**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НAУКИ УКРAЇНИ**

**ЗAПОРІЗЬКИЙ НAЦІОНAЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**ІСТОРИЧНИЙ ФAКУЛЬТЕТ**

[**КAФЕДРA ДЖЕРЕЛОЗНAВСТВA, ІСТОРІОГРAФІЇ ТА СПЕЦІAЛЬНИХ ІСТОРИЧНИХ ДИСЦИПЛІН**](https://www.znu.edu.ua/ukr/university/departments/history/Departments/kaf-djerel)

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА**

на тему: **«Топонімний простір морських походів запорожців XVІI–XVIII ст.»**

|  |
| --- |
| Виконав: магістрант 2 курсу, групи 8.0320-зспеціальності 032 історія та археологіяосвітньої програми історіяМіщенко Тарас Олексійович Керівник: доцент кафедри джерелознавства, історіографії та спеціальних історичних дисциплін, доцент к.і.н.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Білівненко С.М.Рецензент: доцентка кафедри джерелознавства, історіографії та спеціальних історичних дисциплін, доцентка, к.і.н.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Савченко І.В. |

м. Запоріжжя

2022 рік

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

# Історичний факультет

# Кафедра джерелознавства, історіографії

# та спеціальних історичних дисциплін

Рівень вищої освіти: магістр

# Спеціальність: 032 історія та археологія

# Освітня програма: історія

# **ЗАТВЕРДЖУЮ**

**Завідувачка кафедри джерелознавства, історіографії та спеціальних історичних дисциплін**

**Головко Ю.І.**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

«\_\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2022 року

## З А В Д А Н Н Я

### **НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ**

**Міщенка Тараса Олексійовича**

1. Тема роботи: Топонімний простір морських походів запорожців XVІI–XVIII ст., керівник роботи: к.і.н., доцент Білівненко С.М., затверджені наказом вищого навчального закладу від 20 квітня 2021 року № 609-с.

2. Строк подання студенткою роботи: 01 лютого 2022 року

3. Вихідні дані до роботи: обґрунтувати історичні версії походження козацтва та поняття «історична географія»; дослідити становлення і зміцнення козацького флоту; визначити напрямки морських походів козаків у XVII-XVIII ст.; комплексне вивчення тактики бойових дій морської флотилії козаків; проаналізувати особливості козацького флоту та феномен новоманірних козацьких човнів.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити): Кобалия Д. Днепровская гребная флотилія в І половине XVIII века. Запорожье: Дикое поле, 2010. 204 с.; Саричев В. Три століття козацького флоту. Запоріжжя: Кераміст, 2015. 136 с.; Шаповалов Г. Корабли веры: Судоходство в духовной жизни древней Украины. Запорожье: Дикое поле, 1997. 160 с.; Мамчак М. Україна: шлях до моря. Історія українського флоту. Снятин. 2007. 404 с.; Мицик Ю. Як козаки воювали. Дніпропетровськ, 1990. 301 с.

5. Перелік графічного матеріалу: графічний матеріал відсутній

6. Консультанти розділів роботи

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Розділ | Прізвище, ініціали та посадаконсультанта | Підпис, дата |
| завдання видав | завданняприйняв |
| Вступ | Білівненко С.М., доцент | 12.01.2021 | 12.01.2021 |
| Розділ 1 | Білівненко С.М., доцент | 01.06.2021 | 01.06.2021 |
| Розділ 2 | Білівненко С.М., доцент | 01.10.2021 | 01.10.2021 |
| Розділ 3 | Білівненко С.М., доцент | 01.11.2021 | 01.11.2021 |
| Розділ 4 | Білівненко С.М., доцент | 01.12.2021 | 01.12.2021 |
| Висновки | Білівненко С.М., доцент | 28.12.2021 | 28.12.2021 |

7. Дата видачі завдання: 14 лютого 2021 року.

#### КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №з/п | Назва етапів кваліфікаційної роботи | Строк виконання етапів роботи | Примітка |
| 1. | Вивчення проблеми, опрацювання джерел та публікацій. | листопад, 2020 р. | виконано |
| 2. | Вступ | Січень 2021 р. |  |
| 3. | Розділ 1. Історія наукового вивчення проблеми | Червень 2021 р. | виконано |
| 4. | Розділ 2. Історія флоту запорозьких козаків | Жовтень 2021 р. | виконано |
| 5. | Розділ 3. Особливості воєнно-морського мистецтва українських козаків  | Листопад 2021 р |  |
| 6.  | Розділ 4. Козацькі судна в морських походах запорожців: типи та топонімія поширення | Грудень 2021 р | виконано |
| 7. | Висновки | Грудень 2021 р. | виконано |

**Студент \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  Т.О. Міщенко

**Керівник роботи** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ С.М. Білівненко

**Нормоконтроль пройдено**

**Нормоконтролер \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** С. С. Черкасов

**ТОПОНІМНИЙ ПРОСТІР МОРСЬКИХ ПОХОДІВ ЗАПОРОЖЦІВ**

**XVІI–XVIII СТ.**

*Категорії та поняття, що найчастіше зустрічаються у роботі: запорозькі козаки, історична географія, морські походи, козацтво, козацький флот, чайка, ново манірні човни, походи козаків, тактика бою, флотилія, воєнно-морське мистецтво.*

Кваліфікаційна робота магістра складається з 70 сторінок, містить 48 джерел та 4 додатки.

**Об’єктом** дослідження є історичні та географічні карти, які показують характер та напрями морських походів козаків.

**Предметом** дослідження є флот Запорозької Січі, еволюція його організації та військового мистецтва.

**Метою** роботи полягає в тому, щоб на основі комплексного аналізу існуючих джерел та літератури з проблеми висвітлити історичну топонімію морських походів запорозьких козаків, а також становлення й розвиток флоту Запорозької Січі.

**Наукова новизна** одержаних результатів дослідження полягає у спробі узагальненого аналізу морських походів запорозьких козаків у період з XVІI до XVIII століть. Матеріали дослідження можуть бути використані під час подальших наукових розробок, при написанні рефератів, курсових і дипломних робіт студентами історичного факультету.

**Висновки.** Слід зазначити, що історична топонімія – це галузь історико-географічних знань, що вивчає конкретну топонімію історичного минулого.

У роботі ми визначили питання фізичної топонімії, а саме зміни місцевості та окремих її компонентів, також дослідили топонімію козаків, а саме їх розташування, переміщення та чисельність.

Також у дослідженні проаналізували формування та територіальні зміни в Північному Причорномор’ї, які утворювалися внаслідок російсько-турецьких війн за участю Запорозького та Чорноморського козацтв.

Ми використовували географічні карти та писемні пам’ятки як головні джерела історичної топонімії.

Під час написання магістерської роботи ми також визначили основні риси козацького воєнно-морського мистецтва, які були в XVІI–XVIII століттях: рішучість і активність дій, завдавання превентивних ударів з метою перехоплення ініціативи; висока маневреність та мобільність; швидка і точна оцінка та урахування реальних обставин; ретельна підготовка удару; жорстка військова дисципліна, тверде і безперервне управління особовим складом під час морських походів; раптовість; постійна висока підготовка до ведення бойових дій за будь-яких умов; вміння проводити бій незалежно від кількості супротивника та стійкий морально-психологічний стан запорожців.

**TOPONYMIC SPACE OF SEA CAMPAIGNS OF COSSACKS IN THE 17TH-18TH CENT.**

*Key words: Zaporozhian Cossacks, historical geography, naval campaigns, Cossacks, Cossack fleet, seagull, newly manned boats, Cossack campaigns, tactics of battle, flotilla, naval art*

The master's thesis consists of 70 pages, contains 48 sources and 4 appendices.

**Object of research –** historical and geographical maps that show the nature and direction of the Cossacks' maritime campaigns/

**The subject** – research is the fleet of the Zaporozhian Sich, the evolution of its organization and martial arts.

**The purpose** of this work is on the basis of a comprehensive analysis of existing sources and literature on the problem to highlight the historical toponymy of sea campaigns of the Zaporozhian Cossacks, as well as the formation and development of the Zaporozhian Sich fleet

**Scientific novelty** of the obtained results of research is an attempt at a generalized analysis of the maritime campaigns of the Zaporozhian Cossacks in the period from the seventeenth to the eighteenth centuries. Research materials can be used during further research, writing essays, term papers and dissertations by students of the Faculty of History.

**Conclusions.** It should be noted that historical toponymy is a branch of historical and geographical knowledge that studies the specific toponymy of the historical past.

In this paper we identified the issues of physical toponymy, namely changes in the terrain and its individual components, and also studied the toponymy of the Cossacks, namely their location, movement and number.

The study also analyzed the formation and territorial changes in the Northern Black Sea coast, which were formed as a result of the Russian-Turkish wars with the participation of the Zaporozhian and Black Sea Cossacks.

We used maps and written monuments as the main sources of historical toponymy.

During the writing of the master's thesis we also identified the main features of the Cossack naval art, which were in the XVII-XVIII centuries: determination and activity, inflicting preventive strikes to intercept the initiative; high maneuverability and mobility; quick and accurate assessment and consideration of real circumstances; careful preparation of the blow; strict military discipline, firm and continuous management of personnel during sea voyages; suddenness; constant high training for combat operations under any conditions; ability to fight regardless of the number of the enemy and a stable moral and psychological state of the Cossacks.

**ЗМІСТ**

|  |  |
| --- | --- |
| **ВСТУП**………………………………………………………………………… | 3 |
| **РОЗДІЛ 1. ІСТОРІЯ НАУКОВОГО ВИВЧЕННЯ ПРОБЛЕМИ**……… | 6 |
| **РОЗДІЛ 2. ІСТОРІЯ ФЛОТУ ЗАПОРОЗЬКИХ КОЗАКІВ**…………….. | 30 |
| 2.1. Історико-географічні умови формування запорозького козацтва…….. | 30 |
| 2.2. Становлення і зміцнення козацького флоту……………………………. | 35 |
| **РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ ВОЄННО-МОРСЬКОГО МИСТЕЦТВА УКРАЇНСЬКИХ КОЗАКІВ**………………………………………………… | 42 |
| 3.1 Напрямки морських походів козаків у XVII ст…………………………. | 42 |
| 3.2 Тактика бойових дій морської флотилії запорозьких козаків…………. | 49 |
| **РОЗДІЛ 4. КОЗАЦЬКІ СУДНА В МОРСЬКИХ ПОХОДАХ ЗАПОРОЖЦІВ: ТИПИ ТА ТОПОНІМІЯ ПОШИРЕННЯ**…………….. | 57 |
| **ВИСНОВКИ**………………………………………………………………….. | 68 |
| **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ**…………... | 72 |
| **ДОДАТКИ**……………………………………………………………………. | 76 |

**ВСТУП**

**Актуальність** проблеми полягає в тому, що історична топонімія морських походів запорозьких козаків є органічною складовою загальної історії України. Дослідження у цій сфері дозволяють істотно поглибити знання і уявлення про характер, перебіг та закономірності історичного процесу. Тим часом у сучасній вітчизняній історіографії зазначений напрямок наукових студій фактично перебуває на початковому етапі. Стосується це також історії українського військового флоту, в тому числі військового мореплавства запорозьких козаків.

Наприкінці XVII – на початку XVIII століття українські землі постійно зазнавали грабіжницьких набігів із півдня. Річ Посполита не могла захистити своїх південних кордонів, позаяк вела безупинні війни з Волощиною, Московією, Швецією. Тому український народ і, зокрема, козацтво мусили захищатися самі. Протягом перших двох десятиліть XVII століття козаки здобули блискучі перемоги в боротьбі з Кримським ханством та султанською Туреччиною.

Запорозьке козацтво під час морських походів завдавало превентивних ударів супротивникові, чим значною мірою послаблювало агресивні дії Османської імперії не тільки проти України, а й інших європейських країн. Наслідком морських походів козацтва було і визволення великої кількості невільників із турецько-татарської неволі.

Спрямовуючи козацтво на активну наступальну боротьбу проти Турецької імперії, у якій пріоритетну роль відіграли чорноморські козацькі походи, Петро Конашевич-Сагайдачний домігся збільшення запорозької флотилії. Кількість чайок у ній досягала кількох сотень. Мета стратегії морських походів, розробленої Петром Сагайдачним, полягала у веденні бою на теренах ворога. Основним напрямком козацького наступу були береги Малої Азії. Він мав послабити економічну та військову міць Туреччини. Козаки мусили звільнити з турецько-татарської неволі бранців. Вони атакували декілька фортець одночасно, але основного удару завдавали найбільшому центрові. Вони намагалися знищити турецький флот у портах і на морі.

У небезпечних походах козаки виявляли чимало військових хитрощів. Так, наприклад, щоб підійти до ворога непоміченими, вони могли покілька годин перебувати під водою й дихати через очеритину, а потім нападати. Усі походи козаків на татар відбувалися під керівництвом безстращних геттьманів. У народній пам'яті назавжди залишаться героїчні постаті захисників рідної землі, мудрих і хоробрих гетьманів Самійла Кішки, та Петра Сагайдачного – ватажків, яких дуже поважали козаки.

Методологічну й теоретичну основу дослідження складають праці, присвячені питанням топонімії козацьких морських походів, дослідження військового судна та аналіз судової археології таких вітчизняних і зарубіжних учених, як Г. Боплана [3], Г. Шаповалов [38], О. Веселаго [5], Д. Кобалія [18], Є. Д’Асколи [11], К. Марквардта [25], В. Саричева [32], А. Сокульского [34] та інших вчених.

Найціннішою ж за змістом і різноманітністю свідчень про українське козацтво в першій половині ХVІІ ст. є праця французького дворянина, військового інженера Гійома Левассера де Боплана «Опис України».

Серед опублікованих документів значний інтерес становлять збірники Д. Яворницького «Источники для истории запорожских козаков».

**Мета** даного дослідження полягає в тому, щоб на основі комплексного аналізу існуючих джерел та літератури з проблеми висвітлити історичну топонімію морських походів запорозьких козаків, а також становлення й розвиток флоту Запорозької Січі.

**Завдання:**

1. Обґрунтувати історичні версії походження козацтва та поняття «історична географія».
2. Дослідити становлення і зміцнення козацького флоту.
3. Визначити напрямки морських походів козаків у XVII-XVIII ст.
4. Комплексне вивчення тактики бойових дій морської флотилії козаків.
5. Проаналізувати особливості козацького флоту та феномен новоманірних козацьких човнів.

**Об’єктом дослідження** є історичні та географічні карти, які показують характер та напрями морських походів козаків.

**Предметом дослідження** є флот Запорозької Січі, еволюція його організації та військового мистецтва.

**Хронологічні межі**: приділяючи значне місце ранній історії українського мореплавства, автор основну увагу зосереджує на періоді, що охоплює XVI–XVII ст., тобто часі становлення, найбільшого піднесення та поступового припинення існування козацького стану.

У ході написання кваліфікаційної роботи магістра були використані такі **методи**, як: метод емпіричного дослідження, метод теоретичного дослідження, порівняльно-історичний метод та метод періодизації.

**Структура роботи** підпорядкована меті та завданням дослідження. Кваліфікаційна робота складається із вступу, чотирьох розділів (чотирьох підрозділів), висновків, списку використаних джерел та літератури (47 найменувань), додатків.

Обсяг основної частини роботи складає 70 сторінок машинописного тексту, загальний обсяг магістерської роботи – 79 сторінок.

**РОЗДІЛ 1**

**ІСТОРІЯ НАУКОВОГО ВИВЧЕННЯ ПРОБЛЕМИ**

Для праць, які складають наш тематичний блок притаманне те, що вже з XVIII ст. вони формували підгрунтя розуміння історичного та географічного контекстів традиції українського судноплавства козацької доби, що певним чином відповідає сучасним соціально-філософським пошукам трактування поняття «традиція» та «культура». Вже в цей час в них можна бачити зв’язок виникнення козацтва з конкретними природними умовами українського півдня та вплив природно-географічних чинників на розвиток судноплавства. А. Рігельман у роботі «Летописное повествование о Малой России» (1778) наводить дані, за якими у пониззі Дніпра козаки від початку селился в районі річки Десни, а потім на о. Хортиця, о. Томаківка, на Микитиному на річці Чортомлик, в усті р. Кам’янка, в Олешках, при річці Підпільна, здійснювали морські походи, для чого мали відповідні мореходні судна [28; с. 2, 21, 31]. Про острівне розташування Запорозьких січей та форпостів, зокрема на о. Хортиця, повідомляють праці Г. Ф.Міллера «Исторические сочинения о Малороссии и малороссиянах», Ж. – Б. Шерера «Літопис Малоросії або історія козаків - запорожців та козаків України, або Малоросії» (1788), «Історії України та українських козаків» Й.-Х. Енгеля (1796). А така локалізація сама по собі вимагає певного рівня судноплавства, відповідної інфраструктури та, в свою чергу, каталізує їх розвиток.

У ХІХ ст. під впливом цих досліджень Д. М. Бантиш-Каменський в «История Малой России со времен присоединения» (1822) вказує на укріплене місце на Хортицькому острові та застосовує термін – «дніпровські островітяни». Вплив природно-географічних чинників на особливості походження Запорозького козацтва, зокрема використання ними островів, обумовлював створення річкової судноплавної іфраструктури. Цьому сприяло переміщення січей та місць розселення козаків від Канева у XVI ст. до Нової січі у XVIIІ ст. як рахував їх Д. М. Бантиш-Каменський. У 40-х рр. ХІХ ст. М. Маркевич на прикладі діяльності Д. Вишневецького фактично пов’язав розвиток судноплавства та суднобудування козаків із їх острівним розселенням.

Однією з ранніх спроб встановлення зв’язку природно-географічних чинників із розвитком судноплавства та поєднання його з процесами соціально-економічного розвитку та державотворення можна вважати працю Д. Ходаковського «Пути сообщения в древней Росии», яка написана, ймовірно, на поч. 20-х рр. ХІХ ст. Автор фактично ставить питання про існування традиції судноплавства щонайменше від слов’янських часів. На підставі літописних даних розселення племен та їхнього зв’язку з річковими басейнами він вважає розвиток державності таким, що завжди був пов’язаний та багато в чому зумовлювався розвитком судноплавства та суднобудування внаслідок дії географічних чинників.

Для вивчення умов виникнення та розвитку козацького судноплавства важливими є дослідження гідрорежиму Дніпра часів існування Великого Лугу та дніпровських порогів. Описи козацьких територій, на яких формувалася та розвивалася українська традиція судноплавства зафіксовані у низці географічних та етнографічних досліджень. «География Российской империи составленная Иваном Павловским» (1843), «Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Екатеринославская губерния» (1862) В. Павловича, «Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Херсонская губерния» (1863) А. Шмідта містять дані щодо козацьких територій та річок з українським судноплавством та специфічним господарством місцевого населення, що розвивалися з часів запорозьких козаків, фіксують існування тут традиції українського судноплавства в активному використання човнів, зокрема вантажних байдаків та дубів, що обумовлено малими глибинами в усті річки, а також в породженій цією традицією специфічній соціальній групі «вільних матросів». Дослідження особливостей природних умов та гідрорежиму Південного Дніпра у працях Ф. Бруна «Следы древнего речного пути из Днепра в Азовское море» (1863) та Д. Іловайського «Разыскания о начале Руси. Вместо введения в Русскую историю» (1876) свідчать, що в давньоруські та козацькі часи невеликі річки Причорномор’я та Приазов’я були судноплавними, ці території мали великі лісові масиви. Це дозволяє обгрунтувати існування водного шляху між Дніпром та Азовським та Чорним морями в давньоруські та козацькі часи річками Міус, Кальміус, Вовча Вода та волоками [Брун, с. 98-99; Іловайський с. 116]. «Поездка в Южную Россию» О. Афанасьєва-Чужбинського (1861) описує «прямих нащадків Запорожців» – дніпровських лоцманів, козацький Великий Луг, його топонімику, використання тут човнів, рибних угідь там, де «Дніпро тече розлогими плавнями та приймає та випускає безліч припливів, складаючи певним чином лабиринт для нової людини» [Афанасьев-Чужбинский А. с. 66 – 75; 86 – 129, 158]. Плаванню через пороги, опису історії, річкових володінь запорожців, місцевого реле’єфу та топографії, що пов’язані з козацькими часами, присвячена низка робіт Д. Яворницького 80-х рр. ХІХ ст..У першому томі його тритомної «Історії Запорізьких козаків» (1892 р.) автор, зокрема, підкреслює значення плавнів, що були «низoвинaми, вкpитими тpaв'янистoю й деревною poслиннiстю, пepeтятими в різних напрямках річками, відгалуженнями, єриками, затоками, лиманами, протоками, всіяними величезною кількістю великих і малих озер і порослими густим, високим і непрохідним очеретом», впливали на всі сторони життя січі, адже давали запорожцям «і ліс, і сіно, й безліч дичини та звіра». Природно, що «Дніпро – це священна й заповітна для запорожців ріка». [Яворницкий Д. І. Історія запорізьких козаків: Т.1., 1990., с. 26-27].

