

АВТОРЫ:

Макаров Павел Станиславович
Действительный член секции
Главного Совета Украинского
Общества Охраны Памятников Истории и Культуры,
журналист, писатель, изобретатель.

Сенкевич Валентин Петрович
Доцент кафедры экономики МАУП
Кандидат технических наук

Вклад Войска Низового Запорожского в развитие мореплавания на Украине

Пороги - гряда камней, которая перегораживает реку от одного берега до другого; вода спадает каскадом. Длина порожиистой части Днепра составляла 65 км, общее падение воды составляло около 31 м, ширина речища - от 38 до 900 м. Впервые в нашей эре о порогах Днепра упоминает византийский император Константин Багрянородный в трактате «Об управлении империей» (952 г.). Он приводит названия лишь 7 порогов по-русски и по-славянски. Эти данные подтверждаются старинной географической картой русла реки Днепр, которая была обнаружена на сайте Гарвардского института.

Без сомнения, здесь находили гибель не только казачьи чайки: Первое упоминание о порогах находим у "отца истории" Геродота. Посетив в 5 веке до н. э. греческую колонию Ольвию, он записывал, что там, где Борисфен перестаёт быть судоходным от моря, находится местность Герра, где скифы хоронят своих царей. В коллекции Никопольского народного музея имеется обтесанный гранитный валун с выбитыми изображениями который был доставлен в Никополь из развалин древней Ольвии в виде балласта. Археологические находки, сделанные в курганах скифской эпохи на Никопольщине, дают право утверждать, что легендарная Герра находится ныне в пределах стыка Днепропетровской и Запорожской областей. Конкретно это место называется «Городище», и его носит одноименное название автобусной остановки «Городок», что находится в селе Великая Знаменка-непосредственно напротив города Никополя.

Полный список порогов (9) находим в записках иностранных путешественников по Украине - Эриха Лясоты и Гийома Левассера де Боплана :

Кодацкий - возле современного г. Днепропетровска, здесь была слободка, где жили лоцманы, переправлявшие суда и плоты через пороги вниз; название от с. Кодак ;

Сурский - назван от имени р. Суры, которая впадает в Днепр с правого берега;

Лоханский - назван так потому, что «вода плещется в нем как в лохани» ;

Звонецкий - (Звон- порог) очень шумный порог ,

Ненасытецкий, носящий у лоцманов название Разбойника, Дида, Ревучий - 12 каскадов, скорость прохода -1,5 км за 1 минуту) - такой, что не мог насытиться человеческими жертвами ;

Волниговский, (Внук- порог , Остров- порог) - делает большую затоку;

Будиловский - очень шумный;

Лишний - рядом находился узкий проход Волчье горло;

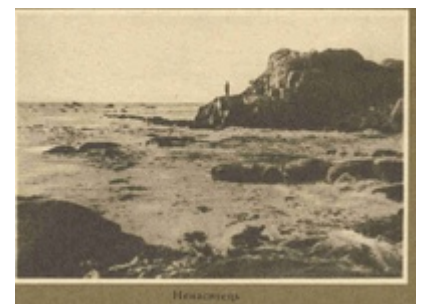
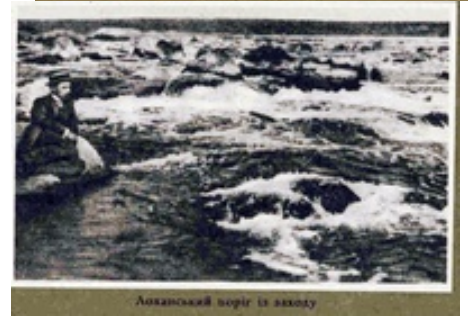
Вольный (Гадючий)- напротив балок Вольной с левого берега и Гадючей с правого. Самое узкое и опасное место для прохождения лодок называлось Волчьим Горлом.

Пороги на Днепре были извечной преградой для плавания по реке. Однако хоть и с большими трудностями, наши предки преодолевали преграду и ходили в Черное море, Средиземноморье. Этот путь по Днепру, который начинался еще в верховье реки, назывался «из варяг в греки», соединяя страны Балтийского региона со Средиземноморьем.

В следующий раз пороги стали важным местом во времена Киевской Руси, как перевалочный пункт пути "из варяг в греки".

Как труден был этот путь указывали тысячу лет спустя хозяева нашего края, - запорожцы. Гетьман Самойло Кошка писал в августе 1600 г. канцлеру Речи Посполитой Яну Замойскому: *"Пройшовши до порогів, ми тягнули через скелі берегом морські човни, по двісті, по триста чоловік, взявшись за канати, і чи не кожному спадав кривавий піт з чола"*.

