

УДК: 94(477.64)“1787/1792”:355:656.629

## ЗАПОРІЗЬКІ ЧОВНИ РОСІЙСЬКО-ТУРЕЦЬКОЇ ВІЙНИ 1787–1791 рр.

**В. Д. Саричев**

*Національний заповідник «Хортиця»,  
Запорізький національний університет  
svdsich@gmail.com*

**Ключові слова:** Козацькі човни, запорозькі човни, чорноморські козаки, Кременчуцька верф, традиція суднобудування

На основі комплексу історичних джерел досліджується військово-технічний феномен останнього періоду козацької доби. Це запорозькі човни Чорноморського козацтва. Автор доходить висновку щодо загальної адекватності козацького човна 17 ст. та теоретично змодельованого запорозького човна 1787 - 1791 рр., що було зумовлено українською традицією суднобудування. Отримані висновки актуальні для дослідження військового та суднобудівного досвіду Запорозького козацтва та використання його у процесі формування території України.

---

## ZAPORIZHZHIAN GALLEY BOATS OF THE RUSSO-TURKISH WAR, 1787–1791

**V. Sarichev**

*National Reserve Khortytsya,  
Zaporizhzhia National University*

**Key words:** Cossack boats, Zaporozhye boats, Black Sea Cossacks, Kremenchug Shipyard, tradition of shipbuilding

The article examines the military-technical phenomenon of the last Cossack era. These are the Zaporizhzhia boats of the Black Sea Cossacks. After the destruction of the Zaporozhye Sich in 1775 and the prohibition of the name of the Zaporozhye Cossacks, the term was revived in boats built according to Cossack traditions. In the absence of sufficient naval forces in Russia, the government recreated the Cossacks under the name of the Cossacks' Faithful Army, also known as the Black Sea Cossacks. His experience was during the next war against the Ottoman Empire 1787 - 1791 over the Northern Black Sea. Based on historical sources, the author investigates the construction of Zaporozhye boats in the Kremenchug shipyard for the Black Sea Cossacks. Methods of theoretical modeling and comparison prove the general adequacy of the basic model of the Cossack boat of the 17th century and theoretically modeled Zaporozhye boat from 1787 to 1791. The author concludes that It was the Ukrainian tradition of shipbuilding, which predetermined the similarity of distant models in time, became the basis of a series of ships under the generalized name "chaika". The top its evolution were Cossacks boats Black Sea Cossacks. At the state-owned shipyards, they were built exclusively by freelance workers. The Ukrainian tradition of shipbuilding in the Southern Dnieper existed as long as there was a public demand for it and its carriers, which passed it on from generation to generation. They were the Cossacks and their heirs the Black Sea Cossacks. The findings are relevant for the study of Ukrainian history, understanding of the viability of shipbuilding traditions of the Zaporozhye Cossacks, its military and naval experience, their use in the fight for the coastal regions in the process of forming the territory of Ukraine.

---

Знищення в 1775 році Запорозької Січі завшироко конфлікт царату із козацькою вольницею, яка не вписалася в політичну систему імперії. Рівень антагонізму засвідчив маніфест, у якому імператриця тричі наполягала на знищенні разом із Січчю «і самої назви Запорозьких козаків»<sup>1</sup>.

Але заборонена назва знов з'явилася в офіційних документах в 1787 р., коли загострення відносин з Османською імперією і чергова війна з нею змусили уряд відтворити козацтво з колишніх запорожців. Вояків цього «Війська вірних козаків» (пізніше «Військо вірних чорноморських козаків») посадовці іменують «запорожцями», а їхні човни «кременчуцькими», «ко-

---

<sup>1</sup> Полное собрание законов Российской империи. Первое собрание (1649 - 1825) : в 45 т. Санктпетербург : Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Император-

---

ского Величества Канцелярии. 1830. Т. 20. 1775 – 1780. С. 190, 193.

зацькими», «канонерськими» та «запорозькими»<sup>1</sup>.

Реляції Г. О. Потьомкіна про звітягу «запорожців» стурбували Катерину II і 22 лютого 1788 р. вона відповідає: «Те, що вірні запорожці вірно служать, це похвально, але ім'я запорожців із часом намагайся замінити іншим, оскільки Січ, знищена маніфестом, не залишила по собі вухам приємного прізвиська; серед людей же хто не знає - аби не збудилася мрія, ніби за потрібне знайшли відновити Січ, або назву»<sup>2</sup>. Проте у червні 1788 р. після перемоги над османським флотом в Дніпро-Бузькому лимані Потьомкін доповідає 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!»<sup>3</sup>.

