. Також «чайка» - це термін, яким позначають морські човни запорожців.

Таким чином, вже перші згадки про козацьку чайку в XVI ст. свідчать про плісемантичність цього терміну. Вона ще більше посилилася згідно даних XVII ст.

По-друге, термін «чайка» розглядається як засвоєний українською мовою тюркізм з двох точок зору.

1. Татарське походження шкіряного човна, а назви «чайка» від татарського «каїк», «чаїк», що означає «круглий човен» [388, с. 273]. Таких висновків доходить Д. І. Яворницький, ймовірно, спираючись на дані Е. Лясоти. На них також базуються висновки сучасного польського дослідника В. Замощинського щодо шкіряних човнів Нижнього Подніпров'я як симбіозу кочової та осілої культур [401, р. 271, 275].

2. Сучасна лінгвістика піддає сумніву походження назви козацького човна «чайка» від татарського «каук». Це може бути підтверджено даними історичних джерел щодо дій татар у водному середовищі. Як вже зазначалося, за даними М. Литвина та Г. Л. де Боплана, вони не використовували плавзасоби при

форсуванні річок, а долали їх вплав, за допомогою коней та невеликих плотів. Окрім цього, з джерел XVIII ст., відомо, що захоплені у козаків невеликі каюки татари відтягували в степ, а більші за розмірами дуби рубали на місці [63, с. 547–548; 65, с. 412, 441–442; 66, с. 142]. В цей час для переправ все ще використовувався традиційний спосіб, який особливо проблематичним був навесні через сезонне виснаження коней [105, с. 279].

Лінгвістично назва «чайка» виводиться з тюркомовного середовища, проте не від татарського, а від турецького слова *şauka* (сайка), що також означає «човен». Саме звідси воно було запозичене іншими мовами, а саме:

- 1) *szajka* – польська;
- 2) *čajka* – чеська та словацька;
- 3) *šajka* – болгарська;
- 4) *šajka* – сербська та хорватська [370];
- 5) *sajka* – угорська;
- 6) *sajka* – німецька [245; 402, с. 125].

Запозичення відбулося внаслідок безпосереднього сусідства, торговельних, культурних та інших зв'язків народів, а також через посередництво інших мов. При цьому вважається, що українська мова сама виступала таким посередником [353, с. 3290], внаслідок чого термін «чайка» потрапив до мов західнослов'янських народів [370].

Дослідження етимології терміну «чайка» як засвоєного українською мовою тюркізму потребує врахування рівня семантичних трансформацій, які, за даними лінгвістики, виникають в процесі запозичення та засвоєння іншомовних слів [187]. В загальному вигляді для цього дослідження суттєвим є наступне:

1. Основна семантична історія конкретного слова відбувається ще в середовищі мови-джерела. У новому мовному середовищі цей процес суттєво послаблений. Зокрема це є характерною особливістю засвоєних українською мовою численних тюркізмів із збереженням їх значення або із незначними змінами. Така відносна семантична стабільність є наслідком термінологічності багатьох запозичень.

2. Семантичних трансформацій запозиченого слова у новому мовному середовищі повністю уникнути неможливо. У відповідності до контексту застосування цих слів відбувається звуження їх значення, набуття полісемантичності або переносного значення, відбуваються морфологічні зміни тощо.

Наведені Д. І. Яворницьким назви «каїк» та «чаїк», а також їх варіації, набули поширення у XVII-XIX ст. не лише в Подніпров'ї. Турецький каїк (тур. «кауік» – човен) – це невелике транспортне гребне плоскодонне судно широкого застосування на невеликій відстані [286]. У XVII ст. лише на константинопольській верфі побудовано 33 таких судна. Використовували їх для посильної служби, перевезення вантажів, тварин, гасіння пожеж [238, р. 194].

Також розповсюдження цієї тюркської назви судна та схожих назв можна бачити і у географічно віддалених один від одного регіонах. Зокрема це:

Каїк – невелике судно у Франції XVII-XVIII ст., схоже на канонірський човен з однією гарматою великого калібру на носі або на кормі [286].

Каюк – вітрильне вантажне судно, розповсюджене на північних річках та в Сибіру у XVIII-XIX ст. (Додаток XIII). Довжина цього судна 15-25 м, ширина 3,6-5,2 м, глибина 2,1-2,7 м. Перевозило 16-48 т. вантажу [260, с. 53–56; 113].

Також ця назва набула поширення у козацькому середовищі, а саме:

Каюк – невеликий запорозький рибальський човен XVIII ст. довжиною у кілька метрів та вартістю 1,55-2,5 руб. [63, с. 252, 548; 65, с. 413].

Кайка – схожий за озброєнням на французький каїк та розмірами на чайку вітрильно-гребний човен Донської флотилії (Додаток XII). У 1734 та 1738 рр. в Таврові було побудовано 80 таких суден, які брали участь у Російсько-турецькій війни 1736-1739 рр. [88, с. 620–621]. Розміри складали (довжина x ширина x глибина (м) x відношення довжини до ширини) – 21,3 x 4,27 x 1,52 – 1,82 (м) x 4,99. В іншій моделі – 22,86 x 5,49 x 1,83-2,13 (м) x 4,16. На носі та кормі знаходився фальшборт. Перша модель могла бути озброєна однією гарматою на лафеті, а друга лафетними гарматами у 18 ф на носі, 12 ф на кормі, десятком фальконетів. Човни мали 12-13 пар весел [131; 132].

Суттєвий відбиток на вказані процеси міжмовних семантичних трансляцій наклало те, що вони відбувалися в умовах східноєвропейського фронтиру з перманентною мілітарною напругою на кордонах, що було зворотнім боком зростання могутності Османської імперії у XV-XVI ст. При чому протистояння різних суспільств тривало на суші та на воді. Згідно напрямків експансії імперії, можна виділити дунайську та чорноморську зони водного фронтиру [237]. Домінування Османської імперії на Чорному морі протягом тривалого часу забезпечувалося завдяки потужному флотові. Він складався з двох частин. Основою були галери, кальяти, галеони та ін. Їх застосовували у баталіях на морі та за узбережжя. Проте для подальшого просування сушею та для контролю за територіями цього було недостатньо.

Другу частину флоту складали малі судна для розвідок, перевезення вантажів, а також для участі в боях. Ці вузькі і довгі парусно-гребні судна річкового і прибережного морського плавання загалом були притаманні суднобудуванню середземноморського та чорноморського басейнів. Вони мали назву «сайки» (тур. «sayqa»). Під цим терміном об'єднувалися судна схожої конструкції. З іншого боку термін характеризувався полісемантичністю через функціональне розмаїття саек.

Безпалубні сайки 8-15 м завдовжки використовувалися османами на Дунаї та на Чорному морі для перевезення вантажів та у військових справах протягом XVI-XVIII ст. [333, с. 351, 354, 357]. Існували й більші сайки довжиною до 25 м. Їх залогу складали 18-24 гребця, двадцять вояків, шкіпер [394, с. 334].

Проте поширення сайки пов'язане не лише з Османською імперією. Болгарська дослідниця Р. Градева підкреслює існування слов'янського кораблебудування на Дунаї ще до приходу османів, які успадкували відповідні традиції. «Річка також наблизила війну і кордони до Балкан, сприяючи мілітаризації місцевого суспільства, яке значною мірою жило відповідно до прикордонних законів, завжди готових до оборони та нападу. Під час війни з Священною лігою наприкінці XVII століття ця близькість сильно вплинула на

місцеве населення» [233, р. 174]. Фактично мова йде про дунайську зону фронтиру із відповідними суднобудівними взаємовпливами.

Одним із цих прикладів є дунайський човен XVI ст. шайка (серб. та хорв. «шáјка», болг. «шáйка»), або сайка. Ці човни пережили суттєву еволюцію. Їх предтечею можна вважати угорський річковий пинас (угор. «naszad») – легке військове судно, яке виникло наприкінці XV ст., ймовірно, під німецьким впливом. Судно мало косе вітрило та ремені для буксирування. Разом із бушпритом та кермом його довжина сягала 24 метри. Особливістю були дві каюти-сховища – на носу для каноніра з легкою гарматою, а на кормі для шкіпера [245; 402, s. 125].

Технічна еволюція дунайської шайки йшла за двома напрямкам. У другій пол. XVII ст. її наступним етапом вважався пинас, який став довшим та нижчим. Розповсюдження на нього назви «сайка», ймовірно, відбулося під впливом відповідного тюркізма, який розповсюджувався по Європі (тур. «saуca», нім. «sajka»). Проте також не можна відкидати впливу італійської саєтти (італ. «saetta» - стріла) або української чайки [402, s. 125]. Також і сама назва «шайка» загалом розглядається як лексико-семантичне утворення в сербській, болгарській та інших мовах, похідне від турецького слова «шайка» у значеннях «піратська барка», «барка», «човен», «судно». Це зокрема доводиться співзвучністю із турецьким словом «сайка» (şayka, şayika – човен, баржа) [375]. Італійська назва «саєтта» могла означати довге та вузьке стрілоподібне судно. Але також існує інша схожа назва – чіатта (італ. «chiatta» – баржа), що також відповідає функціональним особливостям пинаса, який мав ремені для буксирування.

Ймовірно, ця сукупність впливів, в тому числі й турецької сайки, стала основою дунайської сайки, як тамтешнього плавзасобу доби османського панування.

У XVIII ст. відбувся наступний етап еволюції дунайської сайки: виникли полусайка, повна сайка, подвійна сайка (дубль-сайка) та інші різновиди. Дванадцятиметрова полусайка мала низький борт, малий осад, дві легкі півфунтові гармати на носі та кормі, косе вітрило, захисний щит, ремені для

буксирування, до дев'яти пар весел. Дубль-сайка сягала 27,5 м, мала ремені для буксирування, дві щогли з квадратним вірилом, які використовувалися як допоміжні, одну гармату на носі та шість в бортах з гарматними портами [402, s. 126]. Таким чином, еволюція дунайської сайки була пов'язана із розвитком тенденції до спеціалізації та гарматного озброєння.

У XVI ст. сформувався інший напрямок еволюції сайки. На початку Австро-турецької війни 1566-1568 рр. під час наступу стотисячної армії Сулеймана I османи використовували озброєні неглибокі гребні сайки, побудовані клінкерним способом для перевезень 35-40 вояків. На Дунаї та його припливах було створено низку суднобудівних центрів. Близько чотирьох сотень суден було побудовано у сербському місті Смедерево, болгарських Видин та Русе. Окрім транспортних сайок, будували інші транспортні судна, зокрема, паландарії. Також судна будувалися в інших підконтрольних імперії містах – Крушеваці (Сербія), Зворині (Боснія), Пожегу (Словенія), Нікополі (Греція). Активне використання невеликих річкових транспортних суден також свідчить про місцеві суднобудівні традиції, які імперія успадкувала з приходом на Балкани [233, p. 162-163].

З 60-х рр. XVIII ст. у процесі розвитку дунайської сайки з'явилися сербські вітрильно-гребні судна. У боротьбі з Османською імперією їх використовували сербські граничари та запорозькі козаки, які перебували на службі Австрійській імперії. Ці судна вирізнялися притаманній часу корабельною архітектурою (транець, бушприт). Цей напрямок еволюції сайки мав виражену універсальність. Їх призначення – перевезення вояків та вантажів, облаштування та захист переправ, патрулювання, бої із невеликими плавзасобами супротивника за допомогою 6-8 легких гармат на «великих чайках» або 2-4 гармати на «пів-чайках» [323, с. 41, 61, 62, 74, 76]. Універсальність також підкреслюється розвитком вітрильного озброєння, використанням різних типів трикутних та квадратних вітрил.

Джерела XVI-XVIII ст. дозволяють виявити семантичну спадкоємність термінів «сайка» та «чайка». Сайка уособлює певну сукупність плавзасобів. Із

запозиченням назви українською мовою це змістовне навантаження збереглося. Попри розмаїття назв козацьких човнів, які брали участь у походах, вони залишаються схожими за функціональними ознаками, які відомі з описів Д. д'Асколі та Г. Л. де Боплана. Назви козацьких суден XVI ст. можна відслідкувати за історіографічними та джерельними даними XVIII-XIX ст. Вони містять наступне:

1. «Думбаси» та «стерни» – човни, на яких захоплювали Акерман, Килію, Ізмаїл, Варну та спустошували район Константинополя [342, с. 23];

2. «Судна», «чолны» та «дубы» – загальна назва човнів, які брали участь у морських походах [81, с. 213, 329];

3. «Чайки» або «водні судна» – човни, здатні долати пороги;

4. «Чайки» або «дуби» – човни, що брали участь у поході на низ Дніпра 1575 року [87, с. 331, 348];

5. «Моноксили» – грецька назва суден, виготовлених на основі довбаного човна із липи, верби чи дуба [73, с. 294; 319, с. 126]. Географія морських походів та особливості їх проведення надали підстави для порівняння їх з морськими походами слов'яно-княжої доби.

6. Також назви козацьких суден визначалися зокрема від способу чи матеріалу виробництва. Основу човнів могли будувати із липи та верби [113, с. 34]. Моноксил «липа» відомий навіть з XV ст., а похідні від «дуба» назви «дубас» чи «думбас» – з XVI-го [177, с. 45–46].

Для XVII ст. також притаманні наступні назви:

1. «Чайки» [78, с. 122, 323; 369, с. 63; 92, с. 97–98];

2. «Човни» та «морські човни» (польською «czolny» та «czolnow morskich») [70, с. 370; 319, с. 126];

3. «Човен» або «судно» (французською «bafteau», «canot»). Останні два терміни застосовані у наведеному описі Боплана.

4. «Сайка» (şauka) – термін, який часто застосовували османи до козацьких суден. Це могло бути перенесенням назви схожих суден, які використовувалися турками на річках, зокрема на Дунаї. За даними, які наводить В. Остапчук, ці

судна вміщували приблизно 50 людей, що близько до даних Боплана [399, с. 243, 254]. Переваги чайок над галерами у швидкості, маневрі, здатності діяти на річкових та морських мілинах спричинили використання подібних суден в османському флоті для боротьби з запорозькими човнами. Це були захоплені у запорожців, а також спеціально побудовані так звані «османські чайки» довжиною 8-15 метрів. Їх масове застосування здійснювалося на ділянках, найбільш небезпечних через козацьку загрозу. Відомо про з'єднання у 60 таких човнів для оборони Дунаю та морського узбережжя у 1614-1615 рр., про флотилії «кілійських» та «акерманських» чайок для оборони гирла Дніпра [333, с. 351, 354, 357].

Для дослідження етимології терміну «чайка» також важливо зазначити наступне. З наведених даних випливає те, що в конкретному контексті наводяться конкретні назви – «чолни», «байдаки та інші судна», «морські судна», «козацькі судна», «судна», «дуби». Натомість у загальному контексті переважно наводяться назви «чайки», «чайки або водні судна», «чайки або дуби». Прикладом тенденції до зміни назв в залежності від загального чи конкретного контексту може бути листування щодо будівництва човнів 1673 р. У листі гетьмана Івана Самойловича у Москву вказується конкретна назва «човни морські». Лист-відповідь із Москви за змістом більш загальний, через що ті ж самі човни мають іншу, узагальнену назву: гетьману наказано надіслати в Брянський, Трубчевський та Путівльський повіти «знающих людей», аби «чайки делать» [62, с. 172-173]. Пізніше Самойлович звітує, що «челны морские сделаны» та готуються до спуску за пороги. З Москви знову надійшла загальна відповідь про чайки: «чайки присланы будут к вам на Запорожье вскоре» [62, с. 260].

Наведені приклади вживання тюркізмів «чайк», «каїк», «сайка», «шайка» та «чайка», а також їх похідних форм свідчать про наступне:

1. Це варіанти назв та вимов у різних мовах слів, які схожі за своїм значенням. Вони притаманні для великої групи плавзасобів, які розвивалися на основі суднобудівних традицій різних народів та їх взаємовпливу, в цілому

подібні за конструкцією та багатофункціональністю, а також близькі в термінологічному аспекті. Разом із семантичною схожістю вони набули специфічних місцевих вимов, що можна бачити на прикладі співзвучності наведених назв.

2. Походження терміну «чайка» необхідно розглядати в контексті протистояння та взаємодії суднобудівних традицій в зоні фронтиру. В дунайській частині фронтиру прикладом цього є дунайська сайка. Для чорноморської ділянки таким прикладом є османська чайка, яка поєднувала в собі функціональні та термінологічні особливості, притаманні османській сайці, з одного боку, та козацькій чайці з іншого. На користь походження терміну «чайка» від тюркізма «сайка» у XVI ст. також свідчать хронологічна та географічна наближеність існування цих плавзасобів.

3. Початок вживання назви іншомовного походження «чайка» одночасно став початком трансляції в українське мовне середовище первинної полісемантичності цього слова, сформованої мовою-джерелом. В новому середовищі полісемантичність набула розвитку під впливом технічних та експлуатаційних чинників. В такий спосіб термін поступово розповсюдився на шкіряні човни для додання порогів, на шкіряні човни для засідок, на річкові козацькі човни, а також на човни козацьких морських флотилій. Технологічна та функціональна специфічність кожного з цих різновидів не ставала на заваді їх потенційній та практичній експлуатаційній універсальності. Потреба в цнiверсальності стала одним з чинників технічної еволюції козацького човна. Універсальність стала основою узагальнюючого застосування терміну «чайка» до всієї сукупності цих суден, в тому числі для тих, які мали й інші назви. В такий спосіб первинна множинність семантики терміну «сайка» набула полісемантичності нового мовного середовища.

2.2.2. Етапи технічного розвитку козацької чайки.

За наведеними вище даними, початок будівництва чайок зі шкіряними бортами у Нижньому Подніпров'ї відноситься до середини XVI ст. Проте ця хронологічна межа може бути віднесена й до часу перших згадок про запорозьких козаків. Їх спорадичні напади на човнах на підконтрольні Криму та Османській імперії території відбувалися вже у XV ст. Зокрема це зіткнення у пониззі Дніпра на Тягині 1492 р. Напади посилюються з 1538 р., коли османи захопили пониззя Дністра та Дніпра, на що давно претендувало Велике князівство Литовське. У 1538 та 1545 рр. козаки на човнах атакували Очаків. З цих даних також випливає транспортна та річкова спеціалізація вказаних козацьких суден.

Але у кінці XVI та на початку XVII ст. на човнах, які мали різні назви, чималі козацькі загони дістаються чорноморського узбережжя та Дунаю, здійснюють напади на Акерман, Кілію, Ізмаїл, Варну. В документах першої половини XVII ст. йдеться про цілі флотилії морських чайок (*czaiiek, czalek, saiche*). Ця активність підсилюється і загроза сягає околиць Константинополя. В Чорному морі діють з'єднання чайок, які налічують від кількох десятків [78, с. 122, 323; 369, с. 63] до 300 човнів [92, с. 97–98]. Як свідчить досвід різних народів, човни зі шкіряними бортами можна обмежено використовувати для прибережного морського плавання. Проте для регулярних кампаній на морі потрібні міцніші плавзасоби.

Ці дані ілюструють процес технічної еволюції чайки, яка відбувалася впродовж XVI-XVII ст. Вона була наслідком кількісного зростання козацтва, розширення його військово-політичного та господарського впливу, а також географії військових походів, з одного боку, та внутрішніми процесами самоідентифікації у певній соціальній групі з відповідними цінностями, навичками, вміннями тощо.

Прикладом спроби встановлення етапів цієї еволюції від човна зі шкіряними до човна із дерев'яними бортами є дані теоретичного моделювання козацьких човнів, здійсненого М. Проснаком [235, с. 70–74]. Технічні різновиди встановлені умовно внаслідок ділення кількості козаків, які брали участь у

поході на кількість задіяних у ньому суден. В загальному вигляді початки кожного з етапів можуть бути представлені наступним чином:

1564 р. Чайка зі шкіряними бортами. Довжина до 15 м, ширина до 4,5 м, 5 пар весел, пояс очерету по бортах, дві легкі гармати.

1594 р. Чайка з дерев'яним бортами. Довжина 15 м, ширина 2,5 м, висота борту 1,4 м, осадка 0,75 м. 6 пар весел, квадратне вітрило, пояс очерету по бортах, дві легкі гармати. Екіпаж 25-28 чол. Водотоннажність близько 10 т.

Друга чверть XVII ст. Козацькі човни з опису Г. Л. де Боплана та з балтійської флотилії полковника К. Вовка. Екіпаж приблизно 50 чол. Водотоннажність 20 т.

Середина XVII ст. Велика чайка. Екіпаж приблизно 70 чол. Водотоннажність 40 т.

За всієї умовності такого моделювання (в походах могли брати участь човни різних розмірів) та періодизації на її основі, цей варіант загалом відображає на прикладі козацької чайки напрямок розвитку козацького суднобудування протягом майже століття.

Але для визначення етапів еволюції козацької чайки також необхідно врахувати наступне.

По-перше, окрім змін технічних параметрів плавзасобів, ознакою еволюційного характеру суднобудування є наведене вище розмаїття назв козацьких суден, що може бути наслідком розмаїття конструкційного, яке значно багатше наведеного М. Проснаком. Класичне зображення із бопланівського твору дає змогу відслідкувати особливості моноксильного виготовлення суден козаками, застосування ними давньоруського клінкерного способу кріплення обшивки. Загальні особливості конструкції, зафіксовані французьким інженером, зокрема невелике підвищення бортів на носі та кормі, можна бачити в козацьких човнах з турецького гобелену 1636 р. у дещо збільшеному вигляді [140]. Таке підтвердження даних Боплана є доказом масових обсягів суднобудування та сталих суднобудівних прийомів запорозького козацтва. Натомість зображення козацьких човнів на мініатюрі із книги «Шахнаме»

1592 р. [134] та гравюрі «Здобуття Кафи» 1622 р. [129] є прикладними невідповідності їх конструкції даним Боплана. Човни на цих зображеннях мають чітко окреслені фальшборти на носі та кормі. Проте особливо відрізняються конкретними деталями човни із книги «Шахнаме». Вони не мають весел на піднесених носових частинах. Крім фальшбортів можна побачити кермо, а відтак і транець – завершення корми прямими дошками. Це не співпадає із пізнішим бопланівським описом козацького човна із рівними бортами і двома веслами на загострених носі і кормі. На тлі певної умовності мініатюри ці деталі зображені чітко, що говорить про достовірність джерела (Додаток V). Водночас, попри технічні відмінності козацьких човнів XVI-XVII ст., всі вони схожі за призначенням. Дані, що підтверджують таку закономірність, наведені у Додатку VI.

По-друге, ознакою еволюційного характеру суднобудування є паралельне існування моноксильного та дощаного засобів виробництва суден, схожих за конструкцією та призначенням. Враховуючи високий рівень суднобудування Османської імперії, можна стверджувати, що для дій проти козацьких чайок турецькі корабелі збирали власні «османські чайки» не на моноксильній, а на дощаній основі, що, в свою чергу, не могло залишитися поза увагою запорожців. Загалом це, як і використання османами з XVI ст. саек дунайського походження, є доказом того, що в умовах фронтиру, зона якого розповсюджувалася й на водні шляхи, взаємодія різних суднобудівних традицій набувала характеру взаємовпливу [237].

Крім османських чайок існували і польські чайки. Флотилія полковника К. Вовка, яка була створена для війни Речі Посполитої зі Швецією у 1635 р., налічувала 30 човнів. Проте лише 15 із них побудували запорозькі майстри. Через те, що флотилія не була повністю готова до початку бойових дій, її поповнили 15 однощогловими польськими рибальськими ботами, які мали конструктивну подібність. Їх певним чином переобладнали – озброїли гарматами, додали шар очерету, оснастили якорями тощо [235, s. 71; 215, с. 92].

По-третє, еволюція чайки не зупинилася після переходу Запорозжя під протекцію Московського царства. Революційний вплив на суднобудування різних країн здійснили відкриття XVII ст., яке вважається часом становлення корабельнобудівної науки. З фундаментальних наук відокремилися гідромеханіка, будівельна механіка і теорія корабля, які вивчали основні морехідні властивості суден – плавучість, остійність, міцність, керованість та ін. Італійський астроном, фізик та механік Галілео Галілей заснував спеціальні розділи міцності – опір матеріалів та будівельну механіку корабля. У його книзі 1638 р. викладені результати дослідження опору, який чиниться твердими тілами силі, що прагне їх зламати. Аналізуючи вигин призматичної балки, він дійшов висновку про можливість зменшення ваги балок на 33% не на шкоду міцності. Відкриті у 1660 р. англійцем Робертом Гуком та у 1680 р. французом Едмом Маріоттом закони пропорційності між напругою і деформацією матеріалів дозволили вирішити завдання поперечного згинання балок [239]. Ці новації не могли оминати Запорозжя з огляду включеності козацтва до міжнародних соціально-економічних та військово-політичних відносин. В першу чергу, це стосується відкриття 1638 р. в сфері опору матеріалів. Ця дисципліна поєднала теоретичні дослідження фундаментальних наук з практичними конструкторськими завданнями.

Однак на перешкоді розвитку козацького суднобудування постали негативні обставини.

1. Наукові відкриття 1660 та 1680 рр. співпали у часі із періодом так зв. Руїни на території України. Період загального занепаду загальмував впровадження технічних новацій в суднобудування.

2. Судноплавну діяльність запорожців у пониззі Дніпра суттєво ускладнило зведення у 60-х-70-х рр. XVII ст. османської фортеці Кизикермен на правому березі біля Таванської переправи. Неодноразові спроби запорожців зруйнувати фортецю були невдалими. Зниження судноплавної активності негативно позначилося і на козацькому суднобудуванні. За даними, які наводить В. І. Мільчев, похід на Кизикермен 1687 р. запорожці здійснювали вже на 150

човнах, надісланих з Брянська і разом із московськими стрільцями, але взяти фортецю знов не вдається [116, с. 233]. Втім, повністю перекрити шлях до моря османам не вдалося. Зокрема, в 1694 р. 400 запорожців на човнах по Дніпру та Конці непомічено пройшли повз турецьку фортецю Аслам-Кермень, розташовану на лівому березі біля таванської переправи. Козаки вийшли в море через Дніпро-Бузький лиман та дісталися Криму [390, с. 157].

Отже, попри негативні чинники, козацькі походи та суднобудування не припинялися. Про це також свідчить наведене листування гетьмана Івана Самойловича з Москвою у 70-х рр. Під час Азовських походів 90-х рр. на Січ відправляються човни та матеріали для судноремонту. Запорозькі фахівці з будівництва морських човнів працюють на створеній у 1696 р. за ініціативи І. Мазепи Брянській верфі. За даними російського історика Г. Полякова, будівництво човнів для використання на Дніпрі у цій місцевості велося й раніше, зокрема у 1659 та 1679 рр., чому сприяла близькість до брянських лісів – джерела будматеріалу [241]. Також тут будували човни і для згадуваного походу запорожців та московських стрільців під Кизикермень 1687 р. Ймовірно, існування на цій території певної річкової суднобудівної традиції спонукало І. Мазепу до створення верфі.

За короткий термін була створена Дніпровська флотилія із морських суден, побудованих у Брянську і на Січі, а також річкових човнів, спущених на воду в українських містах Середнього Подніпров'я. Флотилію складала:

- 70 морських човнів, які були побудовані на Брянській верфі за участі та під керівництвом майстрів із Запорозької Січі. В документах зафіксовані різноманітні назви цих суден – струги, морські струги, великі судна, морехідні човни, чайки та ін.

- 40 морських човнів, що будувалися на Січі із матеріалів, надісланих гетьманом І. Мазепою. Вони також відомі як морські струги. Це були моноксили на основі т. зв. «подошв» – дерев'яних колод.

- 600 човнів для дій на річці та у лимані, які були побудовані у містах Середнього Подніпров'я під керівництвом козацьких полковників. Вони були

відомі як річкові судна, однодеревні дубові та липові човни, судна водяні, довгі, з очеретяною обшивкою [390, с. 14, 188, 190–220; 381, с. 19–20].

Навіть враховуючи втрату десятків суден під час переходу порогів у 1697 р., а також те, що не всі судна на могли добудувати та використати за призначенням, ці дані свідчать, що флотилія, по-перше, була потужною військовою силою, а, по-друге, була, принаймні на початковому етапі, за своєю суднобудівною сутністю, козацькою. Назви цих суден підкреслюють їх технологічні відмінності та свідчать, що вони були двох різновидів не лише за місцем застосування, а й за конструктивними особливостями: судна «великі для морської глибини виготовлені», та, «однодеревні дубові та липові, довжини чималої з очеретяною обшивкою для лиману».

Для виявлення суднобудівних тенденцій у створенні Дніпровської флотилії варто врахувати наступне.

У 1736 р. було створене креслення судна під назвою «козацький човен іменованій дуб» з кільовою балкою замість човна-довбанки в основі (Додаток VII). Назва «дуб» у XVIII ст. могла бути похідною від лексеми «дубас», яка відома протягом XVI-XVII ст. та означала назву вантажних суден у Подніпров'ї [112, с. 34, 48, 272, 313]. Але, як відмічає С. Л. Жавжарова, назва «дуб» стала широко відомою у художній літературі на початку XVIII ст. У віршах українського поета, священика та етнографа, Климентія Зиновієва зустрічаються назви суден, які будувалися тодішніми українськими майстрами: «великі та малі, тобто морські та річкові» кораблі, гемеї, окренти, каторги, струги, шугалії, липи, байдаки, шкути, дуби, лодії, човни, плавники [162, с. 282-283]. Враховуючи те, що потрібні десятиліття, аби ті чи інші назви з усного мовлення чи фахового тезаурусу перекочували у художню літературу, логічно вважати, що час появи човна дуба припадає приблизно на кінець XVII ст. [177, с. 45]. Проте, як вже зазначалося, у джерелах XVIII ст. назва «дуби» також розповсюджується на судна, які брали участь у морських походах XVII ст., а також на ті, назва яких ототожнюється із назвою «чайка» [81, с. 213; 87, с. 331, 348]. Тобто це човни-моноксили. З одного боку, це підтверджує слухність

висновків Д. І. Яворницького про те, що «дуб» – це морський різновид козацького судна, котрий тотожний «чайці» [388, с. 273, 274]. Але розповсюдження назви «дуб» на дощаників та моноксилів ускладнює встановлення часу переходу до дощаного виробництва козацьких човнів.

Цей технологічний стрибок має аналоги у польському суднобудуванні. Тенденція до збільшення ширини човна та висоти борту з одночасним пропорційним зменшенням загальних розмірів призвела до зменшення розмірів дерев'яної колоди в основі корпусу, яка з часом перетворилася на Т-образний кіль [398, с. 445, 447]. Аналогічні процеси відбувалися козацькому суднобудуванні. Необхідність будувати великі човни, зокрема для морських походів, тривалий час вимагала застосування моноксильної технології. Натомість, дуб 1736 р. з кільовою дошкою у довжину на чверть менший, аніж човен XVII ст. з опису Г. Л. де Боплана. Це фактично повторює тенденцію польському суднобудуванні із зменшення розмірів корпусу човна при переході до будівництва на кільовій основі.

Таким чином еволюційний розвиток призвів до початку нового етапу козацького суднобудування у кінці XVII ст. Це засвідчено зокрема появою козацького човна «дуб» та активним залученням запорожців до праці на суднобудівних верфях.

Висновки до розділу 2.

1. Виникнення та розвиток суднобудування запорозького козацтва були обумовлені низкою внутрішніх чинників.

По-перше, це формування постійного населення – носія суднобудівних традицій в конкретних природних умовах в процесі освоєння Нижнього Подніпров'я та прилеглих територій. Трансляція традиції із покоління в покоління та від однієї історичної епохи до іншої відбувалася на основі соціальної пам'яті про практичний досвід та духовного життя з уявленнями про водне середовище, магічну та соціально важливу корабельну символіку тощо.

По-друге, традиція існувала завдяки суспільного попиту на неї в процесі осовення Нижнього Подніпров'я та прилеглих територій, про що свідчать судноплавна інфраструктура – поселення вздовж шляху «із варяг у греки» як наслідки активної судноплавної діяльності русів. Вона була неможливою без необхідного рівня суднобудування, здатного продукувати специфічні за конструкцією плавзасоби на моноксильній основі.

Зв'язок між києворуським та козацьким епохами засвідчують археологічні дані щодо моноксильного виробництва на південних річках. Дані вуглецевого аналізу наведених човнів-довбанок дають змогу на підставі особливостей їх конструкції виокремити два основні етапи їх розвитку. Цей процес призвів до виникнення козацького човна на моноксильній основі, створеного шляхом застосування моноксильно-набійної технології.

По-перше, це етап власне човнів довбанок (доXVст.). До нього можна віднести сабатинівський човен (XIVст.), стирський човен (XIII-XVст.), хортицькі човни (~X-XV ст.).

По-друге, це етап використання технології виготовлення човнів-довбанок для виготовлення моноксильно-набійних суден (XV-XVII ст.). До нього можна віднести волинський та рівненський човни. Також до цього етапу можна віднести чайки зі шкіряними бортами (з XVI ст.).

2. На розвиток суднобудування запорозького козацтва вплинули зовнішні чинники – іноземні суднобудівних традицій та військово протистояння в зоні фронтиру. Загальні закономірності технічної еволюції мали наслідками певні технічні та функціональні подібності, а саме :

- клінкерний спосіб виробництва суден вікінгів, південних слов'ян та запорозьких козаків;

- польська та козацька традиція виробництва річкових суден для перевезень вантажів та вояків з цільного стовбура дерева, а також виготовлення набійних човнів;

- довгі та вузькі транспортні та оснащені озброєнням судна Середземноморського басейну «кайки», «шайки», «сайки» та ін., що певним

чином відображає тюркське походження назви козацького човна «чайка» та успадкування ним технічного розмаїття видів суден.

Умови фронтиру зумовили розвиток суднобудування на Запорожжі як виключно козацької галузі діяльності. Вона розвивалася на сезонних рибних заводах, прибережних зимівниках, на січах, у важкодоступних для степовиків місцях – так званих «скарбницях». Казенні верфі тут з'являються лише з XVIII ст. На першій з них «Запорозькій верфі» козаки працювали ще в оточенні укріплень на Малій та Великій Хортиці, на правому та лівому берегах Дніпра, під охороною гарнізону фортеці та інших розташованих поруч російських військ.

3. Суднобудування запорозького козацтва було засобом адаптації до природних умов Нижнього Подніпров'я та прилеглих територій. Природні умови визначили напрями спеціалізації суднобудування. Риболовля потребувала човнів-довбанок, легких каюків та невеликих дубів. Для подолання порогів були потрібні легкі човни зі шкіряними бортами, байдаки із пласким корпусом, невеликі дуби та човни. Торгівельні перевезення вимагали містких дубасів та байдаків. В таємних «скарбницях» будувалися чайки. На казенних верфях досвідчені козаки зводили козацькі човни багатьох різновидів, які виникли внаслідок технічних новацій.

Основними характеристиками козацьких суден були міцність через моноксильну основу, легкість через використання шкіри, а також малий осад через наявність мілин в акваторії. Поступово ці ознаки поєдналися у річково-морському судні – запорозькій чайці та її різновидах.

4. Загальною ознакою суднобудування запорозького козацтва до кінця XVII ст. була еволюція комбінованого моноксильно-шкіряного та каркасно-шкіряного виробництва у бік моноксильно-набійного та дощаного виробництва. Збільшення географії судноплавної, в тому числі військово-морської активності козацтва призвело до виникнення різновидів чайок, поділу на морські та річкові. Одним із різновидів став козацький човен «дуб».

5. Під впливом сукупності чинників приблизно в середині XVI ст. суднобудування запорозького козацтва перетворилося із штучного виробництва човнів для поточних промислових потреб на галузь економіки. Про це свідчать її продукція, схожа за призначенням, технологією виробництва та сировиною, суднобудівні осередки судноплавної інфраструктури, виробничі кадри, зв'язок з основними видами діяльності козацтва, а також із річковими та морськими військовими походами, що було неможливим без планування та організації масового виробництва.

РОЗДІЛ 3. ТРАДИЦІЇ ТА ІННОВАЦІЇ КОЗАЦЬКОГО СУДНОБУДУВАННЯ XVIII ст.

3.1. Новий етап розвитку суднобудування.

На межі XVII-XVIII ст. розпочався новий етап розвитку козацького суднобудування. Його характерними ознаками були:

- 1) виготовлення традиційних козацьких човнів;
- 2) участь запорожців в суднобудуванні на казенних верфях;
- 3) поява на казенних верфях нових моделей козацьких човнів.

Традиційні козацькі човни дуби.

Для козацького суднобудування цього періоду було притаманне продовження виготовлення човнів універсального призначення. З кінця XVII ст. вони відомі під назвою «дуби». Як свідчать тогочасні дані, вони були дещо меншими у порівнянні із човнами середини століття. В цей час в морських походах використовувалися відносно менші промислові човни, які вміщували по 30 - 40, або до 50 козаків і часто не оснащувалися гарматами. Приміром, у похід 1696 р. вирушила 1000 козаків-промисловців на 30 човнах з трьома гарматами, а також 500 промисловців на 10 легких човнах [390, с. 174–175].

Уявлення про зовнішній вигляд дуба може надати креслення, які фельдмаршал Б. Мініх надіслав в сенат з початком Російсько-турецької війни 1736-1739 рр. Він розшукував для Дніпровської флотилії модель човна, який був би здатним долати пороги. Креслення містять зокрема зображення «козацького човна, який зветься дуб» довжиною у 14 м [146]. На них зафіксовано кільову балку в основі човна (Додаток VII). Але одночасно Мініх вказував, що «запорозькі дуби виготовляються з одного дерева, хоча те робиться через необхідність» [88, с. 609]. Тобто йдеться про співіснування у запорожців монокильного та дощаного способу будівництва, який обирався з урахуванням обставин та можливостей. Оснащені гарматами дуби С. Мишецький називає «військові дуби». Він наводить відомості про те, що перед початком війни 50

схованих легких гармат козаки розподілили по військових дубах, які були у куренях [91, с. 26].

Д. І. Яворницький визначав як чайку знайдений у кінці ХІХ ст. човен в пониззі Дніпра [388, с. 278–280]. На користь запорозького походження цього судна свідчать наступні дані:

1. Знахідку здійснено у гілці Дніпра Сисиній, паралельній гілці Підпільній, навпроти місця Нової Січі (1734-1775 рр.), яка була одним із осередків козацького суднобудування в системі судноплавної інфраструктури.

2. Наближеність розмірів знахідки до розмірів козацького човна з опису Г. Л. де Боплана: довжина складала 21 м, висота борту 2,1 м.

3. Човен плоскодонний, без кіля, як і козацькі човни раніших часів.

4. Дно та нижня частини корпусу до ватерлінії виготовлена із дуба. В основі судна був дубовий брус завтовшки більш ніж 20 см;

5. Зовнішня обшивка кріпилася до шпангоутів цвяхами. Один залізний цвях вбивався після двох дерев'яних. Ковані залізні цвяхи були грубої роботи та мали великі капелюшки, що вказує на їх місцеве походження.

6. Конструкційна близькість до козацького дуба із креслень Мініха: обидва човна мали палубу, а замість човна-довбанки основою обох човнів був дерев'яний брус через весь корпус.

Весною 1738 р. нижче порогів знаходилися 40 «запорозьких човнів або великих ботів» [88, с. 663]. Це, ймовірно, були ті ж козацькі дуби, адже заплановані для будівництва в Брянську 50 «запорозьких ботиків» «пропорцією як у запорожців» на цей час ще не були побудовані. У вересні 1738 р. внаслідок відправки кількох партій нових плавзасобів через пороги розташована там Дніпровська флотилія налічувала вже 456 суден різних типів, в тому числі 40 козацьких човнів, побудованих на верфі. А з урахуванням ще й 40 човнів запорожців, які діяли тут раніше, частка бойових козацьких суден складала 16,1% загальної чисельності флотилії, до якої входили бойові та транспортні судна [88, с. 672].