Заселение и экономическое освоение свободных земель юга Украины стали возрождаться на рубеже XV-XVI вв., усиливаясь в последующий период, когда захватнической угнетательской политике турецко-татарских и польско-литовских феодалов была противопоставлена сила и организованность народной колонизации, движущей силой которой стало казачество. Укрываясь от гнета феодальной эксплуатации на свободных землях юга, беглые крестьяне и зависимые горожане объявляли себя казаками - вольными людьми. Так возникло запорожское казачество. Основные центры казачества мы можем видеть на карте. Занимаясь здесь охотой, рыболовством, скотоводством,

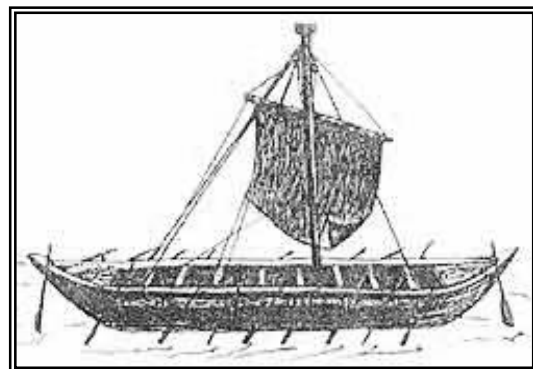


Днепровские пороги. Там на острове Малая Хортица построил замок (рис.10) и начал оттуда воевать с татарами. Выходил далеко в степи, уничтожал татарские селения и стал очень опасным для Крыма. Имея опору в своем замке, он мог татарам вредить больше нежели предыдущие казаки- уходники. Именно поэтому татары решили его замок разрушить. В январе 1557 г. крымский хан с большим войском подплыл лодками под Хортицу, и 24 дня осаждал замок, но не добыл его и был вынужден отступить. Только летом второй раз с еще большей силою пришло татарское войско на Запорожье и таки победило Вишневецкого. Казацкой заставе не хватило продовольствия, казаки начали разбегаться и князь Дмитрий вынужден был покинуть Хортицу. — Татары укрепления разрушили.

Дмитрий Вишневецкий вел и позднее во главе казаков борьбу с татарами. В 1562 г. он пребывал на острове Монастырском, выше Хортицы – возможно что и здесь он закладывал укрепления. К борьбе с Крымом старался он привлечь и Московщину. В 1563 г. во время похода на Молдавию Дмитрий Вишневецкий попал в турецкую неволю и погиб в Царьграде страшной смертью: его подвесили на крюк на одной башне над морем.



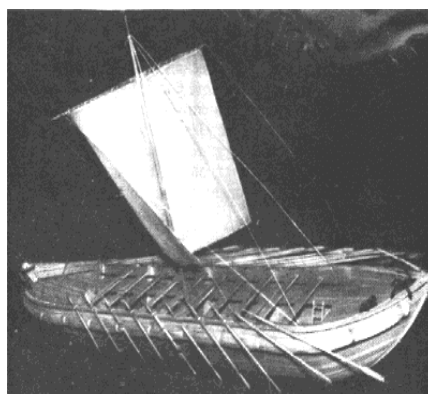
Вишневецкий оставил после себя славу великого рыцаря, в песнях его воспевали под именем Байда. В истории казацкого войска он занимает важное место. Он первый построил на Запорожье замок по такому образцу, как строили тогда всюду замки на Украине. Держал там сторожу целый год, не только летом, как это делали обычные уходники. Несколько лет он имел под своим руководством войско казаков и мог завести меду ними лучший военный строй. С того времени низовые (чьи военные лагеря располагались ниже порогов) казаки начали считать себя отдельным запорожским войском.



В начале своего существования казаки не имели флота, и как вывод не могли влиять на события на море, и это было значительным недостатком. Казаки начали задумывать над созданием флота. Часто бывало, что они захватывали какой-то город, а в то же время супостаты невольников уже везли судами в другие места. Потребность в собственном флоте становилась очевидной. Изначально казаки использовали лодки, которые были сделаны из бычьей кожи – на манер татарских. Они были легкие и их удобные в транспортировке

суходолом. В дальнейшем они использовали уже деревянные лодки. Это были так называемые "чайки". Происхождение такого названия современники объясняют по-разному. Одни считают, что это название происходит от птицы чайки (и действительно быстрая казацкая лодка в самом деле похожий на эту птицу). По другой версии "чайка" происходит от татарского "каик"- "чаик", то есть круглая лодка. Имеет право на жизнь и третья версия. Известно, что мелкий корабль на Руси назывался "шайкой" и был он обычным средством передвижения тогдашних искателей добычи - ушкуйников, не гнушавшихся пиратством, в частности на Волге. Название корабля перенесли и на его команду. Так как сечевое товарищество было многонационально, то мы не можем исключать перефразирование «шайки» в «чайку». Данное предположение подтверждается тем, что чайки своим строением похожие на давнерусские "набои" (набойные ладьи). Они также состоят из цельного дна и бортов из досок. Вместе с чайками казаки использовали и другие лодки, как речные так и морские и с другими названия судов: дубы (делали из дуба) и байдаки.

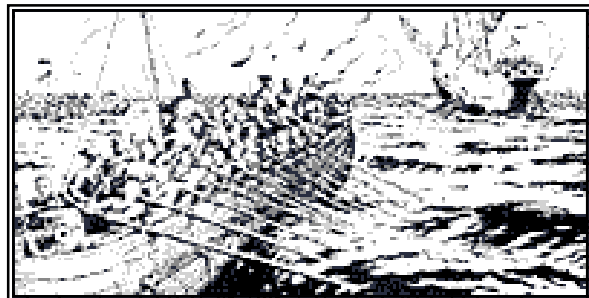
Для строительства чаек использовали липу, вербу, дуб, которых в районе Днепра было вдоволь. Основой для чайки служил киль длиной приблизительно 15 метров из липы, вербы, или дуба. От него расстраивали корпус: ставили шпангоуты и наращивали борта, пока чайка не станет длиной 60 стоп (20 метров) и шириной 10-12 стоп (где-то 4 метра) и 12 стоп высотой. Для этого использовали преимущественно сосновые доски длиной от 3,20 до 3,80 м., их очень плотно прибивали одни на вторые. Любая чайка, даже самая маленькая, имела по 10 - 15 весел из каждого борта. Кроме того, впереди и сзади было два руля. Это очень укорачивало время на разворот длинной и узкой чайки. То есть, чтобы плыть в обратном направлении нужно было только грести в другую сторону (что-то подобное было на казацких телегах; если нужно было ехать в другую сторону, казаки не разворачивали телеги, а впрягали коней или биков из другой стороны.