Назва «запорозький човен» зникла з офіційного вжитку лише з поліпшенням військової ситуації на користь Росії. В 1860 р. З. Аркас та 1888 р. О. Русов ще згадують про 22 запорожських човна, які разом із іншими 63-ма козацькими човнами гребної флотилії билися в лимані<sup>4</sup>. Але водночас ці 22 човна в документах також поіменовані як 8 великих та 14 малих «стругів»<sup>5</sup>. Жодних даних щодо запорожських човнів не містить і «Список російських військових суден з 1668 по 1860 рік» (1872). Під 1788 роком в пониззі Дніпра згадують лише 14 військових човнів та 7 шлюпок, які побудовані у Кременчуці та Херсоні та найбільш схожі на запорожські

човни за своїми розмірами<sup>6</sup>. В сучасних українських працях досліджується роль запорожських та чорноморських козаків в історії півдня України<sup>7</sup>, піднімається питання щодо будівництва суден на Кременчуцькій верфі<sup>8</sup> та військово-морської спадкоємності від Запорозького до Чорноморського козацтва<sup>9</sup>. Проте технологічні особливості човнів як свідчення цієї спадковості здебільшого не висвітлені.

Немає даних щодо запорожських човнів і у сучасних російських дослідженнях. Довідники лаконічно згадують 22 таких собі «військових човна», наводять малюнки такого собі «26-весельного козацького човна 1789 р.» без розмірів, посилань на джерела та на його походження<sup>10</sup>. Наводяться дані щодо тогочасних бомбардирських катерів та лансонів, дуже схожих із запорожськими човнами. Проте відомості про останні відсутні<sup>11</sup>.

Отже не з'ясовані ані технічні характеристики, ані відповідність запорожського човна іншим моделям козацьких суден для визначення місця в технічному ланцюгу та ступеню відповідності класичним козацьким моделям, яким можна вважати козацький човен XVII ст. з опису Г. Боплана. Ці дослідження мають вестися в рамках дослідження історії Запорозького козацтва, що актуально для розуміння життєздатності суднобудівних традицій Запорозького козацтва, його військового та військово-морського досвіду, використання їх у боротьбі за приморські регіони в процесі формування території України.

Зазначені дослідження спадкоємності козацьких суднобудівних традицій в контексті мети

<sup>1</sup> Князь Григорій Александрович Потемкин-Тавричский, 1739 – 1791 гг. Биографический очерк. Гл. VI. Очаковъ и Суворовъ. Русская старина. Санктпетербургъ, 1875. Май. С. 20 – 41; 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.; 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; 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.; Материалы для истории русского флота: в 17 т. / Глав. ред. Ф. Веселаго. Санкт-Петербург: Тип. мор. м-ва, 1901. Т. 15. С. 86, 123, 214; Русовъ А. Осада и взятие Очакова (1788). Киевская старина. Киев, 1888. Т. XXIII, декабрь. С. 570.

<sup>2</sup> Императрица Екатерина II и кн. Потемкинъ. Подлинная переписка. Изъ сборника профессора Николаевской Акад. Ген. Штаба П. С. Лебедева. Русская старина. 1876. Июль. С. 441 – 478.

<sup>3</sup> Русовъ А. Вказ. твір. С. 579.

<sup>4</sup> Русовъ А. Вказ. твір. С. 570; Аркас З. Начало учреждения Российскаго флота на Черномъ море и действия его съ 1778 по 1798 годъ. Записки Одесскаго общества истории и древностей. Одесса. 1860. Т. 4. С. 273.

<sup>5</sup> Сборникъ историческихъ матеріаловъ по истории Кубанскаго Казачьяго Войска : в 4 т. / собраны и изданы И. И. Дмитренко. С. – Петербургъ, 1896. Т. 3 : Войско Верныхъ Черноморскихъ Казаковъ. 1787 – 1795 гг. 799 с., XL. С. 89.

<sup>6</sup> Списокъ русскихъ военныхъ судовъ съ 1668 по 1860 годъ / сост. Ф. Веселаго. Санктпетербургъ, 1872. С. 638 – 639.

<sup>7</sup> Сапожников І. В. Штурм острова Березань чорноморськими козаками. Київ – Іллічівськ: «Елтон-2» – «Гратек», 2000. 128 с.; Сапожников І. В., Сапожникова Г. В. Запорожские и черноморские казаки в Хаджибее и Одессе (1770 – 1820 гг.). Одесса, 1998. 271 с.

<sup>8</sup> Вирський Д. С. Кременчук Новоросійський : «потьомкінська деревня» або епізод з історії фаворитизму. Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. Запоріжжя : ЗНУ, 2005. Вип. XIX. С. 58 – 62.

<sup>9</sup> Саричев В. Д. Українські традиції судноплавства та Чорноморська гребна флотилія. SCRIPTORIUM NOSTRUM. Херсон, 2017. № 3. С. 129–138; Саричев В. Д. Запорозька чайка та питання класифікації. Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. Запоріжжя : ЗНУ, 2017. Вип. 49. С. 120 – 124.