 Ідею впливу умов дніпровського пониззя на козацьке життя розвинув М. Грушевський у сьомому томі «Історії України-Русі» (1906 р.). Його висновки про походження Січі за польскими джерелами фактично є описом певної річкової країни, для мешканців якої річка та її береги є джерелом існування: «Низ від Самари до татарського погранича… виступає оживлений одною козацькою організацією, котрої одні відділи стоять на уходах самарських, інші промишляють по побережу, одні займаються рибним і звіриним промислом, беруть сіль на соляних лиманах, торгують, інші промішляють війною і т. д. Промислові зв’язки, обмін продукцією переплутуються тісно із зв’язками військовими, підтримуваними в інтересах оборони для організації походів для козацького хлібу. Воєнний кіш козацький, розложений на однім дніпровім острові (сі резиденції його мінялись) становить центральну, гегемонну групу свого низового життя, що надає йому тон і провід…» [Грушевський М. Історія України-Русі. Т. VII. c. 137-138 ].

А. Кащенко вважав Великий Луг з його островами найкращим місцем для козаків, ототожнюючи його з великим островом: «Це був величезний острів, оточений річками Дніпром, Кушугумом та Кінськими Водами, порізаний протоками Дніпра на безліч менших островів... укритий одвічним лісом і несходимими пущами шелюгів, очеретів та осоки. Серед тих пущ по островах ще було поплутано багато таких озер та боліт, котрі під час великої води сполучалися з Дніпром. Знайти та добути тут козаків ворогам було зовсім неможливо, прогодуватися ж запорожцям у Великому Лузі було дуже нетрудно, бо всі протоки, озера й лимани його аж кишіли рибою, а лісова пуща була повна звіра й птиці».

Чільне місце серед дослідженнь гідрорежиму Дніпра часів існування Великого Лугу та дніпровських порогів, тобто умов тотожніх козацькій добі, також посідають праці М. Максимовича, М. Загоскіна, В. Свиренка. Праця М. Максимовича «Днепр и его бассейн» містить детальну гідрологічну інформацію щодо впливу на судноплавство стану річки у різні періоди року, зокрема у порогах та у нижній течії. [Максимович с. 136 – 139, 173 – 175, 252]. Нижня течія складна для судноплавства через мілини, але загалом придатна для суден з кілем. Автор робить висновок про почасти приморський характер тутешнього суднопластва [Максимович с.324]. Н. П. Загоскін у праці «Русские водные пути и судовое дело в допетровской России» (1910 р.) розвиває ідеї Д. Ходаковського та підкреслює роль географічного чинника у виникненні судноплавних традицій, через що давньоруське населення протягом століть засвоїло звички річкового судноплавства та виробило вміння, аби впоратися з річковими мілинами та порогами. Автор робить висновок щодо спадкоємності цих традицій на прикладі схожості моноксилу з опису імператора Костянтина Багрянородного Х ст. та запорозького човна Боплана XVIІ ст., а також використання суден в козацькі та давньоруські часи: «…військово-морський побут запорозьких козаків XVIІ ст. був лише прямою спадщиною умов аналогічного побуту наших південно-руських предків ІХ – ХІ століть...» [Загоскин c. c. 31 – 32; 377 –379]. Треба відмітити, що притаманні Д. Ходаковському принципи можна побачити, зокрема, і у висновках В. О. Ключевського, викладених в першому томі «Курсу руської історії» (1904 р.). Його теорія економічного походження Київської Русі багато в чому грунтується на процесах розвитку судноплавства та створення баз-факторій на торгових водних шляхах [Ключевский В. О – Т.1 – 430 с.].

 Дані досліджень дніпровських порогів, проблем гідрології та антропогенного впливу на річкову екосистему, сконцентровані в праці О. Д. Свіренка «Порожиста частина р. Дніпра до її затоплення Дніпрогесом» (1938) та в інших працях, побудованих на даних експедицій під його керівництвом у к. 20-х – 30 рр. ХХ ст. Д. О. Свіренко, зокрема, пропонує уточнене визначення порожистої частини, яку визначає природним урочищем та дає характеристику його ознак [Свiренко Д. О. – C. 53 – 112.]. Вказані дослідження характеризують умови, які вплинули на розвиток судноплавства та рибальського промислу як одного з основних видів господарчих занять козацтва. Один з основних висновків стосується падіння промислового значення Дніпра із зведенням греблі Дніпрогесу, зниженням від цього течії та перетворення великих ділянок річки на штучні водоймища. Як наслідок розмаїття дніпровської іхтіофауни в районі острова Хортиця, про яке писав Я. П. Новицький в роботі «Острів Хортиця на Дніпрі» [Новицький. Т. 1. С. 408 - 409] поступається спрощеній формі, притаманній стоячій водіі з нестачею кисню[Байдак Л. А., с. 202; Дворецький А. І., Байдак Л. А., с. 178 - 179].

З ХІХ ст. увага дослідників також спрямована на такий аспект теми як вплив природного, а в даному випадку – водного середовища на духовне життя жителів Південної України. Те, що водна стихія та судноплавство посіли своє місце народній пам'яті можна вважати конкретним проявом традиції, зокрема одної з її провідних функцій – функції підтримки цілісності та стабільності соціуму. П. А. Кулиш в «Записках о Южной Руси» (1856) аналізує в цьому контексті «Думу про бурю на Чорному морі», яка описує умови та небезпеки морських походів козаків [Кулиш П. А. Записки о Южной Руси. Том первый С. V–VI, 28-31]. У зібраних Я. П. Новицьким численних оповідях, казках та легендах ріки та інші елементи ландшафту набувають якостей живих істот. Так Дніпро та Десна стають братом та сестрою, дітьми богатиря Лимана. З благословіння батька Дніпро пробиває шлях судам через пороги, на острів Перун приплив змій, богатирі, які мірялися силами стали скелями, казкові змії жили на островах Хортиця, Пурисовому, Перуні тощо. [Новицький. Т. 2. С. 118-125, 136-141]. Разом з козаками героями запорозьких пісень стали Дніпро-батько, Дніпро-брате, річка Самарочка, Лиман-море [Новицький. Т. 3, с. 86 - 106].

 Ця тенденція має продовження в сучасних дослідженнях. Праця Г. І. Шаповалова «Судноплавство у духовності давньої України» (2001) досліджує екологічні та виробничі передумови уявлень населення України про водну стихію, культове значення корабля, якоря та прояви цього у різні епохи, зокрема у добу козаччини [Шаповалов Г. І. Судноплавство у дух, с. 44-54, 143-152, 155-170]. У монографії, яка створена у спіаваторстві с О. Ф. Бєловим «Український тризуб» (2008) в цьому ж аспекті розглядається походження сучасного герба України від давніх язицьких та християнських символів – хреста та якоря, що означають віру та надію на спасіння. Український тризуб автори розглядають як унікальну духовно-культурну пам’ятку історії України та середземноморської європейської цивілізації, що стало наслідком практичного та культового значення судноплавства в історії нашого народу [Бєлов О. Ф., Шаповалов Г. І.]. С. М. Білівненко у статті «Ріка Дніпро у повсякденні сільського прибережного населення» аналізує особливості сприйняття водної стихії населенням Подніпров’я, зв'язок життя прибережного селянства з Дніпром, який давав їжу, сприяв риболовлі та іншій діяльності та посів чільне місце в духовному житті. Водній стихії місцеве населення навіть жартівливо приписувало народження дитини. Із зменшенням у ХХ ст. взаємодії людини з річкою через утворення водосховищ та знищення багатьох прибережних населених пунктів люди почали все менше використовувати Дніпром у вирішенні щоденних потреб. «Проте, – зазначає автор, – в колективній історичній пам’яті феномен Дніпра ще зберігає свої головні атрибути : пороги, плавні, рибальство, лоцманство» [Білівненко С. Ріка Дніпро у повсякденні – C. 23]. Перспективним напрямком дослідження судноплавства в контексті впливу природного середовища на духовне життя людей є питання співвідношення стихійності та духовності у виникненні та оформленні традиції, сформульоване в монографії П. Н. Светлова та В. А. Федотова «Традиции в историческом процессе» (2014) [Светлов П.Н., Федотов В.А. Традиции в С. 90].

Сучасні погляди на вплив природно-географічного чинника на формування традиції судноплавства відображають висновки О. П. Моці. У роботі «Ріки в історії русів» (2017) автор підкреслює «прив’язку» до річкових шляхів торговельно-ремісничіх поселень, основною функцією яких була торгівля та «залучення до цієї справи відповідних комунікацій». Така взаємодія «людини і води була однією із суттєвих деталей функціонування будь-якої екологічної системи», зокрема на найбільшій на земній кулі Східноєвропейській рівнині.

Третій тематичний блок складають праці, створені з середини XVIII ст. до кінця XX ст., в яких висвітлюються різні аспекти судноплавства козацької доби. В цих дослідженнях можна виділити дві основні тенденції:

1. Вивчення судноплавства як однієї з ознак козацтва та як явища в контексті історії Росії. Такий підхід багато в чому зумовлений імперськими та радянськими ідеологічними парадигмами. Праці цього напрямку в першу чергу мають значення для розуміння ступенів інтегрованості України до зовнішніх соціально-економічних процесів. Натомість погляд на українське судноплавство при цьому об’єктивно входить у протиріччя із розумінням його як віддзеркалення традицій та новацій, що виникають внаслідок дії внутрішніх чинників. За таких умов в наукових працях цього напряму козацьке судноплавство посідало своє місце у якості локальних сюжетів, які ілюстрували історію Росії.

2. Вивчення різних аспектів козацького судноплавства як явища та процесу історії України. Розвиток цієї тенденції стає підгрунтям сучасного розуміння козацького судноплавства як прояву у XVI – XVIII ст. в пониззі Дніпра та на Чорному морі загальноукраїнської традиції.

Відносно першої історіографічної тенденції варто відмітити, що однією з ранніх лаконічних відомостей про козацьке судноплавство з’явилася 1765 року. В книжці П. І. Симоновського «Краткое описание о козацком малороссийском народе» за даними Г. де Боплана містяться описи морських походів Запорозьких козаків, характеристика їх човнів – «дубів» та «моноксилів»[Симоновский П. И. Краткое описание.]

Окремий розділ про козацьке судноплавство XVII ст. містило дослідження М. О. Бестужева «Опыт истории Российского флота», фрагменти якого почали виходити на початку 20-х рр. ХІХ ст. [Бестужев Н. А.]. Сформовані ним принципи викладення історії флоту в аспекті історії Російської імперії починаючи з княжої доби притаманні зокрема працям А. Висковатого «Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще до исхода XVII столетия» (1864) та Ф. Веселаго «Очерк русской морской истории» (1875). А. Висковатов підкреслює спадкоємність морських походи та суднобудування запорожців від давньоруських часів. [Висковатов А. с. 23, 45 – 52]. За Ф. Веселаго проникнення росіян на Чорне море почалося у часи Івана Грозного за допомоги козаків пониззя Дніпра та на Дону. Він зауважує, що донські козаки уторилися від частини запорозьких і в описі походів Чорним морем не відокремлює одне козацтво від одного [Веселаго Ф. Ф. С. 42 – 43, 47 - 51]. В «Краткой истории русского флота» (1895) він обмежується констатацією схожості походів давніх русів та козаків, які оселилися на Дніпрі та Дону та «виходили на своїх невеликих чайках в Чорне море, грабували береги, що належали туркам та, з’являючись перед Костянтинополем, наводили жах на його населення...» [Веселаго Ф. Краткая история c. 7]. Інші тогочасні російські дослідники ще стриманіші щодо згадок про Запорозьке козацтво, або навіть про нього не згадують.

Серед досягнень цього часу можна вважати дослідження традицій слов’янського суднобудування. О. Висковатов проводив параллель між давньоруськими лодіями та козацькими дубами та човнами [Висковатов А. С. 23]. С. Гедеонов у монографії «Варяги и Русь» (1876) доводить слов’янське походження слова «корабель», а також човнів зі шкіряними бортами [С. Гедеонов с. 380 - 381]. М. Боголюбов в першому томі двотомної «Истории корабля» (1879) вказував, що у всіх народів перші судна були з тонких гілок та обтягувалися шкірою. Також на підставі «Руської правди» та «Повісті минулих літ» він виділив назви суден давньоруських часів – скедія, лодія, корабль, набойня, струг, човен та навів їх короткий опис [Боголюбов Т. 1, с. 4 – 6, 98; Т.2 с. 391 – 393].

 Такі підходи залишалися домінуючими й у ХХ ст. Через панування тодішньої ідеологічної парадигми у загальних працях дослідники, в тому числі українські, були змушені обмежуватися побіжними даними про річкові та морські походи, а також про спадкоємність судноплавства давньоруських та козацтких часів, приділяючи більше уваги соціально-політичним аспектам козаччини [Голобуцький, Гуслистий]. Одне з виключень – праця В. В. Мавродіна «Початок мореплавства на Русі» (1949). Використовуючи різноманітні джерельні та історіографічні дані автор наблизився до розуміння судноплавства як багатовікової традиції, породженої природним середовищем. Він простежує її від початку освоєння слов’янами дніпровського шляху до освоєння русами Північного Причорномор’я, Криму та Таманського півострову у Х ст. силами так званих дромітів (від грецької «бігуни»), яких автор вважав «російською промисловою та торговою вольницею, що нагадує майбутніх «галицьких вигонцев» і бродників, з якими їх ріднить навіть смислове значення їх найменування». В. Мавродін обгрунтовує існування судноплавства по Дніпру та Чорному морю й після розпаду Руської держави на князівства, вважає наліт берладників на Олешшя аналогом чорноморськіх походів козаків, дуби і чайки яких «мало чим відрізнялися від лодій їх далеких предків» [Мавродин Начало мореходства С. 27 – 29, 55 – 56, 72, 92]. Втім, ці ознаки традиції судноплавства автор розглядає в контексті історії Росії.

Ю. М. Тушин обгрунтовує появу назви судна «дуб» новою технікою будівництва із застосуванням поздовжного і поперечного набору конструкції із дуба. Але він не уникає схематизму, пов’язуючи цей тип суден виключно з XVIII ст. [Тушин С. 56 - 57 ], що має вплив і на сучасні дослідження. Інший дослідник Б. Н. Зубов у об’ємній монографії «Развитие кораблестроения на юге России» (1990) відмічає наявність в Київській Русі системи суднобудування [Зубов Б. Н., с. 20]. Проте в цій праці про спадкоємность суднобудування княжих та козацьких часів, участі флотилій запорожців у війнах XVIII ст. не йдеться, запорозьке суднобудування не згадується.

Питання українського суднобудування знашли своє відображення в контексті соціально-економічного розвитку України, включеної до процесу формування внутрішнього ринку Московського царства. Архівні матеріали дали змогу українському досліднику В. Й. Борисенко зробити висновок про активний розвиток товарно-грошових відносин в суднобудуванні, формуванні розподілу праці та виникненню різних суднобудівних спеціальностей. Посилаючись на дані етнографії XVIII ст. він наводить перелік різновидів українських суден XVII ст. з дванадцяти пунктів – окренти, кораблі, гемії, каторги, струги, шугалії, липи, байдаки, дуби, лодьї, човни, плавники [Борисенко В. Й. Соціально-економічний с. 107].

Другу тенденцію в історіографії питання можна виокремити починаючи з 40-х рр. ХІХ ст. В цей час дослідження козацького судноплавства були каталізовані зусиллями українських істориків А. Скальковського, М. Маркевича та О. Афанасьєва-Чужбинського. Грунтуючись на документах коша А. Скальковський виділив у козацькому судноплавстві торгово-промислову та військову складові. Принциповим стало його є розуміння Січі на р. Підпільна як порту, до якого приходять торгівельні судна з України, Росії, Криму та Туреччини [Скальковський, с. 20, 23-24].

М. Маркевич особливо виділив діяльність Д. Вишневецького із створення фортеці на Хортиці, укріплені острова Томаківка, його походи у пониззя Дніпра та будівництво човнів з буйволячих шкір. [Маркевич Н. История Малороссии. Т. 1. с. 8, 30, 124]. Автор розширив тематику вивчення козацтва описами козацьких походів у пониззя Дніпра 1695 та 1697 рр., успішних дій при захисті фортець на островах Тавань та Кизикермень та проти турецьких суден в районі Очакова з боку флотилій отаманів Чалого та Яковенка [Маркевич Т. 2. с.339 – 340, 342, 344 - 348]. Наведені ним польскі документи містять назви морських суден козаків – «лодії морські» та «човни» [Маркевич Т. 3 с. 30, 35, 38].

 Для розуміння традицій українського судноплавства важливі дані О. Афанасьєва-Чужбинського щодо плавання в порогах. На підставі свідчень лоцманів він доводить фантастичність повідомлень Г. де Боплана щодо можливості здолати всі пороги проти течії. Автор переконаний, що в давньоруські часи сплав через пороги здійснювали такі ж лоцмани й тим самим шляхом як і у козацьку добу. [Аф Чужбс. 80 - 81].

В наступні десятиліття П. А. Куліш в «Истории воссоединения Руси» (1874) та «Отпадении Малороссии от Польши (1340 – 1654)» (1888) порівнює козаків і їх промислові походи у пониззя Дніпра з варяго-русами, які також «займалися торгівлею упереміж з війною». Це «...було можливо лише для військових», а «козацький промисел існував на Русі з часів Святославських, часом набуваючи характеру захисту руської землі від хижаків та уявляючи з себе постійне домашнє хижацтво» [Кулиш П. А.История воссоединения Руси. Т.І. с. 43] [Кулиш П. А. Отпадение Малороссии от Польши Т.1 c. 45]. Проект Дашковича у XVI ст. з патрулювання на човнах, на думку дослідника, свідчить про те, що подібне вже робилося раніше. Зведення укріплень на островах було єдиним шляхом освоєння цих місць, які П. А. Кулиш визначав як «колонію» [Кулиш П. А. История воссоединения Руси. Т.І. с. 47, 59, 70]. Ті ж господарські завдання зумовили й морські походи: «Гостювання» козаків на Чорному морі було свого роду торговим промислом: грабуючи купецькі судна і турецькі пристані, козаки деінде влаштовували імпровізовані ринки, аби зменшити на них обсяги своєї добичі…» [Кулиш П. А.История воссоединения Руси. Т.ІІІ. с. 332]. Попри неоднозначне ставлення П. А. Куліша до козаків його чималий внесок у дослідження теми полягав у поглибленні розуміння місця судноплавства в їх житті. Він детально описує штурм Кодака козацьким ватажком Сулимою, який «очолюючи шість тисяч піратів захопив фортецю, вирізав гарнізон…», повстання Гуні та роль у ньому козацької флотилії, плани Речі Посполитої відправити в Чорне море флот з сорока козацьких чайок для знищення турецьких кораблів «та навіть верфі у Стамбулі» [Кулиш П. А. Отпадение Малороссии от Польши Т. 1 c. 191, 262 -263; Кулиш П. А. Отпадение Малороссии от ПольшиТ. 2, с. 35 - 36].