Характерним прикладом військових операцій запорожців була атака 400 козаків на дубах плотів з очерету та турецьких суден, які перевозили татарську орду та полонених лимані поблизу Станіслава. Мініх доповідав, що відбито 79 полонених, вбито трьох татар та трьох захоплено, близько 200 татар потонуло. Запорожці повернулися на Січ без втрат [104, с. 310; 106, с. 3]. Також на дубах велося постачання харчів до захопленого Очакова [105, с. 279, 285].

Під час Російсько-турецької війни 1768-1774 рр. запорожці на дубах перевозили вояків, здійснювали диверсії та розвідку, захоплювали ворожі судна, висаджували десанти на Дніпрі, Чорному морі та Дунаї. На своїх човнах вони атакували ворожі судна в гавані Сілістрі та інших міст, які потім штурмували. Козаки також брали участь у прикритті евакуації та перевезенні християнського населення на переправі поблизу дунайського містечка Туртукай [101, с. 347, 348, 411, 412]. Тогочасні дані, зокрема малюнок Мініха (Додаток VII), а також дані кінця XVII ст., свідчать про порівняно менші розміри та артилерійську потужність цих дубів, аніж човнів з опису Боплана. Флотилія під проводом військового старшини Пилипа Стягайла у 1769-1771 рр. налічувала 1690 вояків. Тобто один човен в середньому вмщував 40-45 козаків. При цьому канонірів було лише 38, що відповідало кількості куренів та суден флотилії, кожне з яких могло нести одну легку гармату (фальконет). На прохання П. І. Калнишевського, перед початком кампанії 1772 р. головнокомандувач князь В. М. Долгоруков зокрема надіслав флотилії, яка діяла на Дунаї, 40 фальконетів [213, с. 117, 119]. На 20 човнах, кожен з яких вмщав в середньому по 50 людей, козаки під керівництвом полковника Седловського здійснили у 1771 р. похід від Очакова до Кілії на Дунаї з метою дослідження берегів, глибин, вітрів, течій в річках, лимані та морі [335, с. 318]. В офіційних документах 1772 р. ці судна згадуються під назвою «козацькі човни» [88, с. 747].

Аби з'ясувати місце дуба серед інших козацьких суден та його технічну співвіднесеність із ранішим козацьким човном, необхідно порівняти креслення «козацького човна, який зветься дуб» 30-х рр. XVIII ст. та «козацького човна» Г. Л. де Боплана середини XVII ст. При цьому варто врахувати, що однією із

важливих характеристик судна є його пропорції – співвідношення довжини до ширини. У суднобудівній справі використовується відношення довжини судна до його ширини по конструктивній ватерлінії – $L_{квл} / B_{квл}$ [298, с. 130]. Цей параметр впливає на швидкість, маневреність та остійність плавзасобу. Великі значення цього співвідношення сприяють високій швидкості, стійкості на курсі через значну площу бокової та підводної поверхні, зменшують витрати енергії, яка рухає судно. В цьому дослідженні цей показник обраховуватиметься у співвідношенні найбільшої довжини та найбільшої ширини – L / B . Це пояснюється умовністю креслень Г. Л. Боплана та Б. Мініха і необхідністю враховувати для порівняльного аналізу розміри, які наводяться у писемних джерелах, а також необхідністю виявлення загальних тенденцій.

Порівняння дозволяє виокремити наступне:

1. Відмінність. Ознаками човна XVII ст. є моноксильна основа, однаково загострені ніс та корма, а також два стернових весла. Човен XVIII ст. в основі конструкції має кільову балку замість човна-довбанки, а також невелику носову палубу. Транець замість загостреної корми є ознакою спеціального призначення човна, зокрема для риболовлі, і його поява в конструкції дуба віддзеркалює тенденцію до універсалізації човна. Звичайно, не можна казати про кільову основу козацьких дубів як про загальне явище. Скоріше це одна з перехідних форм, яка віддзеркалює процес технічної еволюції цього судна із міцним поздовжнім набором із дуба. Виготовлення деталей шляхом поздовжніх і поперечних деформацій заготовок (одночасно з потребою зниження ваги деталей) висувало додаткові вимоги до міцності цих заготовок. Це призвело до ширшого застосування дубу для виготовлення основних частин козацьких човнів – поздовжньої балки, шпангоутів, днища та нижньої частини бортів та одночасно дозволило зменшити вагу човна.

2. Схожість. Пропорції 5:1 у бопланівського «козацького човна» XVII ст. збереглися у «запорозького козацького човна, іменованого дуб» XVIII ст. Мініатюрна ширина транця дуба у 2 фути не могла бути суттєвою вадю для

нормального руху заднім ходом і маневреність чайки попереднього століття із однаково загостреними носом та кормою могла зберігатися.

Схожість конструкцій свідчить про успадкованість давніх суднобудівних традицій у XVIII ст. Військова ефективність козацьких дубів була доведена впродовж Російсько-турецьких війн. Зокрема в 1771 р. розглядалася можливість будівництва 150 козацьких човнів на річках Прут та Серет для нової військової кампанії на Дунаї [225, с. 18; 226, с. 69].

Казенні верфи.

На Брянській верфі у кінці XVII ст. будівництво тривало під керівництвом відряджених туди запорозьких майстрів Василя Богуша, Мартина Романовича та інших. Тут будували судна на основі «подошви» – дерев'яної колоди, з нашитими бортами та численними елементами корабельного набору. Така комбінована конструкція, на слухну думку Д. Р. Кобалії, не дає підстав вважати ці човни власне моносилами, адже самі «подошви» є різновидом кіля [292, с. 159]. З іншого боку, її можна вважати певною перехідною формою в межах моносильної-набірної конструкції, притаманної запорозькому суднобудуванню.

Новий етап створення регулярної флотилії розпочався у 1723 р. із заснуванням на р. Десні Брянського адміралтейства [225, с. 14]. Залучення запорозьких козаків для створення флотилії мало щонайменше дві причини. По-перше, досвід суднобудування козаків знадобився напередодні Російсько-турецької війни 1736-1739 рр., яка мала вестися в пониззі Дніпра та на Чорному морі, на добре знайомому козакам театрі військових дій. По-друге, будівництво численних нових суден флотилії потребувало велику кількість казенних працівників, яких було недостатньо. Їх брак відчувався навіть напередодні походу на Очаків 1737 року, який мав бути забезпечений Дніпровською флотилією. Для неї було потрібно звести п'ятсот козацьких човнів, враховуючи наявність матеріалів на Павлівській, Тавровській та інших донських верфях [54, арк. 15; 57, арк. 13]. За наказом Адміралтейств-колегії у лютому 1737 року на Брянській верфі Дніпровську флотилію мали будувати 2455 майстрів. Проте працювало там лише 919. Брак робітників сягав 1535 чоловік [59], або 64 %. У

вересні того ж року ситуація не покращилася – на верфі було всього 956 робітників [88, с. 638].

Також про використання козацького досвіду на казенних верфях свідчать плани та практика будівництва на них однодеревних човнів, як це було і наприкінці XVII ст. У Брянську таке виробництво тривало на початку війни 1736-1739 рр. Одночасно із 17 дощаними будували і 10 однодеревних човнів [58, арк. 1311]. У Таврові для Донської флотилії у 1738 р. планували будувати 300 однодеревних човнів, але через брак фінансування та майстрів від ідеї відмовилися [381, с. 54].

Водночас сплав готових суден через пороги залишався проблематичним. Витрачався час та знижувалася боєздатність флотилії, адже щойно збудовані судна після проходження порогів потребували ремонту. Також великими були безповоротні небойові втрати суден. В таких умовах з кінця 1737 р. почався пошук місця для зведення нової верфі нижче порогів.

Існували плани будівництва верфі на р. Чортомлик, про що свідчать креслення оновленої Чортомлицької Січі із верф'ю [114, с. 468] (Додаток VIII). Не дивно, що вона отримала назву Запорозька (Чортомлицька) верф. Але після закладки верф не працювала. Місце було визнане небезпечним через близькість до супротивника. Січ відновили на р. Підпільна, але ідею будівництва на ній казенної верфі запорожці зустріли з підозрою [381, с. 67].

12 січня 1738 року, за наказом з канцелярії фельдмаршала Мініха, місце нової верфі було визначене на острові «іменованому Верхня Хортиця, що лежить нижче порогів в десяти верстах». На ньому розташувався військовий пост та були закладені фортифікаційні споруди. Сюди мали прибути казенні робітники. Це місце «призначено іменувати Запорозькою верф'ю» [88, с. 613]. Вона також відома під іншими назвами – «Нижньопорозька», «Хортицька», «Нова Запорозька» [381, с. 70].

Назву «Запорозька верф» в офіційних документах можна пояснити тим, що, по-перше, її фактично перенесли з місця Старої Запорозької (Чортомлицької) Січі, а, по-друге, тим, що на ній працювало більше двохсот

запорожців. У північній частині острова Мала Хортиця (Верхня Хортиця, Байда) була «Верхня фортеця» з 4 офіцерськими та 8 солдатськими землянками. На відміну від них 21 козацький курінь та 3 офіцерські землянки були розташовані в низинній частині острова біля води та місць будівництва суден [135]. В куренях мешкали козаки, а в офіцерських землянках поряд могла бути розташована козацька старшина (Додаток IX). Фельдмаршал Мініх та чиновники, які опікувалися суднобудуванням на Дніпрі, зверталися до Адміралтейської колегії щодо відрядження робітників до Брянської та Запорозької верфей. Проте виконати ці прохання виявилось неможливим, адже вони були потрібні в інших місцях, зокрема у Кронштадті для будівництва галер та ремонту тамтешніх укріплень [88, с. 673].

Практика залучення запорожців до казенного суднобудування тривала й пізніше. У разі прийняття проекту будівництва 150 козацьких човнів на річках Прут та Серет у 1771-1772 р., його здійснення не обійшлося б без участі запорожців. Про це свідчить вже набутий до того часу подібний досвід і пізніший досвід Кременчуцької верфі та верфі у м. Фальчі на р. Прут під час Російсько-турецької війни 1787-1791 рр. Але в 1771 р. брак деревини призвів до знищення місцевих лісових ресурсів та величезних витрат на її транспортування із Росії. У листопаді більша частина необхідних матеріалів для будівництва козацьких човнів була доставлена в Яси. Ліс в басейн Дуная доставляли з Польщі. Матеріали відправляли з Петербурга через Брянськ та Київ. Врешті решт через витратність постачання, незадовільну організацію системи управління та браку фахівців-суднобудівників будівництво суден для флотилії на Дунаї припинили і надалі будували їх на Дону [334, с. 22–23]. Саме наближення виробництва до джерел постачання було запорукою масового виробництва на Брянської та Кременчуцької корабелен, віддалених від театру бойових дій.

Створення казенних верфей та масове виробництво плавзасобів сприяло розвитку дніпровської судноплавної інфраструктури. Система опорних пунктів, пристаней, місць стоянок суден, місць волоків в обхід порогів отримала назву

Дніпровської лінії. Вона простягнулася від Усть-Самару до Нового шанця. Втім, через відступ російських військ, деякі південні пункти знищувалися [389, с. 65–67, 138].

Важливою ознакою розвитку казенного суднобудування також було використання праці вільнонайманих суднобудівних артелей. Як вже зазначалося, процес залучення запорожців до виконання суднобудівних завдань Московського царства починається в 70-ті рр. XVII ст. У кін. XVII ст. створення регулярної Дніпровської флотилії потребувало мобілізації ресурсів вже багатьох територій Гетьманщини, за рахунок яких будувалася чимала частина флотилії. Фактично це був приклад застосування у суднобудуванні феодальних методів примусової праці. Певні аналогії цього можна бачити в системі суднобудування, яка склалася в Польщі у XII-XIII ст. Ділянки польських водних шляхів контролювалися знаттю, яка була задіяна у торгівлі та потребувала достатньої кількості човнів. Суднобудування при цьому було додатковим обов'язком підневільних сільських та міських громад. Це спричинило появу гільдій фахівців-корабелів та постійного суднобудування на верфях [397, s. 132].

В умовах Подніпров'я кін. XVII ст. таким феодалом виступило Московське царство та її державні інституції. Наслідком виконання цієї фактично суднобудівної повинності були величезні фінансові збитки та невдоволення населення Гетьманщини. Через це гетьман був змушений відмовитись від будівництва суден для флотилії вище порогів [381, с. 20].

Однією з суттєвих ознак нового етапу розвитку Дніпровської флотилії, який настав в 30-ті рр. XVIII ст., було застосування інших принципів трудових відносин. Неefективність та збитковість феодальних методів, а також постійна нестача казенних працівників, сприяли розвитку підрядних відносин, на підставі яких працювали суднобудівні артілі вільнонайманих корабелів. 24 листопада 1736 р. в Брянськ надійшов надрукований указ сенату щодо будівництва в Таврові та Брянську морських суден підрядним способом. Генеральна військова канцелярія мала розповсюдити цей указ в м. Глухів та в інших малоросійських містах. Для цього мали робити копії указу та розсилати їх

по всіх полках. Всіх бажаючих отримати підряд на будівництво морських суден, канцелярія мала терміново надсилати в Брянськ [9; 19]. Для участі в будівництві морських суден окрім підрядників залучалися всі охочі працювати по найму, які зналися на теслярській, столярній та ковальській справі. Географія пошуку цих фахівців була вельми широкою – малоросійські міста, Брянськ, Тавров, Білгородська та Воронежська губернії [10].

Також на цих територіях розшукувалися лоцмани для роботи в дніпровських порогах та інші робітники [5]. Для цього Генеральна військова канцелярія також мала розсилати по полкових містах копії відповідних наказів, а також забезпечити термінову відправку всіх бажаючих працювати на будівництві морських суден в Брянськ [11; 12].

До 1738 р. підрядні відносини вже були характерною ознакою суднобудівних програм, які передбачали використання традиційних для України типів вантажних байдаків та барок, підрядного способу їх будування, що відповідало вимогам часу [292, с. 164]. Ці відносини розвиваються й надалі, адже артельне суднобудування продовжує розповсюджуватися й на військову сферу. Вона потребувала не лише залучення фахових суднобудівників, але й забезпечення виробництва великими обсягами сировини, матеріалів, а також їх доставку до місць використання, що також забезпечувалося підрядниками та вільнонайманими працівниками.

З активізацією казенного суднобудування в пониззі Дніпра після ліквідації запорозького козацтва в 70-х рр. XVIII ст. вільнонаймані артелі продовжували виконувати великий обсяг робіт. Під час пошуків місць для будівництва нових верфей на Дніпрі тривали обстеження берегів річки та її притоків від Брянська до Києва, де можуть бути розпочаті заготівлі корабельного лісу із залученням вільнонайманих пильщиків деревини. Водночас потрібно було організувати його сплав до порогів, що потребувало залучення вільнонайманих сплавників [13; 14, арк. 28 зв.].

Впродовж кількох десятиліть вільнонаймані працівники почали чисельно перевищувати казенних. Про обсяги такої динаміки свідчать зокрема дані з

протоколу засідання Адміралтейств-колегії 17 лютого 1783 р. В той час у Херсоні знаходилися 740 майстрів, учнів та інших працівників, чого було замало для виконання робіт з будівництва морських кораблів. Сюди додатково надіслано 300 рекрутів із Казані, а також 172 казенних «первоклассных и второклассных» теслярів корабельних, галерних, ластових, щоглових та шлюпкових з Охти (узбережжя р. Нева) та 700 вільнонайманих робітників. Водночас чисельність вільнонайманих продовжувала збільшуватись і невдовзі мала перевищити 1500 працівників, адже розраховувалася у співвідношенні 1 казенний на 10 вільнонайманих працівників [90, с. 3–4]. В протоколі відсутні дані щодо походження вільнонайманих корабелів. Водночас це можна встановити за іншими даними. У 1775 р. розпочалися пошуки місця для будівництва нової гавані та верфі в пониззі Дніпра та в Дніпровсько-Бузькому лимані. В документах Адміралтейств-колегії йдеться про необхідність будівництва верфі, елінгів та інших споруд, зокрема і житла для казенних робітників, які на новому місці будуватимуть кораблі. Йшлося і про залучення для цього вільнонайманих працівників, яким для проживання будуватимуть лише землянки. Зазначалося, що казарми їм не потрібні, адже «вони взимку у ходитимуть у свої домівки, а влітку житимуть у землянках» [88, с. 701]. Тобто йдеться про дніпровських та запорозьких корабелів, практика використання яких в наступній Російсько-турецькій війні 1787-1791 рр. продовжувалася.

Нові моделі козацьких човнів.

Тактика Дніпровської флотилії 1736-1739 рр. та, зокрема, його запорозького підрозділу, яка полягала у військових перевезеннях, десантах і боротьбі із ворожими плавзасобами, в цілому нагадувала тактику козацьких флотилій XVI-XVII ст. [92, с. 97–98; 72, с. 259–269; 104, с. 263, 280, 304]. Для будівництва на казенній верфі нових човнів, які були б здатні вирішувати такі завдання, а також долати пороги, була обрана модель козацького дуба. Мініх вимагав робити новий човен з осадкою та пропорціями як у запорожців, або з дещо більшою шириною, з місцями для двох гармат та захистом від морських хвиль на носі та кормі. Вважалося за доцільне за можливості залишити його

малий осад [88, с. 609]. Обрання способу виробництва нових човнів фельдмаршал залишив за корабелями, виходячи з наявних можливостей верфі. Він переймався не способом виробництва, а функціональними можливостями нових суден. Через це, ймовірно, на казенній Брянській верфі будувалиодночасно дощані та однодеревні човни.

Проте у 1737 р. пріоритети були віддані будівництву дубель-шлюпок. Було вирішено будувати 500 таких суден, які б, з одного боку, мали якості козацьких човнів для додання порогів, а з іншого мали бути бойовими човнами та нести 6 легких гармат [88, с. 609–611]. Мініх вимагав, аби дубель-шлюпки були здатні ще й перевозити якнайбільше вантажу. Для цього було потрібно внести зміни в конструкцію човнів та залучати досвідчених дніпровських лоцманів для переходу порогів [56, арк. 454 зв.–455, 459–459 зв.].

Розглядалися варіанти із збільшення потужності гарматного озброєння. Одинізнихпередбачавдві 12-фунтові гармати на носі і дві 8-фунтові на кормі човна довжиною у 21,33 м [141]. Проте ці конструкторські пошуки оптимальної спеціалізації дубель-шлюпки, пристосованої до умов дніпровської акваторії, а також практика будівництва та використання цих суден у пониззі Дніпра та на морі виявилися невдалими, що знов привернуло увагу до козацького суднобудування.

Восени 1736 р. в Брянську знаходилися майже добудовані три прами та чотири плоскодонні галери. Мініх наполіг на їх терміновій добудові та відправці, попри те, що основні зусилля були скеровані на будівництво дубель-шлюпок. Осадка праму – плавучої батареї, розрахованої на вісім 8-фунтових гармат складала лише 0,76 м. За цією характеристикою, прами та галери були найбільш схожі із запорозькими човнами та турецькими шхерботами, що було важливо для додання порогів [172, с. 79–80].

Також на початку 1737 р. Адміралтейств-колегія вирішила будувати в Брянську 40 козацьких човнів на зразок донських [55, арк. 261] за надісланими кресленнями 1736 р. Г. Харламова та А. Алатчаніна [139; 143]. Їх пропорції та конструкція приблизно повторювали пропорції та конструкцію козацьких дубів

(Додатки X). До весни 1738 р. у Брянську мали побудувати 50 «запорозьких ботиків» пропорцією «як у запорожців» з урахуванням здатності долати пороги та для використання на лимані та морі [88, с. 660].

Конструкція та комплектація «новоманірного козацького човна» Дніпровської гребної флотилії може бути встановлена шляхом порівняння із відповідними характеристиками вказаних донських човнів на підставі документів щодо постачання матеріалів для будівництва п'яти сотень таких суден в Таврові.

Зокрема донський човен озброїли двома легкими трифунтовими чавунними гарматами. Він мав два вітрила та один брезент, оснащувався двома чотирирогими якорями вагою 4 та 3 пуди. Човни також комплектувалися двома банниками для двох- та трьох- фунтових гармат. Із озброєння на кожній передбачалося також дві фузеї з багнетами та дві шпаги. Боекомплект становив 30 дво- та трифунтових ядра, 10 зарядів картечі, 36 куль, запас кремнів, пороху. На човні мав бути флюгер, 6 дубових діжок з водою та інше знаряддя [52, арк. 7; 53, арк 418, 421; 51, арк. 607, 607 зв., 609 зв., 610].

Одне з козацьких суден Дніпровської флотилії 30-х рр. XVIII ст. піднято з річкового дна в районі розташування Запорозької верфі. Було створено його теоретичне креслення (Додаток XI). Дослідження дозволили зробити висновок, що цейкозацького човен, на відміну від донського, мав чотири легкі гармати, що було притаманне човнам запорожців. Судно також відрізняється наявністю в середній частині відсіка для перевезення вантажу та, можливо, коней [154; 298, с. 122–126].

Ці дані свідчать на користь існування численних перехідних форм, які виникали безпосередньо під час будівництва суден. Напрямоком змін, як свідчить ця знахідка, було набуття більшої універсальності.

У донесенні адмірала Н. Сенявіна імператриці від 12 березня 1738 р. серед 226 суден різних типів, які ще будуються на верфі, згадані 40 «козацьких човнів» [88, с. 664–668]. Навесні цього року їх разом з іншими суднами відправили з Брянська на «нижепорожскую» верф [88, с. 672]. Чергова партія із нових

збудованих 117 суден різних типів, серед яких були ще 40 козацьких човнів, відправлена із Брянська 16 квітня 1739 р. [88, с. 675].

У вересні 1739 р. війна завершилася. На той час побудована на казенних верфях Дніпровська флотилія складалася із 657 суден різних типів, які були розташовані нижче та вище порогів. 62 із них були козацькими човнами [88, с. 678], тобто 9,4 % (без урахування човнів, побудованих самими запорожцями).

Отже чималу частину військових човнів флотилії склали «новоманірні козацькі човни», які мали розміри та артилерійське озброєння схожі із козацькими човнами попередніх часів. Вони були створені з урахуванням досвіду козацького суднобудування для плавання в Нижньому Подніпров'ї та на морі [88, с. 660; 177; 256], а також так званих «островських човнів», які нетривалий час будувалися на Балтійському морі під час Північної війни. З іншого боку, походження «островських човнів» пояснюється використанням козацького досвіду [184, с. 21]. В новоманірних човнах також можна бачити схожі із козацьким дубом конструктивні тенденції. Загалом будовання схожих із ним козацьких човнів на казенних Брянській та Запорозькій верфях було одним з пріоритетних завдань у цій війні [105, с. 315].

Новоманірний козацький човен, як і дніпровська дубель-шлюпка, був прикладом впровадження на казенних верфях суднобудівних вдосконалень козацького досвіду з будівництва суден певних розмірів, пропорцій та функціонального призначення. В умовах війни, яку вела Російська імперія, екстренне суднобудування здійснювалося прискореними темпами в тих обсягах, на які була спроможна галузь в той час.

Через це технічні якості новоманірних козацьких човнів не відповідали їх потенціальним можливостям, попри те, що за конструкцією та озброєнням вони були максимально наближені до козацьких човнів попереднього часу. В офіційному донесенні від 2 вересня 1739 р. йшлося, що новоманірні козацькі човни вельми непридатні, вузькі, хиткі та важкі у веслуванні, побудовані для козаків, проте ними вони не користуються [88, с. 678]. Ще гіршими були характеристики дніпровських дубель-шлюпок.

Порівняльні характеристики козацького човна з опису Г. Л. де Боплана, чайки (дуба), знайденого в районі Нової Січі [382; 388, с. 278–279], креслень Б. Мініха, П. Харламова та А. Алатчанінова [139; 143], новоманірного козацького човна, а також характеристик великих та малих запорозьких човнів чорноморського козацтва [142; 32; 33; 325, с. 432; 90, с. 81, 85, 130], свідчать про збереження протягом XVII-XVIII ст. функціонального призначення та загальних рис конструкції козацьких плавзасобів із одночасною тенденцією до збільшення їх ширини через необхідність збільшення вантажопідйомності (Додаток XXII).

Порівняння свідчить, що традиції та інновації суднобудування співіснували у Подніпров'ї XVII-XVIII ст. у вигляді двох взаємообумовлених тенденцій. Сучасний для того періоду дощаний спосіб виробництва невеликих суден на верфях, форми корпусів, які дозволяли розвивати достатню швидкість, поєднували із архаїчними прийомами суднобудування, успадкованими з попередніх часів. Такими, зокрема, є кормові гарматні опори, виготовлені із стовбура дерева, коріння якого були «вплетені» в корпус новоманірного козацького човна (Додаток XII).

Успадкування та розвиток в XVIII ст. конструкторсько-технологічних тенденцій козацького суднобудування XVII ст. мало наслідком появу низки різновидів суден, які можна вважати модельним рядом певного прототипу. Це надає підстави розглядати вказані хронологічні орієнтири у контексті технічної еволюційної єдності, спадкоємності суднобудівних традицій у процесі еволюції від одного різновиду до іншого.

Попри наведені вади досвід Російсько-турецької війни 1736-1739 рр. з виробництва козацьких човнів на казенних верфях загалом можна вважати позитивним. На користь цього освідчить те, що подібна практика була продовжена навіть після ліквідації запорозького козацтва. Прикладом цього було створення «запорозьких човнів» чорноморського козацтва під час Російсько-турецької війни 1787-1791 рр.

3.2. «Запорозькі човни» Чорноморського козацтва.

3.2.1. Нові пріоритети морської стратегії та Чорноморська гребна флотилія.

Після Російсько-турецької війни 1768-1774 рр. та ліквідації у 1775 році запорозького козацтва відбулася зміна пріоритетів морської стратегії російського уряду. Його увага переорієнтувалася на створення в пониззі Дніпра такої суднобудівної інфраструктури, яка шляхом будівництва морського флоту забезпечила б новий етап експансії на південний захід. Вже у серпні 1775 року серед пріоритетних завдань розглядаються організація сплаву за пороги корабельного лісу, пошук місця для морської гавані та верфі, топографічні дослідження пониззя Дніпра та Дніпро-Бузького лиману від Олександр-шанца до Кизикермену. Серед можливих варіантів розташування нових суднобудівних об'єктів розглядалися райони мису Станіславова та мису Семенового поблизу гирла Буга, район гирла річки Таганка на 70 верст вище, або Олександр-шанца на 40 верст. Завдання Адміралтейств-колегії полягали у створенні військового об'єкта, глибина навколо якого б дозволяла будувати та базувати одночасно 20 якщо не лінійних кораблів, то хоча б фрегатів. Це мали бути кораблі з довжиною палуби 37,43 м, шириною 9,95 м, глибиною 4,42 м та з 22 гарматами у 12, 10 та 6 фунтів [88, с. 689–692, 701]. Після обрання у 1778 р. Олександр-шанца місцем верфі та гавані та заснування на тому місці Херсона було закладено сім крупних кораблів. Наступного року розпочалося будівництво лінкора, який мав довжину палуби 47,2 м, ширину 12,54 м, глибину 4,87 м. та був розрахований на 66 гармат [88, с. 714, 716]. Будівництво верфі у м. Херсон верфі потребувало великих матеріальних та організаційних витрат. Адміралтейств-колегія доручила генерал-губернатору Малоросії П. Румянцеву-Задунайському всіляко сприяти будівництву [16]. Фактично це було чергове розпорядження скерувати ресурси України на будівництво російського флоту.

Підсумки роботи малоросійської адміністрації за кілька років мала побачити Катерина II під час своєї подорожі Україною. Проте напередодні нової війни з Османською імперією, яка розпочалася 1787 року, російський вітрильний флот у пониззі Дніпра все ще був слабким. У його вітрильній флотилії нараховувалось лише 16 кораблів – 8 фрегатів та 8 транспортів. Натомість, османський флот, який загрожував Очакову, налічував 22 лінкори, 12 фрегатів та 53 малих суден [165, с. 272–273]. Імператор Австрії Йосиф II писав, що російські кораблі «побудовані з сирого лісу та годилися хіба що для показу імператриці, а потім їм належало гнити; щойно набрані матроси не вміли лазити по щоглах, падали і ламали руки і ноги» [204, с. 559]. Командувач Лиманською вітрильною флотилією контр-адмірал російського флоту американець Джон Пол Джонс писав у щоденнику про побоювання іноземних офіцерів, що ці кораблі «у першій атаці потонуть під вагою своїх гармат», адже «створені лише для супроводження пошти імператриці». Крім того пониззя Дніпра, як і Дуная, було небезпечне для великих суден. За свідченнями Дж. П. Джонса, у фрегатів «Володимир» та «Олександр» відстань від кіля до дна лимана часом складала всього кілька дюймів [119, р. 226].

З початком бойових дій проблема нестачі суден ще більше загострилася, зокрема через значні втрати. Г. Потьомкін терміново доручає організацію суднобудівної справи контр-адміралу М. Мордвинову, який надсилає пропозиції з цього приводу в Чорноморське Адміралтейство. З наказу від 22 жовтня 1787 р. капітану 1-го рангу П. Пустошкіну стає зрозуміло, будівництво яких суден є пріоритетним: «Незабаром отримаєте ви повеління про побудову 40-гарматних фрегатів і озброєних шлюпок. Обставини вимагають найсильнішого напруження в справах наших: ми втратили флот; необхідно відновити. Будівництво почнеться в різних місцях Дону та Дніпра» [90, с. 79].

В цих умовах уряду довелося знов звернутися до суднобудівного та судноплавного досвіду запорожців, адже переваги козацьких флотилій полягали саме у здатності вести бойові дії проти великих суден на мілинах. З останньою у XVIII ст. Російсько-турецькою війною пов'язана історія виникнення

Чорноморської гребної флотилії та її запорозьких човнів. Флотилія чорноморських козаків була підрозділом створеного із колишніх запорозьких козаків Чорноморського козацького війська. Одночасно флотилія була важливою складовою російської гребної флотилії, яка діяла в пониззі Дніпра, на Чорному морі та на Дунаї.

Однією з причин формування козацької флотилії була військова потреба в досвідчених кадрах – колишніх запорожцях, які вміли вести морські абордажні битви [204, с. 552–553]. Також Г. О. Потьомкін 26 жовтня 1787 р. наказував М. С. Мордвінову концентрувати галери та інші судна, аби береги Лимана в районі Кінбурна «не турбувалися запорозькими човнами» [90, с. 80], маючи на увазі човни колишніх запорожців, які перебували на службі в османському флоті. Тобто, російське командування зіткнулося з тією ж проблемою, що й свого часу османське: потрібно було відшукати дієві засоби протидії запорозьким чайкам.

В пошуку оптимальної моделі бойового судна Г. Потьомкін надсилає наказ М. Мордвінову, у якому зокрема наголошує: «Найпотрібніше вигадати образ легких суден для Лиману, які б могли ходити частково в море, несучи великі гармати і мортири; таких судів потрібно було множити в лиманах дніпровському і донському. Виправити також кілька човнів запорозьких, озброївши однією гарматою куршейною, яку судно підняти зможе» [90, с. 81]. На початку листопада Г. Потьомкін знов наказує в такий спосіб озброїти 5 запорозьких човнів аби зміцнити позиції в Лимані та очистити Буг від супротивника [90, с. 85]. А вже в грудні в Кременчуці під керівництвом полковника Фалєєва розпочинається будівництво перших 25 запорозьких човнів для Лиманської гребної флотилії, якою командував М. Мордвінов [90, с. 86].

Таким чином ідея будівництва запорозьких човнів виникла через необхідність мати ефективний бойовий плавзасіб в умовах Лиману. Модель запорозького човна, котру обрали за основу, була підказана практикою. Доки чорноморці не отримали нові запорозькі човни з Кременчука, вони відмовлялися від інших. М. Мордвінов писав Г. Потьомкіну: «... полковник Головатий визнав

їх незручними, повернув нам і раніше човни; запорожці бажають мати солені дуби, які вони відтепер розшукують» [90, с. 102].

В кампанії 1788 року козаки вперше мали зустрітися не з поодинокими суднами чи караванами, що охоронялися, а із цілим флотом лінійних кораблів та фрегатів, які мали суттєву перевагу в артилерії. Швидкість та маневр могли збільшити шанси у сутичці із великим та добре озброєним кораблем, а тим більше із транспортним судном, що відмічав Г. О. Потьомкін [179, с. 32]. Це наклало певний відбиток на козацьку тактику, а також на суднобудування та на оснащення козацької флотилії гарматами. Фактично, Чорноморська флотилія взяла участь у реалізації тактики, яка пізніше стала відомою під назвою «тактика москитного флоту». Вона є прикладом асиметричної військової відповіді, яка полягає у діях великої маси дрібних військових кораблів, які мають протистояти потужному супротивнику [346]. Така тактика стала відомою внаслідок дій невеликих канонерських човнів США у часи Англо-американської війни 1812-1814 рр. та застосовувалася у багатьох війнах, у тому числі світових. Для цього залучали спеціально побудовані, а також переобладнані та озброєні невійськові судна.

Проте варто зазначити, що існують прямі аналогії цієї тактики із загальновідомою тактикою флотилій запорозьких козаків, яка застосовувалася вже у XVI-XVII ст. та вимагала відповідних суднобудівних форм. Подібні човни для боротьби з флотом Османської імперії будувалися і для Чорноморської гребної флотилії з урахуванням змін в технологіях суднобудування, які сталися з того часу. У 1787 р. їх почали виготовляти на Кременчуцькій верфі, де ці судна отримали назву «запорозькі човни».

Таким чином, нові пріоритети морської стратегії Російської імперії полягали, по-перше, в будівництві флоту великих морських кораблів і створенні для цього відповідної виробничої бази, а по-друге, у подальшому використанні козацького суднобудівного та судноплавного досвіду для виробництва малих транспортно-бойових суден. В такий спосіб суднобудування все більше набувало екстреного характеру, обумовленого військовими діями [344, с. 14]. Початок

цієї тенденції можна бачити на прикладі створення Дніпровської флотилії в кінці XVII ст. та у Російсько-турецькій війні 1736-1739 рр. Її апогеєм стала Російсько-турецька війна 1787-1791 рр.

3.2.2. Великі та малі запорозькі човни.

Це був різновид козацького судна з більш потужними, ніж у «чайок» попередніх часів, гарматами та мортирами. Такі човни входили до складу Чорноморської гребної флотилії Чорноморського козацького війська під час війни з Османською імперією 1787-1791 рр. Їх також іменують «кременчуцькі» та «козацькі» [179, с. 29; 204, с. 559; 90, с. 81, 85, 97, 111; 393, р. 324]. Американський дослідник С. Морісон відмітив, що запорозькими ці човни називали в тому числі і через те, що їх команди склалися із запорозьких козаків із пониззя Дніпра [325, с. 432].

Словосполучення «запорозький човен» виникло в час сумнозвісної заборони подібних назв. Суспільний резонанс від активності козаків у цій війні навіть був приводом для непокоєння, висловленого зокрема у листі Катерини II Г. Потьомкіну 22 лютого 1788 р.: «Що вірні запорожці вірно служать, це похвально, але ім'я запорожців з часом старайся замінити іншим, бо Січ, знищена маніфестом, не залишила по собі вухам приємного прозвання; в людях же хто не знає – щоб не збудилася мрія, ніби за потрібне знайшли відновити Січ, або назву» [79, с. 450].

Але попри заборону згадувати про Запорожжя після ліквідації Січі, козаків Чорноморського війська в документах продовжують іменувати запорожцями, а їх човни «запорозькими» [90, с. 81, 85, 111, 151, 185, 186, 197; 204, с. 559]. Це можна пояснити притаманними човну специфічними рисами, які були матеріальним втіленням козацьких традицій, і на які в імперії виник попит. Значення цього досвіду зокрема підкреслює лист Г. О. Потьомкіна О. В. Суворову 2 березня 1788 р.: «Судна готувати наказав я гребні з якомога можливим поспіхом; в Кременчуці у мене на кшталт Запорозьких човнів буде 75,

що можуть нести й більші гармати» [179, с. 29]. «Запорозькі човни» з Кременчуцької верфі прибували в Дніпровський лиман та оснащувалися гарматами в 18-30 фунтів [90, с. 86, 123, 213, 228].

Ці прямі посилення в офіційній документації на суднобудівний досвід запорозького козацтва, а також участь у новій війні колишніх запорожців актуалізують питання відповідності «запорозьких човнів» Російсько-турецької війни 1787-1791 рр. традиціям запорозького суднобудування в конструкційному та функціональному контекстах. Проте встановлення рівня цієї відповідності ускладнено низкою обставин.

По-перше, із поліпшенням стратегічної ситуації в Лимані на користь Росії та з перенесенням військових дій на Дунай назва «запорозькі» поступово зникає із документів. В плані О. В. Суворова щодо штурму Ізмаїла у грудні 1790 р. ще згадуються «запорозькі човни», які діяли на лівому фланзі військ, що десантувалися. Але це була одна із останніх згадок суден під цією назвою. Влітку 1791 р., за документами, козацька флотилія складалася із 49 суден, серед яких запорозькі не вказуються. Канонерськими вважалися 26 човнів (з гарматами від 12 до 23,5 фунтів), а «кременчуцькими» 23 (гармати переважно 3 ф та кілька менших) [108, с. 305–310]. Тобто, попри те, що в Кременчуці будувалися запорозькі човни під великі гармати, назва «кременчуцькі» залишилася лише для позначення човнів з легкими гарматами. Звичайно, під час війни були великі втрати, в тому числі серед запорозьких човнів. Взимку 1788-1789 рр. шторми знищили 13 та пошкодили 3 різних човна флотилії, внаслідок чого вона скоротилася з 40 до 24 суден [289, с. 57]. Проте всі запорозькі човни не могли бути знищеними. Вже в червні 1789 р. флотилія налічувала 50 суден, на яких несли службу 2150 козаків [108, с. 115].

По-друге, наведені обставини сформували ступінь наукової дослідженості феномену запорозьких човнів. У 1860 р. З. Аркас ще згадує про 22 запорозьких човна, які разом із іншими 63-ма козацькими човнами у складі гребної флотилії брали участь у битві в Дніпровському лимані у червні 1788 р. [165, с. 273]. Водночас ці 22 човна поіменовані в документах і як «струги» – 8 великих та 14

малих «стругів» [108, с. 89]. Також жодних даних щодо запорозьких човнів не містить ані «Список російських військових суден з 1668 по 1860 рік» (1872 р.), ані сучасні російські видання. Замість запорозьких в контексті дій флотилії в Лимані згадуються «військові човни». Проте їх кількість та характеристики остаточно не встановлені. В одному випадку їх 14 з довжиною 9,14 м та шириною 2,08 м [361, с. 638–639], а в іншому 22 з довжиною 14,63 м, шириною 4,26 м та осадкою 0,69 м. Оснащені вони були однією 24-фунтовою гарматою [372, с. 40–41; 373, с. 59–60]. Скоріше 14 «військових човнів» склали вже отримані козаками у травні 13 «малих човнів» та 1 «великий човен» [108, с. 84], а 8 великих були тими ж «запорозькими човнами». В будь-якому випадку перед самою битвою різні козацькі судна склали більшу частину всієї гребної флотилії адмірала Нассау-Зігена – 82 із 147. Решта її 65 суден – це галери, дубль-шлюпки, плавучі батареї та озброєні баркаси [165, с. 273; 107, с. 58–59, 221]. У двотомному довіднику «Російський вітрильний флот» взагалі не згадується про козацьке суднобудування та козацькі човни, хоча й міститься інформація щодо схожих за розмірами та конструкцією лансонів та бомбардирських катерів, а також Кременчуцької та Херсонської корабелен [374, с. 258–261, 289, 455, 456].