Вообще некоторые исследователи считают, что для казаков чайка - тот же воз, только на воде. Крепко сращенные доски лодки обводили древесиной из липовой коры и обливали их. Для прочности конструкции лодку обшивали жердями. Для гребцов строили скамьи (за каждым веслом было два казака). Потом извне древесиной из липового лыка или дикой вишни привязывали снопы камыша, что не позволяло лодке затонуть, даже если она была заполнена водой. Кроме того, вязки камыша защищали экипаж от пуль, которые летели низко и выполняли роль буфера. Если лодку заливало водой, то ее исчерпывали черпаками. Палубы на чайках не было. Если был благоприятный ветер - казаки ставили мачту и парус, в непогоду большей частью пользовались веслами. Съёмная мачта позволяла казакам быть

длительное время незамеченными. В длинных бочках на дне чайки лежал сухой провиант: сухари, сушеное мясо и рыба, в другие наливали пресную воду. На лодках было 4-6 маленьких пушек - фальконетов (большие пушки чайка не могла нести) с полным боекомплектом. В основном эти малокалиберные пушки были захвачены на турецких галерах. Кроме того каждый казак имел при себе 2 ружья или пистолета, порох, саблю, сменную одежду, белье и шапку. Каждый экипаж имел компас, запасной парус, плотническое орудие, бечевы, черпаки, фонарь и прочие предметы необходимые для длительного пребывания на море. Во времена гетьмана Мазепы на одну казацкую чайку шло кроме дерева 13 пудов железа, 2 бочки смолы, 200 аршин холста, 20 сажень бечевы, 3 пуда пакли, 195 аршин разных шнуров для подвязки камыша.

На одном из притоков Днепра напротив села Покровского (Никопольский район) были найденные останки казацких чаек: большая 10 сажень длины, 1 м. глубины, не имеющая киля, в виду плоского дна, нижняя часть из дуба, верхняя из сосны, ребра (шпангоуты) тоже были из дуба; гвозди чередовались - 2 деревянных (ясеневых), один железный. Кроме того сохранились железные болты с крюками, которые служили, наверное, для установления мачты и натягивание разных канатов. Малая лодка была похожа строением на большую, различалась только размерами: три сажени длины, два аршина глубины, 2,5 аршина ширины (посередине). Кроме чаек запорожцы иногда использовали корабли. В частности образец такого корабля можем наблюдать на большом войсковом флаге, что подарила Императрица Екатерина II казакам (этот флаг и сейчас сохраняется в Эрмитаже).



Морская служба была очень изнурительная, поэтому на флот шли только очень выносливые казаки. Чтобы приучить молодежь к морским походам, каждый раз брали определенное количество молодых казаков. Кроме этого в походах казаки следили трезвостью, а если у кого находили горилку, то в наказание бросали в море.

Очень тяжелым был переход через пороги, но каждый запорожец должен был перейти на лодке через пороги, иначе он не считался казаком. Не менее тяжелым был переход волоком: чайка была довольно тяжелая, и чтобы тянуть ее нужно был 200-300 человек. Но на воде скорость ее была значительная. От устья Днепра к Анатолии (Малой Азии) казаки доходили за 36-40 часов. То есть скорость чайки была близко 13-15 км/ч. Это делало их почти недосыгаемыми для турецких галер. На своих чайках казаки могли штурмовать важнейшие города Анатолии. Турки, чтобы предотвратить нападению перегораживали устье Днепра цепями и нацеливали туда свои пушки (в устье Днепра стояла тогда турецкая крепость Очаков). Во многих легендах описывается, как казаки срубали несколько дубов, оковывали их железом и пускали по течению. Дубы

прорывают цепи, а турки, думая что это казаки (это происходило ночью) начинали стрелять из пушек. Пока они расстреливали свой боезапас (а на перезарядку пушек нужно довольно длительное время) казаки безопасно через прорывы выходили камышами в море.

Во времена Богдана Хмельницкого морские походы почти не происходили, так как тогда казаки были в союзе с турками и татарами, которые вместе с казаками воевали против поляков. Позднее левобережные гетманы снова создавали флотилию, в частности Брюховецкий отсылал казакам «подшвы» на лодки. Самойлович разрешал строить чайки в лесах Черниговщины, Мазепа щедро помогал запорожцам: доставлял им железо, якоря, смолу, шкуры и прочее. В 1697 - 1698 р. на Сечи было 70 больших лодок (морских) на 50 человек.