<sup>10</sup> Черников І. І. Русские речные флотилии за 1000 лет (907 – 1917) / под ред. В. Н. Щербакова. Санкт-Петербург : Б.С.К., 1999. С. 40 – 41, 43; Черников І. І. Флот на реках. СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2003. С. 59 – 60, 78, 80.

<sup>11</sup> Чернышев А. А. Российский парусный флот. Справочник : в 2 т. Москва : Воениздат, 2002. Т. 2. С. 258 – 261, 289, 455, 456.

цього дослідження доповнені даними таких джерел: 1) описи козацьких човнів XVII ст.; 2) документи часів російсько-турецької війни 1787 - 1791 рр. з фонду «Канцелярия строения города Николаева (1787 – 1798)» Державного архіву Миколаївської області (ДАМО); 3) креслення козацького човна з фондів Національного заповідника «Хортиця». Дослідження ускладнили переміщення документів та креслень Кременчуцької верфі. В 1791 р. креслення «козацьких човнів», «12-весельних дубів» та інших суден відправлені до Миколаєва<sup>1</sup>, а з ліквідацію в 1934 році миколаївського Чорноморського центрального військово-морського архіву до Ленінграду<sup>2</sup>. Чимало їх у вигляді копій повернуто в Україну завдяки зусиллям фахівців НЗ «Хортиця» В. Нефьодова та Д. Кобалії.

Метою цього дослідження є ствердження походження запорозьких човнів Чорноморської флотилії на ґрунті української суднобудівної традиції. Це потребує вирішення завдань з порівняння козацького човна XVII ст. та запорозьких човнів к. 80-х – поч. 90-х рр. XVIII ст., зокрема: 1) визначення параметрів базової моделі на прикладі класичного козацького човна XVII ст.; 2) визначення параметрів моделі запорозького човна шляхом теоретичного моделювання; 3) встановлення рівня технічної та функціональної адекватності теоретичної моделі запорозького човна його базовій моделі в контексті мети їх існування.

Дослідження здійснено в межах грантової програми Наукового Товариства ім. Т. Г. Шевченка в Америці з українстики.

Мета та завдання визначають наступні основні методи дослідження:

1) абстрагування зосереджує увагу на найсуттєвіших характеристиках запорозького човна та його різновидів;

2) моделювання (в том числі знакове на підставі креслень) створює теоретично-функціональну модель запорозького човна шляхом співставлення даних в контексті його призначення<sup>3</sup>;

3) порівняння дозволяє через контекст мети існування встановити рівень адекватності теоретичної моделі базовій моделі.

<sup>1</sup> Рапорты поверенного поручика Николая Тебенкова о пересылке из Кременчуга планов, чертежей и смет на гребные суда и реестры их. ДАМО (Держ. архів Миколаївської області). 25 февраля – 8 октября 1791 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 54. 6 арк.

<sup>2</sup> Левченко Л. Л. Чорноморський центральний військово-морський архів (1794 – 1934). Дослідження. Документи. Реєстр фондів: реконструкція. Миколаїв : Іліон, 2018. 660 с.

<sup>3</sup> Кононюк А. Е. Обобщенная теория моделирования. Начала. К. 1. Ч. 1. Киев, «Освіта України», 2012. С. 65, 12, 38, 54.

Унікальність опису і креслень козацького човна Г. Боплана у XVII ст. полягає у наведеному широкому колі ознак – від виробництва до застосування. Це дозволяє розглядати його як базову модель. Її розміри в цьому дослідженні визначені в метрах за розміром французького королівського футу 0,3204 м.

Це судно мало моноксильну основу, клінкерну обшивку бортів (дошки внакладку), успадковану з давніх часів, загострені ніс та корму з кермовими веслами, шар хмизу і 20 – 30 весел по бортах та довжину 19,5 м. Це співпадає з описом д'Асколі довгих довбаних непогано озброєними «saiche»: «чайки довгуваті, на зразок фрагатів»<sup>4</sup>. Човен вмщував більше 50 вояків. Просте вітрило мало допоміжне значення<sup>5</sup>. Це підтверджує загострена конструкція, яка не відповідає вимогам ефективного вітрильного плавання<sup>6</sup>. За кресленнями висота борту сягала 3,9 м, що могло бути причиною поганої остійності судна через занадто високе розміщення центра тяжіння. Це явна помилка, адже Боплан вказував, що човен височить над водою не більш ніж на 2,5 фути. Це може означати глибину від кіля до верхівки борту приблизно в 5 фут. (~1,62 м), що експериментально доведено при фізично-просторовому моделюванні. Побудована у 1992 р. двадцятиметрова чайка «Пресвята Покрова» мала висоту борта 1,7 м<sup>7</sup>. Подібні параметри мають і пізніші реконструкції козацького судна. За функціональністю козацький човен з 4 - 6 легкими гарматами був універсальним транспортно-бойовим судном для боїв з кораблями на річках та морі, абордажних атак, перевезень та десантів<sup>8</sup>.

