

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХЕРСОНСЬКА ДЕРЖАВНА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ
КАФЕДРА ГУМАНІТАРНИХ ДИСЦИПЛІН

Конспект лекцій
З ДИСЦИПЛІНИ
«ІСТОРІЯ МОРЕПЛАВСТВА»
ДЛЯ СТУДЕНТІВ УСІХ СПЕЦІАЛЬНОСТЕЙ

ХЕРСОН – 2014

Рекомендовано до друку
на засіданні кафедри гуманітарних дисциплін
Херсонської державної морської академії
(протокол № 1 від 5 вересня 2014 року)

Рецензенти: Г. В. Батенко – кандидат історичних наук, доцент.
Н. А. Кругла – кандидат історичних наук, доцент.

Конспект лекцій з дисципліни «Історія мореплавства» для студентів усіх спеціальностей / укладач О. П. Безлуцька – Херсон : ХДМА, 2014. – 71 с.

ВСТУП

На сучасному етапі розвитку Української держави, на тлі кардинальних економічних, суспільно-політичних змін, особлива увага приділяється гуманітарній освіті. Знання з історії сприяють розвитку особистості, формують її свідомість, культуру та почуття громадського обов'язку. Дисципліна «Історія мореплавства» є нормативною для підготовки фахівців освітньо-кваліфікаційного рівня «бакалавр» всіх напрямів і спеціальностей. Курс займає важливе місце серед предметів соціально-гуманітарного циклу. Це обумовлено тим, що він сприяє формуванню у курсантів свідомого ставлення до їх майбутньої професії.

Вивчення курсу покликане забезпечити курсантів знаннями з історії виникнення та розвитку світового мореплавства та суднобудування, в тому числі й українського. Дає можливість курсантам сформувати правильне розуміння значення морської торгівлі для розвитку держав за конкретно історичних часів.

Курс «Історія мореплавства» дозволяє курсантам, на основі вже отриманих знань з даної дисципліни, вільно орієнтуватися у сучасних тенденціях розвитку торговельного флоту, що надає їм переваги у майбутній професійній самореалізації.

Метою вивчення курсу

Мета курсу – формування знань з історії мореплавства та суднобудування, виховання свідомого та серйозного ставлення до майбутньої професії; прищеплення зацікавлення історією мореплавства, виховання любові до професії; вивчення різноманітних фактів з історії світового та вітчизняного мореплавства та суднобудування.

Завдання курсу

Методичні: знаходження та використання таких навчально-виховних видів і методів педагогічної роботи, що зможуть забезпечити високий рівень знань та умінь курсантів та студентів. Упродовж вивчення навчального курсу «Історія мореплавства» можуть використовуватися різноманітні методи та прийоми навчання і виховання, серед яких актуальними є наступні:

- мовні (лекція, розповідь, інструкція, пояснення);
- наочні (мапи, мапи – схеми, ілюстрації, ТЗН);
- практичні (дидактичні завдання);
- стимулювання навчально-пізнавальної діяльності (дискусія, бліц – опитування);
- евристичні методи (метод мозкової атаки, евристична бесіда);

Пізнавальні: у результаті вивчення курсу «Історія мореплавства», курсанти повинні знати:

- предмет, структуру та місце історії мореплавства серед інших гуманітарних дисциплін;
- історію виникнення та розвитку мореплавства;

- основні особливості мореплавства в період феодалізму, Великих географічних відкриттів;
- основні типи суден торгівельного флоту;
- історичний шлях розвитку морської освіти в Україні (Херсонська державна морська академія);
- історію торгівельного та морського флоту в часи Другої світової війни;
- сучасні морські відкриття та видатних діячів флоту, як світового так і вітчизняного;
- перспективи морської освіти в наш час, сучасні учбові морські заклади в Україні;

Практичні: у результаті вивчення курсу «Історія мореплавства», курсанти повинні вміти:

- працювати з першоджерелами: аналізувати, встановлювати причинно-наслідкові зв'язки та формулювати власні висновки;
- вільно орієнтуватися серед моделей та історичних типів суден вивчених країн, історичних періодів;
- засвоїти категоріальний апарат навчального курсу «Історія мореплавства»;
- застосовувати набуті знання при аналізі нагальних проблем сьогодення, потреб сучасного мореплавства та суднобудування;
- аналізувати морські документи нашого часу та застосовувати набуті знання в практиці сучасного мореплавства.