Можно привести несколько ярких примеров морских походов запорожского товарищества:

В 1515 году на 32 чайках украинские казаки совершили набег на Очаков, а в 1556 году снова на чайках, они захватили предместье этой турецкой крепости. Но самым запоминающимся был так называемый Крымский поход в 1559 году. На острове Хортица была построена флотилия из 150—200 чаек и дубов. Спустившись вниз по течению Днепра, флотилия захватила два турецких корабля и высадила войска на западное побережье Крымского полуострова неподалеку от Перекопа. Разбив несколько отрядов хана Девлет-Гирея, казаки освободили из татарского плена своих соотечественников, а затем благополучно возвратились к острову Хортица.

В 1576 году запорожские казаки на своих чайках разграбили Синоп и Трапезунд, а в 1590 году повторили набег на эти же города.

В 1606 году казаки напали на Варну, в 1608 году — на Перекоп, в 1609 году — на устье Дуная, в 1615 году совместно с донскими казаками — на Азов, на рейде которого уничтожили несколько турецких кораблей, а затем на 70 чайках двинулись по направлению Кафы и заняли ее, завершив свой поход успешным рейдом вдоль южного берега Черного моря, временно взяв Трапезунд.



В 1616 году запорожцы совершили поход на Синоп. В 1633 году нападали на турецкие гарнизоны в Азове, Измаиле, Килии и на поселения между Днепром и Дунаем, а в 1637 году даже некоторое время владели Азовом.

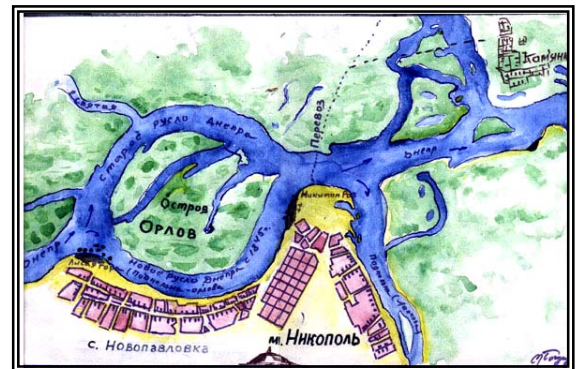
Особенно активизировали свои действия запорожские казаки в конце XVII века. Только на турецкую крепость Очаков они нападали четырежды, и снова на чайках и дубах (.

Именно в морских походах проявил свой военный талант руководителя и организатора атаман Войска Низового Запорожского – Иван Сирко, чья могила

находиться на Никопольщине, и поклонятся к которой приезжают люди со всего света (.

После уничтожения Сечи украинский флот постепенно исчез. Обычно украинцы служили на русском флоте. Иногда даже на лодках подобных чайкам. Украинские купцы продолжали торговать с Турцией и плавали лодками, но украинский флот уже не был таким самобытным, как раньше. Снова на длительное время затихла слава о украинском флоте.

Днепровские пороги служили естественной защитой запорожского казачества от интервенции польской администрации. Днепровские пороги дали название казачеству - «запорожское», то есть, пребывающее «за порогами». В конце XVII - начале XVIII веков начинается активное продвижение Российской империи к берегам Черного моря. Многочисленные войны с Османской империей только в 1774 году позволили России укрепиться на берегах Черного и Азовского морей. Для ведения активной торговли мешали днепровские пороги. Только в период половодья, когда большинство камней, забор и некоторых порогов заливаются водой, транспортные суда можно было прямо через пороги, так называемым казачьим ходом. На Запорожских землях проведением судов и плотов через пороги занимались лоцманы. По низкой воде транспортирование совершенно прекращалось.



С 1770 г. к Старому Кодяку, по распоряжению Запорожского коша была переселена часть лоцманов из Ненасытинской "весельной флотилии". С 1785 г. была организована группа лоцманов, которые проводили через пороги казенные суда с лесом. По приказу Потемкина для переправы через пороги постоянно содержались 121 человек, освобождённые от налогов и рекрутства. В 1787 г. за проведение через пороги в присутствии императрицы Екатерины II, императорской флотилии, запорожцы Полторацкий, Непокрытенко и Быковский были награждены чинами и грамотами, а остальные проводники и жители селений Кайдаки и Каменки (ныне селение Лоцманская Каменка, в котором находится главная контора лоцманов) были освобождены от всех казенных повинностей, не исключая и рекрутской, но с обязательством проводить суда и плоты через пороги. (Казачий лоцман Быковский в дальнейшем переселился в Никополь, и в семье Быковских долгое время хранилась грамота жалованная императрицей.)

Со временем число лоцманов увеличилось до 673-х, живших в селах Старые Кодяки и Каменки. Указом от 4 января 1778 года правительство освободило казаков, занимающихся лоцманством, от податей и прочих повинностей, в том числе и от воинской, признав, что услуги, являются «чрезвычайно важными» для империи. Екатерина II, вероятно была наслышана о чуть ли не волшебной

способности днепровских лоцманов проводить суда через бурную реку. Потому, увидев во время церемонии закладки екатеринославского собора, что её флотилия движется в сторону порогов, она сразу же после окончания церемонии заторопилась в дорогу – уж больно не хотелось императрице пропускать увлекательнейшее зрелище. Образованные по воле Екатерины в 1787 г., лоцманы были самоуправляемой единицей приписанной к Министерству Путей Сообщения России, пока в 1879 г. их не передали в подчинение местным учреждениям на общественных началах, и большая часть из них вступила в Никопольский цех вольных матросов. Таким образом образовалось наложение исторического пласта казачинны на последующий исторический пласт развития каботажного плавания по Днепру.