По-третє, існують певні складнощі і в ідентифікації запорозьких човнів за тогочасними зображеннями, а відтак у їх сучасному теоретичному моделюванні. У 1791 р. із канцелярії Кременчуцької верфі до Миколаєва, де перебував бригадир М. Л. Фалєєв, який керував роботою верфі, були відправлені креслення козацьких човнів – байдака, двох козацьких дванадцятивесельних дубів та козацького човна [49, арк. 3]. Нажаль, у відповідному фонді ДАМО цих креслень не виявлено. Вони могли бути вивезені з Миколаєва у Ленінград у 1934 р., коли в такий спосіб було ліквідовано Чорноморський центральний військово-морський архів, що існував у місті із 1794 року [313].

Вказані сучасні російські довідкові видання містять лише схематичні малюнки «26-весельного козацького човна 1789 р.» без наведення розмірів та посилань на джерела. Також наводяться дані схожого «24-весельного турецького кончебаса 1768 р.», довжина якого 18,89 м, ширина – 4,29 м, осадка 0,97/0,83 м.

Озброєння таке ж, як на козацьких човнах, – чотири трифунтові фальконети [372, с. 43; 373, с. 78, 80]. При цьому відсутня будь-яка інформація щодо використання на козацьких човнах більш потужних гармат.

Водночас для ілюстрації подій війни 1787-1791 рр. в сучасній російській літературі набула поширення візуальна реконструкція згадуваних «військових човнів» російського дослідника І. І. Чернікова без посилань на джерела [372, с. 40; 373, с. 60; 289, с. 163]. Подібні зображення наводять українські історики під назвами «канонерський човен» [164, с. 102] та «російський канонерський човен малого типу» реконструкції Ю. Трубка [381, с. 271]. Але «реконструкція І. І. Чернікова» фактично повторює та узагальнює зображення креслення малого канонерського човна Балтійського флота (Додаток XIX). Такі канонерські човни почали будувати лише восени 1788 р. [214, с. 17–19], тобто пізніше запорозьких човнів.

Отже, для встановлення відповідності запорозького човна суднобудівним традиціям запорозького козацтва необхідно, по-перше, теоретично змоделювати цей човен. По-друге, необхідно порівняти цю модель з базовою моделлю козацького човна в контексті його призначення. Існують всі підстави вважати базовою моделлю козацький човен XVII ст., адже його технічні та функціональні характеристики достатньо повно описані Г. Л. де Бопланом, візуалізовані графічно-конструкторським джерелом у супроводі із цифровою інформацією та скориговані практикою фізично-просторового моделювання, про що йшлося вище.

Основою теоретичного моделювання запорозького човна є «Креслення козацького човна великого», датованого 1796 роком, виявлене у 2000 р. українськими археологами В. Нефьодовим та Д. Кобалією у фондах Російського держархіву ВМФ в Санкт-Петербурзі [142] (Додаток XV). Воно може бути копією креслення козацького човна, створеного на Кременчуцькій верфі. Його основні параметри: довжина – 63 фути, ширина (без бортових дощок) – 15 футів, глибина – 1,52 фута. В метричній системі розміри дорівнюють відповідно 19,2, 4,57 та 1,52 м на підставі розміру 1 англійського футу в 0,3048 м., який

застосовувався в російському флоті. На кормі вище ватерлінії був перпендикулярний поздовжній смузі транць 1,13 м завширшки. Хоча ніяких позначень, які б ідентифікували зображення як запорозький човен Чорноморської гребної флотилії, креслення не містило, розміри повністю співпадають із даними документів із фондів ДАМО щодо будівництва запорозьких човнів на Кременчуцькій верфі (Додаток XVI). Це дає підстави вважати «Креслення козацького човна великого» 1796 р. зображенням великого запорозького човна Чорноморської козацької флотилії та основою теоретичного моделювання та виявлення модельного ряду, адже угоди на будівництво передбачали створення сотні запорозьких човнів кількох різновидів.

1. Запорозький човен великий. Контракт від 27 грудня 1787 р., підписаний М. Л. Фалєєвим (Додаток XVI). Він передбачав зобов'язання підрядника Ф. Зибіна: «...побудувати двадцять п'ять Запорозьких Човнів довжиною в дев'ять сажень, шириною в дві сажени сім вершків, глибиною в два аршина та три вершки». Вартість кожного човна становила 300 рублів. Половину замовлення потрібно було виконати на початок березня, а решту до початку квітня 1788 р. [32].

Наведені в контракті в давньоруській системі дані щодо довжини (10 саженой), ширини (2 саженой та 7 вершків) та глибини човна (2 аршина та 3 вершки) та розміри в британській системі на кресленні великого козацького човна (63, 15 та 5 футів відповідно) при переведенні в метричну систему складають аналогічні показники для обох джерел – 19,2 м, 4,57 м та 1,52 м відповідно. Це підтверджує припущення, що «Креслення козацького човна великого» 1796 р. є кресленням «великого запорозького човна», який є основою теоретичного моделювання.

Комплектація великого запорозького човна передбачала 26 весел, що також співпадає з кресленнями, якір вагою 5 пудів 20 фунтів, та додаткове стерно [35], котре може використовуватися для полегшення маневрування в складних умовах нижнього Дніпра. Вага якорів могла сягати 8 пудів 4 фунтів [31]. Наступні 25 великих човнів аналогічних розмірів на підставі контракту,

укладеному у лютому 1788 р., мали додатково укріплене місце для 24-фунтової гармати [22, арк. 232].

Особливості вітрильного оснащення великих запорозьких човнів виявити складніше. Креслення передбачає дві щогли. Натомість, згідно документів щодо будівництва на Кременчуцькій верфі, у великих запорозьких човнів була одна щогла довжиною 35 ф. (10,67 м) та завтовшки 9 дюймів (0,23 м), а також рея 24,5 ф. (7,47 м). Розміри щогли та реї вказують, що це судно оснащували квадратним вітрилом. На одне вітрило витрачалося 115 аршин канефасу та 60 аршин брезенту [22, арк. 231]. У XVIII ст. в російському флоті застосовувалася англійська система вимірювань. Згідно цій традиції, рулон матеріалу для вітрила міг становити 24 дюйми (0,6 м) завширшки та, за різними даними, 38 або 40 ярдів (34,75 або 36,57 м) завдовжки [317, с. 180; 352, с. 142]. Враховуючи наведену довжину рулонів у 175 аршин (124,25 м), розміри щогли та рея, а також виробничі відходи, можна припустити, що на виробництво одного прямокутного вітрила для великого запорозького човна витрачалося 2 рулони. Площа кожного вітрила складала 65-70 кв. м. Втім, у лютому 1788 р., вже після початку будівництва великих запорозьких човнів, із Кременчука повідомляли, що необхідно передбачити встановлення латинського (трикутного) вітрила та врахувати ці зміни на кресленнях [45, арк. 33 зв.; 48]. Таке вітрило надає судну переваги при зустрічному вітру та при маневруванні. Остаточне облаштування човнів та формування їх зовнішнього вигляду здійснювалося в Херсоні, куди вони прибували із Кременчуку із гарматами, такелажем, матеріалами для вітрил та іншим оснащенням [37]. Це, з одного боку, пояснює наявність другої щогли на кресленні, що могло бути одним із варіантів вітрильного оснащення [242]. Але з іншого боку, у 1794 р. 26 запорозьких човнів, які перебували в районі Таманського півострова, збиралися реконструювати. Реконструкція передбачала встановлення другої щогли, хоча від цієї ідеї відмовилися [289, с. 123].

Перші 19 великих запорозьких човнів зійшли зі стапелів 23 та 25 березня 1788 р. [46; 48].

2. Запорозький човен малий. Після 25 великих запорозьких човнів другий контракт передбачав: «... побудувати 25 меншої конструкції довжиною в сорок футів, шириною десять футів, глибиною від килю по бортах три фути десять дюймів» (12,2, 3,2 та 1,17 м відповідно). Вартість човна складала 200 рублів. Менші човни цієї партії потрібно було завершити до кінця березня, великі – в кінці квітня [33]. На менших передбачалося встановлення 12-фунтової або більшої гармати, що вимагало зміцнення палуби. Ці човни були потрібні для дій на мілководді, в лимані та «далі лимана» [45, арк. 33]. Перші 9 човнів спустили на воду 24 березня 1788 р. [47].

3. Малий запорозький човен «особливої конструкції з куршеями». Під час виконання другого контракту виникла потреба у збільшенні розмірів малих запорозьких човнів, щоб встановлювати на них потужніші гармати. В рапорті М. Л. Фалєєву, надісланому із Кременчука, йшлося, що внести зміни у човни, які вже будуються, неможливо [44, арк. 29 зв.]. Відтак третій контракт з підрядником І. Щепіним від 11 березня 1788 р. передбачав будівництво 25 човнів довжиною 45 ф. (13,72 м), шириною 14 ф (4,27 м), глибиною 4 ф 6 дюймів (1,37 м) до початку травня.

Вартість цього малого човна перевищувала вартість великого запорозького човна і складала 350 рублів за одиницю [34]. Це пояснюється необхідністю зміцнення палуби додатковим поясом обшивки під місцем встановлення 24-фунтової гармати (куршеї) [44]. Перші 11 таких човнів з куршеями були готові відправитись до Херсону на початку травня 1788 р., а невдовзі і решта 14, про що М. Л. Фалєєв писав контр-адміралу М. С. Мордвінову та Г. О. Потьомкіну [38; 39].

Деякі технічні ознаки запорозьких човнів також відомі за спогадами Дж. П. Джонса. Його біограф С. Морісон пише про гребну флотилію : «До неї належало 25 вельботів, плавучих батарей, баркасів і так званих «дабл-шалупів», а також велика кількість так званих «Запоріжжя-боутс», бо їхні команди склалися з запорозьких козаків із пониззя Дніпра. Ті човни везли гармати, заважкі як для їхнього розміру, і особовий склад, який захищали від ворожих

мушкетів торби з вовною на фальшборті. Ці своєрідні тогочасні аналоги десантно-танкових військ із сучасної десантної операції, в яких ескадру Джонса можна порівняти з бомбардувальниками і тими, хто забезпечує прикриття» [325, с. 432].

Загалом в Кременчуці було побудовано сто човнів, які через потужну артилерію Г. О. Потьомкін також класифікував як канонерські «річкові» та «мореплавні» [79, с. 459]. Серед них 50 великих запорозьких з 24-фунтовою гарматою (перша та друга закладка), 25 малих запорозьких човнів з 12-фунтовою гарматою (друга закладка), 25 малих запорозьких човнів «особливої конструкції з куршеями» з 24-фунтовою гарматою (третья закладка).

Втім, розміри гармат змінювалися. Першу партію запорозьких човнів, яку у травні 1788 р. прийняв козацький ватажок А. Головатий, складали 8 великих та 14 малих з 18-фунтовими гарматами, які в червні вже брали участь у бойових діях [108, с. 74, 89; 102, с. 225, 232].

Нові судна, які отримувала козацька флотилія, розподілялися по куренях та іменувалися козаками за їх назвах – Корсунський човен, Калниболоцький човен, Уманський великий човен тощо. Наприкінці 1790 р. залоги п'ятнадцяти човнів полкового старшини Чернишова, чотирьох полковника Білого та двох есаула Осанчука складали в середньому 50 козаків [108, с. 74–75, 84–85, 219–220].

Як зазначалося, розміри великих запорозьких човнів, які будувалися в Кременчуку, повністю збігаються із кресленнями великого козацького човна 1796 р. Водночас розміри великих запорозьких човнів схожі із розмірами козацьких човнів XVII ст. Порівняльні розміри козацького човна XVII ст. та великого запорозького човна XVIII ст. відповідно становили: довжина – 19,5 м та 19,2 м; ширина – 3,24-3,9 м та 4,57 м; глибина – 1,62 та 1,52 м. Така ж схожість існувала між козацьким човном дубом 30-х рр. XVIII ст. [146] та малим запорозьким човном особливої конструкції кінця 80-х рр. XVIII ст., відповідні порівняльні розміри яких становили: довжина – 14,94 та 13,72 м; ширина – 2,38 та 4,27 м; глибина – 1,31 та 1,37 м. В обох випадках помітне збільшення ширини запорозьких човнів Чорноморського козацтва у порівнянні із ранішими

козацькими човнами. Це можна пояснити збільшенням вантажопідйомності суден через потребу встановлення потужнішої артилерії. Одним із наслідків таких трансформацій зазвичай є певні втрати у ходових якостях плавзасобів.

Дані, що дозволяють встановити рівень тотожності «запорозького човна» XVIII ст. козацькому човну XVII ст. (теоретичної та базової моделей) наведені у Додатку XVIII. Вони свідчать про наступне:

1. Найбільшою відмінністю базової моделі є моноксильна основа його корпусу та клінкерна обшивка. Корпус мав загострені ніс та корму із двома стернами, шар очерету на бортах для остійності на морських хвилях та захисту від стріл та куль.

Проте в конструкції запорозького човна можна бачити певний вплив цих технічних особливостей. Дошаний корпус зміцнювався не моноксилем, а додатковим шаром дошок під важкі гармати. Мініатюрний транець не міг завадити руху заднім ходом. Також запорозький човен комплектувався додатковим стерном, чим ще більше нагадував бопланівську модель. Мішки із вовною виконували ті ж захисні функції, що і в XVII ст. шар очерету на бортах.

2. Схожість базової та теоретичної моделей фіксують їх розміри. Залоги обох плавзасобів встановили приблизно півсотні вояків. Тенденція до зменшення пропорційна запорозьких човнах була слідством збільшення вантажопід'ємності через потужніші гармати. Остійність забезпечували зниженням центру тяжіння шляхом зменшення висоти борту та збільшення ширини.

3. Схожим є забезпечення руху веслуванням, допоміжне значення простих прямокутних вітрил, забезпечення маневреності додатковим стерном.

4. Встановлення на запорозьких човнах потужніших гармат є підставою віднесення їх до канонерських. В такий спосіб транспортно-бойове козацьке судно отримало нові можливості, які відповідали новим умовам ведення війни. Проте традиційна універсальність козацьких плавзасобів збереглася. Запорозькі човни використовувалися для вирішення широких завдань в тих самих природно-географічних умовах, як і в попередні століття, – в пониззі Дніпра, на морі та на Дунаї.

5. Схожість цих хронологічно віддалених моделей можна пояснити традицією подніпровського суднобудування, через що суднобудівні форми набули стійких ознак. Ця традиція протягом століть підтримувалася її носієм – запорозьким козацтвом та стала підґрунтям модельного ряду суден, вершиною еволюції якого були «запорозькі човни» Чорноморського козацтва.

Встановленню відповідності теоретичної і базової моделей також сприяє схожість функціонального призначення цих човнів. Як і козацькі човни XVII ст., «запорозькі човни» виконували широке коло завдань. У війні 1787-1791 рр. вони були засобом перевезення військ, брали участь в десантних операціях, вели бої з військовими кораблями супротивника, діяли на річково-морських комунікаціях, де захоплювали вантажні судна, що здійснювали забезпечення турецької армії, вели артилерійські бої проти укріплень та батареї супротивника. Козаки стежили за суднами супротивника та оперативно надавали командуванню дані щодо «замеченных в море плавающих судах» [107, с. 94]. Під час боїв в лимані невеликими силами вони постійно атакували з метою знищення або захоплення окремих суден. Такі нічні рейди, зокрема планував Дж. П. Джонс проти канонерських човнів супротивника поблизу острова Березань. Хоча американець очолював вітрильну флотилію, він відразу оцінив флотські вміння козаків та залучав їх до проведення бойових операцій в лимані. 20 червня він особисто очолив загін з п'яти човнів, «які стали канонерськими човнами». Іншого разу для цього він відрядив 4 «озброєнні човни та 5 запорозьких човнів» – «batteaux zaporoses», або, згідно іншого видання, його щоденника «bateaux Zaporavians» [119, р. 252, 266; 120, р. 450]. Напередодні битви 16 червня він провів огляд готовності їх суден, та на легкому човні під виглядом торговця сіллю вирушив у нічну розвідку ворожих позицій у супроводі лише одного козака. Відразу після повернення адмірал почав готувати план бою з урахуванням отриманих даних [325, с. 440–442]. До екіпажів своєї вітрильної флотилії він залучив козаків із гребних суден [119, р. 251].

Поява у Чорноморській козацькій флотилії запорозького човна мала своє історичне та соціальне підґрунтя. Суднобудування потребувало колективної

праці, мобілізації великих матеріальних ресурсів. Крім суто виробничих наслідків, така діяльність сприяла соціальній ідентифікації індивіда в козацькій спільноті. За даними Г. Л. де Боплана, виготовлення 80-100 човнів довжиною 60 ф. потребувало одночасної праці 5-6 тисяч козаків, які склали залоги цих човнів [72, с. 263].

Під час війни 1787-1791 рр., окрім залучених до гребної флотилії козацьких дубів, суднобудування велося на казенних верфях. На Кременчуцькій верфі зокрема будівництво запорозьких човнів здійснювалося «по апробованному его светлостью плану» [34] та «по показанию с казенной стороны подмастерьев» [32; 33; 34], тобто за офіційними кресленнями, які особисто затверджував Г. О. Потьомкін. Судна різних типів, зокрема транспортні, будували казенні працівники, в тому числі з таких віддалених районів Російської імперії, як з берегів річки Чуть (басейн Баренцева моря). Останніх відомості та списки осені 1790 та зими 1791 р. фіксують, близько сотні [23; 24; 25; 26; 29; 30; 50]. Проте звичним було залучення вільнонайманих робітників. Зокрема, на початку 1790 р. на Кременчуцькій верфі з 944 працівників, які будували різні судна, вільнонайманих було 526 [27], тобто 58 %. Їх кількість з січня 1790 по лютий 1791 р. коливалася в залежності від об'ємів робіт та становила від 32 до 72% [23, арк. 151 зв.; 29, арк. 343].

Запорозькі човни будувалися також із казенних матеріалів, за забезпечення якими відповідав правитель Катеринославського намісництва І. М. Синельников [42]. Будівництво велося виключно вільнонайманими працівниками. Це передбачали типові зобов'язання підрядників за всіма трьома контрактами: «... зобов'язався я своїми робочими людьми побудувати в Кременчуці ... (25, 50 або 25 човнів відповідно до кожного контракту – В. С.) Запорозьких Човнів з казенного лісу та матеріалів... поставити не менше п'ятнадцяти людей теслярів на кожний човен...». Казенні робітники могли залучатися лише за умов неналежного виконання підрядником своїх обов'язків і за його рахунок [32; 33; 34]. Аби пришвидшити виробництво запорозьких човнів, Г. О. Потьомкін наказує долучити дніпровських лоцманів до будівництва човнів «на запорожській

манер». Якщо в Кременчуці лоцманів не вистачатиме, тоді на верфь мали додатково надіслати лоцманів з Кайдаку [42, арк. 32]. На жаль, точніше ідентифікувати склад артелей вільнонайманих корабелів документи вказаного фонду не дають змоги. Вони більш інформативні, коли йдеться про офіційних осіб – Г. О. Потьомкіна, М. Л. Фалєєва, І. М. Синельникова, російських офіцерів, казенних корабельних майстрів, та навіть казенних теслярів. Натомість питання відносин з вільнонайманими корабелями відносяться до зони відповідальності підрядників та висвітлюються лаконічно. Проте, як вже зазначалося, їх подніпровське походження доводиться додатковими даними про практику будівництва у пониззі Дніпра 1775 р. казарм лише для казенних працівників і землянок для вільнонайманих, адже останні взимку розходилися по домівках [88, с. 701]. Під час війни також залучалися вільнонаймані працівники із центральних російських губерній – Тульської, Костромської та інших. Проте, йдеться про їх працю в Херсоні, де будували великі морські кораблі, і кількість таких працівників в цей час іноді сягала трьох тисяч [68, с. 655]. Натомість в Кременчуці великих кораблів не будували.

Також існують дані щодо суднобудування безпосередньо чорноморськими козаками. Для флотилії вони розшукували дуби, що збереглися – свої так звані «солені дуби», про що адмірал М. С. Мордвінов писав Г. О. Потьомкіну [90, с. 102]. Після переміщення театру військових дій до нижнього Дунаю наказом Коша 21 березня 1791 р. полковнику Саві Білому доручалося «з козаків обрати майстрів п'ять сотень людей добрих» для виробництва 50-ти «мореходних» човнів у містечку Фальчі на річці Прут [108, с. 261]. Невдовзі на тамошній верфі працювали 532 козаки під командою 8 старшин на чолі із полковником Кордовським [108, с. 263–265, 300, 336]. Перші «4 казенних дуба» були готові до спуску Прутом у Дунай у липні 1791 р. [108, с. 344, 347]. Всього тут збудували нових 25 човнів, які наступного літа 1792 р. підпорядкували отаману С. Білому. Їх розміри в метричній системі складали: довжина 19,2 м, ширина 4,57 м, висота борту 2,28 м [289, с. 111, 123]. За контрактами 1787-1789 рр. розміри великого запорозького човна складали 19,2 м, 4,57 м та 1,52 м відповідно [32; 33]. Тобто

човни з Фальчі фактично були тими ж самими запорозькими човнами і мали лише одну відмінність – дещо більшу глибину, адже готувалися в тому числі для морського переходу на Кубань та нової служби уздовж чорноморського узбережжя. Окрім схожих за кількістю комплектування корабелів із козаків, які брали участь у війні, назви суден «мореходні» та «казенні дуби», а також схоже озброєння, в свою чергу, свідчать, що у Фальчі чорноморські козаки будували черговий різновид запорозьких човнів.

Залучення іноземних суднобудівних традицій було нормою для початкового етапу створення Чорноморського флоту імперії. Крім наведеного вище, про це також свідчать відомості про будовання на Кременчуцькій верфі кирлангичів – вітрильно-гребних артилерійських суден середземноморського походження довжиною 25-30 м. Вони озброювалися кількома гарматами. Кирлангичи будували прибулі із Херсону 19 теслярів-греків, 11 теслярів-турків, 6 турків-ковалів та 20 інших турецьких робітників, якими командував прапорщик Єргадопуло [27].

Отримані дані в цілому доводять відповідність змодельованого запорозького човна Чорноморського козацтва кінця 80-х рр. XVIII ст. його базовій моделі – човну XVII ст. в контексті їх застосування. Перехід від моноксильного виробництва до дощаного, збільшення потужності артилерії, спробирозвитку вітрильного оснащення та інші нововведення знадобилися для виконання тих самих функціональних завдань і в тих самих природно-географічних умовах, у яких тривала історія запорозького козацтва. Отже, виникнення плавзасобу під назвою «запорозький човен» в умовах, коли навіть слово «запорожець» було заборонене до вжитку, не було випадковим.

3.2.3. Козацький канонерський човен.

Судячи з наведених характеристик, запорозькі човни створювалися як багатоцільові судна, здатні перевозити вояків та боротися з кораблями ворога. Остання вимога набула особливої ваги через відсутність у Російській імперії

достатніх сил протистояти турецькому лінійному флоту. Це й спричинило суднобудівну гонитву, протягом якої постійно вносилися конструкційні зміни. Разом із швидким зникненням терміну «запорозький човен» із документів, це стало причиною розбіжностей у підрахунку кількості побудованих запорозьких човнів, а також тих, які брали участь у бойових діях, що є предметом окремого дослідження. Варто лише зазначити, що, згідно журналу судна «Бористен», у червні 1788 р. гребну ескадру склали 1 яхта, 7 галер, 6 батареї, 4 баркасні батареї, 7 дубль-шлюпок, 4 транспорти та 42 «козацьких човна». У липні поблизу Кінбурна базувалося вже 57 козацьких човнів [90, с. 228, 229]. Водночас на «Плані Очаківської битви 1788 р.» позначена диспозиція (D) та місця боїв (F, G) за участі 60 «козацьких човнів» та 22 «кременчуцьких човнів» [136]. Судячи із вищеозначених назв, це були запорозькі човни (Додаток XVII). Попри певні розбіжності, наведені дані свідчать, що вони склали суттєву частину гребної ескадри.

Перед битвою у лимані 6 червня запорозькі човни вишикувалися в смугу ближче до берега, щоб не допустити прорив невеликих суден супротивника з акваторії вздовж південного берега [68, с. 438]. У битвах 6 та 16 червня козаки просувались вперед, тягнучи на буксирі галери та плавучі батареї, маневрували під вогнем супротивника, зосереджували свій перехресний вогонь на флагманській галері капудан-паші та інших турецьких суднах [119, р. 228–229]. 16 червня кошовий отаман Сидір Білий зі своїми гребними човнами під градом куль і картечі кинувся штурмувати трьохпалубні турецькі судна. 01 липня флотилія Нассау-Зігена з козаками атакувала кораблі біля Очакова. Одне судно було спалено, одне захоплено. Османський адмірал Гасан-паша був змушений відступити від Очакова до острова Березань [204, с. 577–578]. Потьомкін писав Катерині II: «6 кораблів лінійних спалено, 2 на міліні, 30 розбито! Ми човнами знищили найкраще, що було в турецькому флоті, залишилося – мотлох! Запорожці зробили велику послугу: якби не вони, то б не могло наше жодне судно рушити!» [204, с. 579].

У наступні місяці запорозькі човни були задіяні у виконанні різноманітних завдань. Зокрема у жовтні під виглядом торгівельних суден вони розташувалися в районі Кінбурнської коси, аби відрізати ймовірний напрямок відходу кораблів супротивника у разі нової битви в лимані. Вони не мали відкривати вогонь навіть у відповідь, а у разі необхідності повинні були переслідувати та відтіснити османські судна до північного берега з метою їх захоплення [68, с. 411–412].

У листопаді, напередодні штурму Очакова, чорноморці висадилися на острові Березань. Ад'ютант генерал-поручика князя В. Долгорукого Ф. Сталь записав у щоденнику: «...Острів і фортеця Березань були взяті нашими запорожцями під командою їх кошового отамана Головатого: вранці близько 9 години козаки на своїх чайках, під сильним вогнем перед нашою армією, попливли до острова, пристали до нього й оволоділи береговими батареями, які ними були звернені проти ворога, що відступив до фортеці...» [109, с. 600]. Згідно журналу корабля «Олександр», на якому знаходився контр-адмірал М. С. Мордвінов, у цьому штурмі 5 листопада 1788 р. взяли участь 21 запорозький човен, а 9 листопада там знаходилося 39 «канонерских, бомбардирских та запорозьких човнів» [68, с. 469, 470]. Інший учасник війни, офіцер російської армії М. П. Загряжский, прямо вказує, що у цьому штурмі брали участь три десятки «запорозьких човнів» [289, с. 90]. Перевезення човнами військ та висадка десантів були прикладом військових операцій минулих століть, досвід яких успадкували козаки. У серпні 1788 р. 1621 чорноморець проходив службу у гребній флотилії [217, с. 75].

Чимало десантних операцій козаки провели на Дунаї. Гирло під час вітрів з моря заносилося піском та було майже непридатним для плавання. Через це там діяла гребна флотилія [336, с. 148]. Штурм Ізмаїла з суші також супроводжувався великим десантом з річки. В його першій лінії йшли 145 суден з козаками та гренадерами, в другій – 58, які їх прикривали вогнем своїх важких гармат. Загалом десантувалися 4300 козаків та 5000 гренадер та єгерів, більшість з яких також були українцями, судячи з назв полків – Миколаївський,

Дніпровський, Бугський [383, с. 53, 55, 70]. Висадку десанту підтримувала артилерія флотилії, в тому числі «запорозькі човни», які діяли на лівому фланзі, про що свідчить складений О. В. Суворовим порядок атаки [383, с. 143, 148]. Під нищівним зустрічним вогнем серед перших з човна висадився Антон Головатий, який, за свідченнями Г. Потьомкіна у листі Катерині II, «з безмежною хоробрістю та невсипущістю не лише спонукав, а й особисто діючи вийшов на берег, вступив з ворогом у бій і вражав оного» [103, с. 215]. Десантні операції були настільки вдалими, що серед супротивника почали поширюватися чутки, що флотилія невдовзі вийде в море та здійснить напад на Варну [108, с. 291] – місто, у якому ймовірно ще пам'ятали походи запорожців XVII ст.

Суттєве значення для успіху цих та інших десантних операцій мала артилерійська підтримка. З кінця XVII ст. в російському флоті існували так звані «бомбардирські кораблі» для боротьби проти берегових укріплень [261]. Їх будували на Балтійському морі [89, с. 507, 514, 613]. Два невеликих (за розмірами схожих на козацькі човни) плоскодонних бомбардирських судна побудували для дій в акваторії Азовського моря [361, с. 118–121, 483–484]. Крім восьми 12-фунтових корабельних гармат, на них встановлювали двопудову мортиру та дві однопудові гаубиці [372, с. 34].

Протягом XVIII ст. різновид суден з підсиленою артилерією поступово розвивається. У другій половині XVIII ст. з'явилися канонерські човни (від фр. *canon* – гармата) – невеликі (довжиною 13-20 м) судна з потужною артилерією для військових дій у прибережних морських районах, на річках та мілководді, здатні наносити артилерійські удари по кораблях противника, берегових об'єктах, забезпечувати артилерійську підтримку десантів та виконувати інші завдання [288]. Їх появу в російському флоті пов'язували із Російсько-шведською війною 1788-1790 рр. Підґрунтям цього є будівництво таких суден майстром Саричевим у 1788 р для Балтійського флоту. Будівництво канонерських човнів на Херсонській верфі розпочалося лише з 1793 р. [361, с. 408–409, 623].

Але Російсько-шведська війна розпочалася 21 червня 1788 року, тобто вже після того, як відбулися основні бої в Дніпро-Бузькому лимані за участі гребної флотилії, яку, разом із козацькою гребною флотилією, переоснащували потужнішими гарматами ще з 1787 року [90, с. 81].

У 1788 р. експерименти з переозброєння суден в лимані тривали і після розгрому османського флоту у червні, адже Г.О. Потьомкін готувався до штурму Очакова. Він наказує М. С. Мордвинову прискорити переозброєння наявних суден. М. С. Мордвинов проводив розрахунки для встановлення морських мортир на кременчуцьких човнах, або, як він писав, на «кременчуцьких катерах». Він опікувався проблемою сили удару від потужного пострілу та його впливу на корпус човна, зниженням сили вертикального та горизонтального тиску на човен, зменшенням його здригання. У серпні дві мортири, які підняли з затонулого корабля, відправили з Глибокої пристані до Херсону, де їх встановили на човен. Інший «кременчуцький катер» оснастили двома 30-фунтовими гарматами [68, с. 415, 441, 444–445, 448–450]. На деякі дубель-шлюпки встановили навіть 96-фунтові гаубиці [120, р. 443]. Дж П. Джонс встановив на двох човнах по дві 48-фунтові гармати та по шість фальконетів [119, р. 254].

Протягом першої половини 1788 року калібри гармат на козацьких човнах також збільшувалися [90, с. 81, 85, 97, 111]. 17 червня 1788 року флотилію поповнили 22 човна з 18-фунтовими гарматами [90, с. 144; 313, с. 146]. Ці «кременчукські» або ж «запорозькі» човни в офіційних документах іменують «канонерськими» [90, с. 86, 123, 214].

Ця назва виявилася найбільш зручною для заміни забороненого терміну «запорозькі човни», адже відповідала призначенню та можливостям цих суден. У листі імператриці 10 травня 1788 року Г. О. Потьомкін пише: «Човнів канонерських, річкових і морських, побудовано в Кременчуці числом сто» [79, с. 459]. Ця цифра співпадає із загальною кількістю побудованих на цій верфі запорозьких човнів і, отже, йдеться саме про них: великі запорозькі човни – це морські канонерські, а малі, відповідно, це річкові канонерські човни.

Функціональна схожість, ймовірно, і стала причиною того, що великий запорозький човен своїми розмірами та пропорціями нагадував перший канонерський човен шведського корабеля Ф. Чапмана. Це двощоглове судно мало довжину 18-19 м, ширину 3,6-4,3 м, максимальну висоту борту, судячи з креслень, менше двох метрів. Пересувався човен за допомогою 14 пар весел. У поході станки гармат опускалися [380, с. 243–244]. Саме цим човном у 1775 році було розпочато модельний ряд суден, ознакою яких стало важке як для їх розмірів артилерійське озброєння, що диктувалося потребою протистояння потужнішим кораблям та береговим укріпленням. Протягом останньої чверті XVIII ст. і на початку XIX ст. 24 та 32-фунтові гармати розташовувалися на носі або та кормі канонерських човнів. Корпус укріплювали, адже він мав витримати вагу гармати та віддачу при стрільбі.

Відповідність артилерійського озброєння та конструкції запорозьких човнів статусу канонерських також доводить їх порівняння із основними схожими та хронологічно близькими суднами цього типу. Це європейські, американські [402, с. 123–125] та російські [361, с. 407–413, 623; 380, с. 244–246] човни. Дані щодо їх розмірів та озброєння наведені у Додатку XX.

Малий запорозький човен за розмірами та озброєнням нагадує іол – малий однощогловий російський канонерський човен Балтійського флоту. Однак там іоли почали будувати лише після того, як захопили один такий човен, розроблений також Ф. Чапманом у 1789 році [380, с. 228]. Причиною появи канонерського човна можна вважати необхідність асиметричної відповіді потужнішому флоту супротивника. Для Швеції, США та інших країн головною загрозою був англійський флот, а для Росії та чорноморських козаків на Чорному морі турецький.

Загалом всі човни козацької флотилії зазвичай у документах іменують канонерськими [90, с. 169–170, 184, 197, 236]. На 19 липня у лимані нараховується 53 готових човна [90, с. 229]. Збільшення їх кількості можна пояснити лише тим, що до цього типу зарахували всі судна з великими

гарматами – «кременчукські» човни, підсилені дуби та інші судна гребної флотилії.

Участь козаків у створенні та бойовому застосуванні канонерських човнів пізніше підтверджується у рапорті де Рібаса Потьомкіну про те, що серед 48 човнів козацької флотилії А. Головатого 27 були канонерськими. Зрозуміло, що це були «кременчуцькі» («козацькі», «запорозькі») човни та переозброєнні козацькі дуби. Різницю між човнами козацької флотилії встановити практично неможливо: в 1791 р. кременчуцькі часом несли і легкі трифунтові гармати, традиційні для дубів, а інші козацькі судна з гарматами 12, 18, 20 та 23,5 фунта вважалися канонерськими човнами [90, с. 305–308, 350].

Все це дає підстави погодитись з оцінкою цього військового зведення як флотилії канонерських човнів, яких було у лимані у травні 1788 року не менше сотні [335, с. 89]. Ці човни іменують канонерськими (gunboats) без додаткових пояснень та розподілу на козацькі та інші [400, р. 191]. Водночас практика довела, що ці човни виконували значно ширші завдання, аніж притаманні канонерським човнам.

У битві за Ізмаїл 1791 року зростаюча потужність козацьких канонерських човнів дозволила наносити відчутну шкоду не лише турецькому флоту, а й фортеці [336, с. 168–169]. Ці судна також озброювалися гарматами на лафетах, які приходили на заміну легшим [347, с. 86, 90]. При цьому їх продовжували активно використовувати як десантні судна у боях за Очаків, Хаджибей, Ізмаїл, Браїлов.

Досвід війни довів ефективність канонерських човнів. Чергова суднобудівна програма, надана імператриці віце-адміралом М. С. Мордвиновим у січні 1793 р., зокрема передбачала будівництво 50 таких суден для Чорноморського гребного флоту [68, с. 231–232]. Їх розпочали будувати ще влітку 1792 р. в Аджидері (сучасне смт Овідіополь Одеської області). Частина із них потрапила до складу Дністровської ескадри [164, с. 101–102]. Загалом флот складався із 72 суден, які будували протягом 1795-1800 рр. в Аджидері та

Білорусії. Він мав захищати береги від гирла Дністра до Керченської протоки [68, с. 235, 239, 254, 313; 69, с. 319–320].

М. С. Мордвинов сформулював вимоги до суден флоту. Вони мали діяти у відкритому морі, сприяти вітрильному флоту, оснащуватись гарматами, в тому числі великих калібрів, використовуватися для бомбардування приморських фортець, ходити на річках та мати відповідний осад, бути легкими на веслуванні [68, с. 658]. У разі початку війни флот мав завдання за підтримки сухопутних військ увійти в Дунай та здійснити висадку десантів.

В такий спосіб, з урахуванням досвіду російсько-турецьких війн XVIII ст., на російському чорноморському флоті почали створювати корпус гренадерів для висадки десантів із суден гребного флота. Для цього, за наказом Катерини II, флоту надані гренадерські Дніпровський та Миколаївський, а також мушкетерські Витебський та Нижегородський полки, а потім ще бомбардирський батальйон для використання його на суднах та берегових батареях при висадці десантів [68, с. 242, 254; 90, с. 470–471].

Водночас 40 канонерських човнів, побудованих в Аджидері, озброїли 18-фунтовою гарматою, а на 10 встановили пудові мортири. Човни мали такі розміри: довжина 18,29 м, ширина 4,57 м, висота борту 2,23 м, що практично відповідало розмірам великого запорозького човна (19,2, 4,57 та 1,52 відповідно) [68, с. 313, 314]. Також до складу цієї ескадри увійшли інші озброєні важкими гарматами судна – лансони, бомбардирські судна, військові човни та ін. [164, с. 103].

Проте ці процеси практично не торкалися тієї флотилії, яка була передислокована разом із переселенням козаків на Кубань. Вона мала завдання охороняти Керченську протоку, перевезення провіанту та інших вантажів, а також захищати рибалок у кубанському лимані [68, с. 300, 341]. На Кубані та в районі Керченської протоки таке з'єднання було зайвим, адже основні військові зусилля імперії концентрувалися на південно-західному напрямі.

Запорозькі човни продовжили своє існування. Але із зміною місця дислокації назва «запорозькі» зникає. До того ж, ще влітку 1792 р. з 26 вцілілих

старих козацьких суден зняли гармати в 12-23,5 фунтів та встановили їх на нові 24 човна, побудовані чорноморцями у м. Фальчі. Нові човни стали іменувати канонерськими. Старі ж оснастили 3-фунтовими гарматами [289, с. 111, 120]. Старі човни, тобто запорозькі, які були задіяні у військових операціях із 1788 р., стали іменувати «кременчуцькими». Втім, відмінностей від нових, крім оснащення, вони не мали, були схожі за розмірами та чисельністю екіпажів. У липні 1792 р. на кожний новий канонерський човен в середньому було приписано 42 козака, а на «кременчуцький» 34 [108, с. 485–486]. Проте оптимальним для морського плавання вважався екіпаж в 50 осіб для всіх човнів [289, с. 108].

Останні 26 запорозьких човнів, побудованих ще 1788 р., використовувалися в районі Таманського півострова у якості водного транспорту. У 1793 р. їх розібрали через численні пошкодження. Канонерські човни, побудовані у Фальчі в 1791-1792 рр., використовувалися на Кубані до 1803 р. Потім, до 1809 р., канонерську групу флотилії складали 10 нових човнів з екіпажем в 30 козаків на кожному. Їх побудували на річці Хопер. Човни несли 18-фунтову гармату (один мав пудову мортиру), а по бортах два 3-фунтові фальконети та дві гармати-єдиногоги. Розміри судна у метричній системі складали: довжина 18,28 м, ширина 4,57 м, висота борту 2,13 м [289, с. 121–153]. Отже, збільшення гарматного озброєння вказувало на еволюцію козацького канонерського човна приблизно в межах розмірів, закладених ще при будівництві першої партії канонерських запорозьких човнів в 1788 р.