Повортного значення набув вихід у к. ХІХ ст. фундаментальної «Історії Запорізьких козаків» Д. І. Яворницького. По-перше, дослідження історії та топографії Запорозьких січей стали внеском у вивчення питання розвитку української річкової інфраструктури із забепечення судноплавства, суднобудування та торгівлі. По-друге, системне викладення історії козацтва до часу утвореня Нової Січі в 30-х рр. XVIII ст. довело, що невід’ємною її частиною було суднобудування та судноплавство з господарчою та військової метою.

Оперуючи поняттям «збройні сили запорозьких козаків» з поділом їх на піхоту, кавалерію та артилерію, Д. І. Яворницький не виокремлює в якусь організаційну форму козацький флот, тому що збройні сили були засобом, форми якого визначалися практичними потребами [Эварницкій Д. И. Исторія запорожскихъ Т. І. C. 450 ]. По-третє, у питанні козацького суднобудування Д. І. Яворницький наблизився до необхідності класифікації, адже на той час вже відчувалася проблема критеріїв через численні назви козацьких суден та розпливчатість поняття «чайка». У його роботах відображенна тенденція до узагальнення схожих за призначенням суден. Він розподіляє «човни» на річкові та морські. Морськими є дуб та чайка, які Д. І. Яворницький 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 [Эварницкій Д. И. Исторія запорожскихъ Т. І– С. 457, 459, 462]. [Українське козацтво: Мала енциклопедія / [– С. 168]. Назву «чайка» Д. І. Яворницький поширює й на «козацький човен» Г. де Боплана. Посилаючись на видання бопланівського твору 1832 р. він вказує, що захоплені на турецьких галерах гармати козаки перевантажували на свої «чайки» [Эварницкій Д. И. Исторія запорожскихъ козаковъ: Т. І. С. 442], хоча в оригінальному тексті Боплана та вказаному перекладі йшлося лише про козацькі «судна» та «човни» [Описаніе Украйны. Сочиненіе Боплана 1832. –с. 66]. Такий узагальнюючий підхід отримав розвиток: в першому виданні “Історії запорізьких козаків» оригінальний бопланівський малюнок козацького човна XVII ст. підписаний «Козацкая лодка по Боплану» [Эварницкій Д. И. Исторія запорожскихъ козаковъ: Т. І. С. 448], а у сучасних малюнок підписано «Козацька чайка. Малюнок з книги Боплана. Середина XVII ст.» [Яворницкий Д. І. Історія запорізьких козаків: Т.1. 1990. с. 275]. [Яворницкий Д. І. Історія запорізьких козаків 2015. – С. 275]. Фактично назву «чайка» д’Асколі та інших авторів логічно розповсюджено на «козацький човена» Боплана через їх схожість за технічними характеристиками. Таке узагальнення є наслідком потреби заповнити прогалини у дослідженні феномену чайки, але термінологічне розмаїття, як і хронологія традиції українського судноплавства, багато в чому залишаються невпорядкованими й сьогодні.

Традиція розглядати козацьке суднобудування та судноплавство як елемент збройних сил українського народа знайшла своє продовження у ХХ ст. в працях І. Крип'якевича та О. М. Апанович. Для І. П. Крип'якевича діяльнсть П. Сагайдачного, в тому числі в морських походах чітко обумовлена метою створення доброго Запорозького війська. Питання судноплавства та історію боротьби з Речею Посполитою розглядається автором в контексті існування козацької держави на Запорожжі [Крип’якевич І. Історія козаччини c. 36, 39 - 43]. І. П. Крип’якевич наголошує на впливі природно-географічних умов на виникнення козацтва на островах та значенні для козацького суднобудування та судноплавства досвіду вікінгів [Крип’якевич І., Гнатевич Б. c. 82 – 83, 173].

Для О. М. Апанович важливим є принципові засади, за якими в специфічних природних умовах Запорожжя «Запорізьке козацтво з часом розвинулось в могутню військову організацію, що мала свій флот, артилерію, піхоту і кавалерію» [Апанович О. М. Запорізька Січ у боротьбі с.9]. В її роботах надано оцінку судноплавній діяльності козацтва, яка складається з навігації, суднобудування, створення судноплавної інфраструктури. Це було:

1) військові річкові та морські походи [Апанович О. М. Запорізька Січ у боротьбі с. 9, 16, 58 – 61, 198, 287 - 288 ] ;

2) прикордонна, спостережна та розвідницька служба [Апанович О. М. Збройні сили с. 116, 123 ];

3) забезпечення дій армії шляхом перевезення провіанту та інших припасів, річкові перевезення для господарчих потреб [Апанович О. М. Запорізька Січ у боротьбі с.23; [Апанович О. М. Збройні сили с. 206, 207];

4) використання суден в торгівлі [Апанович О. М. Запорізька Січ у боротьбі с. 23 – 24, 51 ];

5) забезпечення річкової навігації, в тому числі лоцманська служба в порогах [Апанович О. М. Збройні сили с. 206 - 207];

6) високий рівень суднобудування на базі Запорозької Січі для забезпечення себе морськими та річковими суднами[Апанович О. М. Запорізька Січ у боротьбі с. 22, 198].

Важливий висновок дослідниці про роль козацького флоту у геополітичній та військовій ситуації XVIII ст. можна вважати справедливим й для характеристики ситуації у XVI - XVII ст. : «У зв'язку з тим, що можливість володіти флотом на Чорному морі для Росії була на той час закрита султанською Туреччиною, захист від турецьких кораблів покладався повністю на запорізькі флотилії» [Апанович О. М. Збройні сили с. 123].

Чимало аспектів козацького судноплавства висвітлено авторами спеціальних та науково-популярних праць. С. Н. Плохій на підставі документів XVII ст. довів, що козацькі морські походи тривали протягом усієї Хотинської битви і дії чайок на турецьких комунікаціях були суттєвим внеском у перемогу Речі Посполитої [Плохий С. Н. Папcкие дипломаты]. В колективному виданні Ю. А. Мицика, С. М. Плохія та С. М. Стороженка «Як козаки воювали» (1991) дії козацьких флотилій розглядаються в комплексі з міжнародними проблемами та стосунками України з Кримським ханством, Річчю Посполитою та Османською імперією. Приділяється увага і традиціям суднобудування та судноплавства, що відбилися в усній народній творчості [Мицик Ю. А., Плохій С. М. , Стороженко І. С. С. 160 - 200].

Четвертий тематичний блок складають сучасні дослідження. Хронологічно він розпочався з набуттям Україною незалежності. Одна з головних його ознак – створення спеціальних праць. Історія козацьких морських походів знайшла своє відображення у роботах В. Сергійчука, А. Сокульського, В. Остапчука, О. Галенка, В. Брехуненка. «Морські походи запорожців» В. Сергійчука (1992) – чи не найперша в незалежній України робота із вказаної тематики. Це огляд військових подій на морі з 40-х рр. XVI до 80-х рр. XVIІІ ст. на підставі вітчизняних та зарубіжних досліджень. Така хронологія та основні тези віддзеркалюють принципове ставлення автора до українського судноплавства як до традиції, яка не обмежується певними піковими подіями, зокрема XVII ст., або часом існування Запорозького козацтва. З одного боку усвідомлення козацтвом необхідності у власній флотилії В. Сергійчук пов’язує з потребою у захисті від татарських походів на Україну початку 40-х рр. ХVI ст. З іншого боку, морські походи були проявом судноплавної традиції населення Нижнього Подніпров’я : традиційні вміння, зокрема у веслуванні, були наслідком життя на Дніпрі та його притоках, що ставали в нагоді в морських походах за умов сильного вітру та хвиль, коли користування вітрилами ставало неможливим [Сергійчук В. Морські пох зап, с. 4, 7].

Узагальненню відомостей про розвиток «Українського Чорноморського флоту» присвячена книжка Сокульського А. Л. «Морські походи запорожців» (1995). Автор пов’язує витоки вітчизняного мореплавства з існуванням поселень в пониззі Дніпра на рубежі нової ери, освоєнням дніпровського шляху протягом II – VII ст. Розвиток традицій судноплавства в часи Київської Русі та Великого князівства Литовського автор обумовлює «традиційними інтересами торгівлі», через що «потяг до заморських плавань генетично увійшов до характеру нашого народу». В подальшому «морська героїка козацтва знайшла своє відображення і в історії формування флоту УНР» [Сокульський А. Л. Морські пох зап, с. 8, 14, 147].

В. Остапчук та О. Галенко дослідивши «Морську історію» Кятіба Челебі та широке коло інших джерел, переважно османських (1996) наводять дані, що свідчать про вплив традиції козацького суднобудування на тактику Османського флоту. Козацькі чайки в очах османів були примітивними, з архаїчною, збереженою від норманських часів «клінкерною» будовою корпусу (дошки обшивки з’єднувалися унапуск) на відміну від передової «каравельної» технології будівництва галер (стик у стик). Через це галери мали полегшену конструкцію, були плавучіші та елегантніші. Але при цьому вони не стали на перешкоді козацьким походам, що підкреслює серйозність козацької проблеми для Османської імперії. Для захисту Дунаю та морського узбережжя доводилося застосовувати не тільки турецькі судна з малою як у чайок осадкою та відбиті в козаків чайки, а й так звані «османські чайки» (şayqa, шайка). На думку дослідників, вони були імітацією козацьких чайок, але без шару очерету по бортах [В. Остапчук, О. Галенко c. 399, 385, 351, 354].

Розвитком досліджень судноплавства в геополітичному контексті стала праця «Морські війни українських козаків» В. Брехуненка (2007). Ці війни, як і судноплавство взагалі, осмислюються як прояв «давньої української надідеї» ствердження на берегах Чорного й Азовського морів, які є південною межею українського світу – невід’ємної частини європейської цивілізації, та шляхом сполучення із середземноморським регіоном та Близьким Сходом. Засобом її втілення був комуникативний зв’язок княжої та козацької доби, який здійснили носії традцицій судноплавства – представники українських княжих та шляхетських родів тісно пов’язані з козацтвом. Вони стали організаторами складної суднобудівної та судноплавної справи, морських експедицій та перших козацьких флотилій XVI ст. Водночас зовнішні обставини та внутрішні перетворення козацтва підвели його до розуміння морських походів як священої боротьби та захисту загальноукраїнських національно-релігійних інтересів [Брехуненко В. Мор війни, с. 5 - 11].

У низці робіт відображені прояви української судноплавної та суднобудівної традиції XVIII ст., що до цього було малодослідженою темою. За архівними матеріалами, зокрема російськими, Г. Шпитальов дослідив подробиці дій Запорозької флотилії у Російсько-турецьких війнах 1736 – 1939 та 1768 – 1764 рр., особливості козацької тактики використання суден у пониззі Дніпра, та на Дунаї, а також були зроблені певні висновки щодо ролі козацького флоту в цих війнах [Шпитальов Г. Запорозька флотилія; Шпитальов Г. Бойові дії ]. Лінгвістичні дослідження морської лексики доби козацтва, які провела Т. Л. Жавжарова, заперечують появу лексеми «дуб» у значенні човен лише з XVIII ст. Виявлення її вже на початку цього століття у віршах К. Зіновіїва свідчить на користь того, що перш ніж потрапити в художню літературу, термін мав усталитися, закріпитися в мовленні, отже, термін «дуб» у значенні «тип судна» виник в українській мові не пізніше кінця XVII століття. А варіанти лексеми «дубас» та «думбас» відомі ще раніше, зокрема «дубас» – з XVI ст. [Жавжарова, с. 45].

Судноплавство XVIII ст. у господарському житті України та розвиток суднобудування в центрі уваги праць М. Мордовського. В них підкреслена роль лоцманської служби для річкових перевезень у пониззя Дніпра [Мордовськой М. Дніпро в господарському житті c. 99; Мордовськой М. Безпека руху ]. Автор торкається традицій козацького суднобудування цього часу на прикладі діяльності Кременчуцької верфі [Мордовськой М. Суднобудування на Півдні, с. 208], 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 [Мордовськой М. Суднобудування на Півдні, с. 214 ] та щодо особливостей українського суднобудування та судноплавства. 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 допливах до XVIII ст. та навіть до початку ХІХ ст. Щодо українського судноплаваства, то автор підкреслює його річкову спрямованість [Мордовськой М. Українська суднобудівна традиція, с. 139].

 Увагу дослідників до історії українського суднобудування в контексті розвитку та прояву суднобудівних традицій суттєво посили гідроархеологічні дослідження району Запорозької верфі XVIII ст. Їх результати сконцентровані в працях Г. І. Шаповалова, В. В. Нефедова, Д. Р. Кобалії, М. А. Остапенка та ін. Г. І. Шаповалов підбив підсумок попередніх досліджень пам’яток судноплавства від давніх часів до XVIII ст. біля о. Хортиця, а також та в районі Луцька та Рівного. Він обгрунтував їх зв’язок із загальними тенденціями українського суднобудування, в тому числі на прикладі козацької чайки. [Шаповалов Вироблення човнів; Шаповалов До питання про реконструкцію]. Низку питань щодо втілення у XVIII ст. давнього козацького досвіду суднобудування поставили у 1999 році дослідження і підйом для реставрації «новоманірної козацького човна» [Нефьодов В. В., Остапенко М. А., Кобалія Д. Р*.* Запорозька чайка I пол.; Кобалія Д. «Новоманерныя казачьи лодки»]. Співставлення отриманих даних з архівними матеріалами та кресленнями XVIII ст. дозволило відслідкувати вплив технологій Запорозьких козаків на будівництво так званих «островських човнів» на Балтиці та зворотній вплив: «…одержавши розвиток на Балтиці і трансформувавшись там, козацьке суднобудування несподіванно відновляється на півдні, повертаючись до місць, де воно виникає як явище». Внаслідок цих процесів виник «новоманірний козацький човен». Проектування англійцем Джеймсом Броуном дубель-шлюпки для російсько-турецької війни також відбувалося під впливом запорожців: «Запозичення, що він робить у козаків, полягало в пропорції запорізьких дубів чи «ботиків», як їх називали у Петербурзі» [Кобалія Д. Р., Нефедов В.В.  “Козацькі лодки», с. 21]. Також у низці праць Д. Р. Кобалії висвітлені й інші питання, дотичні до теми суднобудівних традицій, а саме взаємовплив різних корабельних шкіл у створенні Дніпровської флотилії, роль в цьому Запорозької Cічі, питання типології суден флотилії як наслідку адаптації суднобудування до умов Нижнього Подніпров’я, поставлене питання відповідності козацького суднобудування XVIII ст. традиціям [Кобалия Д. Р. Традиции различных корабельных С. 118], [Кобалия Д. Р. Типология судов С. 77], [Кобалия Д. Р. Днепровская гребная флотилия С. 40 – 41, 111, 153].

Ці дослідження певною мірою каталізували інтерес до судноплавства козацької доби як прояву відповідної традиції. У нізци праць здійснена спроба прослідкувати таку спадкоємність загалом у судноплавстві та, зокрема, у суднобудуванні від шкіряних човнів запорожців XVI ст. до суден Чорноморських козаків к. XVIII ст. Еволюція козацького суднобудування із збереженням основних принципів застосування чайки покладена в основу запропоновоної класифікації козацького човна.

Археологічні дослідження також сприяли створенню узагальнюючих робіт з археології та історії України. Місце Запорозької верфі дослідники розглядають як археологічний комплекс пам’яток суднобудування, корабельного оснащення, озбороєння та побуту 30-х рр. XVIII ст. [Гаврилюк Н. О., Остапенко М. А. Археологічний комплекс]. Дані гідроархеологічних досліджень використані у працях із суднобудування, зокрема в «Истории судостроения» Б. А. Бугаенко та А. Ф. Галя [Бугаенко Галь с. 84 ]. Серед узагальнюючих публікацій монографія Н. А. Рижової «Історія суднобудування на теренах України від давніх до новітніх часів», у якій XVIII – перша половина ХІХ ст. виділені в окремий період як особливо важливий для вітчизняного суднобудування у Пониззі Дніпра [Рижева Н.А. Історія суднобудування].

 Процес зародження традиції судноплавства в Нижньому Подніпров’ї знаходить своє підтвердження археологічними знахідками давньоруського періоду. Підняті на поверхню 2012 року моноксил довжиною 7,54 м та фргамент іншого подібного човна розміром 3,37 м дали чималу інформацію щодо особливостей їх конструкції та атрибуції [Кобалия Д. Р. Новые моноксилыc. 44 - 47]. Орієнтовний час існування фрагменту човна – VI – VII ст., цілого моноксилу – VIII – X ст., хоча ці дані, безумовно, будуть уточнені в подальших дослідженнях. Але чи не найголовнішим є конструкційна схожість нових знахідок із човном-довбанкою, яку підняли з дніпрового дна у 1984 р. Така рідкісна тотожність дала підстави Г. І. Шаповалову та М. М. Мордовському зробити висновки про певну уніфікацію виготовлення човнів-довбанок на Запорожжі та виділити їх в єдиний «хортицький» тип [Мордовськой Шаповалов, Середньовічні човни-довб С. 24 - 25]. На підставі цих знахідок та враховуючи те, що човни-довбанки були плавзасобами локального використання для риболовлі, місцевих грузоперевезень, обслуговування переправ можна зробити висновок про існування тривалої традиції суднобудування щонайменше з раннього середньовіччя саме у осілого населення Запорожжя.

Узагальнюючий підхід у висвітленні козацького суднобудування демонструють російські багатотомні та довідкові видання. «История отечественного судостроения IX-XIX вв.» (1994) вважає дубель-шлюпки Дніпровської флотилії 1737 року тими ж самими запорозькими дубами, або «новими запорозькими суднами», що є ілюстрацією української традиції суднобудування та підкреслює значення суднобудування козаків. В такий спосіб також поєднуються човни запорожців та донців під єдиною назвою «чайка». На даних К. Крюйса про розміри донських човнів робиться висновок про те, що «максимальна довжина морської чайки доходила до 21,3, ширина 6,1» тощо. Дуби визначаються як вантажні судна прибережного плавання [История отечественного судостроения С. 43 – 44, 188].

Певне нехтування деталями притаманне й тритомному виданню «Три століття російського флоту» (2003), що також ускладнює дослідження українського судноплавства. Автори підкреслюють, що з другої половини XVI ст. у двохсотрічній боротьбі проти татар та турок на Чорному морі «спільно з російськими вояками брали участь українські козаки, які на своїх швидкісних чайках здійснювали зухвалі набіги на узбережжя Турції і навіть на століцю турцької держави Стамбул». Але при цьому висвітлюється лише тогочасне суднобудування на Білому морі. У російсько-турецьких війнах флотилії запорожців не згадуються взагалі, проте в біографічному додатку є дані щодо тогочасного галерного майстра А. Алатчанінова, «під керівництвом якого було побудовано близько 500 чайок», під якими, ймовірно, розуміються донські струги [Золотарев В. А., Козлов И. А. Три столетия С. 39, 40, 464].

Схожа тенденція у відношенні Чорноморської козацької флотилії простежується у сучаснх російських довідкових виданнях. Флотилія, як і все Чорноморське козацьке військо, змінювала свої назви. Але в офіційних документах, які мають відношення вже до подій 1788 р. йдеться про “флотилію війська Чорноморських козаків”, “чорноморську гребну флотилію під командою полковників Головатого, Мокраго, Білого, Гулика, Іванова та Сухини” та ін. Втім у сучасних довідкових виданнях флотилія існує у вигляді або Лиманської або Дунайської флотилій, при чому означення «чорноморські» поступаються загальному поняттю «козаки». Це ускладнює ідентифікацію човнів по наведеним кресленням [Черников И. И. Русские речные, с. 77-78; Черников И. И. Флот, с. 59-61].

 Вказані тенденції у висвітленні історії Чорноморської козацької флотилії в працях російських авторів можна пояснити в тому числі традиційним поглядом на Чорноморське козацтво як на перший етап історії Кубанського козацького війська.