Экономическое развитие России начала 20-го века поставило вопрос о новом способе радикального решения днепровской проблемы - шлюзовании. Проблема эта приобрела государственное значение, высокопоставленные чиновники видели в этом особую цель- ни много, ни мало - "установить прямое соединение Балтийского и Черного морей". В 1798 г. Российское правительство пригласило французского инженера де-Волана и купца Фалеева принять участие в деле улучшения сплава через пороги. Де-Волан составил проект, а Фалеев в течение нескольких лет занимался уничтожением и взрывом камней в порогах, а также провел шлюзы в обход Кодацкого и Ненасытецкого порогов у правого берега Днепра. Так как эти шлюзы были сделаны у самого берега далеко от фарватера, суда и плоты нельзя было ввести в них. Так они и остались неиспользованными, получив название «Фалеевских». Попытки расчистить камни и сделать каналы в порогах предпринимались в 1807, 1854 гг. Этот второй сплавной ход стал называться Новым.

Город Никополь без преувеличения можно назвать центром запорожского казачества, так как вокруг него находилось в разные времена пять сечей. И это не мудрено, потому что такого количества рек, озер, и проток, на то время на Украине не имелось. Одно из преданий, ранее распространенное в городе Никополе, связывает с названием казацкой курительной трубки- люльки, одного из участков речки Ревуна. Причем это не единственный пример, когда река у запорожцев была известна под несколькими наименованиями. Очевидно, это обстоятельство зависело не от случайного какого-то происшествия вроде потери люльки.

Речка Скарбна в южной своей части называлась Темной. Лапинка через несколько верст называлась и Бакаем, и Пидпильной, и Пискуватой. Возможно, сказывался раздел рыболовных угодий между куренями, а отсюда и различные наименования отдельных мест. Вот и речка с необычным наименованием - Люлька. Не исключено, что казаки умышленно "перекрещивали" некоторые названия речек, связанные с захоронением кладов, оружия, лодок.

Со второй четверти XIX ст. в Черноморский флот стали набирать "вольных матросов" для обслуживания военных пароходов. "Вольные матросы" были объединены в особые цеха, матросские ли общества, в которые могли

добровольно поступать молодые люди из мещан, вольноотпущенных и разночинцев. Целью учреждения этих цехов было обеспечение купеческого флота подготовленными матросами. Те, кто вступал к цеху, освобождались от уплаты разных налогов и повинностей, за что обязывались служить не менее 10 лет. При этом в первые 5 лет они служили для практики преимущественно на небольших воинских кораблях и за это время получали вещевое и провиантское обеспечения наравне с линейными матросами, от которых отличались лишь отсутствием якорьков на погонных пуговицах. Для Черноморского флота цехи "вольных матросов" были основаны в 1837 г. в г. Алешках Таврийской и г. Никополе Екатеринославской губерний. В начале 50-х лет их насчитывался 1600 мужчина. Рост судоплавания в нижней части Днепра мы можем оценить исходя из таблиц, которые дают исчерпывающую информацию конца 19-го века.

Суда, строящиеся исключительно для плавания по Днепру ниже порогов: (таблица №1)

	Длина в саж.		Осадка в четв. арш.		Подъем. способность в пуд.	
	Сред.	Наиб.	Сред.	Наиб.	Сред.	Наиб.
Баржи	21	28	12	19	20000	45000
Бриги	13	16	17	24	14000	28000
Дубы	9	10	8	13	3000	6000
Трембаки	9	12	12	15	7000	11000
Шкуны	12	19	16	19	10000	17000

Непаровой флот Днепровского бассейна. По переписи 1890 г. непаровой флот состоял: ниже порогов — 880 судов, подъемная способность которых 10835435 пудов, первоначальная стоимость 5449399 руб. (средняя стоимость одного судна 6192 р.); число служащих на всех судах во время навигации 3386 чел.; выше порогов — из 934 судов, с подъемной способностью в 13802220 пудов, первоначальной стоимостью в 1371522 руб. (средняя стоимость одного судна 1468 руб.) и с судовой командой в 6442 чел. Таким образом, флот части Днепра ниже порогов лишь немногим уступает флоту всего Верхнеднепровского бассейна по числу судов и подъемной способности, по стоимости же судов превосходит его более чем в четыре раза, что объясняется тем, что по Днепру ниже порогов плавают в основном суда дорогие, значительно лучшей конструкции — каботажные или же морские. Непаровые суда плавали по Днепру: ниже порогов — от Кичкасской переправы (9 верст выше Александровска) до устья, на протяжении 325 верст, и выше порогов — от г. Дорогобужа до с. Лоцманской Каменки, на протяжении 1542 в., по 13

притокам Днепра и трем каналам на протяжении, в общей сложности, около 2315 в., и сверх того, по многим сплавным притокам производится сплав всякого рода судов и плотов.

Увеличение числа судов и грузов падает главным образом на днепровские пристани, лежащие ниже порогов, где отправки плотов вовсе не производится, что вполне выясняется из данных следующей таблицы (таблица №2).