Прямі аналогії із запорозькими човнами можна бачити в практиці будівництва канонерських човнів для Балтійського флоту, яке розпочалося восени 1788 р. – вже після боїв в Дніпро-Бузькому лимані. Такі човни брали участь у Російсько-шведській війні 1788-1790 рр. До війни Російська імперія виявилася непередготовленою, адже вела війну із Османською імперією на півдні. Знов будівництво військових суден набуло екстреного характеру. Серед трьох різновидів човнів для війни на Балтійському морі найбільш подібним запорозькому був середній канонерський човен. Як і запорозький, він мав

довжину 19,2 м, оснащений однією 24-фунтовою гарматою, але кількість весел була зменшена з 13 до 10 пар. А малий балтійський канонерський човен із 16-фунтовою гарматою своїми розмірами 14,7 м завдовжки, 4,3 м завширшки та висотою борту 1,4 м повністю повторює розміри свого попередника – малого запорозького човна особливої конструкції [214, с. 18].

3.3. Класифікація та хронологія існування козацької чайки.

3.3.1. Критерії корабельної класифікації.

Впродовж XVI-XVIII ст. внаслідок дії інноваційних процесів суднобудівний доробок запорозького козацтва склався із різновидів суден від чайок зі шкіряними бортами до козацького різновиду канонерського човна. Човни, відомі під різними назвами, будували на різних об'єктах судноплавної інфраструктури. Вони виконували різноманітні функціональні завдання військового судноплавства: від транспортування вояків до абордажних атак та артилерійських дуелей з кораблями та береговими об'єктами супротивника, а також широко використовувалися з господарською метою. Розмаїття технічних ознак суден та їх функціональних завдань актуалізують питання спеціалізації в межах цієї сукупності плавзасобів.

Спроби встановлення спеціалізації козацьких суден можна бачити у виділенні С. І. Мишецьким «військових дубів» [91, с. 26, 32], розподілі ним, а також Д. І. Яворницьким та В. Г. Фоменком, човнів на морські та річкові, а також у розподілі козацьких суден за назвами, які походять від матеріалу виготовлення (байдак, дуб, дубас, думбас, липа) та за технічними ознаками або назвою частини судна (стерн), який здійснила С. Л. Жавжарова. Її висновок щодо використання цих видів суден залежно від стратегії й тактики морського бою є певним наближенням у бік принципу відбору за функціональним призначенням. При цьому моноксили фактично є узагальнюючою назвою всіх типів козацьких суден, побудованих на основі човна-довбанки [177, с. 45–47].

Проте процес розподілу за спеціалізацією є незавершеним без встановлення меж сукупності елементів, всередині якої цей розподіл відбувається на підставі певних критеріїв. В 1910 р. однією з перших спроб встановити межі цієї сукупності була констатація Н. П. Загоскіним тисячолітнього існування типу схожих за конструкцією суден, одночасно придатних до морського плавання та долаття річкових мілин та порогів, в тому числі волоком, які «мали в запорожців також назви «чайок» та «дубів» [278, с. 367–378]. Фактично в такий спосіб запропоновано домінуючий критерій належності до всієї сукупності. Цю функцію визначення сукупності та розподілу в її межах на групи в суднобудуванні виконує корабельна класифікація.

Але визначення домінуючого критерію для козацьких човнів ускладнюється низкою обставин:

1. Розмаїття назв, конфігурацій та конструктивних особливостей козацьких суден, що зафіксовано в писемних та зображувальних джерелах XVI-XVIII ст. Численні технічні варіації та перехідні форми складно пояснити та систематизувати. В цих умовах класифікація на підставі комплексу різних класифікаційних ознак (конфігурація, тонаж тощо) стає неможливою.

2. Універсальність використання козацьких човнів.

Описуючи чайки зі шкіряними бортами для долаття порогів М. Бельський одночасно порівнював їх з човнами київських князів, що здійснювали походи до Константинополя [118, с. 1359]. Човни зі шкіряними бортами для засідок С. Сарницький одночасно описує як основу флоту на Дніпрі в районі Києва для боротьби з турками [123, с. 125]. Таким чином, вже перші згадки XVI ст. про чайку, окрім технічних та функціональних особливостей, надають дані щодо характерної ознаки козацького суднобудування – створення універсальних річково-морських плавзасобів.

У середині XVII ст., за описами Д. д'Асколі та Г. Л. де Боплана, одні й ті ж козацькі човни виконували різні завдання – перевозили вояків, використовувалися для десантів та боїв із кораблями супротивника [92, с. 97–98; 72, с. 259–269].

У військових походах використовувалися човни, задіяні у господарській діяльності. Один із прикладів – похід 1696 р., коли 500 козаків-промисловців вийшли в морський похід на десяти легких човнах з трьома гарматами [390, с. 175]. Дуби були засобом рибного промислу, що забезпечував харчування козаків [63, с. 547–548; 65, с. 412, 441–442; 66, с. 142] разом із меншими каюками довжиною у кілька метрів [63, с. 252, 548; 64, с. 413]. Про значення дубів для життя їх власників та козаків, які на них несли військову службу та займалися рибальством, також свідчать наведені О. Скальковським слова А. Головатого щодо загибелі 37 козацьких човнів, тобто практично всієї флотилії, внаслідок негоди на морі восени 1774 р.: «Вони залишилися бідними через долю своїх човнів» [213, с. 132]. Загалом у часи Нової Січі в рибному промислі було задіяно більше половини запорожців. Більше двох тисяч козаків постійно займалися ним в Лимані та одночасно вели спостереження за супротивником, аби в разі необхідності оперативно завадити можливій переправі нападників з Криму [357, с. 23–24, 107].

Запорозькі човни чорноморських козаків у відповідності до поточних завдань оснащували або важкими гарматами, або легкими фальконетами [289, с. 111, 120], використовувалися для артилерійських боїв, буксирування плавучих батарей, абордажних атак, висадки десантів, перевезення вантажів та іншого.

3. Різні підходи до визначення хронології існування козацької чайки.

З одного боку, часом існування козацької чайки вважається XVI-XVII ст. [360, с. 627]. З іншого боку, вже в історіографії XVIII ст. термін «чайка» розповсюджується на весь час існування запорозького козацтва. Зокрема, це притаманно працям Ж.-Б. Шерера [378, с. 78, 158] та Й.-Х. Енгеля [277, с. 102]. А. О. Скальковський ідентифікує судна, на яких козаки брали участь у Російсько-турецьких війнах XVIII ст., як «човни та чайки» [357, с. 212, 297]. Наведений вище дуб XVIII ст., виявлений в районі Нової Січі, ідентифікувався Д. І. Яворницьким як чайка. За сучасними визначеннями, дуб – це велике плоскодонне, безпалубне, однощоглове судно запорозьких козаків

XVI-XVIII ст. для військових походів та перевезення вантажів [381, с. 224]. Згідно цього, дуб – це фактично чайка XVIII ст.

Навіть наприкінці XVIII ст. під назвою «чайки» сучасникам були відомі човни, на яких воювали нащадки запорожців – чорноморські козаки [109, с. 600].

У сучасних дослідженнях цей термін також є прийнятним для XVIII ст. [294, с. 484]. Його зокрема застосовують для суден, побудованих за участі козаків та за вказаними традиціями на Кременчуцькій верфі у 1788 р. [170, с. 60] та для означення дунайських човнів австрійського граничарського батальйону другої половини XVIII ст., у якому також служили колишні запорожці. Головна функція дунайських чайок полягала у патрулюванні акваторії Дунаю та його припливів для перешкоджання спробам турків переправитися через річку [323, с. 41]. Тобто це судно також відзначалося своєю функціональною універсальністю.

4. Різні підходи до визначення у суднобудуванні головного критерію класифікації.

Ними можуть бути технічні та технологічні ознаки (конфігурація, тонаж тощо) або функціональне призначення плавзасобу. Прикладом домінування технологічних ознак на початку XX ст. є поділ суднобудування на чотири стадії: корабель архаїчний, човен-однодеревка, човен набійний, човен дощаний (дощаник). Набійні лодії давньоруської доби та козацькі човни зводили в один тип, тисячолітнє існування якого було наслідком потреби у суднах, одночасно придатних до морського плавання та здатних долати річкові мілини та пороги, в тому числі волоком [278, с. 367–378].

Пізніше технічні класифікаційні ознаки також домінували. Дерев'яні військові кораблі були двох- та трьох- палубні та розрізнялися за кількістю встановлених на них гармат. Постійна еволюція військових кораблів ускладнює їх класифікацію [304, с. 176]. Ті ж ознаки фактично залишалися основними й наприкінці XX ст. у варіанті розподілу суден на плотові, лодійні, барочні, галерні та корабельні. До другої групи включили й чайку [168, с. 53].

Виходом із ситуації, що ускладнює класифікацію, вбачається застосування до козацької суднобудівної практики загальних принципів систематики:

1. Дотримання одного із принципів логічного поділу понять, який вимагає здійснювати будь-який розподіл лише на одній підставі. Його ігнорування призводить до перетину досліджуваних понять [272, с. 47].

2. Застосування системного підходу, в основі якого дослідження об'єктів як систем, розкриття різноманітних типів зв'язків складного об'єкта, який передбачає кілька поділів на «одиниці» аналізу, що дозволяє фіксувати цілісні якості об'єкта, його структуру та динаміку [257, с. 559].

Цим принципам відповідає корабельна класифікація. Згідно їй, клас кораблів складають кораблі однакового бойового призначення та основного озброєння. Кораблі одного класу, які відрізняються водотоннажністю або спеціалізацією, складають підкласи. І лише на третьому рівні розподілу враховуються конструктивні деталі, корабельна архітектура, технічна оснащеність та утворюються типи (проекти) кораблів [291, с. 183].

Потрібно також врахувати ступінь тотожності понять «корабель» та «судно». Корабель – це будь-яке мореплавне судно. Корабель військовий – це будь-яке судно військового флоту із бойовими засобами боротьби – артилерією та ін. [303, с. 359; 304, с. 176]. На сучасному етапі корабель – це судно, яке має озброєння та інші засоби вирішення бойових завдань, військовий екіпаж, військово-морський прапор і призначене для військових цілей [304, с. 198; 264, с. 5]. Натомість, судно – будь-який плавзасіб, який використовується, або може використовуватися, в якості засобу пересування на воді. Це плавуча інженерна споруда, призначена для перевезення вантажів, пасажирів, водного промислу та інших завдань судноплавства. Поділяються на класи і типи в залежності від призначення і району плавання [362]. Також судном вважається плавуча споруда, що має водостійкий корпус і призначена для вирішення різних функцій, а також для військових цілей [264, с. 5]. Отже, наведений приклад класифікації військових кораблів є універсальним через розпливчатість межі між поняттями

«корабель» та «судно» і прийнятний для дослідження військового козацького судна.

Виділення козацьких суден в окремий клас за їх структурними та функціональними особливостями потребує дотримання наведених критеріїв розподілу, адже класифікація також є певною сукупністю розподілів, коли утворені класи в свою чергу поділяються на менші групи. Єдиною класифікаційною ознакою всього класу військових козацьких суден, у відповідності до наведених принципів систематики, може бути спільна характеристика функціональності. Інші ознаки набувають ваги на подальших рівнях розподілу. Підклас в межах класу визначається однією з ознак – водотоннажністю, спеціалізацією, районом плавання. Тип в межах підкласу визначають технічні ознаки (корабельна архітектура, конструктивні деталі, оснащеність тощо).

Широке коло завдань, які виконували козацькі човни, є підставою розглядати транспортно-бойову універсальність у якості основного критерію відповідного корабельного класу. Такий розподіл також відображає еволюцію системи та її складових внаслідок взаємовпливу традиції та інновацій. Спадкоємність між XVI-XVII ст. та XVIII ст. засвідчують багатofункціональні ознаки, що зберігаються із впровадженням технічних новацій. При цьому певні визначальні технічні ознаки чи якості також залишаються незмінними як уособлення традиції. Наприклад, відносно велике відношення довжини до ширини свідчить про більшу швидкість та стійкість судна на хвилях. Ця особливість конструкції козацьких човнів простежується від «козацького човна» Г. Боплана та «довгих» запорозьких чайок Д. д'Асколі XVII ст. із шаром соломи на бортах, аби витримувати морські бурі [92, с. 97-98] до XVIII ст. Тенденція до певного зменшення цього значення віддзеркалює пошук технічних рішень для збільшення вантажопід'ємності та потужності гармат. Спадкоємність також помітна в інших деталях. Солома на бортах у XVII ст., зокрема, була захистом від куль та стріл. Дещо подібне було і на козацьких дубах у 1788 р. – торби з вовною на фальшборті [325, с. 432].

Обумовленість назви «чайка» для всього корабельного класу козацьких човнів впливає із еволюційної спадкоємності, яка також відображена відповідною синонімічною термінологією: козацький човен чайка XVI ст. – козацький човен чайка XVII ст. – «новоманірний козацький човен» 30-х рр. XVIII ст. – чайки часів Російсько-турецьких війн XVIII ст. – «козацький (запорозький) човен» кін. XVIII ст. Як вже зазначалося, запозичений в XVI ст. термін «чайка» від тюркського «сайка» за своєю первісною семантикою означав певну множину понять. У XVII ст. в новому мовному середовищі він зберіг цю особливість у вигляді узагальнюючого терміну. У XVIII ст. попри низку технічних новацій термін зберігається. Застосування терміну «чайка» протягом XVI-XVIII ст. до різноманітних за конструкцією, але схожих за принципами використання суден, віддзеркалює групування цієї сукупності в межах корабельного класу. Критерієм належності до цього класу є вказана загальна функціональна універсальність. Цей критерій дозволяє встановити:

- 1) хронологічні межі існування класу впродовж XVI-XVIII ст.;
- 2) склад класу як системи та взаємодію його елементів;
- 3) взаємодію класу та його елементів з іншими класами та їх елементами.

3.3.2. Склад корабельного класу «чайка».

Для визначення меж цього класу необхідно застосувати наведені критерії до інших подібних плавзасобів, які набули поширення в період, що розглядається.

1. «Островські човни».

Сучасниками козацьких були однощоглові «островські човни». Ці десантні човни використовувалися на Балтиці піхотним полком П. Островського [381, с. 52]. Вони мали великі пропорції, були озброєні однією гарматою та перевозили до 50 вояків. Це був один із зразків будівництва човнів для Дніпровської флотилії. Проте, на думку Д. І. Кобалії, ці судна самі виникли під впливом суднобудування донських козаків XVII-XVIII ст. та, в свою чергу,

зумовили подальший розвиток козацьких традицій суднобудування на Дону та Дніпрі у 30-х рр. XVIIIст. [183, с. 105–106]. Ці транспортні човни будували на Балтиці дуже нетривалий час: вже в середині 1710 р. будівництво малих вітрильно-гребних суден там згорнули [284, с. 159–160].

2. Дубель-шлюпки.

На Дніпрі під час Російсько-турецької війни 1736-1739 рр. тривало масове виробництво дубель-шлюпок. Так з'явилася дніпровська дубель-шлюпка – модифікований варіант європейської дубель-шлюпки у відповідності до природно-географічних умов Нижнього Подніпров'я та в перспективі і Чорного моря, а також з урахуванням транспортно-бойового призначення. Екіпаж судна складався із 40-56 осіб. Була знижена осадка з 1,83 м до 0,9-1,21 м, зменшена кількість весел з 24 до 18, зменшена потужність артилерії [295, с. 46; 182, с. 78–79].

Такі нововведення призвели до того, що осадка дніпровської дубель-шлюпки стала меншою, ніж у козацького дуба [284, с. 188; 183]. За археологічними даними, кільова балка дубель-шлюпки виготовлялася із дуба. Товщина дубових дошок у середньому була 25 мм, ширина 350 мм. Для виробництва деталей також використовувалася сосна. Судно мало 9 пар весел, 2 щогли та озброювалось фальконетами, які встановлювалися на опорах. Опора являла собою прямокутну в перетині дубову тумбу (180 x 140 мм. та 200 x 180 мм) висотою 130 см [158; 159].

Ці човни внаслідок адаптації до умов Подніпров'я набули певних рис козацьких суден. Сучасні російські дослідники іноді навіть вважають дніпровські дубель-шлюпки тими ж запорозькими дубами, або новоманірними козацькими човнами [284, с. 43–44, 188]. Обладнання двома щоглами та латинське вітрильне озброєння могло стати зразком розвитку човнів, схожих за розмірами та універсальністю із чайкою, з огляду на покращення ходових характеристик.

Проте вже кампанія 1737 р. виявила їх значні технічні вади. В порогах дубель-шлюпки зазнавали серйозних пошкоджень. Також через низькі ходові

якості довелося відмовитися від їх застосування в морі та обмежитися Дніпром та лиманом. Їх пропорції також виявилися невдалими, адже внаслідок модифікацій ці судна виявилися занадто широкими. Дніпровські дубель-шлюпки поступилися універсальністю та з транспортно-бойових поступово перетворилися на транспортні судна. Їх бойові якості використовували для охорони караванів транспортних байдаків [88, с. 630–635, 648].

3. Струг.

Ця назва успадкована з киеворуських часів. Завеликі розміри цих річкових вантажних суден ускладнюють їх експлуатацію на складних мілководних ділянках, як це сталося з караваном стругів на річці Самарі у 1688 р., коли їх вантаж перенесли на малі човни, аби дістатися до місця призначення. Існують свідчення про наміри використати струги для бойових дій на морі, через що І. Мазепа наказав надіслати із лісів Полтавського полку для трьох човнів «подошви» [116, с. 86, 114, 117]. Проте й на морі вони залишались, в першу чергу, транспортними суднами і їх головною ознакою була вантажопід'ємність, а не швидкість та маневреність. Про це, зокрема, свідчать дані про османські струги: «... в Кизикермен надіслано з хлібом 20 стругів з Царгорода» [116, с. 100]. За своїми характеристиками (пласке дно, велика тоннажність) мало чим відрізнявся від інших річкових транспортних донських та дніпровських суден – будар та байдаків – і використовувався для місцевих потреб. Функцію морського транспортного судна з 1738 р. виконували кончебаси, які збирались за голландськими зразками [292, с.176].

4. Донський човен.

Подібність донських та дніпровських козацьких човнів можна вивести вже з перших згадок про ці плавзасоби. У XVI ст. М. Бельський розповсюджує назву «чайки» (szajki) і на судна донських козаків, яких називає «московськими». Але при цьому автор не наводить даних щодо матеріалу виготовлення донських чайок [117, с. 1359, 1360–1361]. Відмінності між дніпровськими та донськими чайками стають зрозумілими лише з опису К. Крюйса XVII ст. З одного боку, донський човен подібний до козацького човна Боплана: довжина 15-21 м та

більше, ширина перевищувала 5,5 м. Також ідентичними були легке артилерійське озброєння (фальконети), шар очерету чи соломи на бортах завтовшки в 1,8-2,4 м для захисту від стріл та для підвищення остійності судна, допоміжне значення вітрила, два стерна на носі та кормі у частини човнів [82, с. 68–70]. Проте головною відмінністю можна вважати дещо більші розміри, пропорції та кількість весел (від 16 до 40), що можна пояснити природно-географічним чинником: на Дону немає порогів, отже немає потреби у обмеженні розмірів плавзасобу. Характерною ознакою донського човна також було його транспортно-бойове призначення в умовах річок та моря. До того ж, на Дону здавна існувала традиція будувати на моноксильній основі і дещо менші човни, які вміщували до 30 козаків та рухалися за допомогою 18-20 весел. Партія із 300 таких човнів, що навіть розглядалися як можлива дешевша модель для виробництва на казенних донських верфях, могла поповнювати втрати Донської флотилії після військових дій на Азовському морі під час Російсько-турецької війни 1736-1739 рр. [88, с. 190–191].

Прикладами аналогій між запорозькими та донськими козацькими човнами також є креслення вже згадуваних донських човнів Г. Харламова та А. Алатчаніна, які використовувалися для будівництва новоманірних козацьких човнів Дніпровської флотилії, а також донський козацький човен орієнтовно др. пол. XVIII ст. [145], а також човен «донський великого розміру» кінця XVIII ст. [144]. Вони фіксують схожі параметри із запорозькими човнами.

5. Османські чайки.

У XVII ст. були спеціалізованими суднами, адже створювалися як човни-винищувачі запорозьких чайок.

6. Дунайські чайки.

У XVIII ст. за вітрильним оснащенням, річковою спеціалізацією та такими деталями як бушприт відрізняються від козацьких чайок. Проте як транспортно-бойові та артилерійські плавзасоби відповідають критерію універсальності.

В наведеному переліку плавзасобів, які мають ознаки подібності до військового човна запорозьких козаків, можна бачити, по-перше, певні зовнішні

аналогії, а по-друге, – відмінності через чітко окреслену спеціалізацію цих суден (артилерійську або транспортну). З огляду найбільшої функціональної подібності включеними до класу чайка можуть бути човни донських козаків та дунайські чайки.

Згідно наведених даних, а також принципів логічного поділу понять та системного підходу, можна зробити наступні висновки щодо складу корабельного класу чайка:

Клас чайка складається з трьох підкласів на підставі їх спеціалізації: річковий; річково-морський; річково-морський канонерський човен.

Підкласи утворюють типи на підставі їх технічних ознак.

1. Річковий підклас складають типи: моноксильно-набійний, моноксильно-шкіряний; каркасно-шкіряний, дощаник.

Моноксильно-набійний тип – липа з XV ст. [177, с. 46].

Моноксильно-шкіряний тип – дніпровська та донська чайки зі шкіряними бортами XVI ст. [117, s. 1359, 1360–1361].

Каркасно-шкіряний – дніпровський козацький човен зі шкіряними бортами XVI ст. [123; 148].

Дощаник – дунайські чайки (великі та малі) з 60-х рр. XVIII ст. [323, с. 41, 61, 62, 74, 76].

2. Річково-морський підклас складають типи: моноксильно-набійний; дощаник.

Моноксильно-набійний тип – дубас XVI-XVII ст. [73, с. 294; 177, с. 46], думбас XVI-XVII ст. [342, с. 23; 177, с. 46], стіорн XVI-XVII ст. [342, с. 23], липа XVII ст. [73, с. 294], судно, човен, [72, с. 259–267], чайка [92, с. 97–98; 118, s. 45], донський човен XVII ст. [82, с. 68–70], дуб кінця XVII-XVIII ст. [81, с. 213, 329; 177, с. 46], чайка XVIII ст. [357, с. 212, 297].

Тип дощаник - дуб кінця XVII-XVIII ст. (запорозький човен, козацький човен, чайка) [146; 365, с. 278–280], новоманірний козацький човен (запорозький бот) з 30-х рр. XVIII ст. [88, с. 678], донські човни XVIII ст. [51; 52; 143; 144].

3. Підклас річково-морський канонерський човен складають типи: моноксильно-набійний; дощаник.

Моноксильно-набійний тип - запорозький човен, чайка к. 80-х рр. XVIII ст. [90, с. 85, 102].

Тип дощаник - запорозький човен (великий та малий) [32; 33; 34], канонерський човен, [90, с. 169–170, 184, 197], кременчуцький човен, [90, с. 86, 123, 213, 228] з кінця 80-х рр. XVIII ст. до початку XIX ст.

Розгляд плавзасобів всіх трьох підкласів в хронологічному контексті дає змогу виявити основні напрямки еволюції:

- 1) розширення ареалу використання;
- 2) зміни технології та матеріалів виробництва;
- 3) підсилення вогневої потужності (Додатки XXI, XXII);
- 4) підвищення вантажопід'ємності, що засвідчує стійка тенденція до збільшення ширини човна та відповідних змін у співвідношенні довжини та ширини козацьких човнів.

Остання тенденція набула відчутного розвитку у другій половині XVIII ст. з появою відносно ширших донських човнів [144; 139; 145] (Додаток XXI) та запорозьких човнів гребної флотилії Чорноморського козацтва [142] (Додаток XV). Ці, на перший погляд, суто технічні трансформації зі свого боку відобразили все більше залучення козацтва до геополітичних прагнень Російської імперії. Окрім великих кораблів, вона потребувала менших, проте містких та добре озброєних плавзасобів в рамках своєї експансії в південно-західному напрямку.

Суттєві відмінності між першим і третім підкласом не заперечують принципу класифікації. Чайка зі шкіряними бортами XVI ст. могла не мала артилерії, проте використання таких човнів для захисту переправ та нападу на судна було б неможливим без дієвої вогневої підтримки з особистої зброї козаків. Цей човен можна вважати прототипом човнів всього класу. В свою чергу запорозький човен кін. 80-х-поч. 90-х рр. XVIII ст. як козацький різновид канонерського човна є прототипом іншого класу. Відстань між першою та

останньою ланками наведеного інноваційного ланцюга відображає процес внутрішньої еволюції класу «чайка», зв'язок з іншими класами, що може бути доповнено згідно визначених вище критеріїв.

Перелік суден класу «чайка» в їх класифікаційній співвіднесеності та з урахуванням хронології наведено у Додатку ХХІІІ.

Як і кожний приклад систематизації, цей варіант класифікації є певним чином умовним і не остаточним: судна мають безліч відмінностей в корабельній архітектурі, конструктивних деталях, оснащенні та назвах, що також є основою для утворення підтипів. Зокрема, перспективним вбачається дослідження з цією метою характеристик вітрильного озброєння. Наведена класифікація є підставою для визначення поняття «чайка» на основі експлуатаційних, еволюційних та хронологічних ознак.

Отже, чайка – клас універсальних вітрильно-гребних транспортно-бойових суден для перевезення вояків річками та прибережними ділянками моря, здійснення десантів, розвідувальних рейдів, диверсій та абордажних боїв із застосуванням власної артилерії у добу протистояння країн Європи Османській імперії. Основним осередком виникнення цього класу було Нижнє Подніпров'я із подальшим розповсюдженням у Чорноморському басейні під час протистояння Запорозьких козаків Кримському ханству та Османській імперії у ХVІ-ХVІІІ ст. Різновиди чайок утворюються за особливостями експлуатації (підкласи) та конструктивно-технічними особливостями (типи), мають схожі розміри та в цілому відповідають етапам еволюції від човнів зі шкіряними бортами ХVІ ст. до козацького канонерського човна кін. ХVІІІ ст. Дія схожих із Нижнім Подніпров'ям природно-географічних та військово-політичних чинників зумовила появу аналогічних суден на Дону та Дунаї, через що клас «чайка» може бути визначений класом військових універсальних суден парамілітарних утворень зони фронтиру ХVІ-ХVІІІ ст.

Це визначення базується на об'єктивному зв'язку явища із глобальними процесами та існування явища у своєму розвитку. Феномен чайки не виник з нізвідки і не зник в нікуди, а розвивався разом із суднобудуванням, доки

козацтво вирішувало історичні завдання у взаємодії західної та східної цивілізацій. Ігнорування цих зв'язків штучно звужує хронологію козацького флоту.

Наведені дані щодо витоків, а також конструкційної та функціональної спадковості козацького суднобудування, надають підстави визначити його як культурну традицію, що виконує соціально-регулюючі функції і в такий спосіб впливає на розвиток українського суспільства та держави [167; 189; 205; 221; 243].

Висновки до розділу 3.

Розгляд особливостей суднобудування в Південному Подніпров'ї протягом XVIII ст. та співставлення їх з даними, які стосуються попередніх століть, дозволяє зробити наступні висновки.

1. Розвиток суднобудування відбувався під впливом двох чинників – традиції та інновації. Їх тривале співіснування традиції стало підґрунтям еволюції чайки впродовж XVI-XVIII ст. та було свідченням життєздатності українських суднобудівних традицій, які породжували інновації, що в свою чергу матеріалізувалося у нових різновидах плавзасобів. Одним із прикладів взаємообумовленості традиції та інновації можна вважати паралельне існування двох принципів суднобудування – моноксильний та дощаний.

2. Збереження у XVIII ст. попиту на українську традицію суднобудування зумовлено тим, що воно, як і в попередні століття, розвивалося в тих самих природно-географічних умовах та слугувало для здійснення тих самих функцій господарчого освоєння Нижнього Подніпров'я, Північного Причорномор'я та Приазов'я, а також військового протистояння. Незмінність функціональних завдань та природних умов стали підґрунтям технічної спадкоємності суднобудівних форм.

3. Головний напрямок технічної еволюції чайки – розвиток від архаїчних човнів-довбанок та каркасно-шкіряних човнів до моноксильно-набійних та

дощаних човнів. Впродовж цього освоювалися нові матеріали, методи та технології, змінювалась корабельна архітектура. Козацький човен XVIII ст. (дуб) вже мав розширену корму та транець, що відповідає потребі раціонального використання внутрішнього простору.

Наявні дані свідчать, що козацький дуб останніх десятиліть існування запорозького козацтва – це універсальний транспортно-бойовий та промисловий човен, який мав певні відмінності у розмірах та конструкції, вміщував 35-50 людей та був здатний нести легку гармату. Певне зменшення розмірів човна, що зокрема позначилося і на кількості гармат, є ознакою наведених вище процесів поступового переходу від монокильно-набійного до дощаного виробництва. Військово-морська активність запорозького козацтва була нижчою у порівнянні з XVII ст. як і потреба в монокильно-набійних човнах для морських походів. Зменшення загальних розмірів супроводжувалася зменшенням розмірів дерев'яної колоди в основі корпусу. Це є підставою вважати, що впродовж XVIII ст. ця деталь козацького дуба поступово трансформувалася на киль, один з етапів чого зафіксований на малюнку Б. Мініха 1736 року.

4. Водночас деталі із дуба зміцнювали всю конструкцію. Це стало основою нового етапу еволюції, ознакою якого було збільшення калібру та ваги корабельних гармат.

Запорозькі човни чорноморського козацтва за розмірами, чисельністю залог та функціонально (перевезення, десанти, абордажі, розвідки, диверсії), були подібні човнам запорозького козацтва. Збільшення ширини човна із одночасним збереженням довжини та малої осадки для мілководдя обумовлено необхідністю встановлення більш потужних гармат, що розширило діапазон застосування човнів за рахунок боротьби з військовими кораблями та береговим об'єктами. Це обумовило появу козацького канонерського човна. Його якості успадковані та розвинуті в канонерських човнах Балтійського флота, створених під час Російсько-шведської війни 1788-1790 рр., та в човнах Дністровської флотилії Чорноморського гребного флота після Російсько-турецької війни 1787-1791 рр.

5. Взаємообумовленість традиції та новації, однакові природно-географічні умови та функціональні завдання судноплавства, а також порівняння технічних ознак козацьких човнів різних періодів дають підстави вважати козацькі човни XVIII ст. елементами єдиного модельного ланцюга, пізнішими модернізованими різновидами попередніх зразків внаслідок інноваційних процесів, породжених суднобудівною традицією. Її виявлення дозволяє визначити XVI-XVIII ст. як період існування козацької чайки – класу військового судна.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження суднобудування запорозького козацтва XVI-XVIII ст. дозволяє зробити наступні висновки.

1. Визначено, що ця тема не була предметом спеціального вивчення. Це пояснюється пануванням впродовж XVIII-XX ст. парадигм, через які козацьке суднобудування розглядалося у загальному контексті, у якості локальних сюжетів історії Російської держави. Сучасна російська історіографія в цілому зберігає такі підходи із подальшим креном у бік ігнорування феномену козацького суднобудування. Для польської історіографії притаманний схожий погляд на козацьке суднобудування – в контексті історії Польщі з практично непомітною українською складовою починаючи із перших козацьких плавзасобів. Втім, праці дослідників цих країн мають цінність у висвітленні різних аспектів питання, зокрема еволюції моноксильного виробництва та козацького човна, а також зовнішніх впливів на козацьке суднобудування. Водночас, зусиллями українських вчених, починаючи з середини XIX ст., сформовано розуміння козацького суднобудування XVI-XVIII ст. як засобу освоєння Півдня України, а також як поступового процесу вітчизняної історії, корені якої сягають слов'яно-княжої доби.

Джерельні дані, зокрема зосереджені в офіційній документації, дозволяють дослідити основні напрями технічної еволюції козацького суднобудування XVI-XVIII ст. Інформаційний потенціал наративів та зображувальних художньо-мистецьких джерел дозволяє дослідити геополітичні умови розвитку суднобудування, а також його конкретні технологічні особливості. Найбільш інформативними джерелами для виявлення суднобудівних конструктивно-технічних особливостей є групи зображувальних графічно-конструкторських та матеріальних джерел. В цілому комплекс джерел дає змогу визначити напрямок розвитку козацького суднобудування від моноксильно-шкіряного до дощаного виробництва із збереженням універсальної транспортно-бойової

функціональності та із збільшенням на верхній хронологічній межі артилерійської потужності.

2. Дослідницькі завдання вирішувалися сукупністю методів – міждисциплінарних (системно-структурний, класифікації, абстрагування, аналізу та синтезу, моделювання, описовий) та спеціально-історичних (генетичний, порівняльний, типологічний, діахронний).

За допомогою системно-структурного метода суднобудування розглянуто як елемент судноплавної інфраструктури, як елемент загальної судноплавної діяльності козацтва, а також як систему, елементами якої є ті чи інші суднобудівні форми, тобто різновиди суден. Розвиток кожної системи забезпечується процесом передавання знань (традицією) та його взаємообумовленістю з інновацією. Це було рушійною силою еволюції козацького суднобудування.

Методом класифікації козацькі човни «чайки» розподілено на групи на підставі конструктивних та функціональних ознак. Систематизація розширила уявлення про взаємозв'язки об'єкта з групою як системою, дозволила визначити сутність феномену чайки як різновиду військового човна, а також як суднобудівного модельного ланцюга, уточнила змістовне наповнення терміну «чайка» та хронологічні межі існування цього судна.

Метод абстрагування дозволив виокремити найсуттєвіші ознаки козацького суднобудування: острівне розташування Січі, що апріорі означає розвиток суднобудування; схожість параметрів різних козацьких човнів як основа розуміння назви «чайка» як загального поняття; функціональне призначення плавзасобів як основа їх класифікації.

Методом аналізу виокремлені елементи суднобудування (плавзасоби та об'єкти судноплавної інфраструктури), які методом синтезу в комплексі із системно-структурним методом утворюють систему судноплавної діяльності козацтва.

Метод моделювання дозволив створити теоретичні моделі човнів, виявити їх відповідність базовій моделі козацького човна XVII ст. – періоду найбільшої

судноплавної та суднобудівної активності козацтва, технічну схожість та відмінність човнів, їх функціональну спадкоємність. В комплексі із порівняльним методом це дозволило виявити конструкційно-технічні відмінності та експлуатаційні подібності плавзасобів різних періодів козацької доби.

За допомоги описового методу викладені та попередньо проаналізовані дані та характеристики козацького суднобудування.

Генетичний метод дозволив дослідити формування в києворуську добу тих ознак суднобудування, які набули розвитку у XVI-XVIII ст. В комплексі з типологічним методом ці дані впорядковані в умовних групах (типах) фактів: технічна та функціональна спадкоємність; суднобудування як засіб освоєння Нижнього Подніпров'я та прилеглих територій; зовнішня подібність; суднобудівний досвід населення Подніпров'я; розвиток техніки та організації виробництва.

Діахронний метод дозволив визначити процес якісних змін у козацькому соціумі під впливом соціальних функцій суднобудування. Домінування певних функцій характеризує етапи козацького суднобудування та еволюцію носіїв цієї традиції: аматорське індивідуальне виробництво та функція адаптації до оточуючого середовища; масове виробництво XVI-XVII ст. та функція соціалізації індивіда в козацькій спільноті; модернізоване виробництво кін. XVII-кін. XVIII ст. та функція інноваційного розвитку.

3. Встановлено походження козацького суднобудування внаслідок дії схожих із добою Київської Русі природно-географічних, соціально-економічних та інших чинників, що обумовлює схожість суднобудування двох періодів. Комплекс внутрішніх та зовнішніх чинників зумовив загальні ознаки козацького суднобудування:

- використання багатовікового українського досвіду виробництва моноксилів для місцевих промислів та перевезень;

- вплив давньоруського, польського X-XIV ст. та дунайсько-середземноморського XVI ст. суднобудування та виникнення внаслідок цього конструкційних аналогій (моноксильно-набійне та клінкерне виробництво);

- розвиток суднобудування в рамках судноплавної інфраструктури зони фронтиру, яка виникла внаслідок господарчого освоєння Нижнього Подніпров'я та прилеглих територій;

- спеціалізація виробництва суден (моноксильно-набійне та клінкерне виробництво плавзасобів для військових дій в умовах порогів, мілин, складного фарватеру пониззя Дніпра та інших річок, а також на морських ділянках; виробництво дощатих суден господарського призначення);

- еволюційність суднобудування, в основі якої є збереження функціональності шляхом технічних вдосконалень;

- розвиток суднобудування як галузі економіки запорозького козацтва, військовий сегмент якої впродовж XVIII ст. був поступово інкорпорований в російське суднобудування, що сприяло встановленню контролю Російської імперії над Кримом та Північним Причорномр'ям.

4. Досліджена етимологія терміну «чайка». Встановлена семантична багатозначність тюркомовного терміну «сайка» (човен), яка сформувалася у мові-джерелі і поширилася в українській мові у вигляді терміну «чайка». Багатозначність терміну «чайка» підтверджується його відповідністю іншим назвам козацьких човнів, а також поширенню його на донські та дунайські плавзасоби, що є підставою для узагальнюючого застосування терміну «чайка» для визначення сукупності суден, схожих за функціональністю.

5. Визначені етапи технічної еволюція козацького човна «чайка» в контексті загального розвитку суднобудування від моноксильного до дощатого:

I етап. До середини XVI ст. Моноксильне виробництво річкових човнів з поступовим застосуванням шпангоутів для нарощування бортів. Штучне суднобудування для промислово-господарських потреб. Човни зі шкіряними бортами.

II етап. З середини XVI ст. Човни зі шкіряними бортами. Перетворення суднобудування на галузь економіки запорозького козацтва. Перехід до масового виробництва через військову необхідність.

III етап. Кінець XVI ст. – середина XVII ст. Річкові та морські моноксильно-набійні човни з дерев'яними бортами. Масове виробництво.

IV етап. Друга половина XVII ст. Річкові та морські моноксильно-набійні човни з дерев'яними бортами. Формування передумов подальших новацій – переходу до дощаного будівництва човнів.

V етап. Кінець XVII ст. – кінець XVIII ст. Розвиток козацьких суднобудівних традицій на казенних верфях, які стали новим сегментом судноплавної інфраструктури (о. Мала Хортиця, міста Брянськ, Кременчук, Фальчі, Аджидер), розвиток інноваційних процесів та виникнення нових різновидів козацьких суден на дощано-кільовій основі.

6. Визначено, що запорозький човен «дуб» був однією з базових моделей подальшого розвитку козацького суднобудування з кінця XVII ст., коли українські суднобудівні традиції стають затребуваними з боку Московського царства та Російської імперії. Основні технічні та функціональні риси дуба простежуються зокрема в 30-ті рр. XVIII ст. в новоманірних козацьких човнах Дніпровської флотилії та у «запорозьких човнах» Чорноморського козацького війська з кінця 80-х рр. XVIII ст. До будівництва флотилій залучали населення Подніпров'я, а також запорозьких та чорноморських козаків як носіїв суднобудівних традицій.

7. Досліджено феномен «запорозьких човнів» чорноморського козацтва як симбіоз козацького суднобудівного досвіду та загальних тенденцій у світовому суднобудуванні з розвитку виробництва невеликих суден з відносно потужним гарматним озброєнням – канонерських човнів. Виникнення цього симбіозу було закономірним, адже вся історія судноплавства запорожців пов'язана з боротьбою проти потужнішого флота. Аналогічну проблему у XVIII та на початку XIX ст. вирішували флоти Європи та США у протистоянні із англійським флотом.