Основою теоретичного моделювання запорозького човна є «Креслення козацького човна великого», датованого 1796 роком. 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

<sup>4</sup> Описание Чёрного моря и Татари, составил доминиканец Эмиддио Дортелли Д'Асколи, префект Каффы, Татари и проч. 1634. Записки Одесского общества истории и древностей. Одесса : в гор. тип., 1902. Т. 24. Ч. 2. Материалы. С. 97 – 98.

<sup>5</sup> 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

<sup>6</sup> Марквардт К. Х. Рангоут, такелаж и паруса XVIII века / пер. с нем. Л. : Судостроение, 1991. С. 20.

<sup>7</sup> Щекотихин О. В. «Пресвятая Покрова». Боевые походы казацких чаек: художественно-документальные очерки. Запорожье: СТАТУС; ФЛП Сыстєрова Н. А., 2018. С. 18

<sup>8</sup> Боплан Г. Л. де. Вказ. твір. С. 258 - 263.

смугі транць 1,13 м завширшки <sup>1</sup>. Креслення не містить посилань на запорозький човен, проте відповідає даним вказаного фонду ДАМО щодо будівництва на Кременчуцькій верфі. Це є підставою вважати «Креслення козацького човна великого» 1796 р. зображенням великого запорозького човна Чорноморської козацької флотилії та основою теоретичного моделювання та виявлення модельного ряду, адже угоди передбачали будівництво ста запорозьких човнів кількох різновидів.

1. Запорозький човен великий. За контрактами у грудні 1787 р. та лютому 1788 р. передбачено 50 таких суден <sup>2</sup>. Довжина, ширина та глибина човна в давньоруській системі вимірювання повністю співпадають із розмірами на наведеному кресленні в англійській системі (63, 15 та 5 футів) та метричній (19,2 м, 4,57 м та 1,52 м). Передбачено 26 весел, що також співпадає з кресленнями і вказує, що залага перевищувала 50 козаків. Додаткове кермове стерно могло використовуватися для маневрування в умовах нижнього Дніпра. Вага якоря від 5 пудів 20 фунтів до 8 пудів 4 фунтів <sup>3</sup>. На 25 човнах за другим контрактом укріплювали місце для 24-фунтової гармати.

Передбачалася одна щогла довжиною 10,67 м та завтовшки 0,23 м, а також рея 24,5 ф. 7,47 м. На одне вітрило витрачалося 115 аршин канефасу та 60 аршин брезенту <sup>4</sup>. За англійською системою вимірювань, рулон матерії міг становити 24 дюйми (0,6 м) завширшки та 38 або 40 ярдів (34,75 або 36,57 м) завдовжки <sup>5</sup>. Враховуючи розміри щогли, рея та рулонів на одне прямокутне вітрило витрачалося 2 рулони і його площа могла скласти 65 – 70 кв. м. Вже після

початку будівництва з Кременчука повідомляти про необхідність встановлення і латинського (трикутного) вітрила та врахувати це в кресленнях <sup>6</sup>. Це вітрило надає переваги за зустрічного вітру та при маневруванні. Остаточо човни облаштувалися в Херсоні, куди вони прибували з Кременчуку з гарматами, такелажем, матеріалами для вітрил та іншим оснащенням <sup>7</sup>. Можливо цим пояснюється наявність другої щогли на кресленні, що могло бути одним з варіантів вітрильного оснащення.

2. Запорозький човен малий. Довжина, ширина та глибина човна в метричній системі відповідно складала 12,2, 3,2 та 1,17 м <sup>8</sup>. Передбачалося встановлення 12-фунтової та більшої гармати для чого потрібно було зміцнити палубу.

3. Малий запорозький човен «особливої конструкції з куршеями». Довжина, ширина та глибина човна в метричній системі відповідно складала 13,72, 4,27 та 1,37 м <sup>9</sup>. Встановлення вже 24-фунтової гармати (куршеї) потребувало зміцнення місця додатковим поясом обшивки, через що вартість будівництва перевищила вартість великого човна. Малі човни будувалися для дій на мілководді та в лимані. Проте їх передбачалося використовувати і «далі лимана» <sup>10</sup>, тобто на морі.

Деякі технічні ознаки запорозьких човнів також відомі за спогадами учасника війни Дж. П. Джонса, американського капітана та адмірала на російській службі. 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 особливий 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» <sup>11</sup>.

<sup>1</sup> Чертеж Казачьей лодки Большой. НДФ НА НЗ «Хортиця» (Науково-допоміжний фонд Наукового архіву Національного заповідника «Хортиця»). 1796 г. НЗХ НДФ-15422. 2 арк.