Місце дисципліни в структурі основної професійної програми

Навчальний курс «Історія мореплавства» належить до розділу навчального плану «Гуманітарні та соціально-економічні дисципліни», який є призначеним забезпечити високий рівень загальної та професійної культури майбутнього дипломованого моряка, широту його ерудиції, наукових поглядів на соціально-культурні, політичні, економічні та інші процеси, що відбуваються в різних країнах світу.

Навчальна дисципліна читається в I семестрі, в якості вимог до вхідних знань, умінь та компетенцій курсантів, необхідних для її вивчення, виступають знання, уміння та компетенції, що були отримані ними в процесі вивчення попереднього курсу Історія України, Географія судноплавства.

Вивчення навчальної дисципліни «Історія мореплавства» направлено на формування наступних компетентностей:

Компетентнісні вимоги до умінь фахівців

№ з/п	Компетентність	Зміст уміння
1	Загальнонаукові компетентності	
	Базові знання права, розуміння причинно-наслідкових зв'язків	Володіння загальнонауковою методологією та базовими уявленнями про основи політології.
		Використання базових політичних цінностей та норм

	розвитку суспільства й уміння їх використовувати в професійній і соціальній діяльності	політичної поведінки для формування активної громадянської позиції. Здатність до оцінки та аналізу соціально-політичних процесів і явищ на глобальному (мега-), макро-, мезо- і макрорівнях.
2	Соціально-особистісні компетентності	
	Здатність до критики та самокритики	Здатність до критики та самокритики для особистого і професійного розвитку.
	Етичні зобов'язання	Сукупність етичних принципів, вироблення яких, формує загальну особистість майбутнього фахівця. Основними з них є принципи: надійності, автономії, корисності, не нанесення шкоди, справедливості, самоповаги і т. ін.
	Взаємодія (робота в команді)	Здатність працювати в мультидисциплінарному та мультинаціональному середовищі.
		Володіння навичками міжособистісного спілкування: вміння взаємодіяти з іншими людьми та працювати в команді. Вміння формувати міжособистісні стосунки у колективі при обстоюванні власної позиції під час дискусії.
Міжособистісні навички та вміння	Здатність здійснювати політичну комунікаційну діяльність. Комунікабельність, відповідальність, цілеспрямованість, здатність до саморозвитку і самовдосконалення.	
3	Інструментальні компетентності	
	Здатність до аналізу і синтезу	Володіння навичками роботи з науковою, науково-навчальною та навчально-популярною літературою. Вміння обробляти (аналізувати та синтезувати) отриману інформацію з різних джерел, для досягнення кінцевої мети (знання).
	Здатність до організації і планування	Вміння організовувати та планувати навчальну діяльність з метою оптимізації власної навчальної діяльності для отримання максимально-корисного результату.
	Усне і письмове спілкування рідною мовою	Комунікація усна та письмова рідною мовою.
	Розв'язання проблем	Вміння та навички подолання проблем шляхом розв'язання проблемних завдань з зазначеної дисципліни.
	Елементарні комп'ютерні навички	Використання комп'ютерних технологій та мережі Інтернет при підготовці необхідних для роботи матеріалів.
	Навички управління інформацією	Здатність знаходити інформацію з первинних та вторинних інформаційних джерел, включаючи пошук інформації через пошукові системи онлайн.
4	Системні компетентності	
	Дослідницькі навички і уміння	Розвиток дослідницьких навичок та умінь роботи з науковою літературою. Вироблення вмінь та навичок застосування на практиці аналізу та синтезу наукової інформації отриманої з різних джерел.