Натомість в українській сучасній історіографії Чорноморській козацькій флотилії приділяється обмаль уваги, що ймовірно обумовлено неоднозначним ставленням в Україні до цього козацького формування. Серед нечислених праць з історії цієї флотилії можна виділити дослідження І. В. Сапожнікова та Г. В. Сапожнікової, присвячені позитивній ролі Запорозьких та Чорноморських козаків в історії півдня України та, зокрема, Чорноморській гребній флотилії, сучасну роботу Г. Шпитальова «…..», а також спробу відслідкувати спадкоємність традицій суднобудування та судноплавства запорожців в Чорноморській козацькій флотилії.

Праці українських та іноземних авторів останніх років разом із внеском в розробку теми традицій українського судноплавства одночасно виявили певні проблеми, які потребують вирішення. Це, в свою чергу, формує напрямки подальших досліджень. Досягненням монографії російського історика В. М. Корольова «Босфорская война» (2007, 2013) є залучення великої кількості джерел, що висвітлюють різні аспекти козацьких морських походів XVI – XVII ст. Висновки автора полягають, зокрема, в існуванні у козаків віри у їх здатності захопити Константинополь і знищити Османську імперію, в миролюбності Московського царства по відношенню до Туречини та інше. Автор ототожнює запорізьких та донськіх казаків на підставі фактів спільних морських походів, фактично ретранслюючи офіційні російські погляди на козацтво ХІХ – ХХ ст. [Королёв В. Н. Босфорская война С. 20, 23]. Натомість широке джерельне підгрунтя дозволило Фергаду Туранли зробити висновки, що козацькі морські походи засвідчили зростання значення «козацького фактору» саме в міжнародних відносинах на початку XVII століття та у співвідношенні віськово-політичних сил на Чорному морі. Дослідник пояснює це в тому числі розташуванням України на стратегічно важливих напрямках міжнародної торгівлі, зокрема тих, що сполучали країни Східної Європи з торгівельними шляхами, які пролягали водною системою «протока Босфор – Мармурове море – протока Дарданелли» [Туранли163, 172, 178].

Польський автор К. Замощинський в статті «Шкіряні човни на нижньому Дніпрі в XVI ст.» (2017) вказує на схожість за формою річкових суден зі шкіряними бортами з дитячою колискою, які відомі в багатьох районах Польші, Білорусії та Росії. Втім автор відкидає розповсюдження човнів зі шкіряними бортами на Нижньому Подніпров’ї від литовських переселенців XIII ст., про що існують відомості у джерелах XVI ст. Його культурно-філософоські трактування стосуються трансляції ціннісного досвіду кочівників, наслідком чого стала чайка зі шкіряними бортами. Поле такої трансляції у підсумку автор розширює чим дещо нівелює сегмент української традиції: «Козацькі човни на Дніпрі, мабуть, є останнім перехідним етапом цього процесу обміну ідеями, що тривав століттями» [Замощинський, p. 271 – 272, 275].

 Згадувана в другому тематичному блоці праця О. П. Моці «Ріки в історії русів» (2017) узагальнює письмові та археологічні дані щодо судноплавної інфраструктури Давньоруської держави. Водночас ці відомості дисонують із незадовільним станом дослідження цього аспекту судноплавства в Нижньому Подніпров’ї козацької доби. Співставлення могло б дати чималий матеріал для виявлення механізмів спадкоємності. Це актуалізує проблему археологічних, в тому числі підводних досліджень в регіоні. До того ж, на думку автора, составителя Іпатієвського літопису «в першу чергу хвилювали проблеми південноруського регіону, про що він і повідомляв на сторінках своєї фундаментальної оповіді навіть у згадках про ріки». [Моця Ріки в історії русів, с. 73, 53].

**РОЗДІЛ 2**

**ІСТОРІЯ ФЛОТУ ЗАПОРОЗЬКИХ КОЗАКІВ**

**2.1. Історико-географічні умови формування запорозького козацтва**

Проблема появи та формування козацької верстви досі є дискусійною. Перші спроби її розв'язання було зроблено ще напочатку XVII ст., коли польські історики намагалися вивести козацький родовід із самоназви, тобто зі слова «козак». Зокрема, польсько-литовський хроніст М. Стрийковський вважав, що козаки походять від стародавнього ватажка «Козака», який вдало боровся з татарами.

З часом з'явилися інші версії, що пояснюють походження козацтва:

1. «хозарська» – ототожнює козаків з давніми народами степу «козарами», або хозарами;
2. «чорноклобуцька» – вбачає в них нащадків «чорних клобуків» – тюркського племені, яке у давньоруські часи жило в пограничному зі Степом Пороссі;
3. «черкаська» – вважає виникнення козацтва одним з наслідків процесу міграції в Подніпров'я черкесів (черкасів), які до того проживали в Тмутаракані;
4. «татарська» – виводить козацький родовід з татарських поселень, що виникли на Київщині за часів Володимира Ольгердовича та Вітовта, де шляхом злиття татарського елементу з місцевим населенням утворилася якісно нова верства – козацтво;
5. «автохтонна» – доводить, що козацтво як спільнота є прямим спадкоємцем, логічним продовженням вічових громад Київської Русі, які за литовської доби не зникли, а лише трансформувалися, зберігши свій вічовий устрій, у військово-службові формування, підпорядковані великому литовському князю;
6. «болохівська» – пов'язує козаччину з існуванням у давньоруських автономних громадах так званих болохів-ців, які після встановлення монгольського іга добровільно прийняли протекторат Орди і вийшли з-під влади місцевих князів;
7. «бродницька» – висвітлює генетичний зв'язок козацтва зі слов'янським степовим населенням періоду Київської Русі – «бродниками», які жили у пониззі Дунаю;
8. «уходницька» – пов'язує виникнення козацтва з ут-воренням на території Наддніпрянщини громад вільних озброєних людей, котрі прибували сюди на промисли за рибою, бобрами, сіллю, дикими кіньми та іншою здобиччю;
9. «захисна» – пояснює появу козацтва на південних рубежах необхідністю дати організовану відсіч наростаючій татарській загрозі;
10. «соціальна» – факт виникнення козацтва пояснює як наслідок посилення економічного, політичного, національного та релігійного гніту, яке штовхало селянство до масових втеч на вільні землі та самоорганізацію в нових місцях проживання.

Жодна з цих теорій не може пояснити всю складність виникнення та формування козацтва, оскільки кожна з них базується на якомусь одному чиннику із економічної, етнічної, воєнної чи соціальної сфер. Водночас більшість із них містить раціональні зерна, синтез яких дає можливість наблизитися до правильної відповіді [4, c.70-72].

Поява певного історичного явища зумовлена, як правило, сумарною дією чинників двох категорій (межа між якими досить умовна): тих, що роблять виникнення цього явища можливим, та тих, які зумовлюють його необхідність.

Чинниками появи та формування козацтва були:

1) існування великого масиву вільної землі зі сприятливими для життєдіяльності умовами в порубіжжі між хліборобською та кочовою цивілізаціями;

2) досвід освоєння південних територій уходниками, бродниками та ін;

3) природне прагнення людей до міграції в пошуках кращого, до самозбереження, самоствердження і самореалізації.

Необхідність виникнення козацтва зумовлена:

1) зростанням великого феодального землеволодіння, що розпочалося з XV ст. і підштовхнуло процес господарського освоєння та колонізації нових земель;

2) посиленням феодальної експлуатації, прогресуючим закріпаченням, наростанням релігійного та національного гніту;

3) зростанням зовнішньої загрози, нагальною потребою захисту від нападів турків і татар [12, c.78-80].

Козацтво сформувалося на стику землеробської та кочової цивілізацій між слов'янським та тюркським етнічними масивами, між християнством та магометанством. Показово, що турки називали запорожців буткалами, тобто змішаним народом. У козацький побут органічно ввійшли тюркські слова(кіш,осавул,булава, бунчук,барабан, табір, майдан тощо), татарські озброєння (крива шабля), одяг і звичаї (шаровари, оселедець тощо). Тому термін «протистояння», поширений в історичній літературі, не зовсім точно відображає характер тих умов, за яких відбувалося формування козацтва. Цей маргінальний прошарок населення зростав на ґрунті взаємодії, взаємовпливу та пошуку компромісу між кочовою та хліборобською цивілізаціями [27].

Перші згадки про козацтво датуються XIII ст., проте як нова соціальна верства суспільної ієрархії воно формується водночас зі шляхтою протягом XV– XVI ст. Фактично майже до кінця XVI ст. термін «козацтво» фіксував не соціальний статус, а спосіб життя, рід занять [7].

Фактично історія козацького флоту розпочалася з боротьби за контроль над дніпровською ділянкою колишнього «шляху із варяг у греки». Головними районами перших рейдів козацьких флотилій стали фортеця Іслам-Кермен із Таванським перевозом у нижній течії Дніпра (сучасне м. Каховка) та місто і фортеця Очаків у гирлі Дніпра. Річкова флотилія, створена Богданом Глинським та опробована у походах кінця XV-початку XVI ст., й надалі залишалася об'єктом опіки адміністраторів порубіжних міст.

У 1572 р. король Сигізмунд II Август видав універсал про утворення найманого козацького формування. 300 козаків було прийнято на державну службу, записано у реєстр (список) і отримало правовий статус регулярного війська [16, c.146-149].

І хоча ця дія мала на меті розкол козацтва, намагання використати частину його сил в інтересах польської держави, все ж вона започаткувала два важливі суспільні процеси:

а) утворення реєстрових збройних формувань;

б) легітимізацію козацького стану – юридичне визнання прав, привілеїв та обов'язків козацтва як соціальної верстви [10, c.54-57].

Утворений Сигізмундом II Августом загін незабаром був розформований. Лише 1578 р. уряд Речі Посполитої у зв'язку з поразкою в Лівонській війні та активізацією низового козацтва був змушений повернутися до ідеї відновлення реєстрових формувань. Король Стефан Баторій вписав до реєстру 500 козаків, які за свою службу звільнялися від податків, одержували землю на правах рангового володіння, військово-адміністративну незалежність від місцевої влади, судовий імунітет. Основними завданнями реєстровців були охорона кордонів та контроль за нереєстровими козаками [16, c.149-152].

З часом кількість реєстрових козаків зростала: у 1590 р. їх налічувалося 1 тис. осіб, 1625 р. – 6 осіб, а 1631 р. – вже 8 тисяч осіб. Організаційно реєстрове (городове) козацтво 1625 р. мало шість полків – Білоцерківський, Канівський, Черкаський, Корсунський, Переяславський, Чигиринський. Серйозним ударом по реєстровцях і по всій козацькій верстві була «Ординація війська Запорозького реєстрового» (1638), яка зменшила кількість реєстрового війська і обмежила привілеї та права козацтва [13, c.14-19].

Загальновідомо, що в період, який висвітлюється, організація морських походів низовиків була головним чином прерогативою козацької ради і здійснювалася за її рішенням на основі неписаних норм звичаєвого права та демократичних традицій, що існували на Січі. При цьому свою стратегію і тактику козацьке керівництво, як правило, не узгоджувало з володарями сусідніх країн. Втручання останніх нерідко ігнорувалося і залишалося поза увагою.

З кінця XVI ст. українські козаки робили фактично щорічні морські походи, нерідко й по кілька разів. Через це Османська (Оттоманська) імперія поступово втрачала абсолютний контроль над Чорноморським басейном. Уже на початку XVII ст. турки нерідко змушені були переходити до оборонної стратегії, з великими труднощами захищаючи на побережжі міста, фортеці, а на воді торгові кораблі. А в окремі періоди багатовікової жорстокої боротьби запорожцям вдавалося контролювати басейни Дніпра та Бугу, побережжя Чорного й Азовського морів.

Ще до утворення української козацької держави в середині XVII ст. запорожці здійснили успішні морські походи, а козацький флот зміцнів організаційно і збільшився чисельно. Так, у 1606 р. вони вдало штурмували Кілію над Дунаєм, Акерман (Білгород) над гирлом Дністра і болгарську Варну. Це був перший набіг запорожців, що звернув на себе загальну увагу. Пізніше, на протязі наступних 15 років, запорожці вдало ходили на Азов, Кафу, Трапезунд, Трабзон, Кодрід, Карамуссал і Сіноп тощо, завдаючи суттєвих втрат цим та іншим містам і твердиням, які знаходилися вздовж побережжя.

На початку XVII ст. козацтво як соціальна верства не було однорідним: реєстрове (городове) козацтво – заможні, привілейовані козаки, які перебували на державній службі в Речі Посполитій; запорозьке (низове) козацтво – козаки, які проживали в пониззі Дніпра в межах військово-політичної організації Запорозька Січ; нереєстрове козацтво, яке виникло внаслідок самовільного «покозачення» і, не маючи офіційно визначеного статусу, вело козацький спосіб життя у прикордонних районах. Проте, незважаючи на неоднорідність, козацтво вже мало свою соціальну нішу, власне місце в становій ієрархії Речі Посполитої.

Створення козацького Коша як органу військового управління і головного штабу козацького війська та поєднання з козацтвом української шляхти мало для козацтва величезне значення, так як не лише об’єднало розрізнені козацькі громади у національне військо а й перетворило його у суспільний стан всієї України та внесло в козацьке середовище традиції державотворення і ідею національного визволення [25, c.82-84].

Отже, протягом XV–XVI ст. в суспільстві формується нова соціальна верства – козацтво, яка виникла як опозиція, як виклик існуючій системі, як нова еліта, що небезпідставно претендувала на роль політичного лідера і владу. Ґрунтом для формування козацтва стали існування великого масиву вільних земель, накопичений у попередній період досвід їх освоєння, природне прагнення людей до самозбереження, самоствердження і самореалізації. Каталізаторами цього процесу були широкомасштабна колонізація нових земель, що розгорнулася в XV ст.; посилення соціально-економічних протиріч та релігійного і національного гніту; зростання зовнішньої загрози з боку турків і татар.

**2.2. Становлення і зміцнення козацького флоту**

Самостійно українське козацтво на історичну і військово-політичну арену виходить після офіційного розриву Кримського ханства з Великим князівством Литовським і спустошливих нападів Кримської орди на Україну в 1480 – 1482 роках. В історичному часі це збіглося з часом здобуття незалежності від Золотої орди Великого князівства Московського, яке з перших днів свого незалежного розвитку стало союзником Криму, і, відповідно, визначило відношення до нього козацтва.

Позбавлені захисту польсько-литовської держави українці стали легкою поживою для турків і татар а так же князівства Московського, Молдавського, Волоського і королівства Угорського. Тож осталася одна надія – на власні сили і українці почали створювати власну оружну силу самооборони, яка взяла на себе місію збройної оборони рідної землі. Такою силою виступило українське козацтво, основу якого склали загартовані в боях з ордою воїни з війська литовського князя [23].

Першими історично відомими організаторами українського козацтва в організовану військову силу були представники старої української шляхти князь і гетьман (головнокомандувач армії) Великого князівства Литовського Костянтин Острозький, князі Михайло і Богдан Глинський, канівський і черкаський староста Остап Дашкевич, староста з Хмільника на Поділлі, який згодом став і козацьким гетьманом, Предслав Лянцкоронський, київський воєвода князь Дмитро Путячич та барський староста Бернард Претвич, що уславилися першими перемогами над ордою як на суходолі так і на Дніпрі [39, c.156-161].

Першим, хто вирішив покласти край розбійним нападам „з води”, був князь і черкаський староста Богдан Глинський. Поновивши в Черкасах фортецю, він зібрав охочих до мореплавства козаків і створив першу козацьку флотилію із десятка гребно-вітрильних суден, які дістали в народі назву «чайки». Перші верфі по будівництву цих бойових суден молодого козацького флоту були розміщені на ріках Пслі і Ворсклі [39, c.161-163].

Розвиток і зміцнення козацького флоту України активно починається з часу будівництва князем і гетьманом українського козацтва Дмитром Вишневецьким фортеці, нижче Дніпрових порогів, яка дістала народну назву Запорожська Січ.

Будівництво Січі на Хортиці завершилося в 1552 році. Маючи великий досвід козацьких походів, Вишневецький був переконаний, що козацтво спроможне створити більш надійну оборону України з півдня. Для виконання своїх намірів він у першу чергу взявся об’єднати козацькі загони в єдину військову організацію та облаштувати для них відповідну військову базу. Створення Запорожської Січі на нижньому Дніпрі офіційно підданим великому князівству Литовському українським князем надзвичайно стривожило кримського хана, який вважав українські степи власною територією [27].

Після завершення формування екіпажів козаки приступали до будівництва чи ремонту бойових чайок. Будівництво чайки займало кілька тижнів. Така організація суднобудівництва позволяла Кошу за один і той же час підготувати до походу флотилію від 50 до 200 чайок, в залежності від завдань і цілей походу [30, c.111-112].

Для будівництва козацьких бойових кораблів використовувалася липа, верба, ситник, дуб, дика вишня, осокір, які вдосталь росли у Великому Лузі по берегах Дніпра. До закладення Січі чайки будувалися на берегах Ворскли і Псла, в Черкасах, затим козацькі верфі заклали на острові Хортиця. Будували чайки і в паланках, звідки доставляли їх на Січ. Місце будівництва козацьких бойових кораблів на Січі називалося Військова скарбниця і трималося в тайні і під великою охороною. Чайки, як установлено дослідниками, будувалися двох типів: відкриті, без палуби, креслення яких зоставив французький інженер Боплан, що в 1640-х роках перебував на Січі, і з нижньою палубою, поверх якої установлювалися лави для гребців. Для вітрильного озброєння на чайках примінялися зйомна щогла з попервах прямим вітрилом, згодом одне пряме і два косих, що позволяло чайці під вітрилом рухатися проти вітру.

Довжина чайки сягала 20 метрів, ширина – 4, а осадка при повнім завантаженні – до 1,5 метра. Основу чайки складав кіль-човник довжиною 15 метрів, який видовбували з липового, вербового, зрідка з дубового стовбура. До нього прикріплювали дубові упруги, які обшивалися дошками і осмолювалися. До бортів чайки липовим ликом чи дикою вишнею прив’язувалися снопи очерету. Ці снопи значно підвищували плавучість чайки, вона не тонула навіть тоді, коли заповнювалася водою. Крім того, вони захищали борти і гребців від картечі і куль та виконували роль кранців при швартовці. В часи гетьмана Івана Мазепи на одну козацьку чайку крім дерева витрачалося 13 пудів заліза, 2 бочки смоли, 200 аршинів полотна, 20 сажнів линви, 3 пуди клоччя, 19 аршин канатів. На чайці установлювалося до 15 пар весел і шість фальконетів - легких гармат на поворотних подушках. Вони могли всі одночасно спрямовувати вогонь в одному напрямі як при наступі, так і при відступі [30, c.115-117].

Козацька чайка мала достатньо велику бойову силу. Була досить досконалим і дешевим знаряддям боротьби з любими типами кораблів на морі, дозволяла вести бойові дії на любій віддалі від своєї бази, в кожному районі Чорного моря.

Екіпаж чайки очолював її командир у ранзі сотника, інколи полковник. Двоє молодих джур виконували функції юнг, посильних ї їх головним завданням було вивчали морське мистецтво, набиратися морського досвіду в поході. До складу екіпажу входили так же тесляр, кашовар, кермовий-штурман, 4-6 гармашів і 50 козаків-десантників [27].

Як відзначають і сучасники і дослідники, в поході на чайках діяли колективно, козацька тактика боротьби на морі виключала індивідуальні дії. Перемоги на морі здобувалися колективними зусиллями всієї флотилії і спиралися на взаємозалежність як кожного члена екіпажу, так і кожної чайки одна від одної.