<sup>2</sup> 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.; 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.

<sup>3</sup> 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; 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.

<sup>4</sup> Ведомость Запорожской большой Лотки. ДАМО (Держ. архів Миколаївської області). Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 231 – 232.

<sup>5</sup> Миддендорф Ф. Л. Рангоут і такелаж судов / пер. с нем. А. Малкович-Сутоцкий. С.-Петербург : Издание К. Л. Рикера, 1905. С. 180; Свенссон С. Справочник по такелажным работам / пер. со швед. Л. Ю. Сазоновой. Ленинград: Судостроение. 1987. С. 142.

<sup>6</sup> Рапорт М. Л. Фалееву. ДАМО (Держ. архів Миколаївської області). 28 февраля 1788 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 33 – 34.

<sup>7</sup> Письмо М. Л. Фалеева Н. С. Мордвинову. (Держ. архів Миколаївської області). 18 апреля 1788 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 81.

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> Рапорт М. Л. Фалееву. ДАМО (Держ. архів Миколаївської області). 24 марта 1788 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 66.

<sup>11</sup> Морісон С. М. Джон Пол Джонс : біографія моряка. Київ: Вид-во ім. Соломії Павличко «Основи», 2013. С. 432.

Принаймні 22 запорозьких човна з 18-фунтовими гарматами<sup>1</sup>, які в Лиманській битві атакували турецькі лінкори та фрегати, тягнучи на буксирі плавучі батареї, маневрували під вогнем супротивника, вели перехресний вогонь на флагманській галері капудан-паши, йшли на абордаж<sup>2</sup>. Проте, вони вирішували ширше коло завдань. Гребна флотилія із запорозькими човнами висаджувала десанти на острові Березань та на Дунаї, зокрема під час штурму Ізмаїла.

Варто також урахувати відомості щодо суднобудівників. За Г. Бопланом у XVII ст. виготовлення 80 – 100 човнів потребувало одночасної праці 5 – 6 тисяч козаків, які складали залоги цих човнів<sup>3</sup>. Війна 1787 – 1791 рр. каталізувала розвиток казенного суднобудування. Проте звичайним, які і в попередні десятиліття, було залучення вільнонайманих корабелів. На початку 1790 р. на Кременчуцькій верфі з 944 працівників таких було 526<sup>4</sup>, тобто 58 %. До лютого 1791 р. їх кількість коливалася в межах 32 – 72 %<sup>5</sup>. А будівництво запорозьких човнів згідно велося виключно вільнонайманими працівниками згідно типових зобов'язань підрядників у трьох вказаних контрактах: «... 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 у разі неналежного виконання контракту і за рахунок підрядника. Аби пришвидшити процес Г. О. Потьомкін наказує долучити до будівництва човнів «на запорожській манер» дніпров-

ських лоцманів з Кременчука та Кайдака<sup>6</sup>. Залучалися і чорноморські козаки. 21 березня 1791 р. Кіш доручив полковнику Саві Білому «з козаків обрати майстрів п'ять сотень людей добрих» для виробництва 50-ти «морехідних» човнів у містечку Фальчі на р. Прут. Невдовзі на тамошній верфі працювали 532 козаки та 8 старшин на чолі із полковником Кордовським. «Казенні дуби» звідти відправляли Прутом на Дунай<sup>7</sup>. Набір корабелів з козаків та назви «морехідні» та «казенні дуби» свідчать, що будували запорозькі човни.

Точніше визначити склад вільнонайманих артелей можна за іншими даними. 1775 року розпочалися пошуки місця для гавані та верфі в пониззі Дніпра. В документах Адміралтейської колегії йдеться про будівництва казарм лише для казенних робітників, адже вільнонаймані «взимку уходять у свої домівки, а влітку житимуть у землянках»<sup>8</sup>. Тобто це місцеві корабелі, якими були запорожці, залучення яких було звичайною практикою. Дані, що дозволяють встановити рівень адекватності запорозького човна базовій моделі наведені у порівняльній Таблиці 1.

1. Найбільшою відмінністю базової моделі є моноксильна основа його корпусу та клінкерна обшивка. Корпус мав загострені ніс та корму із двома стернами, шар очерету по бортах для остійності на морі ських та захисту від стріл та куль. Проте в конструкції запорозького човна можна бачити певний вплив цих технічних особливостей. Доцаний корпус зміцнювався не моноксилом, а додатковим шаром дошок під важкі гармати. Мініатюрний транець не міг завдати 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.