Запорозькі човни, з одного боку, стали козацьким різновидом канонерського човна, а з іншого, продовжували бути багатофункціональним традиційним плавзасобом. Вони стали вищою ланкою розвитку козацького суднобудування. Подальша практика Чорноморського, Дунайського та Азовського козацтв не надає суттєвих прикладів еволюційного розвитку суднобудування, адже цього не вимагали історичні завдання, які ними вирішувалися.

8. Шляхом узагальнення питань систематизації визначена модель корабельної класифікації козацького човна. В її основі окреслені межі сукупності об'єктів систематизації, зв'язок між ними як елементами системи, етапи технічної та експлуатаційної еволюції, хронологія існування плавзасобів та всієї системи, зв'язок її елементів з зовнішніми елементами та системами, які ними утворюються, з внутрішніми та зовнішніми процесами тощо. Визначена модель класифікації дозволяє впорядкувати технічні та експлуатаційні особливості різноманітних козацьких плавзасобів за єдиними критеріями. Попри варіації із матеріалами та технологіями незмінною залишалася універсальна функціональність козацьких човнів. Вона збереглася навіть з появою козацького канонерського човна, який був наслідком еволюції запорозького козацького човна та її підсумком.

9. Визначено, що основою суднобудівної галузі економіки запорозького козацтва була традиція суднобудування, яка була пов'язана із процесами розвитку козацької спільноти. Суднобудування потребувало спеціальних знань, які передвалися із покоління в покоління, а також залучення значних людських ресурсів – носіїв цих знань та досвіду їх втілення, доки в цьому існує суспільна потреба. В такий спосіб суднобудування здійснювало соціальні функції традиції, які по-різному у різні періоди впливають на суспільство.

Функцію адаптації людини до природних, соціально-економічних та військово-політичних умов існування можна вважати домінуючою з розвитком уходництва. Вона була матеріалізована у судноплавній інфраструктурі для забезпечення промислових, транспортних та оборонних потреб. Її складали

рибзаводи, зимівники на берегах річок та на островах Великого Лугу, Запорозькі Січі, військові форпости, лоцманська служба та верфі. Наслідком цієї адаптації стало створення специфічних човнів, користуватися якими було більш безпечно в умовах порогів та пониззя Дніпра.

Функцію соціалізації індивідів та формування соціальних спільнот суднобудування виконує з початком спільного виробництва човнів для військових походів. Наслідком колективної суднобудівної та судноплавної діяльності були загальні звичаї, кодекси поведінки, міжособові зв'язки в межах певних мікросоціумів та самоідентифікація в козацькій спільноті індивіда як носія певних світоглядних та професійних цінностей, умінь, навичок тощо. Життєздатність процесу соціалізації доводиться збереженням козацької спільноти і після знищення Запорозької Січі.

Створення нової суднобудівної продукції є втіленням функції інноваційного розвитку суднобудування та носіїв цієї традиції. Найбільш наочними в цьому аспекті були досягнення XVIII ст. Проте передумови склалися впродовж століть внаслідок взаємодії традицій та новацій : на базі традицій з'являлися новації, які перетворювалися на традиції, що породжувало чергові новації. Цей процес склав основу еволюційного ланцюга від човнів зі шкіряними бортами XVI ст. до запорозьких човнів кінця XVIII ст.

10. Значення суднобудування запорозького козацтва полягає у наступному:

По-перше, це галузь економіки запорозького козацтва, ознакою якої були єдність технології, матеріалів та продукції виробництва, а також наявність кваліфікованих кадрів. Воно, як і інші галузі, не було обмежене територією Запорожжя, а було елементом інфраструктури економіки України. Його включеність до загальноукраїнських соціально-економічних процесів зокрема засвідчує використання спільної транспортної системи постачання, єдність сировинної та кадрової бази, зовнішньоекономічних та пов'язаних із цим військово-політичних інтересів та завдань. Під час підготовки морських походів на Запорожжі концентрувалися чималі ресурси з України, а пізніше і з Московського царства, які використовувалися для будівництва суден. У

XVIII ст. така взаємодія набула розвитку на прикладі створення Дніпровської та Чорноморської козацької флотилій.

Водночас суднобудування запорозького козацтва існувало в зоні фронтиру із перманентним військовим протистоянням. Наближення до зони військових дій ускладнювало створення постійних суднобудівних центрів. Галузь розвивалася в межах судноплавної інфраструктури. Цим запорозьке суднобудування принципово відрізняється від екстреного суднобудування Російської імперії на півдні України в XVIII ст., зумовленого її експансією в південно-західному напрямку. Одним із наслідків цієї експансії була поступова інкорпорація військового сегменту галузі до російського суднобудування. Останнє збагатилося технічним та виробничим досвідом запорожців. За їх участі казенне суднобудування почало продукувати судна, які за своїми експлуатаційними характеристиками повторювали козацькі, а в технічному плані були їх модифікаціями. Водночас за участі українських суднобудівників на території України тривала еволюція економічних відносин від феодалного способу організації виробництва у к. XVII ст. до поступового поширення підрядних відносин впродовж XVIII ст.

По-друге, суднобудування в процесі адаптації людини до навколишнього середовища було чинником, котрий сприяв збільшенню козацького субетноса та осілого населення Нижнього Подніпров'я та прилеглих регіонів. Технічний прогрес у суднобудуванні одночасно був засобом та наслідком культурного розвитку козацької спільноти.

По-третє, суднобудування було засобом освоєння територій – об'єктів господарської активності. В такий спосіб, воно здійснювало загальну соціально-інтегруючу функцію – утримувало єдність соціуму, його території та культури в процесі формування території України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ.

ДЖЕРЕЛА.

Неопубліковані.

Центральний державний історичний архів України, м. Київ.

1. Донесение Леонтия Яковлева кн. Ивану Бярытынскому. 1736 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 51. Оп. 3. Спр. 5339. Арк. 2.
2. Донесение о покупке у населения байдаков для перевозки провианта. Березень 1740 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 51. Оп. 3. Спр. 7851. Арк. 4–4 зв.
3. Ведомость сколько при реке Десне в полку Стародубском при береге стоящих байдаков обнаружено и чьих именно. 25 серпня 1736 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 51. Оп. 3. Спр. 5339. Арк. 3.
4. Кондиции о поставке корабельных лесов. 1778 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 736. Оп. 1. Спр. 572. Арк. 38–38 зв.
5. О лоцманах. 1737 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 51. Оп. 3. Спр. 5600. Арк. 10.
6. О ремонте байдаков по рекам Днепр и Десна, необходимых для перевозки провианта для потребностей российской армии. 1738 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 51. Оп. 3. Спр. 6537. Арк. 2–2 зв.
7. О ремонте байдаков по рекам Днепр и Десна, необходимых для перевозки провианта для потребностей российской армии. 1738 р. *ЦДІАК*

України (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 51. Оп. 3. Спр. 6537. Арк. 3–5 зв.

8. Обязательства подрядчика по сплаву леса. 1778 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 736. Оп. 1. Спр. 572. Арк. 56.

9. Промемория из Брянска, канцелярии строения морских судов в Генеральную войсковую канцелярию. 17 грудня 1736 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 51. Оп. 3. Спр. 5600. Арк. 2.

10. Промемория Генеральной войсковой канцелярии. 17 січня 1737 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 51. Оп. 3. Спр. 5600. Арк. 9.

11. Промемория Генеральной войсковой канцелярии. Січень 1737 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 51. Оп. 3. Спр. 5600. Арк. 10 зв.

12. Промемория из Брянска из канцелярии строения морских судов в Глухов в Генеральную войсковую канцелярию. 5 січня 1737 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 51. Оп. 3. Спр. 5600. Арк. 15.

13. Письмо графа И. Чернышёва фельдмаршалу П. Румянцеву-Задунайскому о поиске места для верфей по р. Днепр и о замерах глубин на реке и притоках. 12 лютого 1776 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 736. Оп. 1. Спр. 505. Арк. 9–9 зв.

14. Письмо графа И. Чернышёва фельдмаршалу П. Румянцеву-Задунайскому о сплаве леса для строительства трех кораблей в Днепровском лимане. 18 травня 1778 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 736. Оп. 1. Спр. 572. Арк. 28–28 зв.

15. Письмо графа И. Чернышёва фельдмаршалу П. Румянцеву-Задунайскому о сплаве леса для строительства трех кораблей в Днепровском

лимане. 20 липня 1778 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 736. Оп. 1. Спр. 572. Арк. 37 зв.

16. Письмо графа И. Чернышёва фельдмаршалу П. Румянцеву-Задунайскому о строительстве трех кораблей в Днепровском лимане. 5 серпня 1778 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 736. Оп. 1. Спр. 572. Арк. 39.

17. Письмо графа И. Чернышёва фельдмаршалу П. Румянцеву-Задунайскому о привлечении подрядчиков. 13 серпня 1778 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 736. Оп. 1. Спр. 572. Арк. 40.

18. Письмо графа И. Чернышёва фельдмаршалу П. Румянцеву-Задунайскому о привлечении подрядчиков. 18 вересня 1778 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 736. Оп. 1. Спр. 572. Арк. 44.

19. Письмо кн. Ивана Бятынского в Генеральную войсковую канцелярию. Грудень 1736 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 51. Оп. 3. Спр. 5600. Арк. 3.

20. Рапорт про покупку у населения байдаков для перевозки провианта. Березень 1740 р. *ЦДІАК України* (Центральний державний історичний архів України, м. Київ). Ф. 51. Оп.3. Спр. 7851. Арк. 2–2 зв.

Державний архів Миколаївської області.

21. Ведомость в состоящих на воде двух лансонах, строенных кирлангичным мастером прапорщиком Ергондопул то длины, ширины и глубины, а также строящихся транспортах и сколько сии последние могут поднять грузу. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 84–84 зв.

22. Ведомость Запорожской большой Лотки. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 231–232.

23. Ведомость количество при строении в Кременчуге транспортных и других судов и в казенной кузнице состояло в неделю с 17-го по 22-е число февраля и какого звания рабочих людей. 1791 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 16. Арк. 151–151 зв.

24. Ведомость коликое число при строении в Кременчуге транспортных судов и в кузнечной работе с 7-го по 12-е число находилось и какого звания рабочих людей. 14 января 1791 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 16. Арк. 127–127 зв.

25. Ведомость коликое число при строении в Кременчуге транспортных судов состояло и какого звания рабочих людей с 13-го по 19-е число января 1791 года. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 16. Арк. 132–132 зв.

26. Ведомость коликое число при строении в Кременчуге транспортных судов и в казенной кузнице состояло с 27 января по 2 февраля и какого звания рабочих людей. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 16. Арк. 148–148 зв.

27. Ведомость о мастеровых людях состоящих при строениях в Кременчуге производящихся. Январь 1790 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 29. Арк. 33.

28. Ведомость принятым поступившим в Херсон большим байдакам. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 10.

29. Ведомость Сколько присланных Казенных в Кременчуге производящихся работах с 4-го по 17-го ноября состояло мастеровых людей. Ноябрь 1790 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 29. Арк. 343–343 зв.

30. Ведомость сколько при каких казенных в Кременчуге производящихся работах с 18-а по 24-е числа ноября состояло мастеровых людей. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 29. Арк. 352–352 зв.

31. Вновь прибыло якорей с числа доставленных для Запорожских Лоток из Киева десять. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 23.

32. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок. 27 декабря 1787 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 1–1 зв.

33. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок. 11 марта 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 6, 37, 37 зв.

34. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок и 25 меньшей конструкции. Февраль 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 5.

35. Описание принадлежностям к отправляющейся одной большой лотки и что на оной погружено после оставшейся от строения Запорожских Лоток. 2 сентября 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 230–230 зв.

36. Описание принятым девяти байдакам сколько на каждом из них принадлежностей и что вновь прибавлено. 12 июня 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 15–22 зв.

37. Письмо М. Л. Фалеева Н. С. Мордвинову. 18 апреля 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 81.

38. Письмо М. Л. Фалеева Г. О. Потемкину. 3 мая 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 98.

39. Письмо М. Л. Фалеева Н. С. Мордвинову. 3 мая 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 102.

40. Письмо М. Л. Фалееву. 17 апреля 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 2.

41. Письмо М. Л. Фалееву. 11 мая 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 4. Арк. 4–4 зв.

42. Письмо Г. А. Потемкина И. М. Синельникову. Февраль 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 31–32 зв.

43. Рапорт И. М. Синельникова Г. А. Потемкину. 13 февраля 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 30. Копія.

44. Рапорт М. Л. Фалееву. 22 февраля 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 29–29 зв.

45. Рапорт М. Л. Фалееву. 28 февраля 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 33–34.

46. Рапорт М. Л. Фалееву. 23 марта 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 64.

47. Рапорт М. Л. Фалееву. 24 марта 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 66.

48. Рапорт М. Л. Фалееву. 25 марта 1788 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 65.

49. Рапорты поверенного поручика Николая Тебенкова о пересылке из Кременчуга планов, чертежей и смет на гребные суда и реестры их. 25 февраля – 8 октября 1791 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 54. 6 арк.

50. Список именной отправленным в Брянск адмиралтейским служителям. 14 января 1791 г. *ДАМО* (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 16. Арк. 125.

Російський Державний архів Військово-Морського флоту.

51. Ведомость какое количество отправить в Тавров на пятьсот казачьих лодок. 1737 р. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту). Ф. 212. Оп. 11. Спр. 728. Арк. 607–610.

52. Ведомость какое число надлежит быть на пятьсот казачьих лодках длиною шестьдесят, шириной одиннадцать, глубиной 4 фута, двадцати четыре весельные разных материалов и припасов настоящих и запасные шлюпочного оснащения. 1737 р. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту). Ф. 212. Оп. 11. Спр. 720. Арк. 7–8.

53. Ведомость по присланной Ее Императорского Величества из высоко учрежденного Правительствующего сената 30 января 1737 года сколько на строящихся пятьсот казачьих лодок надлежит быть железных и деревянных припасов готово и приготовить надлежит. 30 січня 1737 р. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту).Ф. 212. Оп. 11. Спр. 728. Арк. 417–422.

54. Ведомость сообщенная из конторы Тавровского адмиралтейства с поданной от шкипера ведомостью сколько каких материалов и припасов надлежит на пятьсот казачьих лодок новых что имеется в магазинах. 1737 р. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту).Ф. 212. Оп. 11. Спр. 729. Арк. 15–18 зв.

55. Указ Адмиралтейств-коллегии. 25 січня 1737 р. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту). Ф. 212. Оп. 11. Спр. 728. Арк. 261–262.

56. Рассуждение о строении судов днепровской экспедиции учиненное в Брянске 5 февраля 1737 года. 5 лютого 1737 р. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту). Ф. 212. Оп. 11. Спр. 728. Арк. 454–460 зв.

57. Сколько еще надлежит заготовить на новостроящиеся пятьсот казачьих лодок и что имеется в готовности в Павловских, Тавровских заводах, артиллерийских магазинах. 1737 р. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту).Ф. 212. Оп. 11. Спр. 729. Арк. 13–14.

58. Экстракт какое число в 1736 году в Брянске и в Таврове построено на них порознь судов и ныне строится, и что при том строится, имелось работных конных и пеших людей. 1737 р. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту).Ф. 212. Оп. 11. Спр. 728. Арк. 1311–1312 зв.

59. Экстракт февраля 15 дня сего 737 года в присланном правительственном Сенате в Адмиралтейств-коллегию указе между прочим написано. 1737 р. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту). Ф. 212. Оп. 11. Спр. 729. Арк. 44.

Науковий архів Національного заповідника «Хортиця».

60. Сокульський А. Л., Шевченко Т. К. Звіт про роботу Хортицької археологічної експедиції. 1977 р. *НА НЗ «Хортиця»* (Наук. архів Національного заповідника «Хортиця»). НА 158. 29 арк.

61. Шевченко Т. К. Звіт про роботу Хортицької археологічної експедиції. 1976 р. *НА НЗ «Хортиця»* (Наук. архів Національного заповідника «Хортиця»). НА 109. 25 арк.

Опубліковані джерела.

62. Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России, собранные и изданные археографической комиссией: в 15 т. / СПб : Тип. М. Эттингера, 1879. Т. 11 : 1672 – 1674. Прибавления 1657 / ред. Н. И. Костомаров, Г. Ф. Карпов. 820 стб., 18.

63. Архів Коша Нової Запорозької Січі. Корпус документів. 1734 – 1775 / упоряд. Л. З. Гісцова та ін. Київ, 1998. Т. 1. 694 с.

64. Архів Коша Нової Запорозької Січі. Корпус документів. 1734 – 1775 / упоряд. Л. З. Гісцова та ін. Київ, 2000. Т. 2. 747 с.

65. Архів Коша Нової Запорозької Січі. Корпус документів. 1734 – 1775 / упоряд. Л. З. Гісцова та ін. Київ, 2003. Т. 3. 950 с.

66. Архів Коша Нової Запорозької Січі. Корпус документів. 1734 – 1775 / упоряд. Л. З. Гісцова та ін. Київ, 2006. Т. 4. 883 с.

67. Архів Коша Нової Запорозької Січі. Корпус документів. 1734 – 1775 / упоряд. Л. З. Гісцова та ін. Київ, 2008. Т. 5. 526 с.

68. Архив графов Мордвиновых: в 10 т. / С-Петербург : Типография И. Н. Скороходова, 1901. Т. 1. XXVIII, 712 с.

69. Архив графов Мордвиновых: в 10 т. / С-Петербург : Типография И. Н. Скороходова, 1901. Т. 2. VII, 616 с.

70. Архив Юго-Западной России, издаваемый временной комиссией для разбора древних актов, высочайше учрежденную при Киевском Военном, Подольском и Волынском генерал-губернаторе: в 37 т. / Киев: Тип. И. и А. Давиденко, 1863. Ч. 3. Т. 1.: Акты о козаках (1500-1648 г.). СХХ, 433 с.

71. Багрянородный К. Об управлении империей. Москва: Наука, 1991. 496 с.

72. Боплан Г. Л. де. Описание Украины / пер. с фр. З. П. Борисюк; ред. пер.: А. Л. Хорошкевич, Е. Н. Ющенко. Москва : Древлехранилище, 2004. 576 с., илл.

73. Величко С. Летопись событий в юго западной России в XVII-м веке: в 4 т. Киев: В Лито-Типографическом заведении Иосифа Вальнера, 1864. Т. 4. 407 с.

74. Гваньїні, Олександр. Хроніка європейської Сарматії / відп. ред. В. А. Смолій; упоряд. та пер. з польської о. Ю. Мицика. Київ: Києво-могилянська академія, 2007. 1006 с.

75. Добровольський А. Звіт за археологічні дослідження на території Дніпрельстану р. 1927. (Околиці с. Кічкасу Запорізької округи). (Матеріяли). *Збірник Дніпропетровського краєвого історично-археологічного музею*. Дніпропетровське, 1929. Т. 1. С. 61–162.

76. Джанашвили М. Г. Осада Константинополя скифами, кои суть русские, и поход императора Ираклия в Персию. *Сборник материалов для описания местностей и племен Кавказа*. Тифлис. 1900. Вып. 27. С. 1–64.

77. Древняя Русь в свете зарубежных источников: Хрестоматия: в 4 т. / ред. Т. Н. Джаксон, И. Г. Коновалова, А. В. Подосинов. Москва: Русский Фонд Содействия Образованию и Науке, 2009. Т. 3: Восточные источники. 264 с.

78. Жерела до історії України – Русі: в 11 т. Львів: Археографічна комісія Наукового Товариства імені Шевченка, 1908. Т. 8: Матеріали до історії української козаччини. Т. 1. Документи по рік 1631. 497 с.

79. Императрица Екатерина II и кн. Потемкин. Подлинная переписка. Из сборника профессора Николаевской Акад. Ген. Штаба П. С. Лебедева. *Русская старина*. Санктпетербург, 1876. Июль. С. 441–478.

80. Корж Н. Л. Устное повествование бывшего запорожца, жителя Екатеринославской губернии и уезда, селение Михайловки Никиты Леонтьевича Коржа. Одесса : Городская типография, 1842. 94 с.

81. Краткое описание Малороссии. *Летопись Самовидца по новооткрытым спискам с приложением трех малороссийских хроник: Хмельницкой, «Краткого Описания Малороссии» и «Собрания Исторического»*. Киев. 1878. С. 209–319.

82. Крюйс К. Разыскания о Доне, Азовском море, Воронеже и Азове (С некоторыми сведениями о казаках. Продолжение). *Отечественные записки*. Санктпетербург, 1824. № 20. Октябрь. С. 46–73.

83. Лев Диакон. История / пер. М. М. Копыленко. Москва: Наука, 1988. 240 с.

84. Листи Івана Мазепи: в 2 т. / Київ: Інститут історії України НАНУ, 2002. Т. 1: 1687-1691 / упор. та авт. передмови В. В. Станіславський. 479 с.

85. Листи Івана Мазепи: в 2 т. / Київ: Інститут історії України НАНУ, 2010. Т. 2: 1691-1700/ упор. та авт. вступн. дослідж. В. В. Станіславський. 752 с.

86. Литвин М. О нравах татар, литовцев и москвитян / пер. В. И. Матузовой, отв. ред. А. Л. Хорошкевич. Москва: Издательство МГУ. 1994. 151 с.

87. Лукомский С. В. Собрание историческое, Из книг древнего писателя Александра Гвагнина и из старых русских верных летописей. Летопись Самовидца по новооткрытым спискам с приложением трех малороссийских хроник: Хмельницкой, «Краткого Описания Малороссии» и «Собрания Исторического». Киев. 1878. С. 321–372.

88. Материалы для истории русского флота: в 17 т. Санкт-Петербург: Тип. мор. м-ва, 1877. Т. 6 / глав. ред. Ф. Веселаго. 770 с.

89. Материалы для истории русского флота: в 17 т. Санкт-Петербург: Тип. мор. м-ва, 1880. Т. 8 / глав. ред. Ф. Веселаго. 762 с.

90. Материалы для истории русского флота: в 17 ч. Санкт-Петербург: Тип. мор. м-ва, 1901. Т. 15 / глав. ред. Ф. Веселаго. 596 с.

91. Мышецкий С. И. История о казаках запорожских. Одесса: в Городской типографии, 1851. V. 94 с.

92. Описание Чёрного моря и Татарии, составил доминиканец Эмиддио Дортелли Д'Асколи, префект Каффы, Татарии и проч. 1634. *Записки Одесского общества истории и древностей*. Одесса: в гор. тип., 1902. Т. 24. Ч. 2. Материалы. С. 89–180.

93. Описание Украины. Сочинение Боплана / пер. с фр. Ф. Г. Устрялов. Санктпетербург: Тип. Карла Крайя, 1832. XX. 178 с.

94. Полное собрание русских летописей / Ленинград: Издательство Академии Наук СССР, 1926-1928. Т. 1: Лаврентьевская летопись. Издание второе. VIII. 579 стб.

95. Полное собрание русских летописей /С-Петербург: Типография М. А. Александрова, 1908. Т. 2: Ипатьевская летопись. Издание второе. XVI. 938 стб.

96. Полное собрание русских летописей / Ленинград: Издательство Российской Академии Наук, 1925. Т. 5: Софийская первая летопись. Вып. 1. Издание второе. 244 с.

97. Полное собрание русских летописей /СПб.: Дмитрий Буланин, 2003. Т. 40: Густынская летопись. 202 с.

98. Правда Русская: в 3 т. Москва: Издательство АН СССР, 1940. Т. 1: Тексты / под ред. Б. Д. Грекова. 505 с.

99. Путевые записки Эриха Лассоты, отправленного римским императором Рудольфом II к запорожцам в 1594 г. / пер. и прим. Ф. Бруна. СПб., 1873. 96 с.

100. Радзивилловская летопись. Факсимильное воспроизведение летописи. Текст. Исследование. Описание миниатюр: в 2 кн. / отв. ред. М. В. Кукушкина. СПб.: Глагол; М.: Искусство, 1994. Кн. 2: Текст. Исследование. Описание миниатюр. С. 16–268.

101. Сборник военно-исторических материалов (серия): в 16 вып. / СПб.: Воен. учен. ком. Главного штаба, 1893. Вып. 3: Сборник документов, относящихся к разным эпохам, начиная от Петра I и до Екатерины II / ред. Н. Ф. Дубровин. 424 с.

102. Сборник военно-исторических материалов (серия): в 16 вып. / СПб.: Воен. учен. ком. Главного штаба, 1893. Вып. 4: Письма и бумаги А. В. Суворова, Г. А. Потемкина и П. А. Румянцева. 1787–1789 гг. / ред. и сост. предисл. Д. Ф. Масловский. XXIII, 384 с.

103. Сборник военно-исторических материалов (серия): в 16 вып. / СПб.: Воен. учен. ком. Главного штаба, 1895. Вып. 8. Бумаги князя Григория Александровича Потемкина-Таврического. 1790-1793 гг. / ред. Н. Ф. Дубровин. XIV, 375 с.

104. Сборник военно-исторических материалов (серия): в 16 вып. / СПб.: Воен. учен. ком. Главного штаба, 1897. Вып. 10: Миних, Бурхард Христофор. Всеподданнейшие донесения гр. Миниха. Ч. 1 : Донесения 1736 и 1737 годов / под ред. А. З. Мышлаевского. VI, 330 с.

105. Сборник военно-исторических материалов (серия): в 16 вып. / СПб.: Воен. учен. ком. Главного штаба, 1899. Вып. 11: Миних, Бурхард Христофор. Всеподданнейшие донесения гр. Миниха. Ч. 2: Донесения 1737 и 1738 годов / под ред. А. З. Мышлаевского. X, 517 с.

106. Сборник военно-исторических материалов (серия): в 16 вып. / СПб.: Воен. учен. ком. Главного штаба, 1903. Вып. 13: Миних, Бурхард Христофор. Всеподданнейшие донесения гр. Миниха. Ч. 3: Донесения 1739 года и генералитетские рассуждения / под ред. А. З. Мышлаевского. VI, 408 с.

107. Сборник исторических материалов по истории Кубанского Казачьего Войска : в 4 т. / С.-Петербург: Тип. штаба отд. корпуса жандармов, 1896. Т. 2: Бумаги Императрицы Екатерины II, Потемкина-Таврического, Суворова-Рымникского, Голенищева-Кутузова, де-Рибаса, де-Нассау-Зиген, П. Е. Потемкина, Меллера-Закомельского, Горича, Кречетникова, И. И. Коховского, М. И. Коховского, Ферзена, Мекноба, Гудовича, Пустошкина,

Репнина, Толстова, Мордвинова, Жегулина, Габлица, Зубова, Дерфельдена и Дивова. 1787-1795 гг. / собр. и изд. И. И. Дмитренко. XXVII, 475 с.

108. Сборник исторических материалов по истории Кубанского Казачьего Войска: в 4 т. / С.-Петербург: Тип. штаба отд. корпуса жандармов, 1896. Т. 3: Войско Верных Черноморских Казаков. 1787-1795 гг. / собраны и изданы И. И. Дмитренко. XL, 799 с.

109. Сталь К. События под Очаковом в 1788 г. с сентября до половины ноября. *Записки Одесского Общества Истории и Древностей*. Одесса, 1867. Т. 6. С. 597–601.

110. Тацит К. Сочинения: в 2 т. / ред. изд.: А. С. Бобович, Я. М. Боровский, М. Е. Сергеенко. Ленинград: Наука, 1969. Т. 1: *Анналы. Малые произведения*. 444 с.

111. Топографическое описание доставшимся по мирному трактату от Отоманской порты во владение Российской Империи землям, 1774 года. *Записки Одесского общества истории и древностей*. Одесса, 1868. Т. 7. С. 166 – 199.

112. Торговля на Україні, XIV-середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / АН УРСР. Археограф. комісія та ін.; упор. В. М. Кравченко, Н. М. Яковенко; редкол. М. Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. Київ: Наукова думка, 1990. 408 с.

113. Шевал'є П. Історія війни козаків проти Польщі. / пер. з фр. Ю. Назаренко. Київ: Томіріс, 1993. 224 с., іл.

114. Шмит А. Несколько новых документов о Запорожской Сечи и ее землях. *Записки Одесского Общества Истории и Древностей*. Одесса, 1858. Т. 4. С. 467-469. Таб. XII.

115. Щекотихин О. В. «Пресвятая Покрова». Боевые походы казацких чаек: художественно-документальные очерки. Запорожье: СТАТУС; ФЛП Сыстєрова Н. А., 2018. 240 с.

116. Яворницький Д. Твори : в 20 т. / Київ – Запоріжжя: Тандем-У, 2008. Т. 3, кн. 1: Джерела по історії запорозьких козаків / ред. кол. П. Сохань (гол. ред.), А. Бойко, В. Мільчев та ін. 491 с.

117. Kronika Marcina Bielskiego: 3 т. / Sanok: nakł. i druk Karola Pollaka, 1856. T. 3. Księga VI wraz z kontynuacją.

118. Kronika Pawła Piaseckiego Biskupa Przemyślskiego. Kraków: w Drukarni Uniwersytetu Jagiellońskiego, 1870. LXXXVI. 457 s.

119. Life of Rear-admiral John Paul Jones, chevalier of the Military Order of Merit, and of the Russian Order of St. Anne, &c. &c. Compiled from his original journals and correspondence: including an account of his services in the American revolution, and the war between the Russians and Turks in Black Sea. Illustrated with numerous engravings. / From Original Drawings by James Hamilton. Philadelphia: J. B. Lippincott & CO. 1867. 339 p.

120. Live and correspondence of John Paul Jones, including his narrative of the Campaign of the Liman. From original letters and manuscripts in the possession of miss Janette Taylor / Stereotyped by A. Chandler. New York, 1830. 555 p.

121. Manuel de la cosmographie du moyen age. Traduit de l'arabe «Nokhbet Ed-Dahr fi 'Adjaib-il-birr Wal-Bah'r» de Shems ed-din Abou-'Abdallah Moh'ammed de Damas / d'éclaircissements par m. A. F. Mehren. Copengague. 1866. 443 p.

122. Paprocki B. Herby rycerstwa polskiego przez Bartosza Paprockiego zebrane i wydane r. p. 1584. Kraków: Biblioteka Polska, 1858. 964 s., CLXII.

123. Sarnicki S. Xiegi hetmanskie z dzieiow ryczerskich wsitkich wiekow zebrane y practica abo experientia hetmanow niasneisego Sigmunta Starego krola polskiego [...]. 1577-1578. Rękopis. 336 s. URL: <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/237576/edition/225967/content> (дата звернення: 05.12.2020).

124. Starowolski Sz. Votum o naprawie Rzeczypospolitej. B. m. dr., 1625. URL: <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/204565/edition/193367/content?ref=dec> (дата звернення 23.06. 2020).

125. Frähn, Christian Martin. Ibn-Foszlan's und anderer Araber Berichte Über die Russenälterer Zeit. Reprint of the ed. St. Petersburg 1823. Frankfurt am Main: Inst. for the History of Arab.-Islamic Science at the Johann Wolfgang Goethe University, 1994. 281 s.

Зображальні джерела.

126. Атлас российский, состоящий из девятнадцати специальных карт представляющих Всероссийскую империю с пограничными землями. Санктпетербург, 1745. 20 с., илл.

127. Байдак. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту).Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4376. 1 арк.

128. Выкопировка с черетежей русской канонерской лодки «малого» типа, вооруженной 16-фунтовым орудием. 1788 год. *Трубкин Ю. Е. Типы судов ихерных флотов России и Швеции в войне 1788-1790 годов. Гангут.* С. - Петербург, 1997. Вып. 12-бис. С. 19.

129. Здобуття запорожцями 1616 р. Кафи. Гравюра з книги К. Саковича «Вирші». *Сас П. М. Петро Конашевич-Сагайдачний: молоді роки.* Київ: Інститут історії України НАН України, 2006. С. 234.

130. Казацкая лодка. *Гийом Лавасер де Боплан: Описание Украины: сочинение Боплана / пер. с фр. Ф. Г. Устрялов.* Санктпетербург: Тип. Карла Крайя, 1832. С. 6 доп.

131. «Кайка длиной 70 ф., шириной без досок 14, глубиной 5-6». *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту).Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4114. 1 арк.

132. «Кайка длиной через штевни 75 ф., шириной без обшивки 18 ф., глубина интрюма 6-4». *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту). Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4105. 1 арк.

133. Каюк. *Чертежи и рисунки судов к книге «О купеческом судостроении в России» / сост. П. Богославский.* Санктпетербург: В Типографии Морского Министерства, 1859. Л. 6.

134. Наккаш О. Бій турецьких військ Османа-паші і Джафара-паші проти козаків. Мініатюра з твору «Шахнаме». 1592. *Купрієнко С. А. Козацтво, Україна та східна Європа в іспаномовних джерелах 17 ст. Гілея: науковий вісник. Збірник наукових праць.* Київ: Видавництво «Гілея», 2017. Спеціальний випуск. С. 43.

135. «План верхнего Хортицкого острова, на котором заложен ретраншемент ко адмиралтейству для строения судов названной Запорожская верфь». 1738. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту). Ф. 3. Оп. 27. Спр. 1286. 1 арк.

136. План Очаковской битвы. 1788. *Записки Одесского Общества Истории и Древностей*. Одесса, 1858. Т. 4. Таб. V.

137. План Старой сечи казаков запорожских. 1742. *Записки Одесского Общества Истории и Древностей*. Одесса, 1858. Т. 4. Таб. XII.

138. Радзивилловская летопись. Факсимильное воспроизведение летописи. Текст. Исследование. Описание миниатюр: в 2 кн. / отв. ред. М. В. Кукушкина. СПб.: Глагол; М.: Искусство, 1994. Кн. 1: Полное факсимильное цветное воспроизведение памятника.

139. «Сея чертеж казацкой лотки присланного из Таврова... галерного подмастера Григория Харламова декабря дня 1736 года». *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту). Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4841. 1 арк.

140. Запорозькі козаки на човнах-чайках атакують турецькі галери в Чорному морі. Гобелен. 1636. Лондонська бібліотека. *Саричев В. Д. Три століття козацького флоту*. Запоріжжя: Кераміст, 2015. С. 66.

141. «Чертеж дубель шлюпки длиной через штевни 70, шириной без досок 17=6, глубина интрюма 5=9». *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту). Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4113. 1 арк.

142. «Чертеж Казачьей лодки Большой». 1796. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту). Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4842. Арк. 73–74.

143. «Чертеж казачьей лодки которые строятся при Тавровском Адмиралтействе, длина 60. Глубина 3. Ширина 11 фут. Чертил галерный мастер Алатчинин». 1736 г. *РДАДА* (Російський Держ. архів давніх актів). 1736. Ф. 248. Оп. 1. Спр. 1154. 1 арк.

144. «Чертеж казачьей лодки донской большого размера». 14 грудня 1799 р. *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту). Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4847. 1 арк.

145. «Чертеж казацкой лодки длина между штевной – 60 футов, широта без досок – 14». *РДА ВМФ* (Російський Держ. архів Військово-Морського флоту). Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4844. Арк. 158.

146. «Чертеж судам, которые с грузом плыть вверх по Днепру от Кинбурна до Запорожской Сечи отправлены и посланные от запорожских казаков вниз по Днепру порогами порожние спущены быть могут». *РДАДА* (Російський Держ. архів давніх актів). Ф. 248. Оп. 1. Спр. 558. С. 19.

147. *Nauiculas alii saligno vimine bouisque corio tegunt. Valturio R. De re military.* Parisiis: Christian Wechel, 1534. P. 316.

148. *Łódź kozacka. S. Sarnicki. Xiegi hetmanskie z dzieiow ryczerskich wsitkich wiekow zebrane y practica abo experientia hetmanow naiasneisego Sigmunta Starego krola polskiego [...].* 1577-1578. Rękopis. S. 124. URL: <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/237576/edition/225967/content>(дата звернення : 05.12.2020).

Матеріальні джерела.

149. Байдак. Україна, к. XIX-п. XX ст. Сосна, дуб, залізо. Національний заповідник «Хортиця». Відділ фондів та реставрації. Кн. № 28934. Інв. № Д-486. 19.01.2011.

150. Довбанка «моноксил». Україна, район острова Хортиці. Дуб. Національний заповідник «Хортиця». Відділ фондів та реставрації. Кн. № 29513. Інв. № А-1350. 24.01.2013.

151. Довбанка «моноксил». Україна, район острова Хортиці. XV ст. Дуб. Національний заповідник «Хортиця». Відділ фондів та реставрації. Кн. № 29514. Інв. № А-1351. 24.01.2013.

152. Довбанка «моноксил». Україна, район острова Хортиці. XV ст. Верба. Національний заповідник «Хортиця». Відділ фондів та реставрації. Кн. № 29515. Інв. № А-1352. 24.01.2013.

153. Судно «Бригантина російського типу». Україна / Російська імперія, XVIII ст. Дерево, залізо. Національний заповідник «Хортиця». Відділ фондів та реставрації. Кн. № 28128. Інв. № А-1157. 25.04.2005.

154. Судно козацьке морське. Україна, 1736-39 рр. Дерево, залізо та ін. Національний заповідник «Хортиця». Відділ фондів та реставрації. Кн. № 27348. Інв. № А-705. 15.11.1999.

155. Човен дощатий. Національний заповідник «Хортиця». Відділ фондів та реставрації. Кн. № 28935. Інв. № Д-487. Україна, р. Десна, п. XX ст. Сосна. 19.01.2011.

156. Човен-довбанка. XIV-XV ст. Україна. Дерево. Запорізький обласний краєзнавчий музей. Допоміжний фонд. Інв. № 8588. 1984.

157. Човен-довбанка. Україна, к. XIX-п. XX ст. Верб. Національний заповідник «Хортиця». Відділ фондів та реставрації. Кн. № 28936. Інв. № Д-488. 19.01.2011.

158. Човен, остов «Дюбельшлюпка», носова частина. Україна / Російська імперія, XVIII ст. Дерево, залізо. Національний заповідник «Хортиця». Відділ фондів та реставрації. Кн. № 29759. Інв. № Д-1366. 07.11.2014.

159. Човен, остов кормової частини. Україна / Російська імперія, XVIII ст. Дерево, залізо. Національний заповідник «Хортиця». Відділ фондів та реставрації. Кн. № 28809. Інв. № Д-1311. 22.05.2009.

НАУКОВО-ПУБЛІЦИСТИЧНА ТА ХУДОЖНЯ ЛІТЕРАТУРА.

160. Афанасьев-Чужбинский А. Поездка в Южную Россию: в 2 ч. / Санкт-Петербург: В тип. Мор. м-ва, 1861. Ч. I: Очерки Днепра. 465 с.

161. Брехуненко В. Морські війни українських козаків. Київ, 2007. 80 с.

162. Зіновійв К. Вірші. Приповісті посполиті / підг. тексту І. П. Чепіги. Київ: Наукова думка, 1971. 392 с.

163. Саричев В. Д. Три століття козацького флоту. Запоріжжя: Кераміст, 2015. 136 с.

ПЕРІОДИЧНІ ВИДАННЯ.

164. Аргатюк С., Сапожніков І. Дністровська ескадра Чорноморського гребного флоту та її командир Христофор Бернард де Граве. *Старожитності Лукомор'я. Електронний історичний журнал*. Миколаїв, 2020. № 1(1). С. 100–114.

165. Аркас З. Начало учреждения Российского флота на Черном море и действия его, с 1778 по 1798 г. *Записки Одесского Общества Истории и Древностей*. Одесса, 1858. Т. 4. С. 261–309.