Здатність до навчання	Вміння сприймати та засвоювати нову інформацію під час навчальної діяльності, на практиці, а також безпосередньо в процесі професійної діяльності.
Здатність пристосовуватись до нових ситуацій	Здатності пристосовуватись до нових умов як навчальної так і професійної діяльності і адекватно реагувати на зміни зовнішніх політичних та соціально-економічних чинників.
Здатність породжувати нові ідеї (креативність)	Вміння креативно мислити для забезпечення підвищення конкурентоздатності на міжнародному ринку праці.
Здатність працювати самостійно	Вміння і навички організації та оптимізації самостійної роботи. Своєчасне виконання самостійних завдань із поточним та відстроченим контролем.
Ініціативність та дух підприємництва	Розвиток ініціативи майбутніх фахівців за умов презентації себе як конкурентоспроможного фахівця на міжнародному ринку праці.
Турбота про якість	Володіння навичками організації навчальної та фахової діяльності за умови якісного виконання своїх завдань та обов'язків.
Бажання досягти успіху	Володіння мотивацією успішного кар'єрного зростання.
Лідерські якості	Здатність займати активну життєву позицію та розвивати лідерські якості.

**Міжпредметні зв'язки, які забезпечуються
(наступними) дисциплінами**

№	Навчальна дисципліна	Змістові модулі
1	Історія України	Змістовий модуль 1. «Давня та середньовічна історія України», Змістовий модуль 2. «Нова історія України»
2	Географія судноплавства	Змістовий модуль 1. «Загальна характеристика дисципліни «Географія судноплавства». Світовий океан.» Змістовий модуль 2. «Міжнародні морські протоки, канали та річкові шляхи. Чорноморсько-Азовський морський басейн.»

**Очікувані навчальні результати (в термінах компетентностей)
після вивчення дисципліни:**

а) курсанти повинні знати:

на понятійному рівні – історико-географічні терміни, історичні назви різних регіонів, стародавні назви сучасних міст; вільно володіти науково-історичною термінологією; сутність основних проблем історії та сучасного буття народів світу; основні закони та етапи розвитку людської спільності; суспільно-економічні, політичні та культурні процеси історичного розвитку світових народів; історичні події; діяльність історичних осіб і політичних партій.

на фундаментальному рівні – періодизацію історії мореплавства;

найважливіші проблеми, що стоять перед сучасним мореплаванням. Основні прийоми історіографічного та джерелознавчого аналізу.

на практичному рівні – принципи та методи за допомогою яких можливо отримати вірогідні знання про минуле та використовувати це знання, у разі потреби, у повсякденному житті; шляхи постійного вдосконалення своєї освіченості.

б) курсанти повинні вміти:

на репродуктивному рівні – творчо осмислювати події історії мореплавання; у разі потреби, дати оцінку гострим проблемам історичного минулого; порівнювати, аналізувати, узагальнювати і критично оцінювати історичні факти та діяльність осіб; оцінювати події та діяльність людей в історичному процесі з позиції загальнолюдських цінностей; співставляти історичні події, процеси з періодами (епохами);

на евристичному рівні – розрізняти тенденційно подану інформацію; орієнтуватись у науковій періодизації історії мореплавання; вміти самостійно добувати історичну інформацію за темою, працювати з першоджерелами, літературою;

на алгоритмічному рівні – аналізувати історичні факти, події, процеси; самостійно шукати інформацію про події минулого, піддаючи всебічному критичному аналізу наукові дослідження (монографії, статті, довідники тощо).

на практичному рівні – самостійно, спираючись на науково-історичні методи і принципи, давати оцінку історичним подіям, постатям та їх діяльності; аргументовано на основі історичних фактів відстоювати власні погляди на ту чи іншу проблему; самостійно складати конспект, тези, готувати реферат, відповідь на конференцію, семінарське заняття; вміти диспутовувати, писати наукові студентські роботи; застосовувати набуті знання для прогнозування суспільних процесів та для вирішення професійних завдань.

в) курсанти повинні отримати навички:

- наукової аргументації при відстоюванні власної позиції з питань історії мореплавання у тому числі і в публічних виступах;
- оцінювання історичного досвіду;
- складання бібліографії, історіографічного аналізу, аналізу історичних джерел;
- рефлексії, адекватного оцінювання результатів своєї діяльності;
- постановки мети і вибору шляхів її досягнення;
- поєднувати національну свідомість, глибоке розуміння історії мореплавання України, шанобливе ставлення до українського народу, його державотворчих, духовно-культурних і трудових традицій;
- вести дискусії з актуальних питань історії мореплавання.