2. Схожість базової та теоретичної моделей фіксують їх розміри. Залоги обох плавзасобів становили щонайменше півсотню вояків. Тенденція до збільшення пропорцій на запорозьких човнах була слідством збільшення вантажопід'ємності через потужніші гармати. Остійність забезпечували зниженням центру тяжіння шля-

<sup>1</sup> Материалы для истории русского флота: в 17 т. / глав. ред. Ф. Веселаго. Санкт-Петербург: Тип. мор. м-ва, 1901. Т. 15. С. 144; Петров А. Н. Вторая турецкая война в царствование императрицы Екатерины II. 1787 – 1791 г.: в 2-х т. С.-Петербург, 1880. Т. I. 1787 – 1789 гг. С. 146.

<sup>2</sup> 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. P. 228 – 229.

<sup>3</sup> Боплан Г. Л. де. Вказ. твір. С. 263.

<sup>4</sup> Ведомость о мастеровых людях состоящих при строении в Кременчуге производящихся. ДАМО (Держ. архів Миколаївської області). Январь 1790 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 29. Арк. 33

<sup>5</sup> 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; Ведомость количество при строении в Кременчуге транспортных и других судов и в казенной кузнице состояло в неделю с 17-го по 22-е число февраль и какого звания рабочих людей. ДАМО (Держ. архів Миколаївської області). 1791 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 16. Арк. 151 зв.

<sup>6</sup> Письмо Г. А. Потемкина И. М. Синельникову. Копия. ДАМО (Держ. архів Миколаївської області). Февраль 1788 г. Ф. 243. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 32 зв.

<sup>7</sup> Сборник исторических материалов по истории Кубанского Казачьяго Войска: в 4 т. / собраны и изданы И. И. Дмитренко. С. – Петербург, 1896. Т. 3: Войско Верных Черноморских Казаков. 1787 – 1795 гг. С. 261, 263 – 265, 300, 336, 344.

<sup>8</sup> Материалы для истории русского флота: в 17 т. / глав. ред. Ф. Веселаго. Санкт-Петербург: Тип. мор. м-ва, 1877. Т. 6.

хом зменшення висоти борту та збільшення ширини.

3. Схожим є забезпечення руху веслуванням, допоміжне значення 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 хронологічно віддалених моделей можна пояснити тривалим існуванням традиції українського суднобудування в Південному Подніпров'ї, через що суднобудівні форми набули стійких ознак. Ця традиція протягом століть підтримувалася її носієм - Запорозьким козацтвом. Суднобудування, як і подальша участь в морських походах, була колективною працею, яка виконувала соціоутворюючу функцію самоідентифікації індивіда в козацькій спільноті. Розвиток технології суднобудування свідчив про інноваційний розвиток традиції її носіями, доки на неї існував суспільний попит. Традиція стала підґрунтям модельного ряду суден під загальною назвою «чайка», вершиною

еволюції якого були запорозькі човни Чорноморського козацтва. Пізніші судна задунайських та азовських козаків не відзначалися такими інноваційними ознаками через те, що вирішували інші завдання. Ці козацькі утворення не проводили великих морських походів та не боролися із кораблями з потужною артилерією. Вони концентрувалися на охоронно-патрульній діяльності, що не потребувало масового виробництва човнів та певним чином спрощувало технічні суднобудівні завдання.

Отримані дані в цілому доводять адекватність змодельованого запорозького човна Чорноморського козацтва к. 80-х – поч. 90-х рр. XVIII ст. його базовій моделі – човну XVII ст. в контексті їх існування та застосування. Перехід від моноцильного виробництва до дощаного, збільшення потужності артилерії, спроби розвитку вітрильного оснащення та інші нововведення знадобилися для виконання тих самих функціональних завдань і в тих самих природно-географічних умовах, які вирішувало Запорозьке козацтво.

Апробовані методи та отримані результати можуть доповнити дослідження історії Запорозького та Чорноморського козацьких військ, а також українського суднобудування на прикладі Запорозької верфі 30-х рр. XVIII ст., а також Брянської, Тавровської та інших, на яких працювали запорожці або використовувалися схожі суднобудівні традиції.

Таблиця 1

	Козацький човен XVII ст.	Запорозький човен (російсько-турецька війна 1787–1791 рр.)		
		Великий	Малий	Ос. констр.
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 до- поміжне; можли- вість вст. косо- го вітрила	...	...
Конструктивні особливості	Моноксил; загост- рений з обох бо- ків; кормове та носове стерно; хмиз по бортах	Дощаник; невели- кий транець; дод. стерно; вов- на по бортах; зміцнення палуби	Дощаник зміцн. па- луби	Дощаник; дод. об- шивка палуби під гарматою
Гармати (фунт)	4 – 6 x 2 – 3	1 x 24	1 x 12	1 x 24
Район	Річка, море			
Призначення	Перевезення, десанти, бої з кораблями, абордаж та ін.			