166. Артамонова О. А. Древнейшее поселение на острове Березань. *Краткие сообщения о докладах и полевых исследованиях Института Истории Материальной Культуры*. Москва-Ленинград, 1940. Т. V. С. 49–54.

167. Балюк Р. В. Співвідношення понять «традиція» та «новація» в контексті сучасної філософії. *Філософські проблеми гуманітарних наук*. Київ: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 2008-2009. № 14-15. С. 188–192.

168. Богатырев И. В., Мельников Р. М. Эволюция конструкций неметаллических судов. *Судостроение*. Ленинград, 1990. № 12. С. 49–54.

169. Болтрик Ю. В. Сухопутные коммуникации Скифии (по материалам новооткрытых исследований от Приазовья до Днепра). *Советская археология*. Москва, 1990. № 4. С. 30–45.

170. Вирський Д. С. Кременчук Новоросійський : «потьомкінська деревня» або епізод з історії фаворитизму. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя, 2005. Вип. XIX. С. 58–62.

171. Гаврилюк Н. О., Остапенко М. А. Археологічний комплекс Запорізької верфі та підйом суден Дніпровської флотилії біля острова Хортиця. *Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг*. Запоріжжя-Київ, 2010. Вип. 2. С. 13–27.

172. Головизин К. Русский флот на Черном море. *Морской сборник*. Санкт-Петербург, 1885. № 10. С. 63–94.

173. Грушевський М. С. Степ і море в історії України. *Український історик*. Нью-Йорк-Торонто-Київ-Львів-Мюнхен, 1991-1992. № 110-115. Т. 28-29. С. 54–68.

174. Едомаха И. И. Находка ладьи-однодеревки на Десне. *Советская археология*. Москва, 1964. № 1. С. 339–342.

175. Ефименко П. П., Шовкопляс И. Г. Итоги полевых археологических исследований на территории Украинской ССР в 1951 г. *Советская археология*. Москва, 1953. Т. XVII. С. 309–319.

176. Ефименко П. П., Шовкопляс И. Г. Археологические открытия на Украине за последние годы. *Советская археология*. Москва, 1954. Т. XIX. С. 5–40.

177. Жавжарова С. Л. Назви річково-морських суден Запорозьких козаків. *Вісник Запорізького державного університету: Збірник наукових статей. Філологічні науки*. Запоріжжя, 1999. С. 44–48.

178. Журавлева Ю. Б., Чубур А. А. Средневековое судостроение в юго-восточной Руси (бассейны Десны и Оки) по археологическим источникам. *Вопросы подводной археологии*. Москва, 2010. С. 25–44.

179. Князь Григорий Александрович Потемкин-Таврический, 1739-1791 гг. Биографический очерк. Гл. VI. Очаков и Суворов. *Русская старина*. Санктпетербург, 1875. Май. С. 20–41.

180. Кобалія Д. «Новоманерныя казачьи лодки» за результатами останніх досліджень. *Наукові записки: Збірник праць молодих вчених та аспірантів*. Київ, 2001. Т. 6. С. 146–155.

181. Кобалия Д. Р. Новые моноксины. Результаты работы ЭПАР в 2012 году. *Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг*. Запоріжжя-Київ, 2013. Вип. 5. С. 42–50.

182. Кобалия Д. Р. Типология судов и строительство Днепровской гребной флотилии в конце XVII-I пол. XVIII вв. *Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг*. Запоріжжя-Київ, 2009. Вип. 1. С. 76–93.

183. Кобалія Д. Р. Традиції різних корабельних шкіл в створенні Дніпровської флотилії. *Підводні дослідження: Археологія. Історія. Дайвінг*. Запоріжжя-Київ, 2010. Вип. 2. С. 107–120.
184. Кобалія Д. Р., Нефедов В. В. «Козацькі лодки» та дюбель-шлюпки II чв. XVIII ст.: історія виникнення. *Культурологічний вісник Нижньої Наддніпряниці*. Запоріжжя, 2002. Вип. 8. С. 8–21.
185. Ламбин Л. О Тмутараканської руси. *Журнал министерства народного просвещения*. Санктпетербург, 1874. Ч. CLXXI. С. 58–95.
186. Люта Т. Мапа Великого князівства Литовського 1613 р. Миколая-Христофора Радивіла. *Пам'ятки України: історія та культура*. 1996. № 2. С. 81–88.
187. Лукінова Т. Б. Українська лексика: семантичні зміни в запозичених словах. *Мовознавство*. Київ, 2013. № 2-3. Березень-червень. С. 18–38.
188. Мазурик Ю. М. Пам'ятки України – морської держави (географічні та історичні витоки давнього суднобудування). *Пам'ятки України. Національна спадщина*. 2019. № 1. С. 12–19.
189. Маркарян Э. С. Узловые проблемы теории культурной традиции. *Советская этнография*. Москва, 1981. № 2. С. 78–96.
190. Мильчев В. И., Сень Д. В. Изображения парусных судов на печатях, знаменах и гербах казачьих сообществ XVIII-XIX вв. *Stratum plus. Археология и культурная антропология*. Санкт-Петербург-Кишинев-Одесса-Бухарест, 2020. С. 277–302.
191. Мордовської М. Безпека руху Дніпровськими порогами в останній чверті XVIII століття. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2009. № 9. С. 112–121.
192. Мордовської М. Дніпро в господарському житті Степової України в останній чверті XVIII ст. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2008. № 8. С. 96–105.
193. Мордовської М. Суднобудування на Півдні України останньої чверті XVIII ст. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2011. № 11. С. 203–216.
194. Мордовської М. Українська суднобудівна традиція в XVIII ст. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2011. № 14. С. 139–142.

195. Мордовської М. М., Шаповалов Г. І. Любитівський човен – унікальна пам'ятка судноплавства. *Археологія*. Київ, 2020. № 4. С. 97–100.
196. Мордовської М. М., Шаповалов Г. І. Середньовічні човни-довбанки хортицького типу з Дніпра. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2015. № 15. С. 22–25.
197. Нефьодов В. В., Остапенко М. А., Кобалія Д. Р. Запорозька чайка I пол. XVIII ст. в р. Дніпро біля о. Хортиці. *Нові дослідження козацької доби в Україні. Зб. наук. статей*. Київ, 1999. № 8. С. 67–71.
198. Онищук А. Виріб човна в с. Старосілля Остерського повіту на Чернігівщині. *Матеріали до етнології й антропології*. Львів, 1929. Т. XXI-XXII. Ч. 1. С. 7–24.
199. Остапенко М. А. Пам'ятки осілости скіфського часу на острові Хортиця. *Археологія*. Київ, 2001. № 1. С. 139–145.
200. Остапенко М. А., Саричев В. Д. Знахідка меча X ст. біля Хортиці (до питання про похід князя Святослава в пороги 972 року). *Археологія*. Київ, 2016. № 3. С. 49–65.
201. Приселков Д. М. Русско-византийские отношения в IX-XII вв. *Вестник древней истории*. Москва, 1939. № 3. С. 98–109.
202. Рижева Н. Традиції суднобудування за козацької доби. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Українознавство*. Київ, 2006. № 10. С. 23–26.
203. Рыдзевская Е. А. О названии острова Березань. *Советская археология*. Москва – Ленинград, 1947. Т. IX. С. 79–88.
204. Русов А. Осада и взятие Очакова (1788). *Киевская старина*. Киев, 1888. Т. XXIII, декабрь. С. 543–598.
205. Сарингулян К. С. О регулятивных аспектах культурной традиции. *Советская этнография*. Москва, 1981. № 2. С. 99–101.
206. Саричев В. Д. Еволюція запорозької чайки XVI-XVII ст. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя, 2018. Вип. 51. С. 248–253.

207. Саричев В. Д. Запорозька чайка та питання класифікації. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя, 2017. Вип. 49. С. 120–124.
208. Саричев В. Д. Українські традиції суднобудування та Чорноморська гребна флотилія. *SCRIPTORIUM NOSTRUM*. Херсон, 2017. № 3. С. 129–138.
209. Саричев В. Д. Мініатюра Радзивіллівського літопису в системі джерел про останній бій князя Святослава. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2012. № 12. С. 246–260.
210. Саричев В. Д. Похід в. кн. Святослава до порогів (971-972 рр.) в контексті генези Давньоруської держави. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2013. № 13/2. С. 304–318.
211. Саричев В. Д. Традиції козацького суднобудування та судноплавства у XVIII ст. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2017. № 17. С. 101–108.
212. Свіренко Д. О. Порожиста частина р. Дніпра до її затоплення Дніпрогесом. *Вісник Дніпропетровської Гідробіологічної Станції*. Дніпропетровськ, 1938. Т. III. С. 53–112.
213. Скальковский А. Дунайцы. *Киевская старина*. Киев, 1885. Т. XI. Январь. С. 117–132.
214. Трубкин Ю. Е. Типы судов шхерных флотов России и Швеции в войне 1788-1790 годов. *Гангут*. С.-Петербург, 1997. Вып. 12-бис. С. 2–22.
215. Фоменко В. Г. Про козацькі човни «чайки» та «дуби». *Український історичний журнал*. Київ, 1966. № 8. С. 107–110.
216. Франц М. Запорожские казаки в борьбе за Прибалтику. *Studia Slavica et Balcanica Petropolitana*. Санкт-Петербург, 2014. № 1. С. 88–97.
217. Фролов Б. Е. Переселение Черноморского казачьего войска на Кубань. *Historia Caucasica: Региональный исторический сборник научных статей*. Краснодар : КГИАМЗ, 2005. Вып. 4. 87 с.
218. Хальбвакс М. Коллективная и историческая память. *Неприкосновенный запас*. Москва, 2005. № 2-3. С. 8–27.

219. Ходаковский Д. Пути сообщения в Древней России. *Русский исторический сборник*. Москва, 1837. Т. 1. Кн. 1. С. 1–50.

220. Чертков А. О Белобережье и семи островах, на которых жили, по словам Димешки, Руссы-разбойники. *Журнал министерства народного просвещения*. Санктпетербург, 1845. Часть XLVII. Отделение II. С. 65–100, 129–162.

221. Чик А. Колективна пам'ять як основа консолідації українства. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Українознавство*. Київ, 2016. № 1(18). С. 61–63.

222. Шаповалов Г. І. Вироблення човнів на Полтавщині на річках Ворскла та Орель. *Судова археологія та підводні дослідження*. Запоріжжя, 1993. № 1. С. 59–62.

223. Шаповалов Г. І. До питання про реконструкцію запорізької чайки. *Судова археологія та підводні дослідження*. Запоріжжя, 1993. № 1. С. 42–48.

224. Шаповалов Г. И. Подводные раскопки челна XIV-XV вв. у острова Хортица. *Памятниковедение. Изучение памятников истории и культуры в гидросфере*. Москва, 1991. Вып. 2. С. 71–75.

225. Шпитальов Г. Г. Дніпровська військова флотилія (1737-1739). *Чорноморська минушина. Записки відділу історії козацтва на Півдні України Науково-дослідного інституту козацтва Інституту історії України НАН України: зб наук. пр.* Одеса, 2011. Вип. 6. С. 11–37.

226. Шпитальов Г. Г. Дунайська флотилія (1770-1774). *Чорноморська минушина. Записки відділу історії козацтва на Півдні України Науково-дослідного інституту козацтва Інституту історії України НАН України: зб наук. пр.* Одеса, 2012. Вип. 12. С. 40–78.

227. Шпитальов Г. Г. Запорозька флотилія в період російсько-турецької війни 1768-1774 років. *Південна Україна XVIII-XIX століття. Записки науково-дослідної лабораторії історії Південної України ЗДУ*. Запоріжжя, 1999. Вип. 4. С. 134–143.

228. Эварницкий Д. И. Остров Хортица на реке Днепре (Из поездки по запорожским урочищам). *Киевская старина*. Киев, 1886. Т. XIV. Январь. С. 41–90.
229. Эварницкий Д. И. Переправа через Днепровские пороги. *Исторический вестник*. СПб, 1888. Январь. С. 187–200.
230. Эварницкий Д. И. Топографический очерк Запорожья. *Киевская старина*. Киев, 1884. Т. VIII. Май. С. 33–54.
231. Эварницкий Д. И. Топографический очерк Запорожья (продолжение). *Киевская старина*. Киев, 1884. Т. IX. Июнь. С. 177–200.
232. Ferenc M. Rusini, Ruś i Ukraina w Księgach hetmańskich Stanisława Sarnickiego. *Zeszyty naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace historyczne*. Kraków, 2016. № 143. Z. 2. S. 261–268.
233. Gradeva R. War and Peace along the Danube: Vidin at the End of the 17th Century. *Oriente Moderno. Nuova serie*. 2001. Anno 20 (81). № 1. P. 149–175.
234. Ossowski W. Changes in medieval river boat and shipbuilding in Poland. *Skyllis*, 2010. R. 10. H. 2. P. 128–134.
235. Prosnak M. Chaika kozacka i jej główne formy konstrukcyjne. *Nautologia*. Gdynia-Szczecin, 1979. Nr 1. S. 69–75.
236. Sarychev V. Krariia crossing on the trade route from varangians to greeks. *Ukrainian Archaeology*. Kyiv, 2016. P. 81–85.
237. Sarychev V. Cossack «chaika» and shipbuilding in the black sea basin of the XVIth-XVIIIth centuries. *KELM (Knowledge, Education, Law, Management)*. Lublin, 2020. № 8 (36).
238. Toraman C., Güvemli B., Bayramoglu F. Imperial shipyard (Tersane-i amire) in the Ottoman Empire in 17th century: management and accounting. *Revista Española de Historia de la Contabilidad*. Madrid, 2010. No. 13. Diciembre. P. 191–226.

ІНТЕРНЕТ-РЕСУРСИ.

239. Мытник Н. А. Краткая история корабельных наук (хронология событий с комментариями). Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2004. 197 с. – URL: <http://ship.bsu.by/download/book/6316.pdf> (дата звернення: 10.12.2019).

240. Огороков А.В. Древнейшие средства передвижения по воде на территории России (по материалам археологических и этнографических исследований. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/drevneyshie-sredstva-peredvizheniya-po-vode-na-territorii-rossii-po-materialam-arheologicheskikh-i-etnograficheskikh-issledovaniy> (дата звернення: 10.12.2020).

241. Поляков Г. Брянские верфи. – URL: <http://www.puteshestvie32.ru/content/verfi> (дата звернення: 10.08.2020).

242. Саричев В. Д. Запорозькі човни Російсько-турецької війни 1787-1791 рр. *Zaporizhzhia Historical Review*. Запоріжжя, 2020. Вип. 2(54). – URL: <https://istznu.org/index.php/journal/article/view/899/846> (дата звернення: 12.02.2021).

243. Стовба А.В. Социальные функции традиции. *Междисциплинарные исследования в науке и образовании*. 2012. № 1 К. – URL: mino.esrae.ru/158-549 (дата звернення: 19.07.2018).

244. Щербак В. О. Українське козацтво: Формування соціального стану: Друга половина XV-середина XVII ст. К.: КМ Academia, 2000. 300 с. – URL: <http://litopys.org.ua/coss1/shch02.htm> (дата звернення: 21.09.2020).

245. Bokor J. Naszád. *A pallas nagy lexikona*. Budapest, 1896. К. XII. – URL: <http://mek.oszk.hu/00000/00060/html/073/pc007384.html#7> (дата звернення: 21.09.2020).

ЛІТЕРАТУРА.

246. Апанович О. М. Запорізька Січ у боротьбі проти турецько-татарської агресії. Київ : Видавництво Академії наук УРСР, 1961. 298 с.

247. Апанович О. М. Збройні сили України першої половини XVIII ст. Київ: Наук. думка, 1969. 222 с., іл.

248. Археология СССР с древнейших времён до средневековья: в 20 т. / под общ. ред. Б. А. Рыбакова. Москва: Наука, 1985. Т. 6: Древняя Русь. Город. Замок. Село. 431 с.

249. Археология Украинской ССР: в 3 т. / Киев: Наукова думка, 1986. Т. 3 : Раннеславянский и древнерусский периоды / отв. ред. Баран В. Д. 573 с.

250. Баги З. План 1596 года о возможности создания флотилии на Днепре. *Ранньомодерна Україна на перехресті цивілізацій, культур, держав та регіонів* / відп. ред. В. Смолій. Київ: Інститут історії України НАН України, 2014. С. 57–66.

251. Байдак. *Энциклопедия военных и морских наук*. С-Петербург, 1883. Т. 1. С. 306.

252. Бантыш-Каменский Д. Н. История Малой России со времен присоединения оной к Российскому государству при царе Алексее Михайловиче с кратким обозрением первобытного состояния сего края: в 2 ч. / Москва: Тип. С. Селивановского, 1822. Ч. 1. LIV. 153 с.

253. Бантыш-Каменский Д. Н. История Малой России со времен присоединения оной к Российскому государству при царе Алексее Михайловиче с кратким обозрением первобытного состояния сего края: в 2 ч. / Москва: Тип. С. Селивановского, 1822. Ч. 2. 324 с.

254. Белавенец П. И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России. С.-Петербург: Товарищество Р. Голике и А. Вальберг, 1910. 280 с.

255. Белов О. Ф., Шаповалов Г. І. Український тризуб: історія дослідження та історичний реконструкт. Запоріжжя: Дике Поле, 2008. 264 с., іл.

256. Білівненко С. Ріка Дніпро у повсякденні сільського прибережного населення: за матеріалами історико-географічних експедицій Запорізького наукового товариства ім. Я. Новицького. *Дніпровські лоцмани: нариси з історії та істроіграфії*. Херсон: Вид-во ВНЗ «ХДМІ», 2012. С. 11–24.

257. Блауберг И. В., Юдин Э. Г., Садовский В. Н. Системный подход. *Новая философская энциклопедия*. Москва: Мысль, 2010. Т. 3. С. 559–560.

258. Боголюбов Н. П. История корабля. Общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен. : в 2 т. / Москва: Тип. Л. Ф. Снегирева, 1879. Т. 1: Ч. 1. Судостроение и судоходство в древние времена. Ч. 2. Судостроение и судоходство в средние века. XVI, 354 с.

259. Боголюбов, Н. П. История корабля. Общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен. : в 2 т. / Москва: Тип. Л. Ф. Снегирева, 1880. Т. 2: Ч. 3. Судостроение и судоходство с открытия Америки и до наших дней. Ч. 4. Судостроение и судоходство в России. X, 670, 22, III с.

260. Богославский П. А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. Санктпетербург: В Типографии Морского Министерства, 1859. 186 с.

261. Бомбардирский корабль. *Военно-морской словарь* / гл. ред. В. Н. Чернавин. Москва: Воениздат, 1989. С. 55.

262. Борисенко В. Й. Соціально-економічний розвиток Лівобережної України в другій половині XVII ст. Київ: Наук. думка, 1986. 263 с.

263. Брун Ф. Следы древнего речного пути из Днепра в Азовское море. Черноморье. *Сборник исследований по исторической географии Южной России*. Одесса, 1879. Ч.1. С. 98–133.

264. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф. История судостроения: Учеб. Пособие: в 2 ч. / Николаев: НУК, 2005. Ч. 1. От древнейших времен до конца парусной эпохи. 188 с.

265. Веселаго Ф. Ф. Очерк русской морской истории. Ч. 1. Санктпетербург : Тип. Демакова, 1875. 652 с.

266. Веселаго Ф. Краткая история русского флота (с начала развития мореплавания до 1825 года). Москва-Ленинград: Военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1939. 304 с.

267. Висковатов А. Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще до исхода XVII столетия. Санктпетербург: Морской учёный комитет, 1864. 170 с.

268. Вульф О. Р. Австро-венгерская Дунайская флотилия в Мировую войну 1914-1918 годов. СПб.: Издатель М. А. Леонов, 2004. 144 с., илл.

269. Гедеонов С. А. Варяги и Русь. Санктпетербург: Типография Императорской академии наук, 1876. 569 с., СХШ.

270. Гадло А. В. Этническая история Северного Кавказа IV-X вв. Ленинград: Издательство Ленинградского университета, 1979. 215 с.

271. География Российской империи составленная Иваном Павловским: в 2 ч. Дерпт: Типография Шюнманна, 1843. Ч. 1: Территория России (коллекция). 254 с.

272. Гетманова А. Д. Учебник по логике. М.: «ВЛАДОС», 1995. 303 с.

273. Голобуцкий В. А. Запорожское казачество. Киев: Государственное издательство политической литературы УССР, 1957. 462 с.

274. Голубовский П. Печенеги, торки, половцы до нашествия татар. История южно-русских степей IX-XIII вв. Киев: в Унив. тип, 1884. 254 с.

275. Грушевський М. Історія України-Русі: в 10 т., 12 кн. / Київ: Наукова думка, 1995. Т. VII: Козацькі часи – до року 1625 / редкол.: П. С. Сохань (голова) та ін. 628 с.

276. Гуслистий К. Нариси з історії України. Вип. 3. Визвольна боротьба українського народу проти шляхетської Польщі в другій половині XVI і в першій половині XVII століття (60-ті роки XVI століття-30-ті роки XVII століття). Київ: Видавництво Академії Наук УРСР, 1941. 187 с.

277. Енгель Й.-Х. Історія України та українських козаків / заг. ред., вступ. сл. В. В. Кравченка; упоряд. Т. О. Чугуя. Харків: Факт, 2014. 640 с.

278. Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань: Упр. внутр. вод. путей и шоссейн. дорог, 1910. 464 с., XIV, 25 с.

279. Замаровський В. Их величества пирамиды / пер. со словац. О. М. Малевича. Москва: Наука, 1986. 432 с. с ил.

280. Зашкільняк Л. О. Вступ до методології історії. Львів: ЛОНМІО, 1996. 96 с.
281. Золотарев В. А., Козлов И. А. Три столетия Российского флота: в 4 т. / СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2003. Т. 1: XVIII в. 624 с.; ил.
282. Зубов Б. Н. Развитие кораблестроения на юге России. Калининград: Книжное издательство. 1990. 383 с.: ил.
283. Иловайский Д. И. Разыскания о начале Руси. Вместо введения в Русскую историю. М., 1876. Ч. 1. 466 с.
284. История отечественного судостроения IX-XIX вв.: в 5 т. / СПб.: Судостроение, 1994. Т. 1: Парусное деревянное судостроение / В. Д. Доценко и др. 472 с.; ил.
285. Исторические сочинения о Малороссии и малороссиянах Г. Ф. Миллера, бывшего историографа российского, описания на русском и немецком языках и хранящиеся в Московском главном архиве Министерства иностранных дел. Москва: В Университетской типографии, 1847. 92 с. VI.
286. Каик. *Военная энциклопедия*. Петербург: Т-во И. Д. Сытина, 1913. Т. 11. С. 299.
287. Каманин И. К. вопросу о козачестве до Богдана Хмельницкого. Киев: Тип. Г. Т. Корчак-Новицкого, 1894. 94 с.
288. Канонерская лодка. *Военно-морской словарь* / гл. ред. В. Н. Чернавин. Москва: Воениздат, 1990. С. 172.
289. Кирюшин С. Ю., Фролов Б. Е. Гребная флотилия Черноморского казачьего войска. Краснодар, 2006. 174 с.
290. Класифікація логічна. *Філософський енциклопедичний словник* / ред. В. І. Шинкарук. Київ, 2002. С. 283.
291. Классификация кораблей и судов ВМФ (ВМС). *Военно-морской словарь* / гл. ред. В. Н. Чернавин. Москва: Воениздат, 1990. С. 183–184.
292. Кобалія Д. Р. Музеєфікація об'єктів підводної культурної спадщини (на прикладі експозиції кораблів Дніпровської гребної флотилії в Музеї історії Запорозького козацтва на о. Хортиця): дисертація на здобуття наукового ступеня

кандидата історичних наук: 26.00.05 / НАН України. Українське товариство охорони пам'яток історії та культури. Центр пам'яткознавства. Київ, 2011. 195 с.

293. Кобалія Д. Суднобудівництво запорозьких козаків. Проблематика питання. *Історія запорозького козацтва в пам'ятках та музейній практиці: матеріали наук.-практ. конф. (Запоріжжя, жовтень 2008 р.)*. Запоріжжя, 2008. С. 83–92.

294. Кобалія Д. Р. Чайка. *Енциклопедія історії України*. Київ, 2013. Т. 10. С. 484.

295. Кобалія Д. Р. Днепровская гребная флотилия в I пол. XVIII в. Запорожье: Дикое Поле, 2010. 204 с. 24 с. илл.

296. Кобалія Д. Конструкция байдака и его состояние. *Історія на шпангоутах / упор. Д. І. Кобалія*. Запоріжжя: Дике поле, 2016. С. 310–328.

297. Кобалія Д. Полевое обследование и транспортировка байдака в Запорожье. *Історія на шпангоутах / упор. Д. І. Кобалія*. Запоріжжя: Дике поле, 2016. С. 303–309.

298. Кобалія Д. Р., Нефьодов В. В. «Запорозька чайка»: історія однієї знахідки. Запоріжжя: Дике поле, 2005. 168 с.: іл.

299. Ковальова І. Ф. До ювілею Дніпрогесівської археологічної експедиції 1927-1933 рр. *Проблеми Археології Подніпров'я. Міжвузівський збірник наукових праць*. Дніпропетровськ, 2003. С. 4–13.

300. Козарь П. Лоцмани Дніпрових порогів (історичний нарис). *Дніпровські лоцмани: нариси з історії та історіографії*. Херсон: Вид-во ВНЗ «ХДМІ», 2012. С. 231–285.

301. Кононюк А. Е. Обобщенная теория моделирования. Кн. 1: Начала. Ч. 1. Киев: Освіта України, 2012. 602 с.

302. Корабль. *Военно-морской словарь / гл. ред. В. Н. Чернавин*. Москва: Воениздат, 1990. С. 198.

303. Корабль. *Энциклопедия военных и морских наук*. С-Петербург, 1883. Т. 4. С. 359–360.

304. Корабль военный. *Военная энциклопедия*. Петербург: Т-во И. Д. Сытина, 1913. Т. 13. С. 176–178.
305. Королёв В. Н. Босфорская война. Москва: Вече, 2013. 640 с.: ил.
306. Котляр М. Давньоруські корені козацтва. *Українське козацтво: витоки, еволюція, спадщина*. Матеріали міжнародної наукової конференції, присвяченої 500-річчю українського козацтва (Київ-Дніпропетровськ, 13-17 травня 1991 р.). В 3-х вип. Вип. I. Київ, 1993. С. 32–40.
307. Крип'якевич І. Історія козащини. Львів: Накладом Фонду «Учитесь брати мої», 1934. 130 с.
308. Крип'якевич І., Гнатевич Б., Стефанів З., Думін О., Шрамченко С. Історія українського війська. Львів: Видавництво «Світ», 1992. 702 с.
309. Куза А. В. Древнерусские городища X-XIII вв. Свод археологических памятников. Москва, 1996. 256 с.: ил.
310. Куєвда В. Міфологічні джерела української етнокультурної моделі: психологічний аспект. Монографія. Донецьк: Український культурологічний центр, Донецьке відділення НТШ, 2007. 264 с., 3 табл., 129 іл.
311. Кукушкина М. В., Белоброва О. А., Амосов А. А., Сергеева И. Н. Описание миниатюр Радзивилловской летописи. *Радзивилловская летопись: Факсимильное воспроизведение летописи. Текст. Исследование. Описание миниатюр*: в 2 кн. / СПб.: Глагол; М.: Искусство, 1994. Кн. 2: Текст. Исследование. Описание миниатюр. С. 304–397.
312. Кулиш П. А. История воссоединения Руси: в 3 т. / Санктпетербург: Изд. т-ва «Общественная польза», 1874. Т. 1. 363 с.
313. Левченко Л. Л. Чорноморський центральний військово-морський архів (1794-1934). Дослідження. Документи. Реєстр фондів: реконструкція. Миколаїв: Іліон, 2018. 660 с.
314. Лодка. *Военно-морской словарь* / гл. ред. В. Н. Чернавин. Москва: Воениздат, 1990. С. 227.
315. Львов Л. Отношения между Запорожьем и Крымом. Одеса: Типография Штаба Округа, 1895. 60 с.

316. Максимович Н. И. Днепр и его бассейн : История и гидрография реки. Современные материалы по гидрологии Днепра и его главнейших притоков. Киев: Типография С. В. Кульженко, 1901. VIII. 370. 30 с.
317. Марквардт К. Х. Рангоут, такелаж и паруса XVIII века / пер. с нем. А. А. Чебана. Ленинград: Судостроение, 1991. 288 с., ил.
318. Маркевич Н. История Малороссии: в 5 т. / Москва: В Типографии Августа Семена. 1842. Т. 1. 387 с.
319. Маркевич Н. История Малороссии: в 5 т. / Москва: В Типографии Августа Семена. 1842. Т. 3. 406 с.
320. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Екатеринославская губерния / сост. Павлович В. Санкт-Петербург: Тип. Департамента Генер. Штаба, 1862. 351 с.
321. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Херсонская губерния / сост. Шмидт А. Санктпетербург: В тип. Калиновского, 1863. 601 с.
322. Мільчев В. І. Джерела з соціальної історії Запорозького козацтва XVIII ст.: дис. на здобуття наукового ступеня доктора історичних наук: 07.00.06 / Запорізький національний університет. Запоріжжя, 2011. 551 с.
323. Мільчев В. І. Запорожці на Військовому Кордоні Австрійської імперії 1785-1790 рр. (дослідження та матеріали). Запоріжжя: «Тандем-У», 2007. 172 с., іл.
324. Миддендорф Ф. Л. Рангоут и такелаж судов / пер. с нем. А. Малкович-Сутоцкий. С.-Петербург: Издание К. Л. Риккера, 1905. XIX, 382 с., ил.
325. Морісон С. М. Джон Пол Джонс: біографія моряка. Київ: Вид-во ім. Соломії Павличко «Основи», 2013. 520 с.
326. Мосс М. Техники тела. *Мосс М. Общества. Обмен. Личность. Труды по социальной антропологии.* Москва: КДУ, 2011. С. 304–325.
327. Моця О. П. Ріки в історії русів. Київ: Інститут археології НАН України, 2017. 108 с.

328. Новицький Я. П. Твори: в 5 т. / редкол.: П. Сохань (голов. ред.) та ін. Запоріжжя: ПП «АА Тандем», 2007. Т. 1. 508 с., 16 с. іл.
329. Новицький Я. П. Твори: в 5 т. / редкол.: П. Сохань (голов. ред.) та ін. Запоріжжя: ПП «АА Тандем», 2007. Т. 2. 510 с., 16 с. іл.
330. Новицький Я. П. Твори: в 5 т. / редкол.: П. Сохань (голов. ред.) та ін. Запоріжжя: ПП «АА Тандем», 2009. Т. 3. 440 с.
331. Олійник О. Л. Запорозький зимівник часів Нової Січі (1734-1775). Запоріжжя: «Дике Поле», 2005. 255 с.
332. Омельченко Г. Дніпрові лицарі. Дніпропетровськ: Поліграфіст, 2000. 173 с.
333. Остапчук В., Галенко О. Козацькі чорноморські походи у морській історії Кятіба Челебі «Дар великих мужів у воюванні морів». *Збірник наукових праць на пошану Ярослава Дашкевича з нагоди його 70-річчя*. Львів-Київ-Нью-Йорк: Видавництво М. П. Коць, 1996. С. 341–427.
334. Петров А. Н. Война России с Турцией и польскими конфедератами с 1769 по 1774 г.: в 5 т. / Санкт-Петербург: Тип. К. В. Трубникова, 1874. Т. 3: Год 1771. 322 с.
335. Петров А. Н. Вторая турецкая война в царствование императрицы Екатерины II. 1787 – 1791 г.: в 2 т. / Санкт-Петербург: Тип. Р. Голике, 1880. Т. 1 : 1787-1789 гг. 237 с. Прил. 48 с.
336. Петров А. Н. Вторая турецкая война в царствование императрицы Екатерины II. 1787-1791 г.: в 2 т. / Санкт-Петербург: Тип. Р. Голике, 1880. Т. 2: 1789-1791 гг. 251 с. Прил. 32 с. и 50 с.
337. Пилипенко В. Українські землі у творчості Шимона Старовольського. *Україна між Польщею та Росією*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., приуроченої до 330-ї річниці Вічного миру (1686) і 350-ї річниці Андрусівського перемир'я (1667) (м. Київ, 23 грудня 2016 р.). Ніжин, 2016. С. 6–12.
338. Пірко В. О. Заселення і господарське освоєння Степової України в XVI-XVIII ст. Донецьк: Східний видавничий дім, 2004. 224 с.

339. Пірко В. О. Оборонні споруди в межиріччі Дніпра і Сіверського Дінця (історичний нарис з уривками джерел і планами споруд за другу половину XVII-XVIII ст.). Донецьк: Східний видавничий дім, 2007. 176 с.

340. Плахов В. Д. Традиции и общество. Опыт философско-социологического исследования. Москва: Мысль, 1982. 220 с.

341. Радомский Я. Л. Этнический состав Причерноморской Руси: автореф. дис. на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / Московский пед. гос. университет. Москва, 2004. 16 с.

342. Ригельман А. Летописное повествование о Малой России. Москва: В Университетской типографии, 1847. 819 с.

343. Рижева Н. А. Історія суднобудування на теренах України від давніх до новітніх часів. Київ: ПП Сергійчук М. І., 2008. 476 с.

344. Рижева Н. А. Суднобудування в Україні: етапи й особливості розвитку (від давнини до початку ХХ ст.): автореф. дис. на здобуття наукового ступеня доктора історичних наук: 07.00.01 / Київський Національний університет ім. Тараса Шевченка. Київ, 2010. 27 с.

345. Рыбаков Б. А. Миниатюры Радзивиловской летописи и русские лицевые рукописи X-XII веков. *Радзивиловская летопись: Факсимильное воспроизведение летописи. Текст. Исследование. Описание миниатюр*: в 2 кн. / СПб.: Глагол; М.: Искусство, 1994. Кн. 2: Текст. Исследование. Описание миниатюр. С. 280–301.

346. Самойлов К. И. Москитный флот. *Морской словарь*. Москва-Ленинград, 1939. Т. 1. Стб. 615.

347. Сапожников І. В. Штурм острова Березань чорноморськими козаками. Київ-Іллічівськ: «Елтон-2»-«Гратек», 2000. 128 с.

348. Сапожников И. В., Сапожникова Г. В. Запорожские и черноморские казаки в Хаджибее и Одессе. Одесса: ОКФА, 1998. 269 с.

349. Саричев В. Д. Кічкаське поселення на шляху «з варяг у греки» та витоки української традиції судноплавства. *FORUM OLBICUM II*: матеріали II Міжнародної археологічної конференції пам'яті В. В. Крапівіної (до 150-річчя

дослідження Ольвії) (м. Миколаїв, 4-6 травня 2018 р.). Миколаїв, 2018. С. 125–126.

350. Саричев В. Д. Похід Великого князя Святослава до порогів (971-972 рр.). Історіографія. *Заповідна Хортиця*: матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції «Історія запорозького козацтва в пам'ятках та музейній практиці» (м. Запоріжжя, 2013). Запоріжжя, 2015. С. 247–254.

351. Саричев В. Д. Хортиця в письмових джерелах та свідченнях: від Костянтина Багрянородного до Миколи Гоголя. Запоріжжя: Кераміст, 2019. 50 с.

352. Свенссон С. Справочник по такелажным работам / пер. со швед. Л. Ю. Сазоновой. Ленинград: Судостроение, 1987. 167 с.

353. Свобода В. Тюркізми. *Енциклопедія українознавства*. Париж-Нью-Йорк, 1980. Т. 9. С. 3290–3291.

354. Сергійчук В. Морські походи запорожців. Київ: «Фотовідеосервіс», 1992. 60 с.

355. Сидоренко О. Ф. Українські землі в міжнародній торгівлі (IX-середина XVII ст.) / відп. ред. М. Ф. Котляр. Київ : Наукова думка, 1992. 332 с.

356. Симоновский П. И. Краткое описание о козацком малороссийском народе и о военных его делах, собранное из разных историй иностранных, немецкой – Бишенга, латинской – Безольди, французской – Шевалье и рукописей русских, через Бунчукового товарища Петра Симоновского, 1765 года. Москва: В Университетской типографии. 1847. 177 с.

357. Скальковский А. А. История Новой-Сечи или последнего коша Запорожского. Одесса: Гор. тип., 1841. 437 с.

358. Сміленко А. Т. Слов'яни та їх сусіди в степовому Подніпров'ї (II-XIII ст.). Київ: Наукова думка, 1975. 210 с.

359. Сокульський А. Л. Морські походи запорожців. Дніпропетровськ: Січ, 1995. 218 с., іл.

360. Сокульський А. Л. Чайка. *Українське козацтво: Мала енциклопедія* / кер. авт. кол. Ф. Г. Турченко; відп. ред. С. Р. Лях. Київ-Запоріжжя, 2006. С. 627–628.
361. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. / сост. Ф. Веселаго. СПб.: Тип. мор. м-ва, 1872. 797 с., XXX.
362. Судно. *Военно-морской словарь* / гл. ред. В. Н. Чернавин. Москва: Воениздат, 1990. С. 413–414.
363. Суднобудування військово (кораблебудування). *Военно-морской словарь* / гл. ред. В. Н. Чернавин. Москва : Воениздат, 1990. С. 414-415.
364. Судноплавство. *Военно-морской словарь* / гл. ред. В. Н. Чернавин. Москва: Воениздат, 1990. С. 415.
365. Телегин Д. Я., Бодянский А. В. Список археологических памятников Днепровского Надпорожья (Днепропетровская и Запорожская области). Київ, 1990. 48 с.
366. Традиція. *Філософський енциклопедичний словник* / ред. В. І. Шинкарук. Київ, 2002. С. 646.
367. Тушин Ю. П. Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII в.). Москва: Наука, 1978. 60 с.
368. Фиркс И. фон. Суда викингов / пер. с нем. А. А. Чебана. Ленинград: Судостроение, 1982. 104 с., ил.
369. Хорошкевич А. Л. Боплан и его описание Украины. *Боплан Г. Л. де. Описание Украины* / пер. с фр. З. П. Борисюк; ред. перевода А. Л. Хорошкевич, Е. Н. Ющенко. Москва, 2004. С. 56–105.
370. Чайка. *Етимологічний словник української мови*. Київ: Наукова думка, 2012. Т. 6. С. 276.
371. Чайковський Ю. В. Систематика. Новая философская энциклопедия: в 4 т. Москва: Мысль, 2010. Т. 3. С. 557–558.
372. Черников И. И. Русские речные флотилии за 1000 лет (907 – 1917) / под ред. В. Н. Щербакова. Санкт-Петербург, 1999. 122 с., 149 рис. + вкл.