Опис навчальної дисципліни для денної форми навчання

Термін вивчення дисципліни		Обсяг дисципліни		Розподіл академічних годин за видами занять денної форми навчання					Контроль знань			
Курс	Семестр	Всього академічних годин	Кредити ECTS	Аудиторні заняття				Самостійна робота	Вид індивідуального завдання	Модульні контрольні роботи	Залік	Іспит
				Лекції	Практичні заняття	Лабораторні заняття	Семинарські заняття					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	1	54	1,5	10			8	36			+	

Опис навчальної дисципліни для заочної форми навчання

Термін вивчення дисципліни		Обсяг дисципліни		Розподіл академічних годин за видами занять заочної форми навчання					Контроль знань			
Курс	Семестр	Всього академічних годин	Кредити ECTS	Аудиторні заняття				Самостійна робота	Вид індивідуального завдання	Контрольні роботи	Залік	Іспит
				Лекції	Практичні заняття	Лабораторні заняття	Семинарські заняття					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1		54	1,5	2			2	50			+	

ТЕМА 1.

МОРЕПЛАВСТВО В СТАРОДАВНІ ЧАСИ

1. Зародження мореплавства.
2. Мореплавство народів Середземномор'я.
3. Мореплавство в Східних країнах.
4. Плавання полінезійців.
5. Початок судноплавства на території України.

1. Зародження мореплавства.

З давніх часів людина намагалася підкорити водну стихію. Природні катаклізми, зміни цивілізацій, зникнення цілих народностей не знизили інтереси людей до морських подорожей та суднобудування. Кожне нове покоління, спираючись на досвід та знання своїх попередників, вносило щось нове у ці поняття.

Розвиток мореплавства у давнину можна поділити на *три періоди*:

Перший період – від зародження мореплавства до появи вітрил.

Другий період – від появи вітрила до перших узбережних рейсів в межах одного морського басейну.

Третій період – від узбережних каботажних рейсів до перших довгих морських походів і приходу науки на службу мореплавству.

Достеменно не відомо коли саме людина вперше спробувала підкорити водну стихію. З впевненістю можна сказати лише, що сталося це у часи первісного суспільства. Тоді ще не існувало писемності, тому можна лише припустити, як це могло бути:

- первісна людина, опинившись у воді, вперше для порятунку ухопилась за стовбур дерева, що виявився поряд;

- спостерігаючи як пливе стовбур, на якому знаходилася жива істота, людина захотіла зробити те саме;

- бажання первісної людини дізнатися, що знаходиться по той бік водної перешкоди, підштовхнуло її до подолання водної стихії і т. д.

Первісні люди пересікали водні простори різними способами – вплав, прив'язавши себе до плавучих предметів.

Пізніше людина почала зв'язувати рослинами (жмутками очерету, гілками кущів) кілька колод. Так з'явився перший *пліт*. Одночасно люди вигадали и перші рушії – спочатку *жердину*, а потім *весло*.

Вчені припускають, що під час переправи через річки первісна людина користувалась жердиною, відштовхуючись від дна. Коли ж глибина річки була досить великою, то, напевно, жердиною почали гребти. Та минуло багато часу, перш ніж звичайна жердина перетворилася на весло. Встановлено, що на єгипетських барельєфах 2800—2000 рр. до н. е. зображують судна з 40 веслами. Тому припускають, що веслу приблизно 9000 років.

Водний транспорт вважається найдавнішим. Адже, не маючи не тільки мідних або залізних знарядь праці, а навіть кам'яних сокир, людина вже робила перші спроби мандрувати морем.

Перші людські поселення завжди виникали поблизу водних джерел, що забезпечували питною водою та засобами поливу і, мабуть, їжею завдяки рибній ловлі. Первісні люди в процесі свого розвитку здійснювали все дальші походи з метою полювання та торгівлі і зустрічалися з такими водними перешкодами, які було важко подолати, а також широкими водними просторами – річками, морями та океанами.

Серед учених існує припущення, що 12 000 років до н. е. люди були здатні на плотах перетнути Гібралтарську протоку між Африкою та Іспанією. У ті часи її ширина була значно меншою.