## References

- I. Arhivni dokumenti iz paperovimi nosiyami*  
Derzhavnij arhiv Mikolajivskoyi oblasti.  
F. 243. Kancelyariya stroeniya goroda Nikolaeva (1787 – 1798).  
Vedomost Zaporozhskoj bolshoj Lotki. Op. 1. Spr. 2. Ark. 231 – 232.  
Vedomost o masterovyh lyudyah sostoyashih pri stroeniyah v Kremenchuge proizvodnyashih. Op. 1. Spr. 29. Ark. 33  
Vedomost kolichestvo pri stroenii v Kremenchuge transportnyh i drugih sudov i v kazennoj kuznice sosto-yalo v nedelyu s 17-go po 22-e chislo fevrali i kakogo zvaniya rabochih lyudej. Op. 1. Spr. 16. Ark. 151 - 151 zv.  
Vedomost Skolko prislanych Kazennyh v Kremenchuge proizvodnyashihsyah rabotah s 4-go po 17-go noyabrya sostoyalo masterovyh lyudej. Noyabr 1790 g. Op. 1. Spr. 29. Ark. 343 - 343 zv.  
Vnov pribylo yakorej s chisla dostavlennyh dlya Zaporozhskih Lotok iz Kieva desyat. Op. 1. Spr. 4. Ark. 23.  
Kontrakt na stroitelstvo 25 Zaporozhskih Lodok. 27 dekabrya 1787 g. Op. 1. Spr. 2. Ark. 1 – 1 zv.  
Kontrakt na stroitelstvo 25 Zaporozhskih Lodok i 25 menshej konstrukcii. Fevral 1788 g. Op. 1. Spr. 2. Ark. 5.  
Kontrakt na stroitelstvo 25 Zaporozhskih Lodok. 11 marta 1788 g. Op. 1. Spr. 2. Ark. 6, 37, 37 zv.  
Opis prinadlezhnostyam k otpravlyayushejsya odnoj bolshoj lotki i chto na onoj pogruzhenno posle ostavshejsya ot stroeniya Zaporozhskih Lotok. 2 sentyabrya 1788 g. Op. 1. Spr. 2. Ark. 230 – 230 zv.  
Pismo G. A. Potemkina I. M. Sinelnikovu. Kopiya. Fevral 1788 g. Op. 1. Spr. 2. Ark. 31 – 32 zv.  
Pismo M. L. Faleeva N. S. Mordvinovu. 18 aprelya 1788 g. Op. 1. Spr. 2. Ark. 81.  
Raport M. L. Faleevu. 28 fevralya 1788 g. Op. 1. Spr. 2. Ark. 33 – 34.  
Raport M. L. Faleevu. 24 marta 1788 g. Op. 1. Spr. 2. Ark. 66.  
Raporty poverennogo poruchika Nikolaya Tebenkova o peresylke iz Kremenchuga planov, chertezhej i smet na grebnye suda i reestry ih. 25 fevralya – 8 oktyabrya 1791 g. Op. 1. Spr. 54. 6 ark.  
Naukovij arhiv Nacionalnogo zapovidnika «Horticya»  
Naukovo-dopomizhnij fond.  
Chertezh Kazachej lodki Bolshoj. Kopiya. 1796 g. NZH NDF-15422. 2 ark.
- II. Nadrukovani dzherela.*  
Boplan G. L. de. Opisanie Ukrainy / per. s fr. Z. P. Borisjuk; red. perevoda A. L. Horoshkevich, E. N. Yushenko. Moskva : Drevlehranilishe, 2004. 576 s., ill.  
Imperatrica Ekaterina II i kn. Potemkin. Podlinnaya perepiska. Iz sbornika professora Nikolaevskoj Akad. Gen. Shtaba P. S. Lebedeva. Russkaya starina. 1876. Iyul. S. 441 – 478.  
Materialy dlya istorii ruskogo flota: v 17 t. / Glav. red. F. Veselago. Sankt-Peterburg: Tip. mor. m-va, 1877. T. 6. 770 s.  
Materialy dlya istorii ruskogo flota: v 17 t. / Glav. red. F. Veselago. Sankt-Peterburg: Tip. mor. m-va, 1901. T. 15. 596 s.  
Opisanie Chyornogo morya i Tatarii, sostavil dominikanec Emiddio Dortelli D'Askoli, prefekt Kaffy, Ta-tarii i proch. 1634. Zapiski Odesskogo obshestva istorii i drevnostej. Odessa : v gor. tip., 1902. T. 24. Ch. 2. Materialy. S. 89 – 180.  
Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Pervoe sobranie (1649 - 1825) : v 45 t. Sanktpeterburg : Pечатano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. 1830. T. 20. 1775 – 1780. 1034 s.  
Sbornik istoricheskikh materialov po istorii Kubanskago Kazachyago Vojska : v 4 t. / sobrany i izdany I. I. Dmitrenko. S. – Peterburg, 1896. T. 3 : Vojsko Vernyh Chernomorskih Kazakov. 1787 – 1795 gg. 799 s., XL. <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/27416-t-3-vojsko-vernyh-chernomorskih-kazakov-1787-1795-gg-dokumenty-izvlecheny-iz-kubanskogo-voyskovogo-arhiva-1896> (data zvernennya: 09.06.2019).  
Spisok ruskikh voennyh sudov s 1668 po 1860 god / sost. F. Veselago. Sanktpeterburg, 1872. 797 s. HHH.
- III. Literatura*  
Arkas Z. Nachalo uchrezhdeniya Rossijskago flota na Chernom more i dejstviya ego s 1778 po 1798 god. Zapis-ki Odesskogo obshestva istorii i drevnostej. Odessa. 1860. T. 4. S. 261 – 309.  
Virskij D. S. Kremenchuk Novorosijskij: «potomkiska derevnya» abo epizod z istorii favoritizmu. Naukovi praci istorichnogo fakultetu Zaporizkogo nacionalnogo universitetu. Zaporizhzhya : ZNU, 2005. Vip. HIH. S. 58 – 62.  
Knyaz Grigorij Aleksandrovich Potemkin-Tavricheskij, 1739 – 1791 gg. Biograficheskij ocherk. Gl. VI. Ochakov i Suvorov. Russkaya starina. Sanktpeterburg, 1875. Maj. S. 20 – 41.  
Kononyuk A. E. Oboshennaya teoriya modelirovaniya. Nachala. K. 1. Ch. 1. Kiev: Osvita Ukrayini, 2012. 602 s.  
Levchenko L. L. Chornomorskij centralnij vijskovo-morskij arhiv (1794 – 1934). Doslidzhennya. Dokumenti. Reyestr fondiv: rekonstrukciya. Mikolajiv : Ilion, 2018. 660 s.  
Markvardt K. H. Rangout, takelazh i parusa XVIII veka / per. s nem. L. : Sudostroenie, 1991. 288 s., il.  
Middendorf F. L. Rangout i takelazh sudov / per. s nem. A. Malkovich-Sutockij. S.-Peterburg : Izdanie K. L. Rikkera, 1905. HIH, 382 s., il.  
Morison S. M. Dzhon Pol Dzhons : biografiya moryaka. Kiyiv: Vid-vo im. Solomiyi Pavlichko «Osnovi», 2013. 520 s.