373. Черников И. И. Флот на реках. СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2003. 704 с.: ил.
374. Чернышев А. А. Российский парусный флот. Справочник: в 2 т. / Москва: Воениздат, 2002. Т. 2. 480 с., ил.
375. Шайка. *Етимологічний словник української мови*. Київ: Наукова думка, 2012. Т. 6. С. 368.
376. Шаповалов Г. І. Судноплавство у духовності давньої України. Київ-Запоріжжя: Дике поле, 2001. 264 с.
377. Шаповалов Г. И. Подводные исследования судов X-XII и XIV-XV вв. у острова Хортица. Запорожье: «Коммунар», 1991. С 174–179.
378. Шерер Ж.-Б. Літопис Малоросії або історія козаків-запорожців та козаків України, або Малоросії. Київ: Укр. письменник, 1994. 311 с.
379. Шершов А. П. Практика кораблестроения. Устройство, проектирование, постройка и ремонт современных военных и коммерческих судов: в 2 ч. / С.-Петербург: Типография Морского Министерства, в Главном Адмиралтействе, 1912. Ч. 1: Устройство корабля. 457 с. Прил.
380. Широкоград А. Б. 200 лет парусного флота России. 1696-1891 гг. Москва: Вече, 2007. 448 с. Ил.
381. Шпитальов Г. Г. Донська і Дніпровська флотилії в російсько-турецькій війні 1736-1739 років. Київ. 2015. 280 с., іл, карта.
382. Шпитальов Г. Г. Дуб. *Українське козацтво: Мала енциклопедія* / кер. авт. кол. Ф. Г. Турченко; відп. ред. С. Р. Лях. Київ-Запоріжжя, 2006. С. 168.
383. Штурм Измаила Суворовым в 1790 году (С портретами, рисунками и планами) / сост. Н. Орлов. Санкт-Петербург: В. А. Березовский, 1890. 197 с.
384. Эварницкий Д. И. История запорожских казаков: в 3 т. / Санкт-Петербург: Типография И. Н. Скороходова, 1892. Т. 1. 542 с.
385. Эверс Г. фон. Предварительные критические исследования для Российской истории: в 2 кн. / пер. с нем. М. П. Погодина. Москва: В Университетской типографии, 1825. Кн. 1. 356 с.

386. Яворницький Д. І. Дніпрові пороги. Альбом фотографій з географічно-історичним нарисом / упоряд. О. О. Савчук. Харків: Видавець Савчук О. О., 2016. 194 с.; 119 іл.
387. Яворницький Д. І. Запорожжя в залишках старовини і переказах народу: в 2 ч. / за заг. ред. Н. І. Капустиної. Дніпропетровськ: АРТ-ПРЕСС, 2005. Ч. 1. 312 с. + вкл.
388. Яворницький Д. І. Історія запорізьких козаків: в 3 т. / пер. з рос. І. І. Сварника. Львів: Світ, 1990. Т. 1. 329 с.: іл.
389. Яворницький Д. І. Історія запорізьких козаків: в 3 т. / пер. з рос. І. І. Сварника. Львів: Світ, 1991. Т. 2. 392 с.: іл.
390. Яворницький Д. І. Історія запорізьких козаків: в 3 т. / редкол. П. С. Сохань (голова) та ін. Київ: Наукова думка, 1993. Т. 3. 557 с.
391. Яворницький Д. І. Історія запорізьких козаків. Київ: ФОП Стебеляк О. М., 2015. 1077 с.
392. Якобсон А. Л. Крым в средние века. Москва: Наука, 1973. 173 с.
393. Anderson R. C. Naval wars in the Levant, 1559-1853. Princeton: Princeton university press. 1952. 619 p.
394. Bostan İ. Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler. *Türk Denizcilik Tarihi 1. Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar I* / Ed: İ. Bostan, S. Özbaran. Istanbul. 2009. S. 325–339.
395. Litwin J. Medieval Gdańsk – centre of shipbuilding and maritime trade on the Baltic. *The Copper Ship. A medieval shipwreck and its cargo*. Gdańsk: National Maritime Museum, 2014. P. 15–55.
396. Nadolski A. Polska technika wojskowa do 1500 roku. Warszawa: Oficyna Naukowa, 1994. 440 s.
397. Ossowski W. Przemiany w szkutnictwie rzeczonym w Polsce. Studium archeologiczne z opracowaniem Cezarego Żrodowskiego. Cyfrowa rekonstrukcja kształtu historycznych jednostek śródlądowych. Gdańsk: Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku, 2010. 222 s.

398. Ossowski W. Wyniki ostatnich badań wczesnośredniowiecznych łodzi w Polsce. *Stan i potrzeby badań nad wczesnym średniowieczem w Polsce – 15 lat później* / Red. W. Chudziak, S. Moździoch. Toruń-Wrocław-Warszawa. 2006. S. 443–453.

399. Ostapchuk V. XVI. ve XVII. Yüzyıl Kazak Deniz Akınları Karşısında Osmanlı Karadeniz'i. *Türk Denizcilik Tarihi 1. Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar I* / Ed: İ. Bostan, S. Özbaran. İstanbul. 2009. S. 241–254.

400. Tooker, L. Frank. John Paul Jones. New York: The Mac Millan Company, 1916. 210 p.

401. Zamoscinski K. Hide Boats on the Lower Dnieper in 16th Century. *Baltic and beyond. Change and continuity in shipbuilding* : Proceedings of the Fourteenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology (Gdansk 2015). Gdansk: National Maritime Museum, 2017. P. 269–276.

402. Veres L., Woodman R. Unter Segeln. Vom Einbaum zum Hightech-Segler. Delius Klasing, 2002. 388 s.

ПЕРЕЛІК ДОДАТКІВ.

- I. Літописні зображення човнів.
- II. Човен-довбанка.
- III. Стародавній човен зі шкіряними бортами.
- IV. Козацький човен зі шкіряними бортами. XVI ст.
- V. Зображення козацьких човнів XVI – XVII ст.
- VI. Характеристики козацьких човнів XVI – XVII ст.
- VII. Козацький човен дуб 30-х рр. XVIII ст.
- VIII. Проект верфі на Чортотлицькій Січі. 1842 р.
- IX. План Запорозької верфі. 1738 р.
- X. Козацькі човни. 1736 р. Креслення майстра А. Алатчанінова та підмайстра П. Харламова.
- XI. Сучасне теоретичне креслення козацького човна 30-х рр. XVIII ст.
- XII. Гарматна опора під кормовий трифунтовий фальконет новоманірного козацького човна 30-х рр. XVIII ст.
- XIII. Кайка (Донська флотилія, 30-ті рр. XVIII ст.) та каюк (річковий вантажний човен Півночі та Сибіру XVIII – XIX ст.).
- XIV. Байдаки.
- XV. Запорозький човен гребної флотилії Чорноморського козацького війська. 1787 – 1803 рр.
- XVI. Контракт на будівництво запорозьких човнів на Кременчуцькій верфі.
- XVII. План Очаківської битви. Червень 1788 р.
- XVIII. Характеристики козацького човна XVII ст. та запорозьких човнів кін. 80-х – поч. 90-х рр. XVIII ст.
- XIX. Креслення канонерського човна «малого» типу із 16-фунтовою гарматою. Балтійський флот. Осінь 1788 р.
- XX. Характеристики канонерських човнів останньої чверті XVIII ст. – початку XIX ст.
- XXI. Різновиди козацьких човнів XVIII ст.

XXII. Характеристики козацьких човнів XVII – XVIII ст.

XXIII. Корабельний клас чайка.

Літописні зображення човнів.



Джерело :

Радзивилловская летопись : в 2 т. / отв. ред. М. В. Кукушкина. СПб. :
Глагол; М. : Искусство, 1994. Т. 1 : Полное факсимильное цветное
воспроизведение памятника. Л. 40, 40 об.

Човен-довбанка.

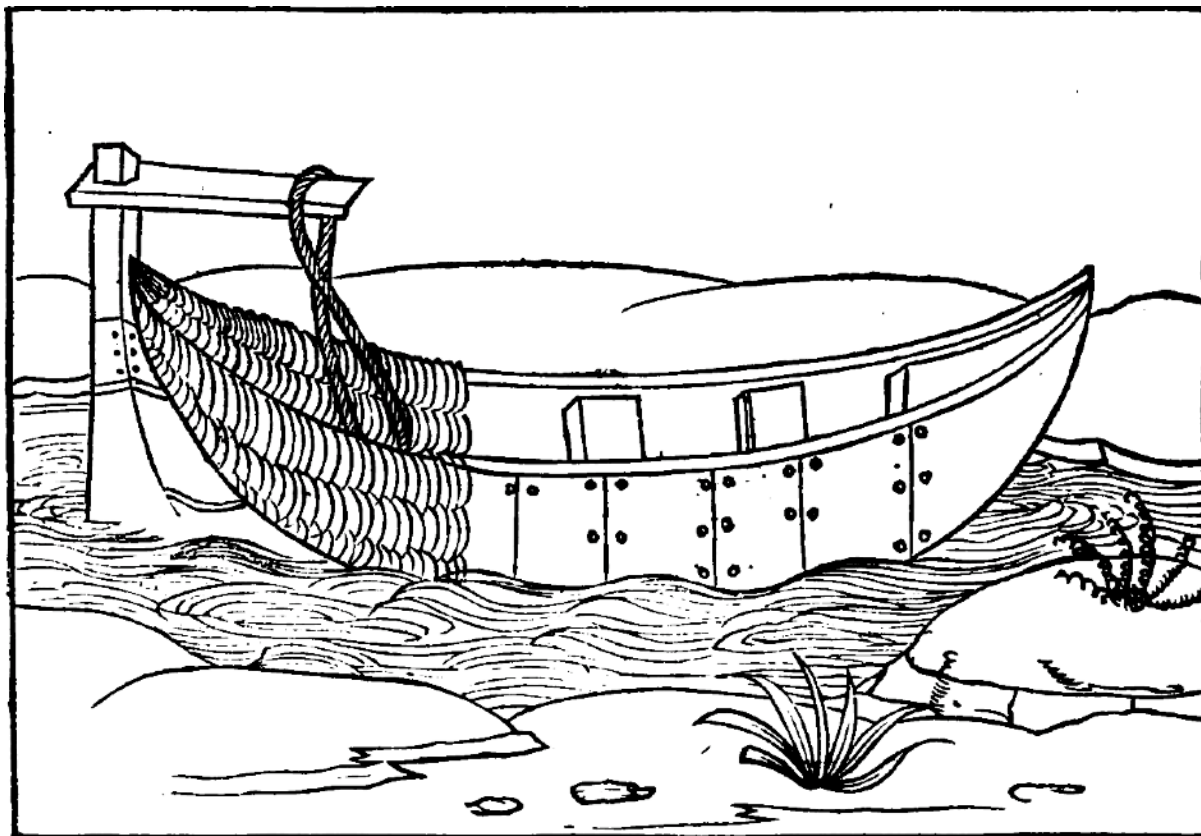
Човен піднятий з дніпрового дна археологами
Національного заповідника «Хортиця». 2012 р.



Джерело :

Саричев В. Д. Три століття козацького флоту. Запоріжжя : Кераміст, 2015.
С. 19.

Стародавній човен зі шкіряними бортами.



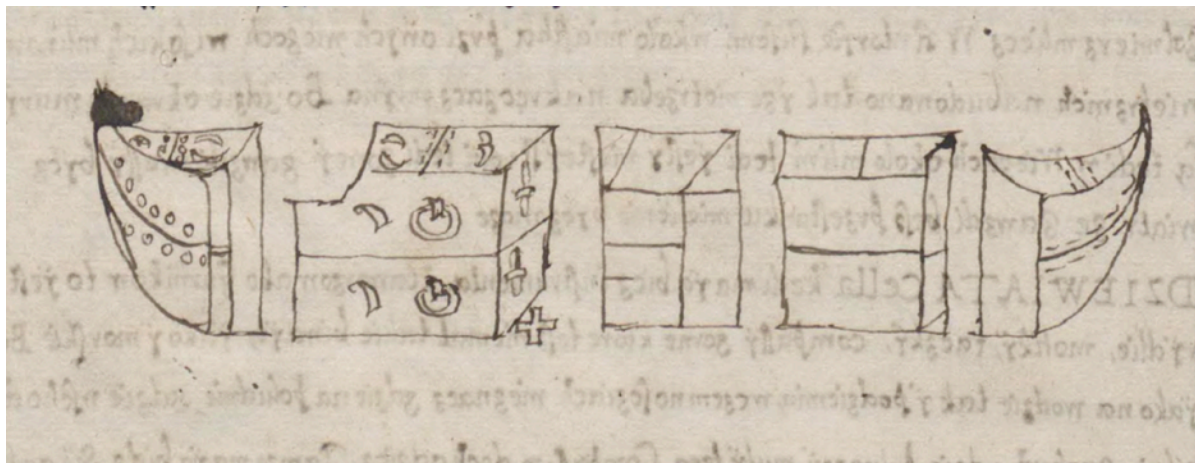
Джерело :

Valturio R. Naiculas alii saligno vimine bouisque corio tegunt / R. Valturio.

Roberto Valturio. *De re military*. Parisiis : Christian Wechel, 1534. P. 316.

Друге видання.

Козацький човен зі шкіряними бортами. XVI ст.



Джерело :

Łódź kozacka. S. Sarnicki. Xiegi hetmanskie z dzieiow ryczerskich wsitkich wiekow zebrane y practica abo experientia hetmanow niasneisego Sigmunta Starego krola polskiego [...]. 1577–1578. Rękopis. S. 124.

Зображення козацьких човнів XVI–XVII ст.



Джерело :

Наккаш О. Бій турецьких військ Османа-паші і Джафара-паші проти козаків. Мініатюра з твору «Шахнаме» (фрагмент). 1592. Купрієнко С. А. *Козацтво, Україна та східна Європа в іспаномовних джерелах 17 ст. Гілея : науковий вісник. Збірник наукових праць*. Київ: Видавництво «Гілея», 2017. Спеціальний випуск. С. 43.

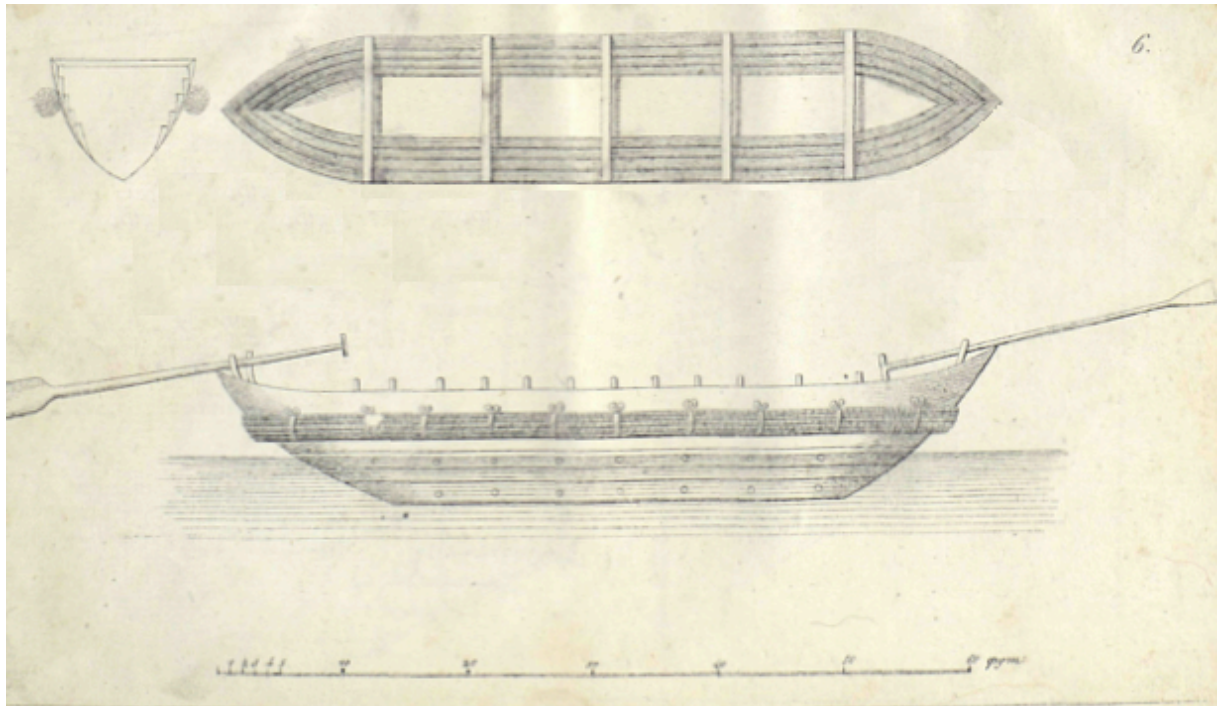


Джерело :

Здобуття запорожцями 1616 р. Кафи. Гравюра з книги К. Саковича «Вирші». Сас П. М. Петро Конашевич-Сагайдачний : молоді роки. Київ : Інститут історії України НАН України, 2006. С. 234.

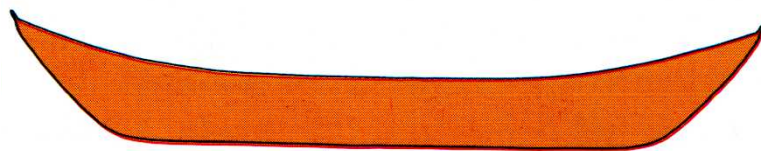


Джерело : Запорозькі козаки на човнах-чайках атакують турецькі галери в Чорному морі. Гобелен. 1636. Лондонська бібліотека. *Саричев В. Д. Три століття козацького флоту*. Запоріжжя : Кераміст, 2015. С. 66.



Джерело :

Казацкая лодка. Гийом Левассер де Боплан. *Описание Украины : сочинение Боплана* / пер. с фр. Ф. Г. Устрялов. Санктпетербург: Тип. Карла Крайя, 1832. С. 6 доп.



Порівняння з козацьким човном з опису Г. Л. де Боплана. Силует корпусу човна XIV ст., виявленого в озері Ямно (Північна Польща).

Джерело :

Ossowski W. Wyniki ostatnich badań wczesnośredniowiecznych łodzi w Polsce. Stan i potrzeby badań nad wczesnym średniowieczem w Polsce – 15 lat później / Red. W. Chudziak, S. Moździoch. Toruń-Wrocław-Warszawa. 2006. S. 450.

Характеристики козацьких човнів XVI-XVII ст.

Назва	Час	Конструкція	Призначення	Район використання
Чайка	XVI ст.	Борти зі шкіри	Перевезення вояків	Пороги, мілини
Чайки або «водні судна»	XVI ст.	На основі монооксила	Перевезення вояків	Пороги, мілини
Чайки або дуби	1575	На основі монооксила з дуба	Перевезення вояків	Пониззя Дніпра
Думбаси та стерни	XVI ст.	На основі монооксила з дуба	Перевезення вояків, десант	Річки, море
Судна, челни, дуби	XVI ст. (згідно джерел XVIII ст.)	На основі монооксила з дуба	Перевезення вояків, десант	Річки, море
Чайки	10-ті - 30-ті рр. XVII ст.	«Видовбані» довгуваті човни, шар соломи по бортах	Перевезення 50-ти вояків, десант, абордаж	Річки, море
Човни, морські човни	1638	...	Перевезення вояків, десант	Річки, море
Човни великі (липи, дубаси)	1638	На основі монооксила з липи або дуба	Перевезення вояків, десант	Річки, море

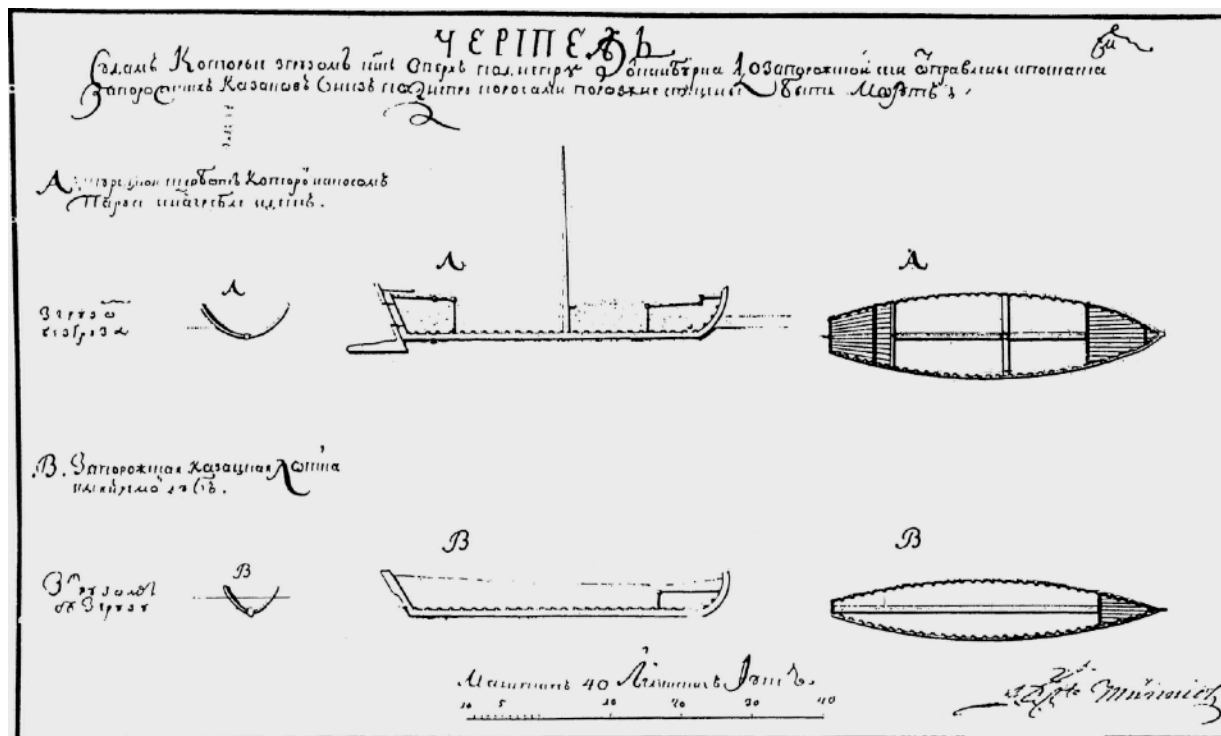
Назва	Час	Конструкція	Призначення	Район використання
Козацький човен	с. XVII ст.	На основі монооксила з липи або осини, гострі ніс та корма, два стерна, шар очерету, прямокутне допоміжне вітрило, 20-30 весел, довж. 19,5, шир. 3,24-3,9, вис. борту ~1,62 (м)	Перевезення вояків, десант, абордаж	Річки, море
Думбаси, стерни	1667	На основі монооксила з дуба	Перевезення вояків, десант	Річки, море
Чайки, човни морські	1673	Моноксиди (?)	Перевезення вояків, десант	Пороги, річки, море

Розроблено за джерелами :

1. Ригельман А. Летописное повествование о Малой России. Москва : В Университетской типографии, 1847. С. 23.
2. Краткое описание Малоросии. Летопись Самовидца по новооткрытым спискам с приложением трех малороссийских хроник : Хмельницкой, «Краткого Описания Малоросии» и «Собрания Исторического». Киев. 1878. С. 213, 329.
3. Лукомский С. В. Собрание историческое, Из книг древнего писателя Александра Гвагнаина и из старых русских верных летописей. Летопись Самовидца по новооткрытым спискам с приложением трех малороссийских хроник : Хмельницкой, «Краткого Описания Малоросии» и «Собрания Исторического». Киев. 1878. С. 331, 348.
4. Величко С. Летопись событий в юго западной России в XVII-м веке : в 4 т. Киев : В Лито-Типографическом заведении Иосифа Вальнера, 1864. Т. 4. С. 294.

5. Маркевич Н. История Малороссии : в 5 т. Москва: В Типографии Августа Семена. 1842. Т. 3. С. 126.
6. Боплан Г. Л. де. Описание Украины / пер. с фр. З. П. Борисюк; ред. перевода А. Л. Хорошкевич, Е. Н. Ющенко. Москва : Древлехранилище, 2004. С. 257–258.
7. Шевал'є П. Історія війни козаків проти Польщі. Пер. з фр. Ю. Назаренко. Київ : Томіріс, 1993. 224 с., іл. С. 34.
8. Жавжарова Т. Л. Назви річково-морських суден Запорозьких козаків. Вісник Запорізького державного університету : Збірник наукових статей. Філологічні науки. Запоріжжя, 1999. С. 45–46.
9. Жерела до історії України-Русі : в 11 т. Львів : Археографічна комісія Наукового Товариства імені Шевченка, 1908. Т. 8 : Матеріали до історії української козаччини. Т. 1. Документи по рік 1631. С. 122, 323.
10. Хорошкевич А. Л. Боплан и его описание Украины / Боплан Г. Л. де. Описание Украины / пер. с фр. З. П. Борисюк ; ред. перевода А. Л. Хорошкевич, Е. Н. Ющенко. Москва, 2004. С. 56–105.
11. Описание Чёрного моря и Татарии, составил доминиканец Эмиддио Дортелли Д'Асколи, префект Каффы, Татарии и проч. 1634. Записки Одесского общества истории и древностей. Одесса : в гор. тип., 1902. Т. 24. Ч. 2. Материалы. С. 97–98.
12. Архив Юго-Западной России, издаваемый временной комиссией для разбора древних актов, высочайше учрежденную при Киевском Военном, Подольском и Волынском генерал-губернаторе : в 37 т. Киев : Тип. И. и А. Давиденко, 1863. Ч. 3. Т. 1. : Акты о козаках (1500-1648 г.). С. 370.
13. Kronika Marcina Bielskiego : 3 т. Sanok: nakł. i druk Karola Pollaka, 1856. Т. 3. Księga VI wraz z kontynuacją. S. 1359.

Козацький човен дуб 30-х рр. XVIII ст. (В)

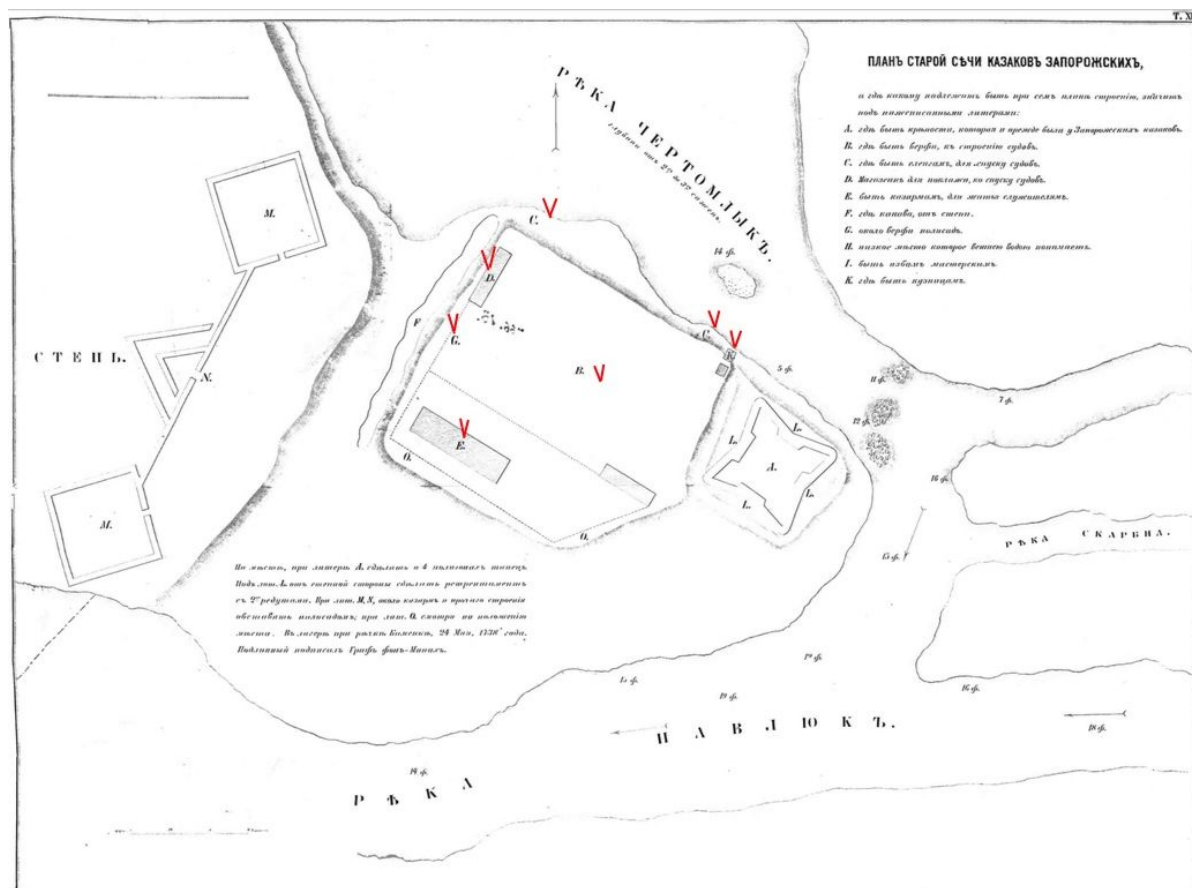


Джерело :

«Чертеж судам, которые с грузом плыть вверх по Днепру от Кинбурна до Запорожской Сечи отправлены и посланные от запорожских казаков вниз по Днепру порогами порожние спущены быть могут». РДАДА (Російський Державний архів давніх актів). 1736. Ф. 248. Оп. 1. Спр. 558. С. 19.

Проект верфі на Чортомлицькій Січі. 1842 р.

На плані позначені верф, елінги для спуску суден, кузня, складські приміщення, казарми, огорожа.



Джерело :

План Старой сечи казаков запорожских. 1842. *Записки Одесского Общества Истории и Древностей*. Одесса, 1858. Т. 4. Таб. XII.

План Запорозької верфі. 1738 р.

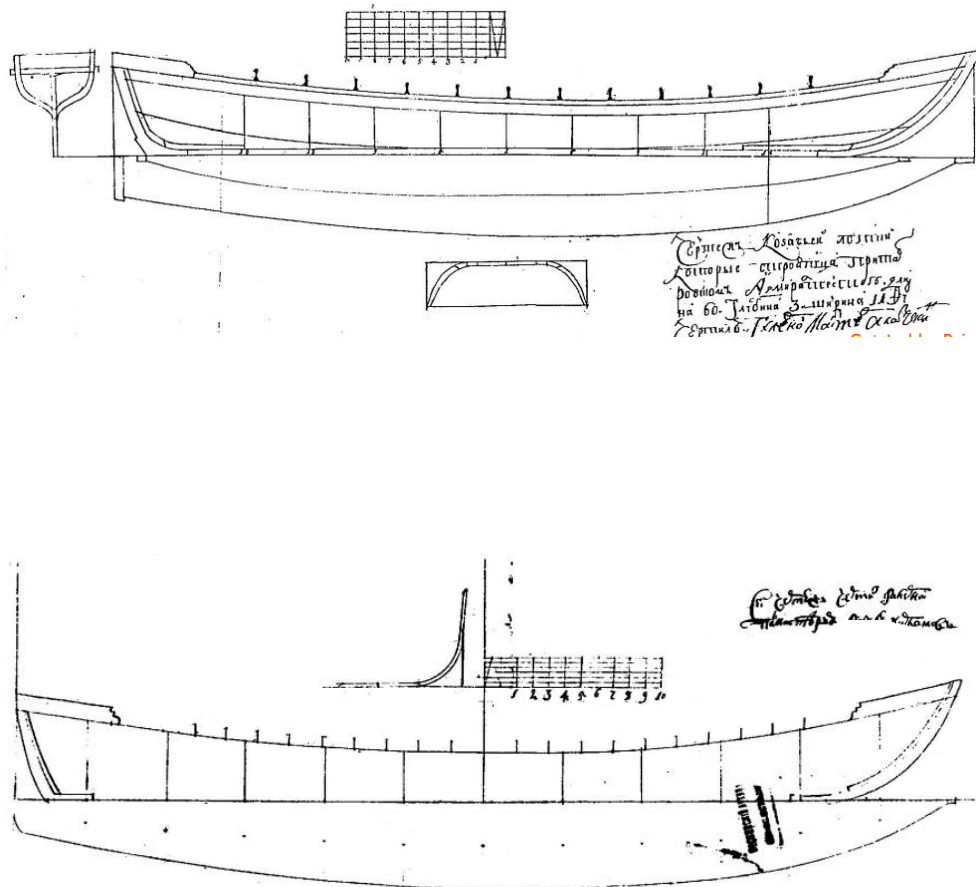
Позначене місце козацьких куренів.



Джерело :

«План верхнего Хортицкого острова, на котором заложен ретраншемент ко адмиралтейству для строения судов названной Запорожская верфь». РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту). Ф. 3. Оп. 27. Спр. 1286. 1 арк.

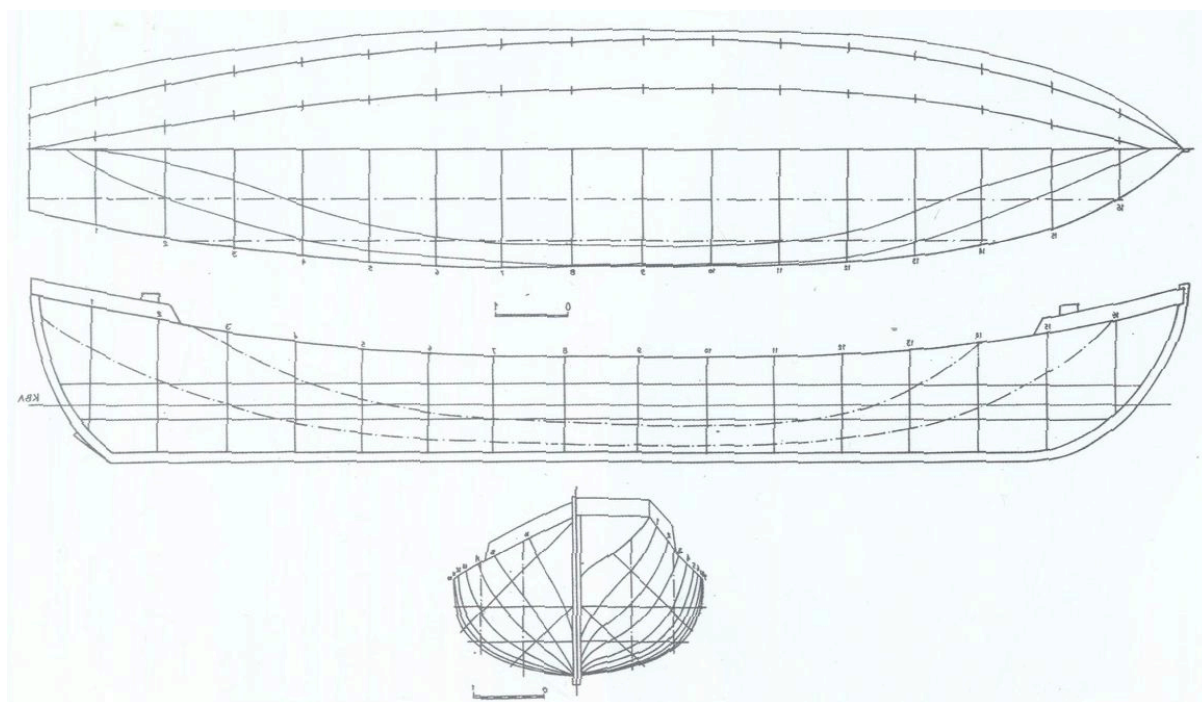
Козацькі човни. 1736 р. Креслення майстра А. Алатчанінова
та підмайстра П. Харламова.



Джерела :

1. «Сея чертеж казацкой лотки присланного из Таврова... галерного подмастера Григория Харламова декабря дня 1736 года». *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. 1736. Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4841. 1 арк.
2. «Чертеж казачьей лодки которые строятся при Тавровском Адмиралтействе, длина 60. Глубина 3. Ширина 11 фут. Чертил галерный мастер Алатченин». 1736 г. *РДАДА (Російський Державний архів давніх актів)*. 1736. Ф. 248. Оп. 1. Спр. 1154. 1 арк.

Сучасне теоретичне креслення козацького човна 30-х рр. XVIII ст.



Джерело :

Кобалія Д. Р., Нефьодов В. В. «Запорозька чайка» : історія однієї знахідки.
Запоріжжя : Дике поле, 2005. С. 122.

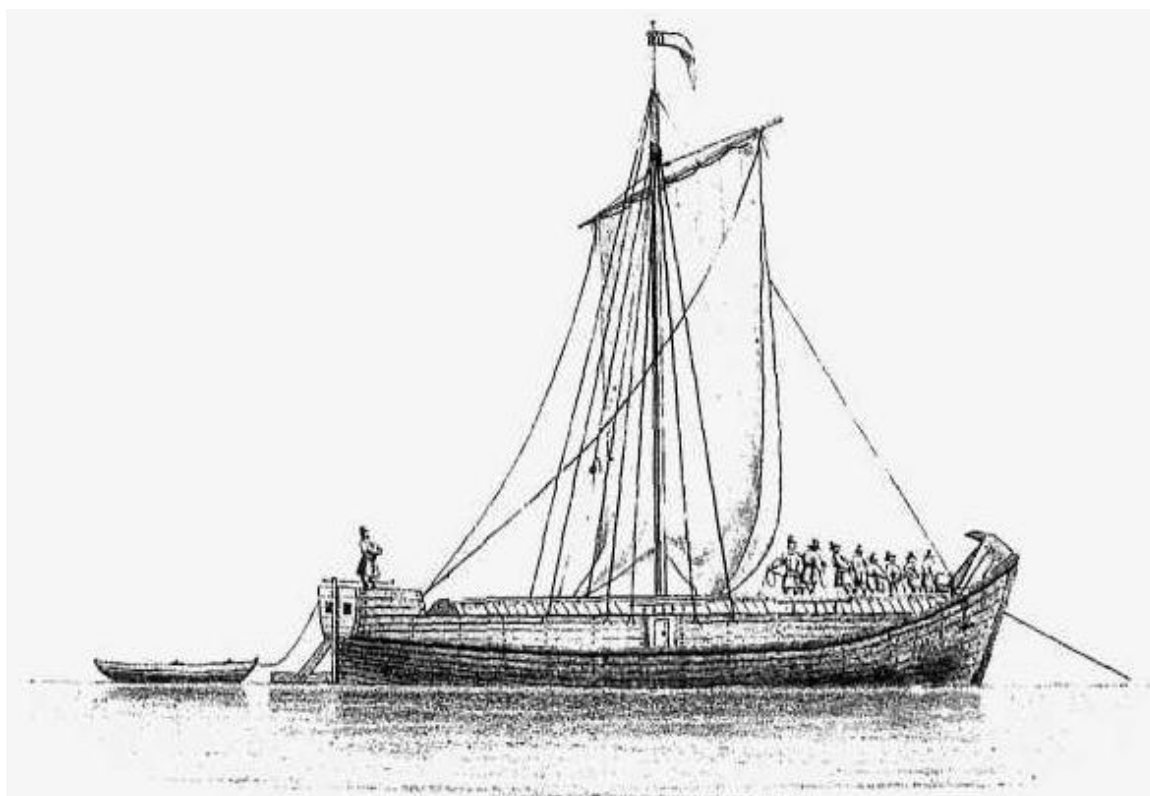
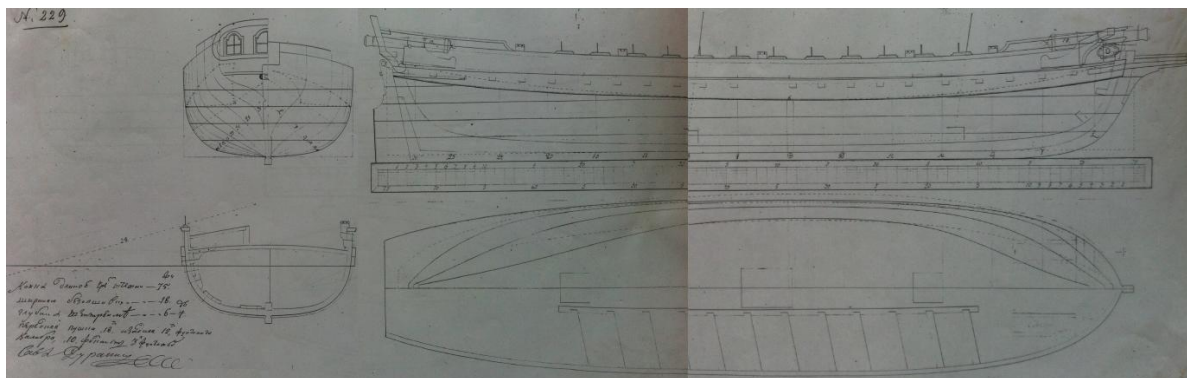
Гарматна опора під кормовий трифунтовий фальконет
новоманірного козацького човна 30-х рр. XVIII ст.