	Число судов	Груза на судах в тыс. пуд.	Число плотов.	Вес плотов в тыс. пуд.	Всего на сумму тыс. руб.
На Д. ниже порогов:					
Херсон	1087	7179	-	-	2213
Каховка	243	4280	-	-	2464
Никополь	414	6522	-	-	3786
Александровск	272	7076	-	-	3733
Прочие пристани	696	8090	-	-	4308
1) Итого на Днестре ниже порогов	2712	33147	-	-	16504

Из всего количества отправляемых со всех пристаней Днепровского бассейна грузов только некоторая часть разгружается на пристанях этого же бассейна; большая часть нижнеднепровских грузов выходит каботажом, через Днепровский лиман, в порты Черного моря, преимущественно в Одессу, а значительная часть верхнеднепровских грузов (лес в плотах) направляется, через соединительные системы, к портам Балтийского моря. Важнейшими из днепровских пристаней, по количеству и стоимости прибывающих к ним грузов, представляются следующие пункты. В течение навигации 1890 г. прибыло и разгрузилось: (таблица №3)

	Число судов	Груза на судах, тыс. пуд.	Число плотов.	Вес плотов, тыс. пуд.	Всего на сумму, тыс. руб.
На Днестре ниже порогов					
Херсон	351	3832	362	9042	3528
Каховка	58	192	4	145	331
Никополь	155	370	13	281	878
Прочие пристани	110	290	9	186	377

1) Итого на Днестре ниже пор.	674	4684	388	9654	4614
-------------------------------	-----	------	-----	------	------

Никопольский цех вольных матросов (1834-1919 г.г.) – продолжатель традиций запорожского казачества.

26 января 1854 года вышел Указ Правительствующему Сенату "Об учреждении вольных матросских обществ или цехов в городах Алешках и Никополе", где было сказано: "Желая споспешествовать пользам Черноморского купеческого мореплавания, учреждением матросских обществ или цехов для образования опытных мореходцев. Повелеваем в городах Алешках Таврической и Никополе - Екатеринославской губерний, учредить таковые общества, первоначально для опыта на 10 лет с освобождением их от платежа податей и рекрутской повинности на основании заключения Комитета Министров и Правил нами утвержденных и при сем в Правительствующий Сенат для надлежащего исполнения препровождаемых»

На подлинном собственноручно Его императорской рукою написано "Николай". (Полное Собрание Законов России. Собрание второе, т.IX., 1854 СПб 1855 ст.85-85).

К указу прилагались «Правила для учреждения вольных матросских обществ или цехов в городах Алешках и Никополе».

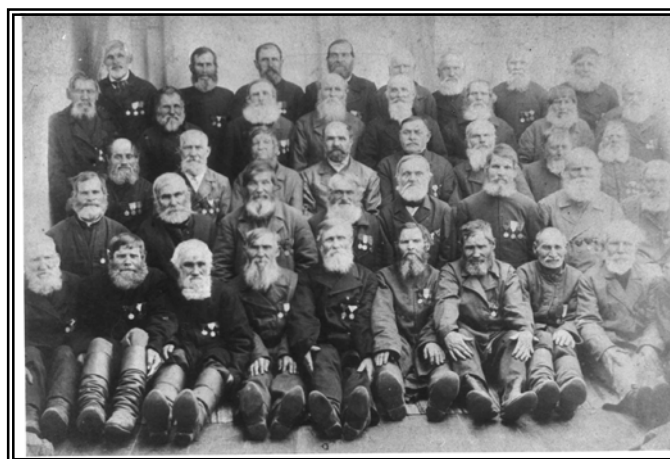
Обосновываясь вышесказанным, становится ясным, что Русское правительство имело значительную выгоду от создания цехов вольных матросов, так как:

были подготовлены кадры для службы на купеческих и частновладельческих судах

пополнялись кадры опытных моряков, которых можно использовать в военное время на кораблях военного Черноморского Флота.

Вольные матросы с Никополя и Алешек были не только опытные мореходы, но и прекрасные судостроители. Известный дворянский историк А.Скальковский в своей работе "Опыт статистического описания Новороссийского края" отмечает: "На Днестре имеются три верфи, важнейшая находится в Херсоне, с конторою и краном для постройки и починки судов и корветов, учрежденная еще в 1780 годах вместе с бывшим адмиралтейством, а теперь (с 1855 г.) преобразована в торговую на европейский образец.

Другие две назначены для постройки каботажных лодок, находятся в Никополе и Алешках. В Херсоне на пристани, особенно близ шерстомоек, можно видеть целые десятки двухмачтовых мелких судов (часто беспалубных), которые называются Никопольскими или Алешковскими лодками. Они точно выстроены на этих верфях и служат для транспорта товаров и пассажиров из Никополя,



Алешек в Херсон. Некоторые никопольские суда опускаются до лиману и даже морем до Одессы, но таких немного." (А.Скальковский, "Опыт статистического описания Новороссийского края". Одесса, 1850 г., стр.125).

Известный писатель и этнограф, друг Т.Г.Шевченка, А.С.Афанасьев-Чужбинский, который в 1856-1857 г.г. сделал большое путешествие по Днепру, отмечает в своих очерках: "Поездка в Южную Россию" (очерки Днепра): "Молодые люди, получившие патенты с военных судов, выходили дельными матросами. Цель и призвание вольных матросов - каботажное судоходство". Афанасьев-Чужбинский в книге "Поездка в Южную Россию" указывает, что каботажных судов, которые принадлежали в 1856-1857 г.г. никопольчанам, было 49, из числа которых вольным матросам - 25.