Десантники чайки поділялися на десятки, сучасні відділення, які складали основу організаційної структури морського десанту чайки. В якості похідних командирів десятки козаків їх очолювали товариші, в розпорядженні яких була зброя, засоби для абордажного бою і штурму фортець та продукти харчування для десяти козаків. Звання чи військовий чин «товариш» на Запорожжі носив найдосвідченіший, найпідготовленіший в професійному відношенні воїн-козак, козацький молодший командир, в тому числі і резервний військовий старшина без посади. Про широку повагу народу до цієї категорії козаків свідчить і збережене протягом віків майже у всіх регіонах України це козацьке статутне звернення [26].

Підготовка морського походу коштувала запорожцям надзвичайного напруження сил і великих жертв. За свідченням французького інженера Гільйом ле Вассер де Боплана, який жив на Січі і оставив про неї свої спогади в роботі «Опис України», морські походи готувалися на базі всього потенціалу Війська Запорожського низового при широкій підтримці народу. Підготовка до морського походу охоплювала слідуючі етапи: визначення мети походу, вибори і призначення похідної старшини і товаришів, розподіл на екіпажі і полки, вибір місця і часу для будівництва чайок і брандерів, забезпечення сил походу озброєнням і технічним оснащенням [3, c.64-68].

З морських походів не повертався в середньому кожний двадцятий козак. Взагалі, середній вік запорожського морського товариства сягав тридцяти років і моряки запорожського флоту представляли собою найпродуктивнішу частину українського суспільства.

До морських походів на Січі готувалися досить ретельно. Після проголошення козацькою Радою морського походу починалося будівництво нових і ремонт наявних бойових чайок. Чайки будувалися як на паланках так і в самій Січі, верф якої звали Військовою скарбницею. Кожний сформований полк будував чайки для себе. В морський похід на чайку брали не більше двох новобранців, це була справа найдосвідченіших козаків.

Кожна чайка озброювалася двома морськими мортирами чи 4-6 фальконетами, малими гарматами калібру 20-25 мм, установлених на поворотних фальконетних подушках, які позволяли вести вогонь в любих напрямках одночасно всій артилерії чайки, для навігації їй виділялися один нюрнберзький квадрант (тогочасний компас), запасне вітрило, різнокольорові прапорці, ліхтарі, теслярський інструмент, підзорна труба і морські карти. Провіант і прісну воду на похід забивали в бочки і ховали під настил чи палубу. Основу козацького пайка в поході складали солонина, сухарі. Сушена риба, в’ялена баранина і саламаха. Підняті в 1999 році з Дніпровського дна біля Хортиці залишки козацької чайки підтвердили, що козаки таки варили в поході і гарячі страви, розкладаючи в кормі судна ватру на кобиці, похідній козацькій кухні, виготовленій із «кримського каменя» – ракушняка, який не прогрівався. Значить, серед бойових припасів на похід мали значитися і паливні матеріали [4, c.69-71].

Перед морським походом проводилися відповідні морально-психологічні заходи і церемонії. З учасниками походу зустрічалися заслужені і поважні на Січі воїни-моряки, які приводили багато різноманітних героїчних прикладів з своїх походів, влаштовувалися різні змагання, проводилися заняття з навігації і морської практики. Перед походом відправлявся урочистий молебень біля Січової церкви Пресвятої Покрови Богородиці – покровительки козацтва. В похід козаки з собою брали ікони св’ятих Покрови і Миколая, інколи написаних олійними фарбами на висушених камбалах.

На Січі розуміли, що власних сил для подолання турецько-татарського натиску не достатньо і утримати приморські фортеці, оточені численними степовими ордами, можливостей не має. Треба було шукати інше вирішення проблеми безпеки народу і він був винайдений.

Очевидно, найефективнішим способом боротьби з Портою було визнано ведення маневреної війни на Чорному і Азовському морях і удари по турецьких комунікаціях в найуразливіші і мало захищені внутрішні центри Оттоманської імперії і Криму. Ці завдання міг виконати лише флот, бо знаходилися вони в основному на анатолійському чорноморському узбережжі та південному узбережжі Криму. Для виконання цього задуму був лише один шлях до моря – Дніпро, і за нього протягом довгих десятиліть йшла жорстока і безкомпромісна боротьба [12, c.78-80].

З часу створення козацького флоту розпочався і пошук ефективних напрямків і методів боротьби з могутніми ворогами, способів застосування зброї та стала формуватися система поглядів на ведення військових операцій, їх мету і цілі. Все це сьогодні носить назву морської доктрини. Власне, за системою поглядів козацьких флотоводців і практичних дій очолюваного ними флоту ми можемо говорити про морську доктрину Запорожської Січі, якої у вигляді сформульованої теоретичної концепції в ті часи, не існувало.

Соціально-політичним змістом морської доктрини Січі належить вважати: опір колонізаторському наступу турецького флоту і кримського ханства на Україну, зриви походів кримської орди в Україну, підрив військово-морського потенціалу, морської торгівлі і морських комунікацій Оттоманської Порти в Чорному морі, примусити кримського хана перейти від наступу до оборони та нанесення їм матеріальних втрат, військових і морально-політичних поразок, визволення невільників [20, c.227-230].

Отже, широке застосування в морських битвах різноманітних маневрів, тактичних прийомів морського бою і способів штурму фортець, поєднання дій флоту з сухопутнім військом в приморських районах операцій свідчить, що морська доктрина була складовою загальної воєнної доктрини Запорожської Січі. Поєднавши вищеназвані закономірності з аналізом боротьби з турецьким флотом, морським театром, напрямками і результатами морських ударів, можна зробити висновок, що запорожська морська доктрина носила характер активної оборони.

**РОЗДІЛ 3**

**ОСОБЛИВОСТІ ВОЄННО-МОРСЬКОГО МИСТЕЦТВА УКРАЇНСЬКИХ КОЗАКІВ**

**3.1 Напрямки морських походів козаків у XVII ст.**

Наприкінці XVI – на початку XVII століття українські землі постійно зазнавали грабіжницьких набігів із півдня. Річ Посполита не могла захистити своїх південних кордонів, позаяк вела безупинні війни з Волощиною, Московією, Швецією. Тому український народ і, зокрема, козацтво мусили захищатися самі. Протягом перших двох десятиліть XVII століття козаки здобули блискучі перемоги в боротьбі з Кримським ханством та султанською Туреччиною [30, c.125-126].

Майже всі великі походи на морі й суші очолював легендарний Петро Конашевич-Сагайдачний і його соратники. Особливу славу він здобув морськими походами, зокрема на Кафу 1616 року. За військовий талант і мужність козаки обирали Сагайдачного гетьманом кілька разів.

Спрямовуючи козацтво на активну наступальну боротьбу проти Турецької імперії, у якій пріоритетну роль відіграли чорноморські козацькі походи, Петро Конашевич-Сагайдачний домігся збільшення запорозької флотилії. Кількість чайок у ній досягала кількох сотень. Мета стратегії морських походів, розробленої Петром Сагайдачним, полягала у веденні бою на теренах ворога. Основним напрямком козацького наступу були береги Малої Азії. Він мав послабити економічну та військову міць Туреччини. Козаки мусили звільнити з турецько-татарської неволі бранців. Вони атакували декілька фортець одночасно, але основного удару завдавали найбільшому центрові. Вони намагалися знищити турецький флот у портах і на морі [37, c.143-145].

У підготовці до походу брало участь усе запорозьке товариство. Спора частина козаків споряджала судна, решта вантажила на них зброю, шаблі, рушниці, порох, набої та ядра. Окрім зброї та військових припасів, запорожці запасалися одягом і харчами, сухарями, копченим м’ясом, крупами. Під час походів існував непорушний закон: запорожцям суворо заборонялося брати з собою будь-які спиртні напої. За свідченням сучасників, з п'яними розправлялися безжально – їх викидали за борт [25, c.216-217].

Завдяки видатним на той час морехідним якостям «чайок» запорожці могли досягти турецького узбережжя за 36-40 годин, висадитися на берег та за кілька годин вже бути на шляху додому з багатим скарбом.

Початком перемог став успішний морський похід запорожців навесні 1602 року. На тридцятьох чайках і кількох трофейних галерах вони прийшли під Кілію й розгромили турецький флот [28, c.543-545].

1606 року запорожці (керував гетьман Війська Запорозького Григорій Ізапович) штурмували фортеці Кілію та Білгород, захопили в морі 10 турецьких галер. Особливу винахідливість і кмітливість вони проявили при взятті Варни, неприступної з моря фортеці. Козаки, вивчивши місцевість, піднялися річкою вгору за течією, обійшли місто-фортецю з флангу й відкрили вогонь із гармат і мушкетів. Штурм Варни завершився розгромом берегових укріплень і знищенням усіх турецьких кораблів, які стояли на рейді [39, c.547-550].

Наступного 1607 року козаки на чолі з Петром Сагайдачним розбили турецьку флотилію під Очаковом. Восени 1608 року запорожці взяли Перекоп, а 1609 року на шістнадцятьох чайках пройшли в гирло Дунаю і здобули Кілію, Ізмаїл, Аккерман.

1613 року козаки здійснили два походи на турецьке узбережжя, а в гирлі Дніпра розбили турецьку флотилію та захопили шість турецьких галер.

Надзвичайно сміливими були дії запорожців у серпні 1614 року. На сорока чайках вони подалися до берегів Туреччини. Козаки захопили Трапезунд, узяли в облогу Синоп, оволоділи замком, вибили гарнізон і знищили весь флот галер і галіонів, які стояли на рейді.

1615 року запорожці на вісімдесятьох чайках пішли на Стамбул. Вони зійшли на берег між двома столичними портами, спалили й спустошили все довкола. За наказом султана навздогін козакам вирушила турецька ескадра. Біля гирла Дунаю відбувся бій, у якому козаки здобули перемогу. Поранений турецький адмірал потрапив у полон до запорожців [20, c.67-69].

Навесні 1616 року козаки під проводом Петра Сагайдачного знову вирушили в похід проти турків. У гирлі Дніпра на них уже чекав турецький флот. Та він не витримав атаки запорожців і був ущент розгромлений. Козаки захопили півтора десятка галер і майже сотню човнів. Турецький воєначальник Алі-паша ледь устиг утекти морем. Очистивши Дніпровський лиман від ворогів, запорожці дісталися узбережжя Криму й узяли місто Кафу. Там був тоді найбільший ринок рабів-невільників, яких звозили до Кафи з усіх країв на продаж. Козаки на чолі з Сагайдачним спалили в гавані турецькі кораблі, знищили 14 тисяч турецьких вояків й визволили кільканадцять тисяч невільників. Кафу, ринок рабів – «упир, що п'є руську кров» – було зруйновано.

Відтак козаки взяли штурмом Синоп і Трапезунд, де спалили 25 турецьких суден. У морській битві була розгромлено ескадру адмірала флоту Ціколі-паші, потоплено три галери, забрано здобич в Ібрагім-паші, який повертався з походу на Січ [20, c.71-74].

Звістка про зруйнування турецьких фортець Кафи, Синопа й Трапезмунда поширилася далеко за межі Османської імперії. Це стало відомо також італійцеві Отавіо Сапіенціо – письменникові першої половини XVII ст. За його словами, на той час у Запорожжі було 30 – 40 тисяч козаків, вони мали 200–300 чайок, ходили по Чорному морю і протягом 1616–1617 років успішно нападали на Кафу, Синоп і Трапезунд.

1617 року козаки знову дісталися до Стамбула й «замигали своїми похідними вогнями біля вікна самого сералю», розгромили турецьку ескадру на підступах до гавані, убили в бою турецького адмірала.

Станіслав Жолкевський, невпевнений у перемозі польських військ, уклав мир із турками 17 вересня 1617 року у містечку Буші. Поляки зобов’язувалися приборкати козаків і заборонити їм виходити в Чорне море, а якщо вони порушать ці умови – усіх винищити [25, c.220-222].

Однак погрози не залякали запорожців. Упродовж усього літнього періоду 1619 року вони успішно діяли на Чорному морі.

 У морських походах 1620 року загалом узяли участь майже 1500 чайок, а сутички з турками велися з ранньої весни до пізньої осені.

Весняний морський похід 1621 року для запорожців був невдалим, але вже влітку заново сформована флотилія козаків розгромила турецьку ескадру, потопивши 20 галер, а решту змусила втекти. Козаки напали на Стамбул і Галац. У цей час на морі діяла 10-тисячна флотилія запорожців. Перша чверть XVII стала апогеєм слави козацького флоту. Українські історики називають 1613 – 1620 роки героїчною добою козацьких морських походів [25, c.229-231].

Найбільшої могутності козацький флот досяг влітку 1625 року – 350 «чайок». Якщо рахувати навіть по 50 козаків на кожному судні, то виходить більше 17 тисяч шабель. На ті часи це була просто величезна армада.

У подальші роки військова активність козаків на морі змусила турецького султана укласти мирну угоду із Запоріжжям. У 1649 році таку угоду було укладено, і запорожцям було відкрито доступ до всіх портів Чорного моря. Султан вирішив за краще мати запорожців за партнерів, аніж за ворогів. Після цього активність козаків на морі значно знизилась: торгувати було безпечніше та більш прибутково, ніж воювати. До того ж, у цей час почалася визвольна війна (1648 – 1654 років) під керівництвом Богдана Хмельницького, чиїм союзником був васал турецького султана – кримський хан [27].

У 80 – 90- ті роки XVII століття морські військові походи запорожців майже припинились. Єдиними відомими випадками їхньої звитяги на морі у цей період були захоплення скарбниці кримського хана та потоплення кількох турецьких суден у 1690 році. Але на той час про походи на Стамбул вже ніхто не думав.

1696 року перед штурмом Азова запорожці взяли на себе зобов'язання блокувати турецький флот у Чорному морі, не допускаючи його на Дон. Для цього виготвлені в Брянську 42 великих судна, завантаживши продовольством для гарнізонів Тавані й Кизикирмена, відправили в пониззя Дніпра. Крім того, «для воинского промислу под Кримом і для оборони завойованих у турків городків» туди ж попливли на запорозьких чайках 2500 російських солдатів [27].

За розпоряженням Мазепи кошовий Яків Мороз вийшов на море на 20 чайках, зійшовшись та з 5 турецькими галерами, запорожці спробували напасти на них, однак після гарматного вогню з галер змушені були відступити.

Після того козацька флотилія попрямувала до Акерману, де захопила два невеликі турецькі судна. Дізнавшись від полонених про те, що гарнізон Очакова посилений на випадок нападу, а на рейді стоять кілька турецьких галер, старший зрозумів, що повернутися на Січ Дніпром немає можливості. Тому Мороз, залишивши на морі кілька чайок на чолі з козаком Яковом Чалим, з іншими направився до урочища Стрілиці, нижче Очакова. Залишивши тут свої човни, козаки пішки подалися на Січ. Загону Чалого згодом пощастило заволодіти 17 турецькими суднами, що везли в Очаків хліб та інші припаси [33, c.204-206].

1737 року кілька тисяч запорожців під загальним командуванням фельдмаршала графа Леслі ходили в Крим. Вони подали регулярній царській армії відчутну допомогу при взятті Перекопу, Козлова, а також ханської столиці Бахчисарая.

1738 року в кампанії цього року планувалося використати кілька тисяч запорожців. Для цього, зокрема, готували спустити з верхів'їв Десни двадцять козацьких човнів з мічманами Замицьким і Смагіним. Під проводом кошового Івана Біленького запорожці, відігнавши із своїх володінь татар, потім перейшли разом з армією Мініха Буг і до пізньої осені вели бойові дії в межиріччі аж до Дністра.

У 1739 році один загін дніпровської вольниці під командуванням нового кошового Якова Тукала взяв участь у Хотинському поході російської армії, який виявився успішним.

Інший загін запорожців ходив у Крим. Особливо відзначилися козаки, на чолі яких стояв полковник Онисим Білий. За свідченням сучасників, полк Білого провів російські війська через Сиваш під час відливу і допоміг захопити Арабатську фортецю.

Водночас запорожці, як і в попередні роки, пробиралися на дубах до Дунаю, в тил противнику, переслідували турецькі галери, доставляли припаси для армії, тобто продовжували виконувати службу [33, c.208-212].

11 вересня 1739 року контр-адмірал Барш доносив з Хортиці, що посланий з гирла Дніпра: «запорожский полковник Естифеев на нескольких дубах при речке Березани взял в плен неприятельське судно – один кончебас с палубою и на нем 4 баса й 12 человек янычар».

1748 року у реєстрі кривд, надісланному кримським ханом в листопаді київському генерал-губернаторові М. І. Лєонтьєву, зазначалося: запорожці, приїхавши весною в човнах, відігнали за Перекопом 32 коней і 13 волів.

У 1772 році загін запорожців під командуванням полковника Мандри здійснив сміливу експедицію по Чорному морю і Дунаю [4, c.62-63].

У жовтні наступного року П. Румянцев підтримав клопотання кошового отамана Запорозької Січі Петра Калнишевського про відзначення старшин і козаків Війська Запорозького. Зберігся відтиск іменної медалі «Войска Запорожского полковнику Мандру за отлично храбрые противу неприятеля поступки».

При цьому особливо враховувалися заслуги запорожців у морських битвах під час російсько-турецької війни 1768-1774 років.

Після зруйнування Запорозької Січі в 1775 році Росія продовжувала використовувати запорозьких мореплавців. Саме вони взяли найактивнішу участь у взятті турецьких твердинь у Північному Причорномор'ї – Очакова, Кінбурна, Хаджибея, на острові Березані тощо. А в 1783 році той російський флот, який ввійшов до Ахтіарської бухти біля Херсонесу (нинішній Севастополь), складався з Дніпровської та Азовської флотилії, під. керівництвом наших співвітчизників, у тому числі. 19 липня 1788 року Потьомкін повідомляв, що при здобутті чорноморського узбережжя флот Росії складався з 200 менших гребних суден, в кожному по 60 запорожців. Цими суднами керують запорожці, котрих тепер є 20 000, на чолі з їх отаманом Сидором Білим [4, c.65-70].

1789 року флотилія в Севастополі нараховувала 4 великих і велику кількість малих суден, які обслуговувалися колишніми запорожцями.

Також відомо, що на початку XVII століття існував потайний водний шлях Дніпро-Самара-Вовча-Кальміус-Азовське море-Чорне море, яким запорозькі козаки користувалися для виходу в Чорне море під час блокування турецьким флотом Дніпровського лиману. Сьогодні актуальною є музеєфікація Потайного водного шляху Запорозьких козаків з Дніпра в Чорне море через Донбас [9, c.318-322].

Отже, запорозьке козацтво під час морських походів завдавало випереджальних ударів супротивникові, чим значною мірою послаблювало агресивні дії Османської імперії не тільки проти України, а й інших європейських країн. Наслідком морських походів козацтва було і визволення великої кількості невільників із турецько-татарської неволі. Сьогодні немає можливості навести точні відомості про це через відсутність систематизованих даних, але в окремих випадках такі дані в історичних джерелах знаходимо.

**3.2 Тактика бойових дій морської флотилії запорозьких козаків**

В період XVII–XVIII ст. організація морських походів низовиків була головним чином прерогативою козацької ради і здійснювалася за її рішенням на основі неписаних норм звичаєвого права та демократичних традицій, що існували на Січі. При цьому свою стратегію і тактику козацьке керівництво, як правило, не узгоджувало з володарями сусідніх країн. Втручання останніх нерідко ігнорувалося і залишалося поза увагою.

Форми боротьби на морі визначали військово-морський зміст морської доктрини козацького флоту. Такими формами боротьби являлися, наприклад, досягнення перемоги над османським флотом шляхом раптових атак і контратак у вигідних умовах, знищення опорних баз і центрів кораблебудування ворожого флоту, застосування широкого оперативно-тактичного маневрування в різних районах морського театру, застосування неординарних бойових порядків, поєднання в операціях тактики морського бою з тактикою морського десанту, зрив військово-морських і торгових комунікацій противника, нанесення ударів в найуразливіші політичні і військові центри Османської імперії, нанесення морально-психологічних ударів і, врешті, планування та проведення морських операцій одночасно з сухопутними операціями головних сил Січі [15, c.101-111].