Джерело :

Саричев В. Д. Три століття козацького флоту. Запоріжжя : Кераміст, 2015.
С. 90.

Кайка (Донська флотилія, 30-ті рр. XVIII ст.)
та каюк (річковий вантажний човен Півночі та Сибіру XVIII – XIX ст.).



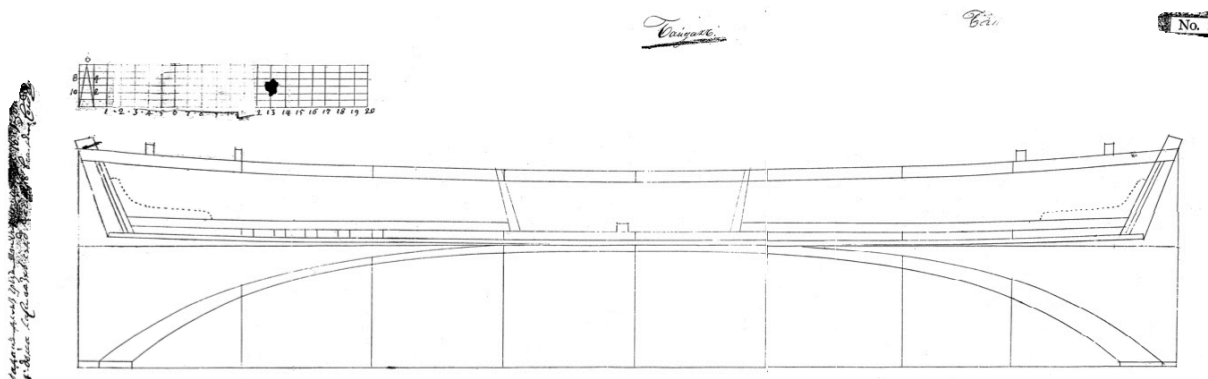
Джерела :

1. Кайка длиной 70 ф., шириной без досок 14, глубиной 5-6. РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту). Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4114. 1 арк.

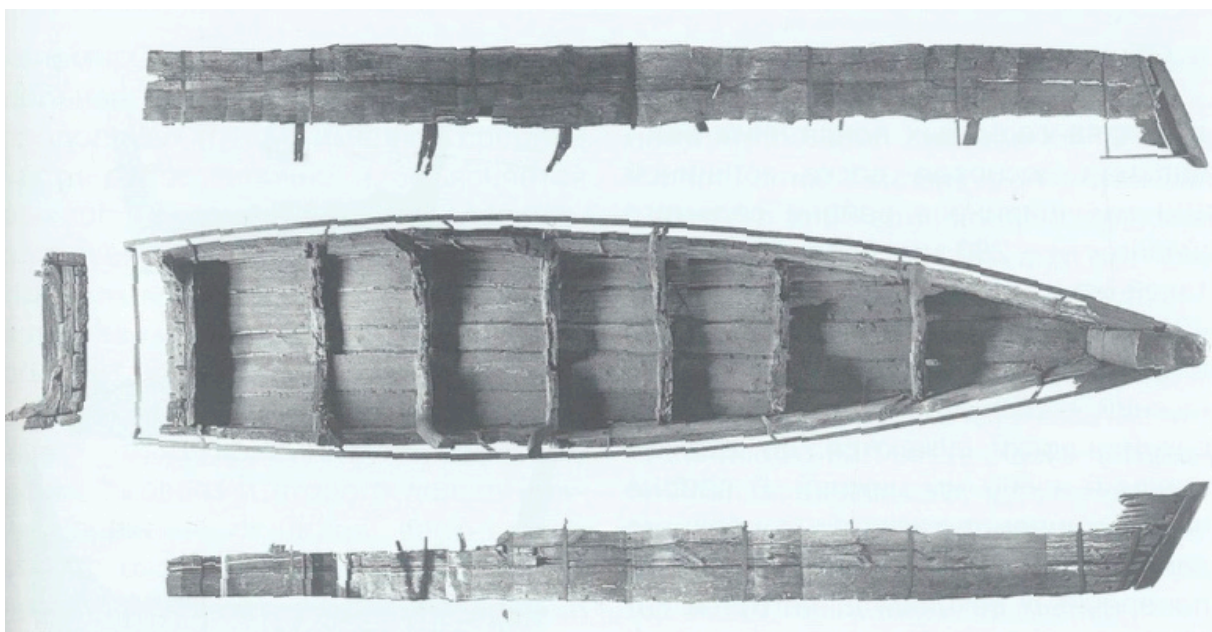
2. Кайка длиной через штевни 75 ф., шириной без обшивки 18 ф., глубина интрюма 6-4. *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4105. 1 арк.
3. Богославский П. А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. Санктпетербург : В Типографии Морского Министерства, 1859. 186 с.
4. Чертежи и рисунки судов к книге «О купеческом судостроении в России» / сост. П. Богославский. Санктпетербург : В Типографии Морского Министерства, 1859. 25 л.

Байдаки.

1. XVIII ст.



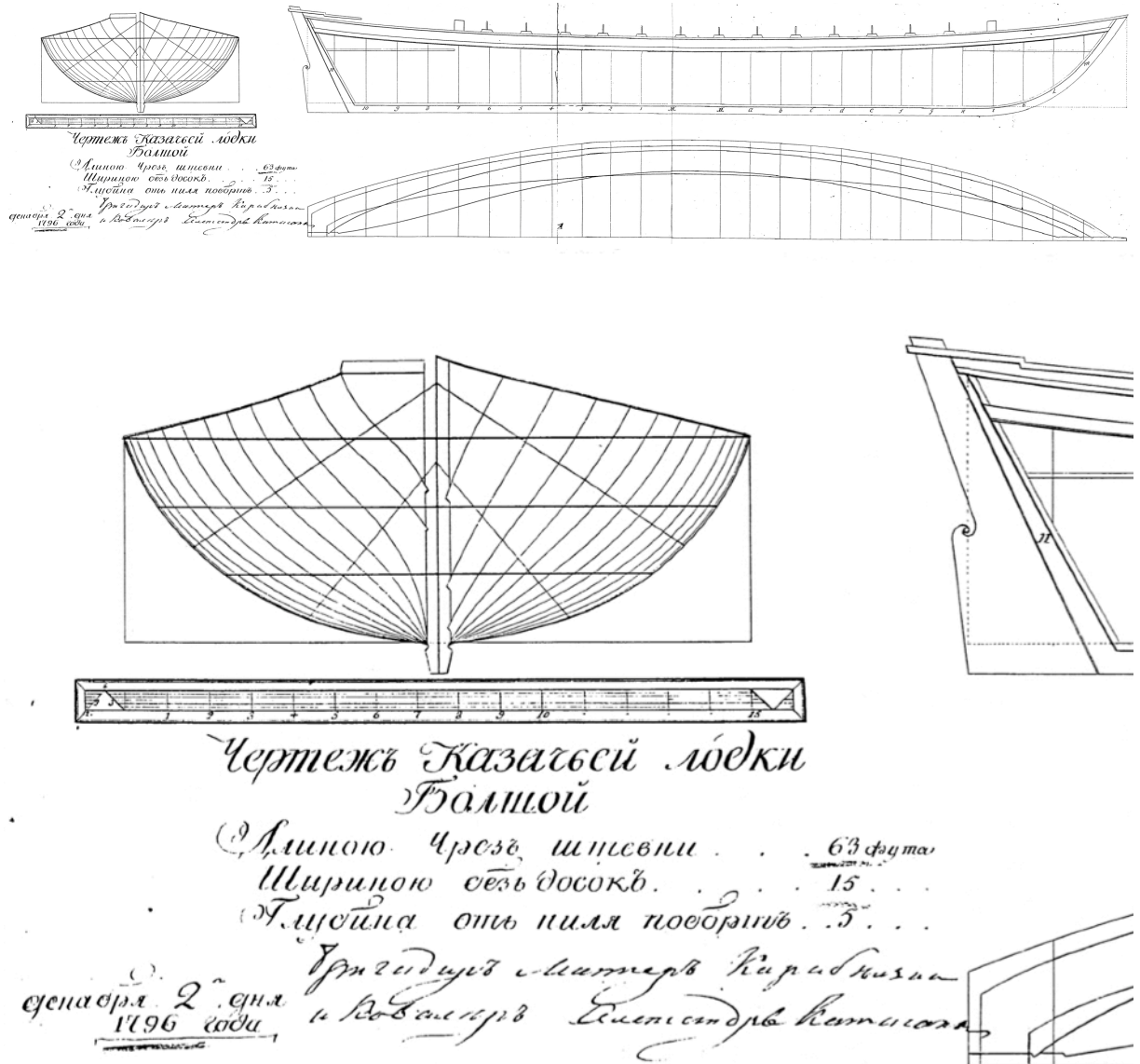
2. Перша половина XX ст.



Джерела :

1. Байдак. РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту). Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4376. 1 арк.
2. Кобалія Д. Конструкція байдака и его состояние. *Історія на шпангоутах* / упор. Д. І. Кобалія. Запоріжжя : Дике поле, 2016. С. 311.

Запорозький човен гребної флотилії
 Чорноморського козацького війська. 1787 - 1803 рр.

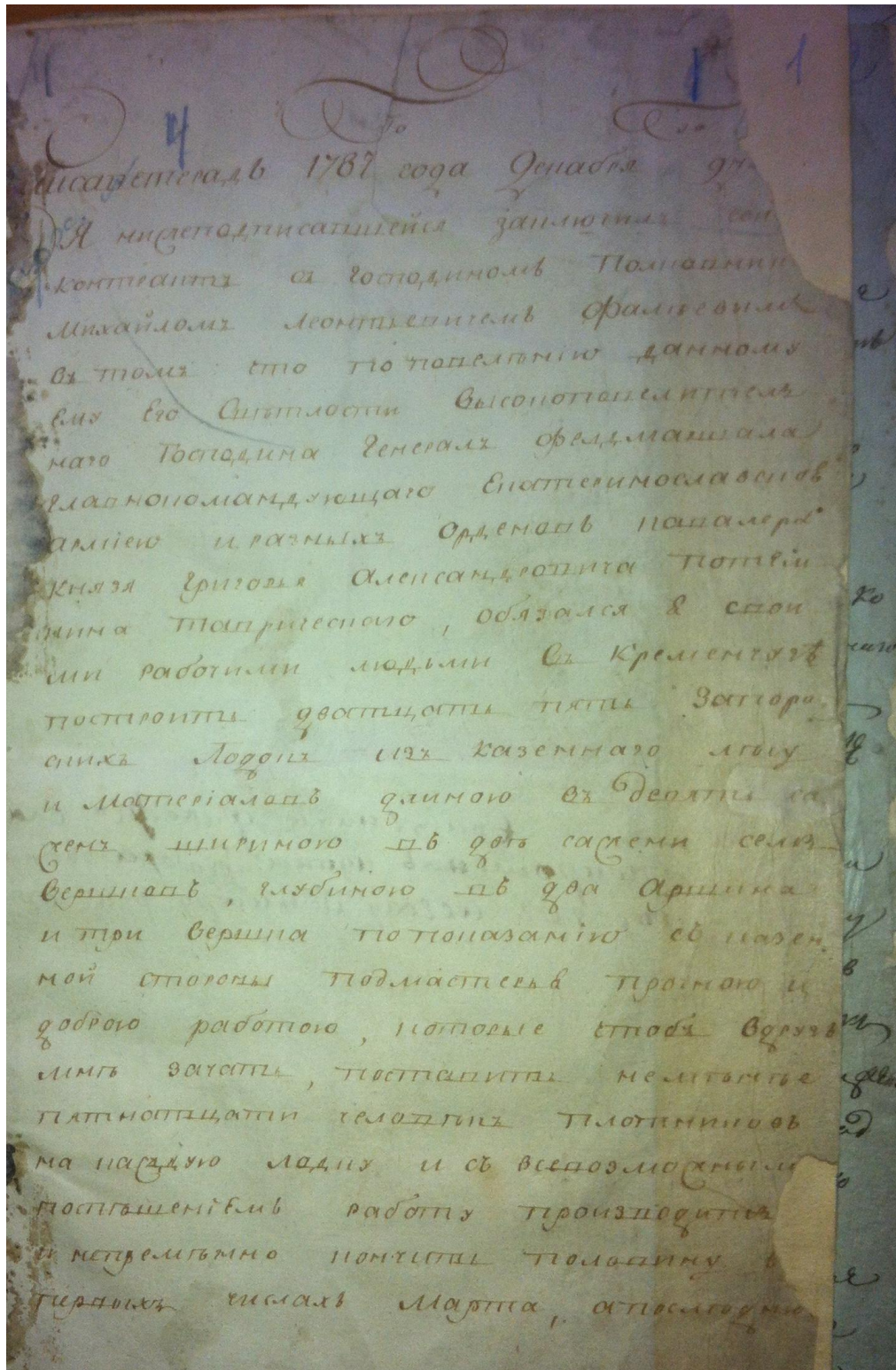


Розроблено за джерелами :

1. «Чертеж Казачьей лодки Большой». РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту). 1796. Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4842. Арк. 73–74.

2. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок. 27 декабря 1787 г. ДАМО (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 1–1 зв.
3. Кирюшин С. Ю., Фролов Б. Е. Гребная флотилия Черноморского казачьего войска. Краснодар, 2006. С. 121-153.

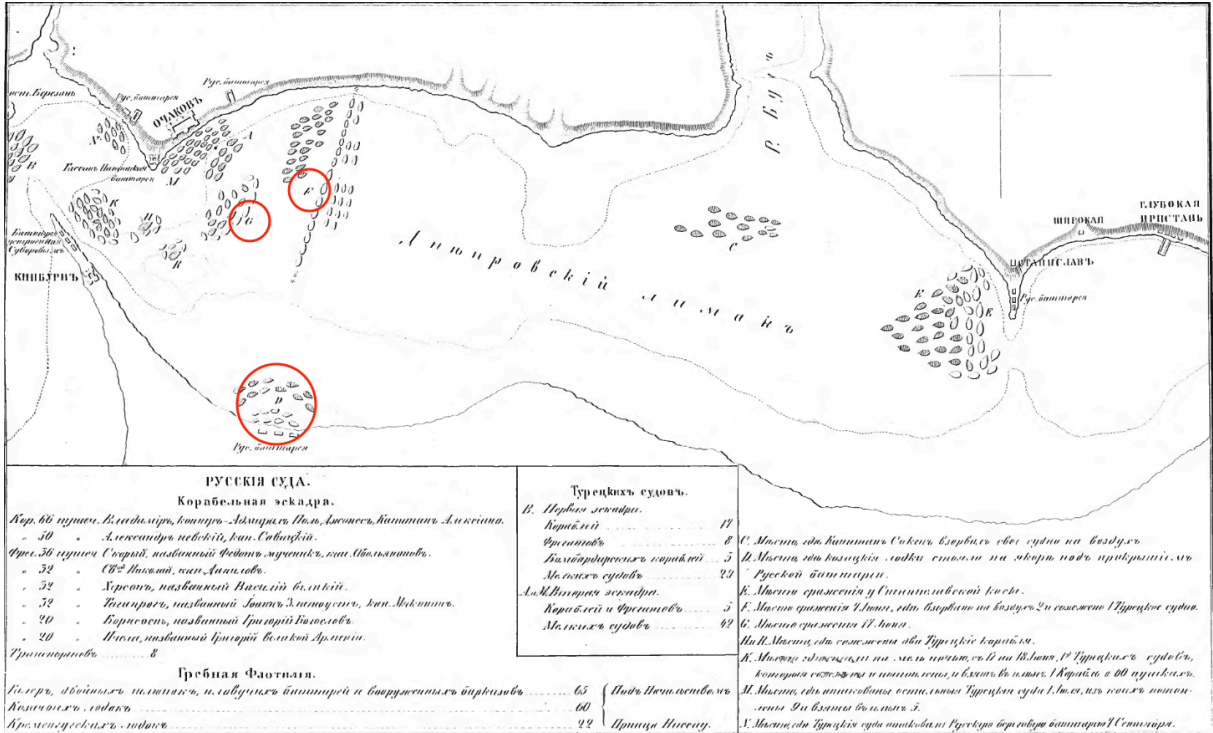
Контракт на будівництво запорозьких човнів на Кременчуцькій верфі.



Джерело : Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок. 27 декабря
 1787 г. ДАМО (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2.
 Арк. 1–1 зв.

План Очаківської битви. Червень 1788 р.

Позначено місця розташування та дій козацьких човнів.



Джерело :

План Очаковской битвы. 1788. Записки Одесского Общества Истории и Древностей. Одесса, 1858. Т. 4. Таб. V.

Характеристики козацького човна XVII ст. та
запорозьких човнів к. 80-х - поч. 90-х рр. XVIII ст.

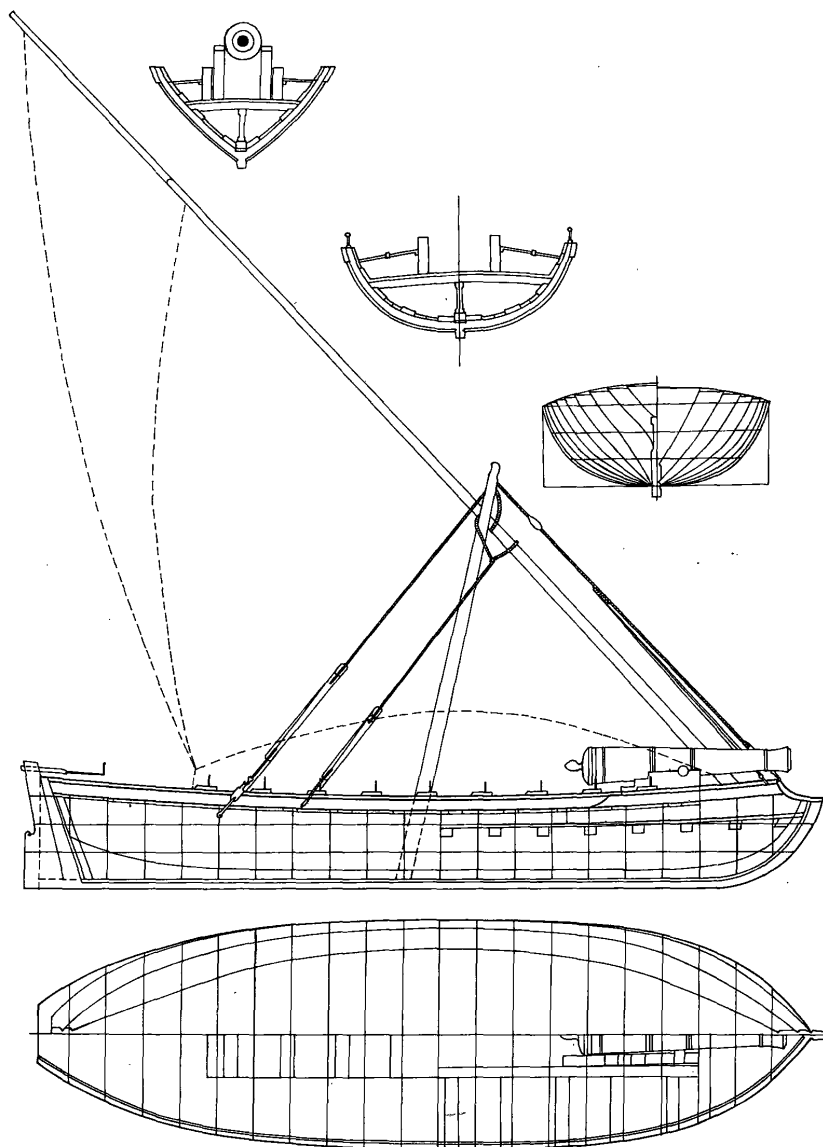
	Козацький човен	Запорозькі човни		
		Великий	Малий	Малий особливої конструкції
Довжина (м)	19,5	19,2	12,2	13,72
Ширина (м)	3,24-3,9	4,57	3,2	4,27
Висота борту (м)	~1,62	1,52	1,17	1,37
Довж./шир.	5-6	4,57	3,81	3,21
Кількість весел	20-30	26	?	?
Вітрило	Прямокутне допоміжне	Прямокутне допоміжне; можливість встановлення косої вітрила		
Конструктивні особливості	Моноксил; корпус загострений з обох боків; кормове та носове стерно; очерет по бортах	Дощаник; зміцнення палуби для важкої гармати; невеликий транець; кермо та додатково стерно; встановлення шару вовни по бортах		
Гармати х фунт.	4-6 х 2-3	1 х 24	1 х 12	1 х 24
Район використання	Річка, море			
Призначення	Перевезення, десанти, бої з кораблями, абордаж та ін.			

Розроблено за джерелами :

1. Боплан Г. Л. де. Описание Украины / пер. с фр. З. П. Борисюк ; ред. перевода А. Л. Хорошкевич, Е. Н. Ющенко. Москва : Древлехранилище, 2004. С. 257–258.
2. Ведомость Запорожской большой Лотки. ДАМО (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 231–232.

3. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок. 27 декабря 1787 г. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 1–1 зв.
4. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок. 11 марта 1788 г. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 6, 37, 37 зв.
5. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок и 25 меньшей конструкции. Февраль 1788 г. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 5.
6. Опись принадлежностям к отправляющейся одной большой лотки и что на оной погружено после оставшейся от строения Запорожских Лоток. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. 2 сентября 1788 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 230–230 зв.
7. Рапорт М. Л. Фалееву. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. 22 февраля 1788 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 29–29 зв.
8. Рапорт М. Л. Фалееву. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. 28 февраля 1788 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 33–34.
9. Рапорт М. Л. Фалееву. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. 25 марта 1788 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 65.

Креслення канонерського човна «малого типу» з 16-фунтовою гарматою.
Балтійський флот. Осінь 1788 р.



Джерело :

Трубкин Ю. Е. Типы судов шхерных флотов России и Швеции в войне
1788 – 1790 годов. Гангут. С. - Петербург, 1997. Вып. 12-бис. С. 18–19.

Характеристики канонерських човнів
останньої чверті XVIII ст. – початку XIX ст.

Човен	Довжина, ширина, висота борту (м)	Гармати х фунти
Канонерський човен, Швеція, 1775	20,3 / 5,1 / 1,6	2 х 18 (24)
Запорозький човен великий, 1787 - 1788	19,2 / 4,57 / 1,52	1 х 24
Запорозький човен малий, 1787 - 1788	12,2 / 3,2 / 1,17	1 х 12
Запорозький човен малий особливої конструкції, 1788	13,72 / 4,27 / 1,37	1 х 24
Малий канонерський човен (іол), Швеція, 1789	14,5 / ... / 1,5	1 х 24
Канонерський човен, США, 1805	15,6 / 5,3 / 2,0	1 х 24 (32)
Каїк, Франція, 1809	14,4 / 3,6 / 1,4	1 х 24 (32)
Канонерський човен, Росія, Балтійський флот, 1788 - 1809	13,76-24,78 / 4,57-5,28 / 1,37-1,9	1-2 X 12-24
Канонерський човен, Росія, Чорноморський флот, 1793 - 1795	18,28 / 4,57 / 1,67-2,23	...

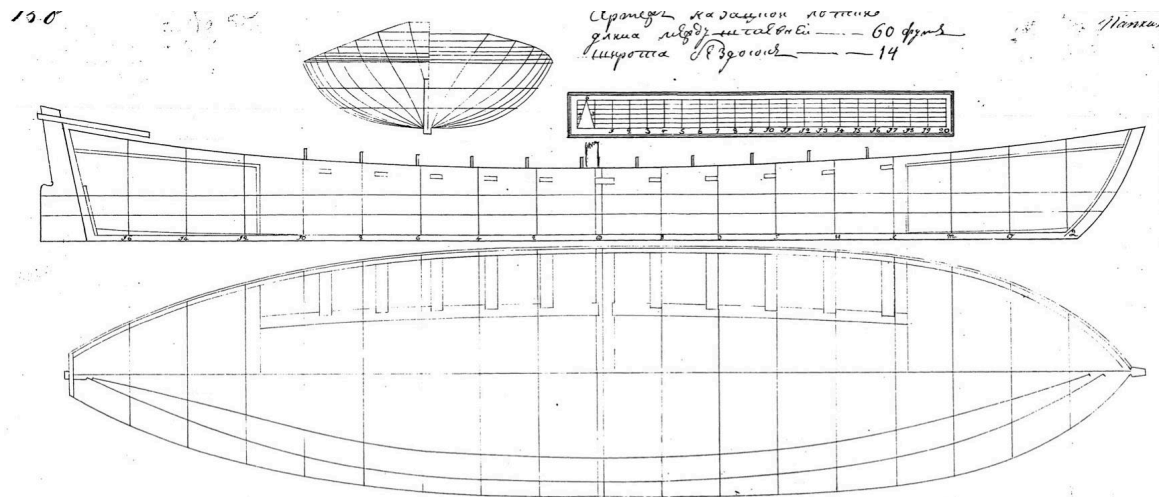
Розроблено за джерелами :

1. Широкоград А. Б. 200 лет парусного флота России. 1696-1891 гг. Москва : Вече, 2007. С. 228, 243–246.
2. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. / сост. Ф. Веселаго. Санктпетербург. 1872. С. 407–413, 623.
3. Материалы для истории русского флота : в 17 ч. Санкт-Петербург : Тип. мор. м-ва, 1901. Т. 15 / глав. ред. Ф. Веселаго. С. 169–170, 184, 197, 236, 305–308, 350.

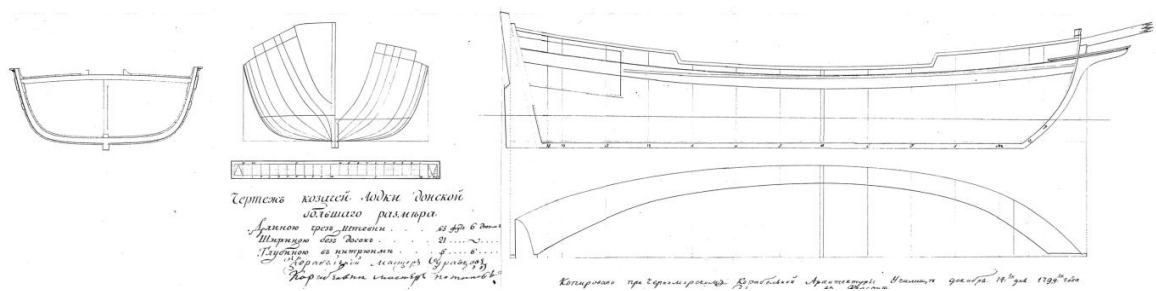
4. Veres L., Woodman R. Unter Segeln. Vom Einbaum zum Hightech-Segler. Delius Klasing, 2002. S. 123–125.
5. Tooker, L. Frank. John Paul Jones. New York : The Mac Millan Company, 1916. P. 191.

Різновиди козацьких човнів XVIII ст.

Козацький човен (др. пол. XVIII ст.).



Човен «донський великого розміру» (XVIII ст.).



Джерела :

1. «Чертеж казацкой лодки длина между штевной – 60 футов, широта без досок – 14». РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту). Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4844. Арк. 158.

2. «Чертеж казачьей лодки донской большого размера». *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. 14 грудня 1799 р. Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4847. 1 арк.

Характеристики козацьких човнів XVII – XVIII ст.

Човен	Довж. шир. висота борту (м)	Конструкція	Довж. / шир.	Весла	Гармати х фунти	Признач.
Козацький човен с. XVII ст.	19,5 3,24-3,9 1,62	На основі моноксила з липи або осини, гострі ніс та корма, два стерна, шар очерету, прямокутне допоміжне вітрило	5-6	20-30	4-6 х 2-3	Річки, море, перевезення 50-70 вожків, десант, абордаж
Човен (дуб) др. полов. XVII - XVIII ст.	...	На основі «подошви» (дерев'яної колоди)	...	...	(?) 1 х 3	Річки, море, перевезення 30-50 вожків
Чайка (дуб) 1734 - 1775	20-21 3,6 2,1	Дощаник, на основі дубового брусу завтовшки 24 см	5,5-5,8	...	...	Річки, море
Козацький човен «дуб» 1736	14,4 2,4 1,31	Дощаник, кермо, невеликий транець та фордек, дубовий киль	6	...	...	Річка, море пороги, мілини
Козацький човен 1736 (Харламов)	17,68 3,2 1,22	Дощаник, кермо, транець, носова та кормова палуби	5,5	~24	2 х 3	Річки, море

Човен	Довж. шир. висота борту (м)	Конструкція	Довж. / шир.	Весла	Гармати х фунти	Признач.
Козацький човен 1736 (Алатчанінов)	18,29 3,55 1,22	Дощаник, кермо, транець, носова та кормова палуби	5,5	24	2 х 3	Річки, море
Новоманірний козацький човен 30-ті рр. XVIII ст.	17,5 3,6 1,25- 1,54	Дощаник, кермо, транець, носова та кормова палуби, (вантажний відсік)	4,9	14 (24)	4 х 3	Річки, море, 50 вояків, вантаж
Козацький човен др. пол. XVIII ст.	18,29 4,27 (без обш.) 1,22	Дощаник, кермо, транець, носова та кормова палуби	4,3	22	~2 х 3	Річки, море
Запорозький човен великий 1787 - 1788	19,2 4,57 1,52	Дощаник, кермо, стерно, транець, носова та кормова палуби, прямокутне вітрило (додатково - косе вітрило, шар вовни по бортах)	4,57	26	1 х 24	Річки, лиман, море, перевезення до 60-ти вояків, десант, абордаж, артилер. бій (канон. човен)
Запорозький човен малий 1787 - 1788	12,2 3,2 1,17	Зміцнена палуба (додатково - шар вовни по бортах)	3,81	...	1 х 12	

Човен	Довж. шир. висота борту (м)	Конструкція	Довж. / шир.	Весла	Гармати х фунти	Признач.
Запорозький човен малий особливої конструкції 1788	13,72 4,27 1,37	Зміцнена палуба	3,21	...	1 x 24	
Донський човен великий 1799	19,35 6,4 (без обш.) 1,98	Кермо, носова та кормова палуби, фальшборт, бушприт	3	...	~ 2 x 3	Річки, море

Розроблено за джерелами :

1. Боплан Г. Л. де. Описание Украины / пер. с фр. З. П. Борисюк ; ред. перевода А. Л. Хорошкевич, Е. Н. Юценко. Москва : Древлехранилище, 2004. С. 257–258.
2. Яворницкий Д. І. Історія запорізьких козаків : в 3 т. / пер. з рос. І. І. Сварника. Львів : Світ, 1990. Т. 1. С. 278–280.
3. Яворницкий Д. І. Історія запорізьких козаків : в 3 т. / редкол. П. С. Сохань (голова) та ін. Київ : Наукова думка, 1993. Т. 3. С. 157, 188, 190.
4. «Чертеж судам, которые с грузом плыть вверх по Днепру от Кинбурна до Запорожской Сечи отправлены и посланные от запорожских казаков вниз по Днепру порогами порожние спущены быть могут». *РДАДА (Російський Державний архів давніх актів)*. 1736. Ф. 248. Оп. 1. Спр. 558. С. 19.
5. «Сея чертеж казацкой лодки присланного из Таврова... галерного подмастерья Григория Харламова декабря дня 1736 года». *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. 1736. Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4841. 1 арк.

7. «Чертеж казачьей лодки которые строятся при Тавровском Адмиралтействе, длина 60. Глубина 3. Ширина 11 фут. Чертил галерный мастер Алатчинин». 1736 г. *РДАДА (Російський Державний архів давніх актів)*. 1736. Ф. 248. Оп. 1. Спр. 1154. 1 арк.
8. Кобалія Д. Р., Нефьодов В. В. «Запорозька чайка» : історія однієї знахідки. Запоріжжя: Дике поле, 2005. С. 42–44, 122.
9. Ведомость какое количество отправит в Тавров на пятьсот казачьих лодок. *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. 1737 р. Ф. 212. Оп. 11. Спр. 728. Арк. 607–610.
10. Ведомость какое число надлежит быть на пятьсот казачьих лодках длиною шестьдесят, шириной одиннадцать, глубиной 4 фута, двадцати четыре весельные разных материалов и припасов настоящих и запасные шлюпочного оснащения. *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. 1737 р. Ф. 212. Оп. 11. Спр. 720. Арк. 7–8.
11. Ведомость по присланной Ее Императорского Величества из высоко учрежденного Правительствующего сената 30 января 1737 года сколько на строящихся пятьсот казачьих лодок надлежит быть железных и деревянных припасов готово и приготовить надлежит. *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. 30 січня 1737 р. Ф. 212. Оп. 11. Спр. 728. Арк. 417–422.
12. Ведомость Запорожской большой Лотки. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 231–232.
13. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок. 27 декабря 1787 г. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 1–1 зв.
14. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок. 11 марта 1788 г. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 6, 37, 37 зв.

15. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок и 25 меньшей конструкции. Февраль 1788 г. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 5.
16. Описание принадлежностям к отправляющейся одной большой лотки и что на оной погружено после оставшейся от строения Запорожских Лоток. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. 2 сентября 1788 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 230–230 зв.
17. «Чертеж казацкой лодки длина между штевной – 60 футов, широта без досок – 14». *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4844. Арк. 158.
18. «Чертеж казачьей лодки донской большого размера». *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. 14 грудня 1799 р. Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4847. 1 арк.

Корабельний клас чайка.

Підклас	Тип	Назва	Період
Річковий	Моноксильно-набійний	Липа	з XV ст.
	Моноксильно-шкіряний	Чайка	XVI ст.
	Каркасно-шкіряний	Чайка	XVI ст.
	Дошаник	Дунайська чайка (велика та мала)	з 60-х рр. XVIII ст.
Річка-море	Моноксильно-набійний	Дуб (дубас, човен)	XVI ст.
		Думбас	XVI-XVII ст.
		Стіорн	XVI-XVII ст.
		Козацький човен (чайка, дуб, дубас, липа та ін.)	XVII ст.
		Донський човен	XVII ст.
		Дуб (човен, запорозький човен, великий бот)	к. XVII ст. ~ с. XVIII ст.
	Дошаник	Польський бот	~30-ті рр. XVII ст.
		Дуб (запорозький човен, козацький човен, чайка)	к. XVII-к. XVIII ст.
		Новоманірний козацький човен (запорозький бот)	з к. 30-х рр. XVIII ст.
		Донський човен	XVIII ст.
Річка-море, канонерський човен	Дошаник	Запорозький човен (кременчуцький човен, канонерський човен, запорозький човен великий, малий, малий особливої конструкції)	з к. 80-х рр. XVIII ст.

Розроблено за джерелами :

1. Kronika Marcina Bielskiego : 3 т. Sanok: nakł. i druk Karola Pollaka, 1856. Т. 3. Ksiega VI wraz z kontynuacia. S. 1359.
2. Sarnicki S. Xiegi hetmanskie z dzieiow ryczerskich wsitkich wiekow zebrane y practica abo experientia hetmanow niasneisego Sigmunta Starego krola polskiego [...]. 1577–1578. Rękopis. S. 123–125, 305, 313.
3. Жавжарова Т. Л. Назви річково-морських суден Запорозьких козаків. Вісник Запорізького державного університету : Збірник наукових статей. Філологічні науки. Запоріжжя, 1999. С. 46.
4. Мільчев В. І. Запорожці на Військовому Кордоні Австрійської імперії 1785–1790 рр. (дослідження та матеріали). Запоріжжя: «Тандем-У», 2007. С. 41, 62, 74, 76.
5. Краткое описание Малоросии. Летопись Самовидца по новооткрытым спискам с приложением трех малороссийских хроник : Хмельницкой, «Краткого Описания Малороссии» и «Собрания Исторического». Киев. 1878. С. 213, 329.
6. Величко С. Летопись событий в юго западной России в XVII-м веке : в 4 т. Киев : В Лито-Типографическом заведении Иосифа Вальнера, 1864. Т. 4. С. 294.
7. Ригельман А. Летописное повествование о Малой России. Москва : В Университетской типографии, 1847. С. 23.
8. Описание Чёрного моря и Татарии, составил доминиканец Эмиддио Дортелли Д'Асколи, префект Каффы, Татарии и проч. 1634. Записки Одесского общества истории и древностей. Одесса : в гор. тип., 1902. Т. 24. Ч. 2. Материалы. С. 97–98.
9. Крюйс К. Разыскания о Доне, Азовском море, Воронеже и Азове (С некоторыми сведениями о казаках. Продолжение). Отечественные записки. Санктпетербург, 1824. № 20. Октябрь. С. 46–73.
10. Prosnak M. Chaika kozacka i jej główne formy konstrukcyjne. Nautologia. Gdynia–Szczecin, 1979. Nr 1. S. 71.

11. Франц М. Запорожские казаки в борьбе за Прибалтику. *Studia Slavica et Balcanica Petropolitana*. Санкт-Петербург, 2014. № 1. С. 92.
12. «Сея чертеж казацкой лодки присланного из Таврова... галерного подмастерья Григория Харламова декабря дня 1736 года». *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. 1736. Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4841. 1 арк.
13. «Чертеж казачьей лодки которые строятся при Тавровском Адмиралтействе, длина 60. Глубина 3. Ширина 11 фут. Чертил галерный мастер Алатчинин». 1736 г. *РДАДА (Російський Державний архів давніх актів)*. 1736. Ф. 248. Оп. 1. Спр. 1154. 1 арк.
14. «Чертеж казачьей лодки донской большого размера». *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. 14 грудня 1799 р. Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4847. 1 арк.
15. «Чертеж казацкой лодки длина между штевной – 60 футов, ширина без досок – 14». *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4844. Арк. 158.
16. Материалы для истории русского флота : в 17 т. Санкт-Петербург : Тип. мор. м-ва, 1877. Т. 6 / глав. ред. Ф. Веселаго. С. 660, 664–668, 675, 678.
17. Указ Адмиралтейств-коллегии. *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. 25 січня 1737 р. Ф. 212. Оп. 11. Спр. 728. Арк. 261.
18. Судно козацьке морське. Україна, 1736–39 рр. Дерево, залізо та ін. Національний заповідник «Хортиця». Відділ фондів та реставрації. Кн. № 27348. Інв. № А-705. 15.11.1999.
19. «Чертеж Казачьей лодки Большой». *РДА ВМФ (Російський Державний архів Військово-Морського флоту)*. 1796. Ф. 327. Оп. 1. Спр. 4842. Арк. 73–74.

20. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок. 27 декабря 1787 г. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 1–1 зв.
21. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок. 11 марта 1788 г. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 6, 37, 37 зв.
22. Контракт на строительство 25 Запорожских Лодок и 25 меньшей конструкции. Февраль 1788 г. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 5.
23. Описание принадлежностям к отправляющейся одной большой лотки и что на оной погружено после оставшейся от строения Запорожских Лодок. *ДАМО (Держ. архів Миколаївської області)*. 2 сентября 1788 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 230–230 зв.
24. Императрица Екатерина II и кн. Потемкин. Подлинная переписка. Из сборника профессора Николаевской Акад. Ген. Штаба П. С. Лебедева. Русская старина. Санктпетербург, 1876. Июль. С. 459.
25. Князь Григорий Александрович Потемкин-Таврический, 1739–1791 гг. Биографический очерк. Гл. VI. Очаков и Суворов. Русская старина. Санктпетербург, 1875. Май. С. 29.
26. Материалы для истории русского флота : в 17 ч. Санкт-Петербург : Тип. мор. м-ва, 1901. Т. 15 / глав. ред. Ф. Веселаго. С. 81, 85, 86, 123, 144.