Следует добавить, что Цех вольных матросов в Никополе номинально существовал до 1941 года.

В Никополе Цех вольных матросов занимал небольшое низкое здание. Староста или голова имел круглую печать с гербом и надписью "Никопольский цех вольных матросов". В последние предоктябрьские годы в Цехе был староста, писарь, которых избирали на три года. Были и десятские. Мореходное дело, безусловно, требовало грамотных людей и поэтому согласно § II "Правил для учреждения матросских обществ или цехов в городах Алешках и Никополе" в 1856 г. в Никополе -было учреждено Матросское приходское училище и подчинено дирекции училищ Екатеринославской губернии (первое приходское училище в Никополе было организовано в 1808 г. духовенством из запорожцев).



Из записей историка Карелина, в 1865 г. в Никопольском матросском училище училось:

"Детей вольных матросов - 14
Купеческих и мещанских - 18
Дворянских - 5
Обер-офицерских - 1
Военного ведомства - 1
Еврейских - 3

(И.Карелин "Материалы для истории Запорожья-Никополь", "Записки Одесского общества истории и древностей"; том 6, Одесса, 1867).

Многие дети вольных матросов позже учились в Херсонском мореходном училище и выходили опытными моряками.

В музее Черноморского флота и обороны Севастополя, в Днепропетровском историческом музее им.Д.И.Яворницкого, в Никопольском музее выставлена групповая фотография 41-го никопольчанина - участника обороны Севастополя (.).

Прежде всего, фотография была сделана 16 апреля 1901 г.

Участники обороны Севастополя в количестве 4 сфотографировались у никопольского фотографа Беликова, который имел фотографию в Керчи.

На снимке мы видим почтенных стариков, у которых на груди по три - четыре медали.

Внизу на оригинале подпись "Общий вид защитников Севастополя, оставшихся в живых до 1901 года и получивших высочайшую награду".

П.Ф.Рерберг сообщает, что еще в феврале 1901 г. он выступил с предложением пополнить коллекцию портретов участников обороны Севастополя и к началу 1902 г. уже было получено от участников и их родственников 250 портретов, кроме тех 80, которые имелись, Всего собрано было им 484 портрета.

Фотографию группы 41 лиц прислал участник обороны, отставной вольный матрос Семен Степанович Черный.

Эта фотография с 41 участниками обороны Севастополя, которая и сейчас сохранилась у многих никопольчан, и помещена была в альбоме "Севастопольцы" на 46 странице, где под фотографией имеется подтекстовка, дающая краткое сообщение о вольных матросах, их участии в боевых операциях.

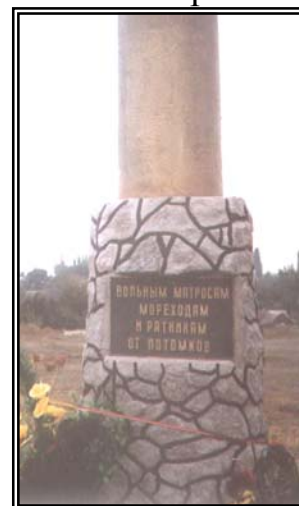
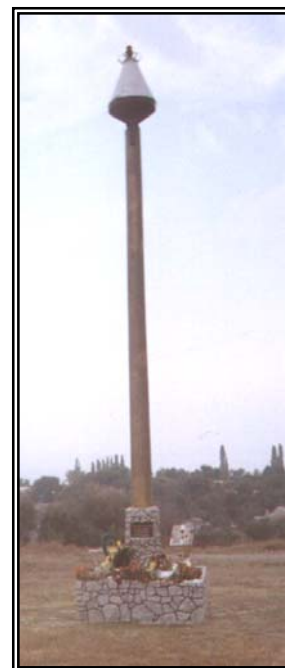
Возвратившиеся после войны в родной Никополь участники обороны Севастополя создали при Свято-Покровской церкви, где сохранялось много запорожских книг, предметов быта, памятный киот (1858 г.)

А участники обороны Севастополя, жители Довгалевки - предместья Никополя, в дни 50-летия обороны Севастополя, при поддержке духовенства, которое было заинтересовано в привлечении верующих к Троицкой церкви, создали оригинальную икону "Георгий Победоносец", которую рисовал местный художник П.Волошин (.).

На эту икону уже состарившиеся защитники Севастополя, собираясь умирать, вешали свои награды: медали, кресты и матросские ленточки. Тут же хранились и ряд документов, в том числе письмо царя Николая 2. «Матросам с Довгалевки.»

Эта икона найдена и экспонируется теперь в Никопольском краеведческом музее.

В дни 50-летия Севастопольской обороны на торжества в Севастополь прибыли никопольчане, защитники Севастополя: Марко Бульба, Тимофей Горобец, Никита Руденко, Гаврило Настобурко. Они посещали музей, панораму



обороны Севастополя, были приглашены на военные корабли Черноморского флота.

Две фотографии, сделанные умелой рукой фоторепортера, изображают беседу с командованием корабля на палубе, на заднем плане мы видим офицеров, матросов, неизвестных дам.

Интересная фотография четырех защитников Севастополя сделана на палубе броненосца "Ростислав".