Petrov A. N. Vtoraya tureckaya vojna v carstvovanie imperatricy Ekateriny II. 1787 – 1791 g.: v 2-h t. S.-Peterburg, 1880. T. I. 1787 – 1789 gg. 237 s. Pril. 48 s.

Rusov A. Osada i vzyatie Ochakova (1788). Kievskaya starina. Kiev, 1888. T. XXIII, dekab. S. 543 – 598.

Capozhnikov I. V. Shturm ostrova Berezan chornomorskimi kozakami. Kiyiv – Illichivsk: «Elton-2» – «Gra-tek», 2000. 128 s.

Sapozhnikov I. V., Sapozhnikova G. V. Zaporozhskie i chernomorskie kazaki v Hadzhibee i Odesse (1770 – 1820 gg.). Odessa, 1998. 271 s.

Sarichev V. D. Ukrayinski tradiciyi sudnoplavstva ta Chornomorska grebna flotiliya. SCRIPTORIUM NOSTRUM. Herson, 2017. № 3. S. 129–138. URL: <https://www.science-community.org/system/files/Luytenka2.pdf>. (data zvernennya: 09.06.2019).

Carichev V. D. Zaporozka chajka ta pitannya klasifikaciyi. Naukovi praci istorichnogo fakultetu Zaporizkogo nacionalnogo universitetu. Zaporizhzhya : ZNU, 2017. Vip. 49. S. 120 – 124.

Svensson S. Spravochnik po takelazhnym rabotam / per. so shved. L. Yu. Sazonovoj. Leningrad: Sudostroenie, 1987. 167 s.

Chernikov I. I. Russkie rechnye flotilii za 1000 let (907 – 1917) / pod red. V. N. Sherbakova. Sankt-Peterburg : B.S.K., 1999. 122 s., 149 ris. + vkl.

Chernikov I. I. Flot na rekah. SPb.: OOO «Izdatelstvo «Poligon», 2003. 704 s.: il.

Chernyshev A. A. Rossijskij parusnyj flot. Spravochnik : v 2 t. Moskva : Voenizdat, 2002. T. 2. 480 s., il.

Shekotihin O. V. «Presvyataya Pokrova». Boevye pohody kazackih chaek: hudozhestvenno-dokumentalnye ocherki. Zaporozhe: STATUS; FLP Systerova N. A., 2018. 240 s.

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.

*Received 18 May 2020*

*Accepted 15 June 2020*