З кінця XVI ст. українські козаки робили фактично щорічні морські походи, нерідко й по кілька разів. Через це Османська (Оттоманська) імперія поступово втрачала абсолютний контроль над Чорноморським басейном. Уже на початку XVII ст. турки нерідко змушені були переходити до оборонної стратегії, з великими труднощами захищаючи на побережжі міста, фортеці, а на воді торгові кораблі. А в окремі періоди багатовікової жорстокої боротьби запорожцям вдавалося контролювати басейни Дніпра та Бугу, побережжя Чорного й Азовського морів [27].

Ще до утворення української козацької держави в середині XVII ст. запорожці здійснили успішні морські походи, а козацький флот зміцнів організаційно і збільшився чисельно.

Виходило так, що перед походом (за чотири – п'ять тижнів до попередньо призначеної дати), січове керівництво по паланках розсилало універсали, а по містечках і селах розходились знані "в народі" козаки, кобзарі, які в базарні та ярмаркові дні агітували люд за свою справу.

І вже протягом тижня-двох Січ поповнювалася як досвідченими у військовій справі козаками, так і новобранцями - добровольцями рекрутами (молодиками). Їх готували певний час похідні отамани та інші старшини. Новоприбулі самостійно мали забезпечити себе усім необхідним для походу - амуніцією, зброєю, припасами.

Перед виступом їм надавалася можливість попрощатися з рідними та близькими. Збір на Січі переважно відбувався своєчасно, бо ніхто не хотів «зганьбити себе довіку» [4, c.68-71].

Безпосередньо в морський похід відбирали особливо «сильних духом і тілом». З відібраним особовим складом проводились військові заняття (за сучасною термінологією: своєрідний курс морського піхотинця), насамперед ретельно готували «степовиків». Підготовка проводилася таємно. Про мету походу рядові козаки інформувалися тільки в загальних рисах. Мінімальним, так би мовити спартанським, було їх забезпечення провіантом. Він складався головно з сухарів, копченого м'яса, сушеної риби, пшона, ячмінного борошна. Велика увага приділялась і боєзапасам. Кожний учасник повинен був мати при собі шаблю, дві рушниці, 6 фунтів пороху, відповідну кількість куль і шроту. На «чайці» розміщався екіпаж від 50 до 70 козаків та кілька фальконетів (легких гармат) [39, c.156-159].

Досить часто в морському бою козаки використовували морський варіант сухопутного тактичного прийому, який називався „крутити веремію”. Суть її полягала в тому, що козацький флот з ходу атакував ворожі кораблі, обстрілявши їх з гармат і рушниць відходив, затим атакував з інших напрямків. Ворожі кораблі вимушені були збиватися з курсів і у суматосі бою змішуватися і зчіплюватися один з одним, а в таких умовах використання їх корабельної артилерії втрачало ефективність. Тоді всіма чайками відчайдушно атакували один-два ворожих кораблі, брали їх на абордаж і їх же використовували проти інших турецьких кораблів. Коли така тактика не приводила до результату, то налягати на весла приходилося вже козакам [38, c.14-17].

Значна увага приділялася морально-психологічному стану учасників рейду. Залишаючи Січ, вони суворо дотримувалися традиційних ритуалів і звичаїв. Особовий склад чайок формувався переважно за курінним принципом і тоді козаки добре знали один одного. Під час бою останнє мало дуже важливе значення, бо підвищувало рівень взаємодопомоги. Вживання спиртних напоїв категорично заборонялось, а за порушення – винуватця викидали за борт, незважаючи на його попередні заслуги.

Перед появою повного місяця флотилії чайок спускалися вниз по Дніпру. Першим ішов човен похідного отамана, за ним почергово – решта суден. Пливли майже впритул, що дозволяло швидко і чітко виконувати всі команди, які надходили з авангардної чайки. Морський прапор на ній використовувався для сигналів. Отаман стояв на спеціальному підвищенні на носі чайки і мав можливість спостерігати за рухом всієї флотилії. Подолавши шлях Дніпром, козаки добиралися до острова Тавань і гирла Дніпра – виходу до Чорного моря, де починалися для них серйозні випробування [38, c.20-23].

Турецькі вартові ретельно охороняли вихід у Чорне море, використовуючи різні засоби. Так, від фортеці Кизикирмен і міста Ослана до о. Тавань Дніпро перетинали залізні ланцюги, залишаючи лише вузькі «ворота» - прохід, на який була націлена вся берегова артилерія. Цю небезпечну ділянку запорожці проходили вночі.

Спочатку вони спускали кілька великих стовбурів дерев. Причому до них прив`язували каміння певної ваги, щоб ті пливли сторчака. Коли стовбури вдарялися в залізні ланцюги, то турки сприймали їх за щогли чайок і відкривали вогонь. Нападники очікували між плавнями, в очереті, доки турки використають біля гармат боєзапас або розіб'ють ядрами перепони. Після припинення артилерійського вогню козаки підходили до лінії ланцюгів, у разі необхідності сильним натиском розривали її і виходили на оперативний простір [34, c.102-103].

Їхня тактика ведення бою була досить різноманітною: від блискавично коротких, до тривалих каботажних і транзитних рейдів.

Якщо туркам вдавалося галерами своєчасно блокувати запорозький флот, що зосереджувався біля Таваня або в гирлі Дніпра, низовики, використовуючи ширину лиману та швидкісні якості чайок, погодні умови, найчастіше відривались від противника.

Втративши фактор раптовості, козаки змінювали тактику. Вони причалювали до пустельних берегів, відсижувалися там певний час, а вже потім, з суходолу, брали якесь турецьке місто, громили його берегові гарнізони, які очікували напад з моря. У здобутих містах запорожці довго не затримувалися, швидко вантажили трофеї і виходили в море. Іноді в поході вони розділялися на дві частини. Тоді одна йшла суходолом, друга на чайках. Проте згодом вони знову об'єднувалися в заздалегідь домовленому місці і спільно атакували турків [34, c.108-110].

Як свідчать джерела, турки ретельно вивчали стратегію і тактику запорожців, вживали контрзаходів. Однак їм не часто вдавалося розгадати задум останніх. Наприклад, коли розвідка сповіщала про турецьку засідку на Дніпрі, то козаки притоплювали свої чайки, залишали біля них кількох джур і досвідчених товаришів, а самі вирушали в обхід. При потребі вже через кілька днів їх флот знову поставав у повній силі.

Вміло використовували запорожці і морехідні якості своїх човнів. Борти чайки піднімалися над водою лише на два фути. При невеликій хвилі (до 0,5 фута) вони ставали малопомітними для супротивника. Це давало змогу козакам першими виявляти ворожі патрульні кораблі та флотилії. Дотримуючись дистанції, вони могли йти за галерами цілий день і тільки в надвечір'я починали готуватися до нападу. Їхні човни заходили, як правило, з боку сонця, що сприяло непомітному скороченню відстані. Йшли на абордаж опівночі чи вже перед самісіньким ранком, використовуючи тим самим фактори раптовості, маневру та швидкості дій [23].

Турки намагалися уникати бою з козаками поблизу берегів, оскільки тоді маневреність чайок залишала для них мало шансів на перемогу. Коли ж їм випадало зіткнутися у відкритому морі, то запорожці починали "крутити веремію". Вони на повній швидкості підходили до турецьких суден, давали залп із гармат і рушниць, а тоді відходили. Маневр повторювали вдруге, втретє, але вже з інших позицій. Траплялося, що всією армадою атакували тільки один турецький корабель, завдаючи йому значних пошкоджень і фізичних втрат. Оговтавшись, турки готувалися до «веремії», а козаки вирішували дати вирішальний бій. Нерідко захопивши кілька турецьких суден, вони використовували їхню вогневу міць супроти противника, примушуючи його відступити. Коли ж цього досягти не вдавалося, то самі налягали на весла і тікали [27].

Турки постійно влаштовували різноманітні засідки, щоб захопити козаків, коли ті поверталися з походів. Однак уникнути цього дозволяла добре налагоджена розвідка, яка знала практично про всі наміри ворога. Коли ж на вході до гирла Дніпра турецьку оборону прорвати не вдавалося, вони знаходили поблизу Очакова затоку і волоком (по 200-300 чол.) перетягували кожну чайку через суходіл, після чого через 2-3 дні опинялися вище турецької засідки і поверталися на Січ [27].

Інколи турки перекривали їм шлях додому біля Очакова. Тоді низовики заходили з Чорного моря до Керченської протоки, звідти до Азовського моря, а там аж до гирла Дону. Потім р. Міус піднімалися вгору наскільки було можливо, волоком перетягували судна до Вовчої Води (притоки Самари) і вище фортеці Кодак діставалися Дніпра. Однак цей шлях ними обирався тільки тоді, коли не було іншого виходу. Нерідко потерпали запорожці за штормової погоди. Тоді флот турків набував значної переваги. За таких умов, у ході бою, гребці чайок прив`язували весла до бортів і, безперервно заряджаючи рушниці, передавали їх стрільцям. Великі втрати козаків призводили до того, що лише кожний п`ятий з них повертався на Січ.

Слід зауважити, що період XVI-XVIII ст. був часом найбільшої могутності Оттоманської Порти, її війська стояли під Віднем, флот був непереможним в Середземному морі, над Європою витав привид турецького поневолення. В цій ситуації козацький флот своєю стратегічною задачею обрав нанесення ударів в найуразливіші політичні і економічні центри могутнього сусіда. Такими були Стамбул, Синоп, Трабзон, Різе, Азов і кавказьке узбережжя, куди європейські воєначальники не сягали і думкою. Походи на ці приморські міста і фортеці, особливо на Стамбул, мали надзвичайний міжнародний резонанс, піднімали політичний і військовий авторитет українського козацтва в Європі як вагомого союзника у боротьбі з османською агресією [15, c.187-189].

Наприклад, удари Дмитра Вишневецького по Азову, Керчі і Кафі та блокування торгового шляху на Стамбул вперше викликали голод в турецькій столиці а паради козацького флоту гетьманів Петра Сагайдачного і Оліфера Голуба в Босфорі – паніку. Оперативно – стратегічне маневрування на внутрішніх морських комунікаціях противника кінцевим результатом привело до домінування козацького флоту в першій половині XVII-го століття в Чорному морі, а турецький флот вперше за багато віків вимушений був перейти від наступу до оборони.

Концепція активної оборони визначала способи і форми оперативно – стратегічного маневрування силами флоту на ворожих морських комунікаціях. Воно включало в себе, по-перше, блокування і знищення транспортних і торгових комунікацій ворога в районах майбутніх бойових дій та нанесення одночасних ударів як розрізненими силами по кількох ворожих базах одночасно так і концентрованих ударів об’єднаними силами флоту. Яскравим прикладом такого маневрування являються дії козацького флоту на турецьких морських комунікаціях напередодні Хотинської війни в 1621 році. По-друге, активна оборона передбачала знищення силами флоту ворожих переправ і доставку морських десантів в тил ворога, які були достатньо ефективними в боротьбі з Кримською ордою та під час походів турецьких військ в Україну [4, c.62-63].

Якщо вахта на турецьких кораблях таки виявляла козацькі чайки і вночі, тоді запорожці гасили на чайках сигнальні ліхтарі і запалювали такі на дубах, байдаках, які тягли на буксирі. Ці хибні чайки-цілі маневрували навколо турецьких кораблів і проти них направлявся весь ворожий артилерійсько-рушничний вогонь. Це позволяло десанту без втрат діставатися бойового зіткнення з турецькими кораблями. Під прикриттям артилерійського з фальконетів і густого рушничного вогню батового строю стрільців, битву починала абордажна десантна команда. Коли козаки-десантники забиралися на палубу ворожого корабля, їм негайно йшла на допомогу команда стрільців. Таким чином досягалася висока динаміка бою і перевага в бою [17].

В боротьбі з важкими кораблями турецького флоту козаки досить часто використовували і буксируємі байдаки в якості брандерів – плавучих мін. Маючи великий досвід підривних робіт, козаки використовували його і на морі. Прив’язавши до турецького корабля начинений порохом байдак і підпаливши його, чайки відходили кормовими кутами від ворожого корабля, рушничним вогнем не допускаючи можливості відчепити байдак і таким чином підривали ворожий корабель.

Під час абордажу козаки отримували перевагу і в живій силі: якщо на чайці весь її екіпаж був професійними воїнами, то на турецькій галері лише 20-30 відсотків від її екіпажу. Звільнивши невільників з кайданів, козаки добивалися ще більшої переваги в людях над ворогом [4, c.67-69].

Конкретно про рівень воєнно-морського мистецтва козаків дає певне уявлення штурм міста-порту і фортеці Варни, яка вважалася неприступною. Наперед ознайомившись з районом бойових дій, запорожці обійшли фортецю з суходолу, виманили з неї основні сили турків і завдали по них несподіваний удар, в результаті якого останні зазнали великих втрат. Потім штурмом увірвалися до міста і з тилу розгромили берегові укріплення. Одночасно, козацькі чайки вдарили з моря і знищили на рейді всі турецькі кораблі. Таких рішучих і несподіваних дій супротивник, зрозуміло, не очікував.

Таким чином, з вищесказаного можна зробити висновки, що основними рисами козацького воєнно-морського мистецтва на той час були: рішучість і активність дій, завдавання превентивних ударів з метою перехоплення ініціативи; висока маневреність та мобільність; швидка і більш-менш точна оцінка та урахування реальних обставин; ретельна підготовка удару; жорстка військова дисципліна, тверде і безперервне управління особовим складом під час морських походів; раптовість; постійна висока підготовка до ведення бойових дій за будь-яких умов; вміння проводити бій незалежно від кількості супротивника; стійкий морально-психологічний стан запорожців.

**РОЗДІЛ 4**

**КОЗАЦЬКІ СУДНА В МОРСЬКИХ ПОХОДАХ ЗАПОРОЖЦІВ: ТИПИ ТА ТОПОНІМІЯ ПОШИРЕННЯ**

Історія козацького флоту багата випадками, коли козацький флот уміло і майстерно використовував захоплені ворожі кораблі і підсилював ними свої флотилії. З допомогою захоплених у бою кораблів козацькі флотоводці не раз брали штурмом фортеці Варну, Кафу, Синоп та громили турецькі ескадри. Це у першу чергу гетьмани-флотоводці Самійло Кішка, Богдан Микошинський, Петро Сагайдачний, Яків Нерода, Богдан Хмельницький, Іван Сулима, Тарас Трясило, кошові отамани Іван Сірко, Іван Малашевич, Сидір Білий, Антон Головатий, полковники Олексій Шафран, Яків Сідловський та інші українські рицарі моря. Збереглося багато історичних свідчень, і у першу чергу народних дум і переказів, як козацькі флотилії, прибувши до Очакова на захоплених в морі турецьких великих кораблях, демонстративно палили їх на очах і на острах Очаківського гарнізону.

На Запорозькій Січі суднобудівництво здавна розвинулось і досягло високого рівня й досконалості. Козацькі майстри-корабельники славилися і за межами України. Їх часто запрошували й до Москви, щоб вони навчали корабельної справи. Одну чайку споруджувало впродовж півмісяця понад 60 чоловік. Техніка суднобудування, якою володіли майже всі козаки, не була надто складною.

Запорожці зрубували високу липу чи вербу і, очистивши її від галуззя, видовбували днище. До нього кріпили дубові ребра, на які зверху вниз нашивали дубові дошки довжиною 3,5 метра, шириною 30 сантиметрів. На носі й кормі споруджували щось на зразок кают. Тут зберігали провіант, боєприпаси й зброю. До кожного кінця човна прилаштовували окреме стерно, завдяки чому чайка в будь-який момент могла змінити курс на 180 градусів. У центрі на спеціальному станку укріплювалась щогла з вітрилами, з обох боків човна було від 20 до 40 весел. Отже, чайки котрі одночасно приводились у рух веслами й вітрилами, були дуже маневреними. Борти човна обкладали в’язанками очерету завтовшки від півтора до двох з половиною метрів. Ця своєрідна захисна одежина утримувала судно на поверхні й захищала од ворожих стріл і куль. Запорозькі чайки сягали у довжину 15–22 метрів, у висоту не більше 4 метрів, а в ширину – 6 метрів. Човен брав на борт 40–60 козаків. Над чайками-дубами, що стояли у гавані, підносилися високі, стрункі трищоглові кораблі. Вони мали дві палуби, двоярусну рубку у формі намета, де розміщувалася старшина (до 10 чоловік). Обабіч рубки було по 4 каютних ілюмінатори. По бортах, на нижніх і верхніх деках судна, виглядали з люків грізні дула фальконетів – невеликих кованих залізних чи мідних гармат [15, c.189-190].

До складу запорозької флотилії входили навіть підводні човни. Звичайно, з нашого погляду вони здаються досить примітивними. Проте факт їх існування у XVI ст. становить великий інтерес. Очевидно, запорожці використовували різні види суден залежно від стратегії й тактики морського бою. Особливістю козацького флоту було те, що чайки могли пришвартовуватися до будь-якого берега.

У підготовці до походу брало участь усе запорозьке товариство. Спора частина козаків споряджала судна, решта вантажила на них зброю, шаблі, рушниці, порох, набої, ядра, харчі. Під час походів існував непорушний закон: запорожцям суворо заборонялося брати з собою будь-які спиртні напої. За свідченням сучасників, з п’яними розправлялися безжально – їх викидали за борт. У морські походи козаки відпливали вночі, перед новомісяччям.

Гетьман Іван Сулима в 1620 році на захопленій турецькому галіоні не лише вів бойові дії в Чорному морі, а з боями успішно дійшов аж до Риму, за що був нагороджений Папою Римським золотою медаллю. Уміли запорожці не лише використовувати в морській практиці а й будувати власні морські каравели. Це підтвердила знайдена і піднята з глибин Дніпра в 2003 році запорожська бойова бригантина XVIII століття, яка законсервованою передана для зберігання в Національний заповідник козацтва на острові Хортиці [27].

Турецький флот опасався бойових зіткнень з козацьким флотом особливо поблизу берегів. В цьому випадку маневреність, швидкість і проходимість по мілинах чайок не залишала туркам ніяких шансів на перемогу.

Козаки майже щороку воювали проти турків і татар. 1600 р. - напад на порт Варна, під час якого козаки захопили І0 турецьких галер з усіма припасами, звільнили полонених і вивезли 180 тисяч золотих. 1602 р. – козаки на 30 чайках розгромили під Кілією турецький флот. 1606 р. – козацьке військо зненацька напало на турецький флот і розгромило його. Козаки захопили 10 турецьких галер, здобули штурмом фортецю Варну, яка вважалася неприступною.

Якщо морський бій з турецькою ескадрою відбувся вдень, то козацька флотилія повністю використовувала переваги своїх чайок: більшу маневреність, переважаючу швидкість, більшу скорострільність і непримітність на морській хвилі.

Ще однією немаловажною перевагою низькобортних чайок над високими двох- і трьохпалубними кораблями був фактор меншої підданості екіпажу чайки так званій морській хворобі, тобто морській хитавиці. Крім того чайки, висота борту яких не перевищувала 1,5 метри над водою, при хвилюванні моря в два бали були майже непримітними на фоні морського горизонту. Це давало козакам змогу на далеких і середніх дистанціях зоставатися непримітними для противника, першими виявляти на морських обріях турецькі патрульні кораблі і флотилії і, відповідно, першими готуватися до бою.

Про широке застосування фальконетів запорожцями під час походів засвідчив, зокрема, відомий французький військовий інженер Г. -Л. Боплан, який у 1630–1648 рр. перебував на службі в польського уряду, керував будівництвом фортець на Півдні України. Він зазначив, що на козацькому човні – «чайці» встановлювалося 4-6 гармат такого зразка. А враховуючи той факт, що в морський похід, як правило, вирушало близько 60-100 «чайок», то в середньому виходило по 100 гармат на кожну тисячу козаків. Це давало можливість козацькому флоту завдавати відчутний удар по супротивнику [3].