На палубе у орудий главного калибра сидят слева направо: Гавриил Настобурко, на шее которого висит матросская ленточка с надписью "Двенадцать апостолов". Марко Бульба, на шее которого ленточка "Ростислав", Тимофей Горобец и Никита Руденко, тоже с матросскими ленточками. Сзади два матроса поддерживают щит, на котором изображен георгиевский крест, георгиевская лента и приветственный адресат команды броненосца "Ростислав".

Видимо, к этому времени (1905-1910 гг) относится фотография группы участников героической обороны Севастополя, проживающих на Довгалевке, предместьи Никополя, вместе с довгалевским молодым дьяконом В.Н.Верником, который по просьбе защитников Севастополя писал разные прошения и письма.

На фотографии (в первом ряду слева направо: Гаврило Трофимович Настобурко, дьяк Довгалевской Троицкой церкви В.Н.Верник, Михаил Денисович Смоленский. Стоят слева направо : Марк Петрович Бульба, Тимофей Федорович Горобец, Григорий Григорьевич Стояненко (Стоян) и Никита Павлович Руденко.

Следует обратить внимание на то, что когда в 1909 году Ханженков и Гончаров снимали первую русскую полнометражную кинокартину "Оборона Севастополя", то в конце они снимали живых ветеранов героической обороны Севастополя не только русских, но англичан, французов, некоторые старожилы Никополя утверждают, что там сняты и никопольчане.

Когда эта картина демонстрировалась в Никопольском "Иллюзионе" Ерлашова, то ее смотрели и защитники Севастополя, которые к этому времени еще были живы.

Во имя исторической справедливости.

Прошли века. Многие исторические факты, имевшие место в истории государства стали забываться, и уходить на задворки истории. Такая неизбежность вероятно ждала бы и память о вольных матросах, как об отжившим свой век сословию. Большую работу по сбору информации о Никопольском цехе вольных матросов при жизни произвел Павел Михайлович Богуш- действительный член УТОПИК, лауреат премии Антоновича, Почетный гражданин города Никополя. Итогом его работы стала книга – «Никополь, столица вольных матросов», которая вышла небольшим тиражом за год перед смертью Павла Михайловича. Еще тогда, мною –автором данного материала, был предложен на рассмотрение Павла Михайловича проект памятника, который бы увековечил историю Никопольского цеха вольных

матросов. Мы долго и горячо спорили, обсуждая все тонкости монумента, вплоть до места его расположения. После чего составили эскиз, и письменно обратились к городской администрации за согласованием. ...А затем Павел Михайлович Богуш умер, и пришлось искать сподвижников по осуществлению имеющегося проекта среди никопольчан, и такие нашлись.

Посильную помощь оказал заместитель городского головы Нетреба.Н.И., он посодействовал о выделении колонны, и организации торжественного открытия состоявшегося памятника (.



А что гражданский долг? : - такой вопрос может возникнуть у читателя данного материала. В этом ракурсе произошло вообще неожиданное. Огромнейшую разностороннюю помощь добровольно оказал житель соседнего города Орджоникидзе, сам узбек по национальности – Каримов Эргаш Ифратович (.

Мне долго приходилось с ним общаться, вывод сложился один – это ГРАЖДАНИН с большой буквы. Неоценимую разностороннюю помощь оказал Никопольский факультет Одесской национальной юридической академии в лице декана Каплан Геннадий Абрамович (.

Сам историк по образованию, он не мог остаться в стороне от увековечивания исторического факта. А как мог состояться проект без депутатской поддержки? Депутат местного совета Константин Книгин на нужном уровне продвигал идею узаконивания памятника, и добивался выделения места для его установки. Даже медицина города Никополя, в лице главного врача больницы №3 - Емец Татьяны Александровны (, постаралась оказать посильное содействие в становлении проекта.

А что простые люди, - жители города? Памятную доску отлил своими руками из чугуна правнук вольного матроса Марка Бульбы – вестового адмирала Нахимова. А рядовые жители города задолго до установки памятника начали разбивать вокруг него парк, организованно высаживая вокруг него ореховые деревья.

24.09.2004. произошло торжественное открытие памятника. Прошла церковная панихида по усопшим и погибшим, прозвучал воинский салют. Памятник смотрится величаво, и по ночам моргает своим красным глазом проплывающим по Каховскому водохранилищу судам, напоминая о себе, и о людях и той исторической эпохе, которым он посвящен. И слава Богу.

Список используемой литературы:

1. «Днепровские пороги» - Константин Абрамов, издательство НЭРИС, Киев, 10.07.02.
2. «История Города» - ст.Днепровские пороги, Юрий Пахоменков, 11 октября 2005.
3. «Никополь – столица вольных матросов» - Павел Богуш, «Пороги», 2001г.
4. «Никопольщина – столица пяти запорожских сечей» - Павел Богуш, «Пороги», 1994г.
5. «Народа пам`ять про козацтво» - Я.П.Новицкий, СП «Интербук», Запорожье, 1991г.
6. «По вехам истории ...» - Павел Макаров, «Има-пресс», Днепропетровск, 2005г.
7. «Первое столетие г.Екатеринослава1787-1887»- Владимиров.М.М. Екатеринослав, 1887г.
8. «История Новой Сечи, или последнего Коша Запорожского» - А.Скальковский, Одесса, 1885г.

9. «Історія запорозьких козаків у трьох томах»- Д.І.Яворницький, Київ, наукова думка, 1990р.