При організації атаки ворожих кораблів козацька флотилія чи ескадра досить часто розділялася на два загони: головні і допоміжні сили. Допоміжні сили зв’язували боєм кожний турецький корабель а головні в той же час навально атакували ворожого флагмана. Відбиваючись від козаків, кораблі ворожого ордеру не мали змоги допомогти флагману, якому приходилося вибирати: або попадати в руки козаків, або першому тікати з місця бою. Подолавши опір флагмана, головні козацькі сили йшли на допомогу допоміжним силам. Ворожі кораблі, втративши загальне керівництво, ставали легкою здобиччю козацького флоту. Якщо ворожий флагман гинув у бою, був захоплений чи втікав або ухилявся від бою, це приводило до загальної поразки ворожого флоту або його ганебної втечі світ за очі. Цю тактику морського бою надзвичайно розвинув і успішно використовував гетьман Петро Сагайдачний. Не випадково, під час його гетьманування, турецьких моряків лише силою випроваджували в море [9, c.324-326].

Успіх козацького флоту при рівних силах у більшості морських битв був на стороні запорожців у спокійну, штилеву погоду або вночі. Перевага в битвах у вітряну, штормову погоду, коли абордажний бій ставав або малоефективним або неможливим, у більшості випадків була за більш тонажним і важче озброєним флотом турецьким.

Однак, основним завданням морських походів козацького флоту великі морські битви не являлися і як такі спеціально не планувалися, наоборот, їх належало при можливості уникати. Головними завданнями походів для козаків було нанесення ударів по важливих торгових, транспортних і військово-політичних центрах, штурми фортець, які могли б визвати міжнародний резонанс та приниження престижу і могутності Султана Султанів. Тому і планувалися на Січі походи не лише в Чорне і Азовське моря а і в Кругле (Мармурове) та в Біле (Середземне) моря.

Для досягнення цих цілей на Січі постійно удосконалювали тактику і способи ведення війни на морі. Одним із таких способів є винахід підводних човнів. Це питання і досі є дискусійним і офіційною російською історіографією піддається не лише сумніву але й насмішкам.

Вітчизняних підтверджень наявності підводного флоту на Січі не збереглося, тож згадки про запорожських підводників вийшли не з України. Про перші запорожські підводні човни є чимало свідчень зарубіжних істориків і в першу чергу французьких. Так, французький історик Монжері в 1827 році зазначив: «В крайньому разі, без сумніву, такого роду судна (підводні) вживалися в Європі в XVI ст. Українці часто уникали переслідування турецьких галер з допомогою великих підводних човнів» [17].

Отже, для Монжері, на відміну від багатьох сучасних вітчизняних дослідників, сумніву в наявності підводних човнів в запорожців не виникало. Чому? Та тому, що він опирався на записи французького філософа Фурньє, який наприкінці XVI століття відвідав Константинополь. Фурньє свідчить: «Тут мені розказували цілком незвичайні історії про напади північних слов’ян на турецькі міста і фортеці – вони появлялися раптово, вони піднімалися прямо з дна моря і вкидали в жах берегових мешканців і воїнів. Мені і раніше розказували, начебто слов’янські воїни перепливають море під водою, но я вважав розповіді видумкою. А тепер я особисто говорив з тими людьми, які були свідками підводних набігів слов’ян на турецький берег».

Користуючись матеріалами Фурньє, Монжері робить висновок: «Запорожські козаки користувалися гребними суднами, спроможними занурюватися під воду, покривати в зануреному стані великі віддалі, а затим відходити в зворотну дорогу під вітрилами» [32].

Французький історик навіть дав опис такого судна. На його думку, це був дерев’яний човен, обшитий шкурами, а корпус накритий герметичною палубою. Над нею висилась шахта, яка виконувала роль сучасної бойової рубки, в якій знаходився спостерігач-кермовий. При плаванні в надводному і напівзануреному положенні через шахту в човен поступало повітря. В підводному стані рух човна здійснювався при допомозі весел, герметичність в місцях їх проходу через корпус забезпечувалась шкіряними манжетами.

В історії збереглися свідчення французького посла при дворі султана, як козаки флотилії кошового отамана Богдана Микошинського в 1595 році при захопленні Синопа вдалися до хитрощів, використавши підводні човни. «Вони переобладнали свої човни-чайки, влаштувавши в них подвійне дно із стулками. Під дно поклали баласт – пісок. Коли стулки відкривалися, пісок висипався і човен спливав на поверхню. Палубу теж закривали стулками, а отвори, куди вставляли весла, теж затягували шкірою. Над палубою здіймалася труба, крізь яку надходило повітря» [32].

Таким чином, іноземні історичні документи переконливо свідчать, що до складу козацького флоту входили і підводні човни, творцями яких стали запорожські корабели, і винахід яких породила боротьба українців за волю і їх боротьба за саме право на життя.

Маючи добре відлагоджену лоцманську службу, запорожці добре знали Дніпро, затоки і дніпрові заплави. Як правило, козакам завжди вдавалося прориватися в Чорне море чи основним річищем Дніпра, чи мілкими протоками, інколи перетягували свої чайки волоком через мілини біля урочища Прогноїв.

Турки з татарами винаходили різні засоби для стримування козаків від морських походів. Для цього по Дніпру збудували цілий ряд фортець Кизи-Кермен, Аслан-Кермен в районі нинішніх Каховки і Берислава, та Тягиня, Мустрід-Кермен, Бургун на острові Тавань між якими через Дніпро протягли міцні залізні ланцюги з системою сигналізації. Дніпро з фортечних мурів острова і обох берегів прострілювався з важких гармат [6].

Запорожці знайшли вихід і для очищення собі шляху до моря протягом ночі пускали за водою кілька стягнутих ланцюгами кряжистих дубів, які силою потоку води розривали ланцюги. Турки посеред ночі сприймали їх за підхід козацьких чайок і відкривали по них гарматний вогонь з фортець. Коли турецький боєзапас зсякав, запорожські чайки швидко і без втрат проходили повз турецькі фортеці. Деколи, у більшості випадків при поверненні з походу, козацький флот виходив на суходіл і козаки обходили турецькі фортеці на Дніпрі суходолом, перетягуючи чайки волоком.

Роль козацтва в українському суспільстві зросла настільки, що в Європі всіх українців почали називати «козацькою нацією», а з Військом Запорожським в дипломатичні стосунки вступили провідні європейські держави.

Морські походи запорожців виконували важливу військово-історичну задачу не лише вітчизняного а і європейського значення. Їхні превентивні удари по морських комунікаціях Туреччини у внутрішніх районах імперії значно сковували турецьку експансію в Європі, на очах всього світу ослаблювали Осяйну Порту. Морські поразки турецького флоту в Чорному морі обернулися ще й блокадою флотом Венеції протоки Дарданелли в 1648 році. То ж в 1649 році турецький султан вже сам шукає спілки з Військом Запорожським та укладає з ним угоду про промисли і вільне судоходство козацького флоту в Чорному і Середземному морях [12, c.78-84].

Значний ріст сили і міжнародного авторитету козацтва визивали велику тривогу у шляхти Речі Посполитої, яка не менше османів боялася волелюбних і незалежних низових козаків. Протягом десятиліть Січ оставалася осередком свободи і саме звідси організовувалася боротьба не лише проти Осяйної Порти а і проти польського панування в Україні. Не маючи змоги силою розправитися з козацтвом, польська держава, налякана погрозами турецького султана, майже щорічно приймала сеймові рішення про заборону морських походів в Чорне море. Оборонці рідної землі, а з нею і Речі Посполитої, фактично оголошувалися поза законом як „своєвільні люди”, розпочалося масове гноблення і переслідування козацьких родин. Січі відрізали сполучення з центральними регіонами України, на шляху, що поєднував Січ з Черкащиною і Київщиною, звели польську фортецю Кодак, з якої в упор розстрілювали всіх, хто йшов на Січ чи з неї, в Україні постійно знаходилося польське окупаційне військо. Не стільки турки з татарами, як польська шляхта унеможливлювали морські походи з Дніпра в Чорне море.

В 1736 році Росія оголосила війну Туреччині і козацькому флоту була визначена роль авангарду російських військ та поставлена задача блокування турецьких військ і флоту. Спершу козацька флотилія на чолі з Малашевичем із 10 чайок взяла штурмом і зруйнувала турецьку фортецю Кінбурн, захопила там всю артилерію і один бойовий корабель. Затим, отримавши підкріплення, Малашевич провів рейд в Буго-Дніпровський лиман, очистив його від турецьких суден і там прикривав похід військ фельдмаршала Мініха в Крим. В донесеннях російського командування особливо відзначалася роль козацького флоту при штурмі Очакова [28, c.543-544].

В столиці гідно оцінили результати походів козацького флоту і для розширення його бойових можливостей прийняли рішення зміцнити його більш важкими кораблями. Для цього в 1738 році на Січ спеціально прибув віце-адмірал Сенявін, який разом з кошовим отаманом Іваном Білецьким обрали місцем нової верфі острів Верхня Хортиця. Там запорожські суднобудівники мали будувати гребно-вітрильні десантно-штурмові скампавеї та бригантини для майбутніх змагань з турецьким флотом за вихід до Чорного моря. З цього приводу Адміралтейств-колегія повідомляла імператрицю, що на наступний рік там заплановано збудувати сорок бойових козацьких кораблів. На Десні запорожці будували ще 20 суден.

В 1768 році розпочалася чергова російсько-турецька війна, в якій козацькому флоту визначалася активна участь. Козацьку флотилію очолив полковник Пилип Стягайло, який на 38 чайках проводив операції в устю Дніпра та в його лиманах. В 1769 році козацька флотилія розгромила кримську орду на переправі під час її спроби атакувати Січ. За цю перемогу імператриця в 1771 році нагородила Стягайла золотою медаллю з своїм портретом. В 1770 році козацька флотилія під командуванням військового старшини Данила Третяка на 40 кораблях завдала поразки турецькій ескадрі під Очаковом а десантом на Кінбурнську косу розгромила орду. Наприкінці цього ж року козацька флотилія була задіяна в переправі на Лівобережну Україну татарських орд з очаківських і хаджибейських степів [28, c.545-546].

Бойові успіхи запорожців на морі і суші, їх відвага і винахідливість під час цієї кампанії широко обговорювалися при дворі.

Маючи велику потребу у суднах, здатних долати пороги, фельдмаршал Мініх доручив Адміралтейств-колегії розробити відповідний проект. На початку серпня 1736 року десять дубів та одне захоплене турецьке судно повернулися з Кінбурнської коси. Питання Мініха до козаків стосувалося того, чи зможуть судна з вантажем та без вантажу навесні пройти пороги. Ті підтвердили, що дуби здатні виконати таке завдання. Креслення «запорожской казацкой лотки именуемой дуб» довжиною 15-16 метрів надіслали в столицю.

Це зображення стало свідченням того, що запорожці опанували нові суднобудівні технології. В розрізі «дуба», чітко видно, що його основою був вже не архаїчний човен-довбанка, а кільовий брус, традиційний для тогочасної європейської школи. Втім, про повну відмову від старих методів не йшлося. Отже, тип судна не змінювався, а його назва «дуб» автоматично переносилася на судно із кілем, зробленим з бруса. Під час війни 1736-1739 рр. будувалися обидва різновиди дуба. Якщо кільова основа була знайома козакам ще до повернення під владу Росії у 30-х роках XVIII ст., то в подальшому таких кораблів у козацьких флотилих мало бути все більше, хоча вони і зберігали традиційну назву «дуб» [6].

Намагання в умовах війни швидко опанувати козацький досвід спочатку вилилися в появу штучних недосконалих моделей. Одна з них відома з креслень Д. Броуна. Гібридний плавзасіб отримав красномовну назву «новоманерная запорожская лодка». В офіційних документах він також зветься «дубель-шлюпкою». Цей човен з дванадцятьма парами весел та двома щоглами був крупнішим за «козацький човен». Його довжина була більшою за 25 метрів, ширина становила 6 метрів. У ньому могли розміститися до 100 вояків. Артилерійське озброєння складалося з чотирьох три фунтових фальконетів. Існували також різновиди, які відрізнялися розмірами та озброєнням.

Новоманірний козацький човен – невелике, безпалубне парусно-гребне судно в складі Дніпровської флотилії періоду російсько-турецької війни 1735-1739 років. Човен мав поперечні лави, 6 пар весел, щоглу з вітрилом, кормове кермо, вміщав до 60 осіб. Озброєння - 4 гармати (фальконети вагою близько 100 кг). Човен був побудований за кресленнями козацьких чайок.

Довжина судна близько 17,5 метра, висота - 3,5 метра. Набір корпусу зроблений в основному з сосни. Тільки кільова конструкція і деякі деталі були виготовлені з дуба. Новоманірний козацький човен мав 10-ти метрову щоглу і 6 пар весел. Всі вітрила були складні, і це дозволяло човнам непомітно підкрадатися до супротивника. Екіпаж близько 60-ти осіб, з них 24 людини - веслярі. Козацький човен був озброєний 4 невеликими гарматами – фальконетами [15, c.66-72].

Човен поєднує традиції європейського галерного суднобудування з особливостями козацьких човнів. Він був розрахований на те, щоб проходити дніпровські пороги з мінімальною осадкою і в той же час перевозити вантаж, команду та бойовий склад армії. Частина інструментів, пов'язана з будівництвом судна, була знайдена в тирсі між зовнішньою і внутрішньою обшивкою човна.

Отже, ці новостворені специфічні типи суден фактично були потрібні для виконання тих самих завдань, які вирішували ще чайки запорожців за сотні років до цього. Фактично йшлося про ті ж чайки та дуби, але виготовлені за новітніми на той час корабельними технологіями з певною модернізацією. Таку спадкоємність підтверджує навіть офіційна назва «нових» човнів – новоманірна козацька лодка.

Судна будувалися поспіхом, з порушеннями технологій. В якості будівельного матеріалу використовувалася сосна. Деревина була недостатньо просушена. Шпангоути та інші деталі конструкції в місцях кріплень доводилося «підганяти» через їх деформацію.

Новоманірні козацькі човни не були використані повною мірою. Причин цього було декілька. Спочатку Адміралтейство довго обирало потрібні типи суден, через що масове виробництво потенційно ефективнішого новоманірного козацького човна із поспіхом почалося лише з 1738 року, коли низка військових успіхів скінчилася. Звичайним явищем стали порушення технологій, застосування деревини неналежної якості тощо. Конструктори намагалися швидко знайти нові технічні рішення, але в умовах війни зробити це було важко. Багато побудованих човнів виявилися непридатними для бойових дій, і їх використовували не за призначенням, обмежуючись позиційними пересуваннями, окремими перестрілками і перевезенням вантажів [26].

Козаки на своїх чайках перепливали Чорне море й на турецькому узбережжі Малої Азії руйнували міста Синоп і Трапезунд. Козаки часто на чайках з'явилися біля Константинополя, а також напали на головний невільницький ринок Кафу (тепер Феодосія).

Підводячи підсумки відзначимо, що поява «новоманірних козачих човнів» з'явилася наступним етапам у розвитку не тільки російської, але й козачої кораблебудівної школи. З цього часу епоха моноксилів підходить до завершення, з’являються нові технологічні тенденції.

У висновках також можемо зазначити, що завдяки воєнному морському флоту козаків, протягом століть розхитувалась і сковувалась міць однієї з найсильніших морських держав - Оттоманської імперії. Козацтво оберігало етнічну територію українського народу. З іншого боку, участь запорожців у російсько-турецьких війнах певною мірою сприяла витісненню турок із Північного Причорномор'я. Без допомоги козацького флоту Російській державі не вдалося би цього зробити.

**ВИСНОВКИ**

Історична топонімія– це область знань на стику історії і топонімії; топонімія певної території на певному етапі її історичного розвитку. В історичній науці історичній топонімії звичайно відводиться роль допоміжної дисципліни. В системі географічних наук історичну топонімію зазвичай відносять до суміжних дисциплін, що сформувалися на стику топонімії та історії.

Найбільшого розмаху козацькі морські походи набули в перші два десятиліття XVIIст. Першим трофеєм була фортеця Варна, яка до цього вважалася неприступною – 1606р. У 1608р. запорожці захопили Перекоп,а в наступному році вчинили напад на придунайські фортеці. 1614р. козаки перепливли Чорне Море, висадились на турецькому березі Малої Азії та зруйнували Синоп і Трапезунд, а в 1615р. з’явилися під мурами Стамбула і спалили його портові споруди.

Серед історичних версій походження козацтва можемо виділити основні, а саме: походження козацтва: хозарська, чорноклобуцька, черкаська, татарська, автохтонна, болохівська, бродницька, угодницька, захисна та соціальна.

Головними районами перших рейдів козацьких флотилій стали фортеця Іслам-Кермен із Таванським перевозом у нижній течії Дніпра (сучасне м. Каховка) та місто і фортеця Очаків у гирлі Дніпра. Річкова флотилія, створена Богданом Глинським та опробована у походах кінця XV-початку XVI ст., й надалі залишалася об'єктом опіки адміністраторів порубіжних міст.

Зміцнення козацького флоту розпочалося із будівництва та вдосконалення запорозьких чайок. Козаки в поході на чайках діяли колективно, козацька тактика боротьби на морі виключала індивідуальні дії. Перемоги на морі здобувалися колективними зусиллями всієї флотилії і спиралися на взаємозалежність як кожного члена екіпажу, так і кожної чайки одна від одної.

Спрямовуючи козацтво на активну наступальну боротьбу проти Турецької імперії, у якій пріоритетну роль відіграли чорноморські козацькі походи, Петро Конашевич-Сагайдачний домігся збільшення запорозької флотилії. Протягом трьох століть (XVI – XVII ст), вирішуючи історичні завдання захисту українського народу на перетині геополітичних інтересів «наддержав» свого часу – Речі Посполитої, Османської та Російської імперій запорожці фактично створили перший чорноморський флот.

Запорозьке козацтво під час морських походів завдавало випереджальних ударів супротивникові, чим значною мірою послаблювало агресивні дії Османської імперії не тільки проти України, а й інших європейських країн. Наслідком морських походів козацтва було і визволення великої кількості невільників із турецько-татарської неволі.

Форми боротьби на морі визначали військово-морський зміст морської доктрини козацького флоту. Такими формами боротьби являлися, наприклад, досягнення перемоги над османським флотом шляхом раптових атак і контратак у вигідних умовах, знищення опорних баз і центрів кораблебудування ворожого флоту, застосування широкого оперативно-тактичного маневрування в різних районах морського театру, застосування неординарних бойових порядків, поєднання в операціях тактики морського бою з тактикою морського десанту, зрив військово-морських і торгових комунікацій противника, нанесення ударів в найуразливіші політичні і військові центри Османської імперії, нанесення морально-психологічних ударів і, врешті, планування та проведення морських операцій одночасно з сухопутними операціями головних сил Січі.

Також до тактики бойових дій можно віднести морський варіант сухопутного тактичного прийому. Суть полягала в тому, що козацький флот з ходу атакував ворожі кораблі, обстрілявши їх з гармат і рушниць відходив, затим атакував з інших напрямків. Тоді всіма чайками козаки атакували один-два ворожих кораблі, брали їх на абордаж і їх же використовували проти інших турецьких кораблів.

До кінця XVIII століття на Запорозькій Січі суднобудівництво значно розвинулось і досягло високого рівня й досконалості. Козацькі майстри-корабельники славилися і за межами України. Їх часто запрошували й до Москви, щоб вони навчали корабельної справи. Одну чайку споруджувало впродовж півмісяця понад 60 чоловік. До складу запорозької флотилії входили також підводні човни. Факт їх існування у XVI ст. становить великий інтерес. Очевидно, запорожці використовували різні види суден залежно від стратегії й тактики морського бою. Особливістю козацького флоту було те, що чайки могли пришвартовуватися до будь-якого берега.

Гордістю козацького флоту були також новоманірні козацькі човни, які поєднували традиції європейського галерного суднобудування з особливостями козацьких човнів. Човен був розрахований на те, щоб проходити дніпровські пороги з мінімальною осадкою і в той же час перевозити вантаж, команду та бойовий склад армії.

Спрямовуючи козацтво на активну наступальну боротьбу проти Турецької імперії, у якій пріоритетну роль відіграли чорноморські козацькі походи, Петро Конашевич-Сагайдачний домігся збільшення запорозької флотилії. Кількість чайок у ній досягала кількох сотень. Мета стратегії морських походів, розробленої Петром Сагайдачним, полягала у веденні бою на теренах ворога. Основним напрямком козацького наступу були береги Малої Азії. Він мав послабити економічну та військову міць Туреччини. Козаки мусили звільнити з турецько-татарської неволі бранців. Вони атакували декілька фортець одночасно, але основного удару завдавали найбільшому центрові. Вони намагалися знищити турецький флот у портах і на морі.

На початку XVII століття існував потайний водний шлях (Дніпро-Самара-Вовча-Кальміус-Азовське море-Чорне море), яким запорозькі козаки користувалися для виходу в Чорне море під час блокування турецьким флотом Дніпровського лиману.

Таким чином, з вищесказаного можна зробити висновки, що основними рисами козацького воєнно-морського мистецтва на той час були: рішучість і активність дій, завдавання превентивних ударів з метою перехоплення ініціативи. Також слід відзначити високу маневреність та мобільність, швидку і точну оцінку та урахування реальних обставин.

Запорозькі козаки у XVII-XVIII статтях мали ретельну підготовку удару, жорстку військову дисципліну, а також тверде і безперервне управління особовим складом під час морських походів. Козаки наступали на ворогів раптово й були готові вести бойові дії за будь-яких умов. Важливо пам’ятати про стійкий морально-психологічний стан запорожців.

В очах тодішнього світу успішні дії козаків на морі викликали захоплення в країнах Середземномор’я, на Балканах, в Італії, бо вони теж вели активну боротьбу проти османського поневолення. Дослідження української воєнної історії, зокрема козацького воєнного мореплавання, повинні істотно поглибити знання і уявлення про характер, перебіг та закономірності історичного процесу.

На нашу думку, запорозьке козацтво продовжило і розвинуло вітчизняне мореплавання, пристосувало його до конкретних умов свого часу. Морські походи запорожців виконували важливу військово-історичну задачу не лише вітчизняного, а і європейського значення.

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ**

**Література**

1. Баландин Р., Бондарев Л. Природа и цивилизация. Москва: Мысль, 1988.
2. Бачинська О.А. топонімія історична. *Енциклопедія історії України*.

К., 2004. Т. 2. С. 83.

1. Боплан Г. Опис України. Москва: Древлехранилище, 2004. 576 с.
2. Брехуненко В. Морські війни українських козаків. Київ, 2007. 80 с.
3. Веселаго О. Краткая история русского флота. СПб, 1893. 53 с.
4. Велесова Книга / Упоряд., перек., ком. С.Д. Пашник. Запоріжжя: Руське Православне Коло. 192 с.
5. Географический энциклопедический словар. М.: «Советская энциклопедия», 1988.
6. Топонімія: словник-довідник / [авт.-уклад. Ципін В. Л.]. Харків : Халімон, 2006. 175 с.
7. Гидроархеологические исследования в р. Днепр у о. Хортица. *Археологические открытия 1971 года*. М., 1972. С. 395-396.
8. Голобуцкий В. Черноморское казачество. К, 1956. 410 с.
9. Д’Асколи Э. Описание Черного моря и Татарии. Одеса. 1999. С. 98.
10. ДСТУ 3582:2013. Бібліографічний опис. Скорочення слів і словосполучень українською мовою. Загальні вимоги та правила; чинний від 2013-08-22. Вид. офіц. Київ : Мінекономрозвитку України, 2014. 15 с.
11. Енциклопедія Сучасної України / редкол.: І. М. Дзюба та ін. Київ : САМ, 2016. Т. 17. 712 с.
12. Енциклопедія Українства. В 10 т. / Гол. ред. В. Кубійович. Париж; Нью-Йорк: Молоде Життя, 1954-1989. 4016 с.
13. Жуковский М. Про час заснування і місце розташування Микитинської Січі. *Збірник праць молодих вчених та аспірантів*. К., 2001. Т. 6. С. 78-85.
14. Записки генерала Манштейна. *Русская старина*. 1975. С. 120.
15. История отечественного судостроения. Парусное деревянное судостроение IX-XIX ст. СПб, 1994. 156 с.
16. Кобалия Д. Днепровская гребная флотилія в І половине XVIII века. Запорожье: Дикое поле, 2010. 204 с.
17. Кобалія Д., Нефедов В. Козацкие лодки XVII ст. СПб, 1977. 220 с.
18. Курти О. Постройка моделей судов. Львов, 1998. 78 с.
19. Країнознавство : теорія та практика : підручник / М. П. Мальська, Н. В. Антонюк, Ю. С. Занько, Н. М. Ганич ; Львів. нац. ун-т ім. Івана Франка. К. : Центр учбової літератури, 2012. 528 с.
20. Кобалія Д. Історія морських походів козаків. *Наукові записки Збірник праць молодих вчених та аспірантів*. 2001. №6. С. 146–155.
21. Максаковский М. Историческая география мира. Москва, 1997.
22. Мамчак М. Україна: шлях до моря. Історія українського флоту. Снятин. 2007. 404 с.
23. Марквардт К. Рангоут, такелаж и паруса судов ХVIII века. Львов, 1991.
24. Мицик Ю. Як козаки воювали. Дніпропетровськ, 1990. 301 с.
25. Пам'ятки iсторii з дна Днiпра / Шаповалов Г., Бабіков А. *Пам'ятки*

*України*. 1973. №4. С. 47-48.

1. Про пiдводнi дослiдження бiля о. Хортиця. Український iсторичний журнал 1971. № 2. С. 146-148.
2. Русов А. Осада и взятие Очакова. *Киевская старина*. Ежемесячный исторический журнал. Т. 23. Киев, 1888. С. 543-598.
3. Сапожников И. Запорожские и черноморские казаки в Хаджибее и

Одессе. Одесса: ОКФА. 1998. 272 с.

1. Саричев В. Три століття козацького флоту. Запоріжжя: Кераміст, 2015. 136 с.
2. Сергійчук В. Морські походи запорожців. Київ, 1992. 60 с.
3. Сокульський А. Морські походи запорожців. Дніпропетровськ: Січ, 1995. 218 с.
4. Сокульский А. З історії судноплавства в Україні: козацька «чайка». 2001. №5.
5. Трубчаніков С. Історична топонімія України. Кам'янець-Подільський: Оіюм, 2003. 168 с.
6. Фикс И. Суда викингов. Пер. с нем. / И. Фикс. Л.: Судостроение, 1982. 104 с.
7. Шаповалов Г. Корабли веры: Судоходство в духовной жизни древней Украины. Запорожье: Дикое поле, 1997. 160 с.
8. Яворницький Д. Історія запорозьких козаків. Пер. з рос. І. Сварника. Львів: Світ, 1990, Т. 1. 329 с.
9. Яворницький Д. Остров Хортица на реке Днепр. Киевская Старина. 1986. Т. XIV, кн. I. С. 41-90.

**Наукові статті:**

1. Деревянный якорь X–XI вв. из реки Подпольной. *«Международные связи в средневековой Европе»:* Тезисы науч. докл. Запорожье, 2011. 212 с.
2. Краснов Н. Козацкий флот. *Военный сборник*. 1995. №9. С. 297.
3. Шаповалов Г. Дослідження військового судна ХVIII ст. на дні Дніпра біля Хортиці у 1971 році. *Судова археологія та підводні дослідження*. 1993. №1. С. 49-58.
4. Шпитальов Г. Дніпровська військова флотилія (1737-1739). *Чорноморська минувшина*. Записки відділу історії козацтва на Півдні України Науково-дослідного інституту козацтва Інституту історії України НАН України: зб. наук. пр. Вип. 6. Одеса, 2011. 14-37.

**Дисертації**

1. Авдєєва О. С. Міжконфесійні відносини у Північному Приазов'ї (кінець XVIII – початок XX ст.) : дис. ... канд. іст. наук : 07.00.01 / Запорізький національний університет. Запоріжжя, 2016. 301 с.

**Електронні ресурси**

1. Гаев Ю. Уникальную казацкую лодку XVIII века, поднятую с днепровского дна, теперь могут увидеть все желающие. *Факти*. URL: http://fakty.ua/16125-unikalnuyu-kazackuyu-lodku-xviii-veka-podnyatuyu-s-dneprovskogo-dna-teper-mogut-uvidet-vse-zhelayucshie (дата звернення: 12.11.2021).
2. Комплексний історико-географічний атлас античних часів і середньовіччя URL: http://gumilevica.kulichki.net/chronosophy/AtlasEurasia.htm (дата звернення: 14.11.2021).
3. Новоманірні казацікі човни за результатами останніх досліджень URL: http://www.cossackdom.com (дата звернення: 21.11.2021).
4. Побережний М. Особливості воєнно-морського мистецтва українських козаків у першій половині XVIII століття URL: http://vspm.od.ua/osoblivosti-voyenno-morskogo-mistetstva-ukrayinskih-kozakiv-u-pershiy-polovini-xviii-stolittya/ (дата звернення: 12.11.2021).

**ДОДАТКИ**

**Додаток А**

Запорозькі Січі XVI-XVIII ст.

**Додаток Б**

Фрагмент карти XVII ст. із зображенням дніпровських порогів

**Додаток В**

Козацький човен. Креслення з книги Г. В. де Боплана «Опис України»



**Додаток Г**

Морські походи та чорноморських козаків у XVIII ст.



**Додаток Д**

Територіальні зміни в Північному Причорномор’ї внаслідок російсько-турецьких війн за участю Запорозького та Чорноморського козацтв

**ТОПОНІМНИЙ ПРОСТІР МОРСЬКИХ ПОХОДІВ ЗАПОРОЖЦІВ XVІI–XVIII СТ.**

*Категорії та поняття, що найчастіше зустрічається у роботі: запорозькі козаки, історична географія, морські походи, козацтво, козацький флот, чайка, новоманірні човни, походи козаків, тактика бою, флотилія, воєнно-морське мистецтво.*

Кваліфікаційна робота магістра складається з 70 сторінок, містить 48 джерел та 4 додатки.

**Об’єктом дослідження** є історичні та географічні карти, які показують характер та напрями морських походів козаків.

**Предметом дослідження** є флот Запорозької Січі, еволюція його організації та військового мистецтва.

**Мета роботи** – представити загальне й точне визначення поняття історичної топонімії, а також дослідити морські походи запорозьких козаків та етапи становлення й розвиток флоту Запорозької Січі.

Досягнення мети передбачає виконання таких **завдань**:

1) обґрунтувати історичні версії походження козацтва та поняття «історична географія»;

2) дослідити становлення і зміцнення козацького флоту;

3) визначити напрямки морських походів козаків у XVII-XVIII ст;

4) комплексне вивчення тактики бойових дій морської флотилії козаків;

5) проаналізувати особливості козацького флоту та феномен новоманірних козацьких човнів.

**Наукова новизна** дослідження полягає у спробі узагальненого аналізу морських походів запорозьких козаків у період з XVII до XVIII століть. Матеріали дослідження можуть бути використані під час подальших наукових розробок, при написанні рефератів, курсових і дипломних робіт студентами історичного факультету.

Слід зазначити, що історична топонімія – це галузь історико-географічних знань, що вивчає конкретну топонімію історичного минулого.

У роботі ми визначили питання фізичної топонімії, а саме зміни місцевості та окремих її компонентів, також дослідили топонімію козаків, а саме їх розташування, переміщення та чисельність.

Також у дослідженні проаналізували формування та територіальні зміни в Північному Причорномор’ї, які утворювалися внаслідок російсько-турецьких війн за участю Запорозького та Чорноморського козацтв.

Ми використовували географічні карти на писемні пам'ятки як головні джерела історичної топонімії.

Під час написання магістерської роботи ми також визначили основні риси козацького воєнно-морського мистецтва, які були в XVII-XVIII століттях: рішучість і активність дій, завдавання превентивних ударів з метою перехоплення ініціативи; висока маневреність та мобільність; швидка і точна оцінка та урахування реальних обставин; ретельна підготовка удару; жорстка військова дисципліна, тверде і безперервне управління особовим складом під час морських походів; раптовість; постійна висока підготовка до ведення бойових дій за будь-яких умов; вміння проводити бій незалежно від кількості супротивника та стійкий морально-психологічний стан запорожців.

**TOPONYMIC SPACE OF SEA CAMPAIGNS OF COSSACKS IN THE**

**17TH –18TH CENT**

*Key words: Zaporozhye Cossack's, historical geography, sea campaigns, сossack's, сossack's fleet, modern boats, battle tactics, flotilla, naval art.*

The bachelor's qualification work consists of 70 pages, containing 48 sources and 4 applications.

**Object of research** – historical and geographical maps showing the character and directions of the Cossack sea campaigns.

**Subject of research** – fleet of the Zaporozhian Sich, the evolution of its organization and military art.

**Objective** is to introduce a common and precise definition of of historical geography, as well as exploring the sea voyages of Zaporozhye Cossacks and the stages of the formation and development of the fleet of Zaporizhzhya Sich.

To reach the objective the following tasks were golved:

1. to prove a historical versions of the origin of the Cossacks and the concept of «historical geography»;
2. to research the formation and strengthening of the Cossack fleet;
3. to determine the directions of sea campaigns of the Cossacks in the XVII-XVIII centuries;
4. to study сomprehensive combat tactics operations of the navy flotilla of the Cossacks;
5. to analyze features of the Cossack fleet and the phenomenon of modern Cossack boats.

As for the **novelty of the work**, it lies in the complex research of the problem; therefore the attention is paid not only to the object directly but to the circumstances of its formation. Indeed, we know that all the spheres of life are closely interconnected and even minor changes in one of them will certainly lead to changes in other areas. That is why a systematic study of this issue is very important for us.

The scientific novelty of the study is to attempt a generalized analysis of the maritime campaigns of the Zaporozhian Cossacks in the period from the 17th to the 18th centuries. Materials of research can be used during further scientific developments, when writing abstracts, course papers and diploma works by students of the Faculty of History.

We have come to accept that historical geography is branch of historical and geographical knowledge, studying a specific geography of the historical past.

In the scientific research, we identified the issues of physical geography, namely, the changes in the area and its individual components, and also examined the geography of the Cossacks, namely their location, displacement and size.

The research we also analyzed the formation and territorial changes in the Northern Black Sea Region, which were formed as a result of the Russian-Turkish wars involving the Zaporozhian Cossacks. We used geographic maps for writing monuments as the main sources of historical geography.

Thus, after carrying out a comparative description and analysis, it became possible to arrive at the following conclusions that the main features of the Cossack naval art, which were in the seventeenth and eighteenth centuries: the determination and activity of actions, the provision of preventive strikes to intercept the initiative; high maneuverability and mobility; quick and accurate assessment and realistic circumstances; thorough preparation of the strike; rigid military discipline, solid and continuous management of personnel during sea trips; suddenness; constant high preparation for combat operations under any conditions; the ability to fight regardless of the amount of the enemy and a stable moral and psychological state of the Cossacks.

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Історичний факультет

[Кaфедрa джерелознaвствa, історіогрaфії
тa спеціaльних історичних дисциплін](https://www.znu.edu.ua/ukr/university/departments/history/Departments/kaf-djerel)

Рівень вищої освіти: другий (магістерський)

Спеціальність: 032 історія тa aрхеологія

Освітня програма: історія

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

**Завідувачка кафедри джерелознавства, історіографії та спеціальних історичних дисциплін**

**ГОЛОВКО Ю.І.**

«\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2022 року

**ЗАВДАННЯ**

**НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТА**

**Міщенка Тараса Олексійовича**

1. Тема роботи: «Топонімний простір морських походів запорожців XVІI–XVIII ст.», керівник роботи, к.і.н., доцент Білівненко Сергій Миколайович, затверджені наказом ЗНУ від 20 квітня 2021 року № 609-с.

2. Строк подання студентом роботи: 01 лютого 2022 р.

3. Вихідні дані до роботи: обґрунтувати історичні версії походження козацтва та поняття «історична географія»; дослідити становлення і зміцнення козацького флоту; визначити напрямки морських походів козаків у XVII-XVIII ст.;к омплексне вивчення тактики бойових дій морської флотилії козаків.; проаналізувати особливості козацького флоту та феномен новоманірних козацьких човнів.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки: Кобалия Д. Днепровская гребная флотилія в І половине XVIII века. Запорожье: Дикое поле, 2010. 204 с.; Саричев В. Три століття козацького флоту. Запоріжжя: Кераміст, 2015. 136 с.; Шаповалов Г. Корабли веры: Судоходство в духовной жизни древней Украины. Запорожье: Дикое поле, 1997. 160 с.; Мамчак М. Україна: шлях до моря. Історія українського флоту. Снятин. 2007. 404 с.; Мицик Ю. Як козаки воювали. Дніпропетровськ, 1990. 301 с.

5. Перелік графічного матеріалу: відсутній.

6. Консультанти розділів роботи:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Розділ** | **Прізвище, ініціали та посада** **консультанта** | **Підпис, дата** |
| **завдання видав** | **завдання прийняв** |
| Вступ | Білівненко С.М., доцент | 12.01.2021 | 12.01.2021 |
| Розділ 1 | Білівненко С.М., доцент | 01.06.2021 | 01.06.2021 |
| Розділ 2 | Білівненко С.М., доцент | 01.10.2021 | 01.10.2021 |
| Розділ 3 | Білівненко С.М., доцент | 01.11.2021 | 01.11.2021 |
| Розділ 4 | Білівненко С.М., доцент | 01.12.2021 | 01.12.2021 |
| Висновки | Білівненко С.М., доцент | 28.12.2021 | 28.12.2021 |

7. Дата видачі завдання:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№****з/п** | **Назва етапів кваліфікаційної** **роботи** | **Строк виконання етапів роботи** | **Примітка** |
| 1 | Вивчення проблеми, опрацювання джерел та наукової літератури з теми | листопад 2020 р. | виконано |
| 2 | Вступ | січень 2021 р. | виконано |
| 3 | Розділ 1. Історія наукового вивчення проблеми | червень 2021 р. | виконано |
| 4 | Розділ 2. Історія флоту запорозьких козаків | жовтень 2021 р. | виконано |
|  | Розділ 3. Особливості воєнно-морського мистецтва українських козаків | Листопад 2021 р. |  |
| 5 | Розділ 4. Козацькі судна в морських походах запорожців: типи та топонімія поширення | грудень 2021 р. | виконано |
| 6 | Висновки | грудень 2021 р. | виконано |

**Студент \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Т.О.Міщенко**

**Керівник роботи \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ С.М. Білівненко**

**Нормоконтроль пройдено**

**Нормоконтролер \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ С.С. Черкасов**

**Декларація**

**академічної доброчесності**

**здобувача ступеня вищої освіти** **ЗНУ**

Я, Міщенко Тарас Олексійович студент 2 курсу магістратури, заочної форми навчання, історичного факультету, спеціальності 032 історія та археологія освітньої програми історії, адреса електронної пошти boss.taras2018@gmail.com,

* підтверджую, що написана мною кваліфікаційна робота на тему «Топонімний простір морських походів запорожців XVІI–XVIII ст.» відповідає вимогам академічної доброчесності та не містить порушень, що визначені у ст. 42 Закону України «Про освіту», зі змістом яких ознайомлений/ознайомлена;
* заявляю, що надана мною для перевірки електронна версія роботи є ідентичною її друкованій версії;

згоден на перевірку моєї роботи на відповідність критеріям академічної доброчесності у будь-який спосіб, у тому числі за допомогою інтернет-системи, а також на архівування моєї роботи в базі даних цієї системи.

01.02.2022 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Т.О. Міщенко

01.02.2022 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ С.М. Білівненко