Упродовж століть в світі виникло безліч різних типів суден. Відомості про їх еволюцію поодинокі і не завжди базуються на надійних археологічних відомостях. В цілому ж розвиток ішов від примітивних засобів утримання на воді до плоту. На наступному етапі виникло водонепроникне судно, на якому пасажери та вантаж були відокремлені від води.

Для виготовлення первинних плаваючих засобів використовувалися різного роду матеріали: очерет, шкіра тварин, фарфор, папірус, дерева і т.д. Одними з перших типів суден стали дерев'яні рами, на яких натягували шкіру тварин. Такі споруди були легкими, але досить ненадійними.

Човни виготовляли також з плетених прутів; водонепроникність їм забезпечували рослинні масла.

Згодом з'явилися *човни-довбанки*: стовбур дерева обпалювали і видовбували з нього серцевину. Такий човен легко тримався на воді, не протікав; не потрібно було скріплювати шматки дерев водонепроникними швами; форма човна могла бути різною. Недоліком такого човна було те, що він не міг бути більшим ніж дерево, з якого його робили. Окрім цього, човен перекидався, якщо ним невміло управляти, так як був досить вузьким.

Розвиток мореплавства в давнину відбувався в наступних географічних зонах:

- I) Середземне море (Єгипет, Крит, Фінікія, Карфаген, Греція, Давній Рим, Етрурія);
- II) Аравійського моря (араби);
- III) Північного моря;
- IV) Індійського океану (індуси, китайці);
- V) Океанії (полінезійці).

Отже, за розташуванням та придатністю до мореплавства окремі народи різко відрізнялися один від одного. Деякі володіли природними здібностями до далеких плавань, інші ж навпаки, боялися водних стихій.

2. Мореплавство народів Середземномор'я.

Район Середземного моря був колыскою сучасної європейської цивілізації. В давнину, завдяки виключно сприятливим природним умовам, тут виникали, розвивались і потім занепадали великі держави. Значення

цього району у багатовіковій історії мореплавства було досить великим. Тому саме з Середземноморських країн почнемо вивчати розвиток мореплавства та плавучих засобів.

Єгипет

Найдавніші археологічні відомості про плоту та інші засоби пересування по воді були знайдені в районі Верхнього Нілу в Єгипті і датуються приблизно 4000 р. до н.е. Мова йде, передусім, про зображення на фрагментах глиняного посуду і на стінах давніх гробниць.

Ще з часів Давнього Царства суднобудування було однією з найбільш розвинених галузей господарства, причому на загальнодержавному рівні. Всі верфі Стародавнього Єгипту відносилися до царського господарства.

Виготовляли плавучі засоби у Єгипті з різних матеріалів. У першу чергу для будівництва використовували папірус – вид тростини, що був розповсюджений уздовж берегів Нілу. Особливості даного матеріалу визначили і конструкцію, і форму давньоєгипетських барок, борти яких, як правило, обтягували шкурами. Окремі деталі судна зв'язували тросами.

Близько XXVII ст. до н.е. єгиптяни переконалися, що папірусні судна не витримують ваги вантажу, що перевозився (зокрема каміння, для побудови пірамід). Тоді вони почали використовувати ті дерева, що були їм доступні, а пізніше почали привозити дошки і колоди із Сирії, Фінікії та Лівану.

В гробницях фараонів археологи досить часто знаходять моделі суден того часу і стає зрозумілим, що кораблебудування в Єгипті у давні часи досягло досить високого рівня. Так, під час розкопок поховання фараона Ах-тоя (Хеті) було знайдено значну кількість вантажних суден. А у 1954 р. археологи знайшли в підземній камері коло підніжжя піраміди Хеопса добре збережений сонячний човен. 13 років знадобилось головному реставратору міністерства старожитностей Ахмеду Юсуфу, щоб з 1224 дерев'яних деталей зібрати корабель, довжина якого становить 43 метри.

Про високий рівень кораблебудування свідчать і відкриті археологами настінні рельєфи мертвого міста Саккари, що належали до трьохтисячного року до н.е., і гробниці багатого землевласника Ті, які датуються ще більш ранньою датою – чотири тисячі років. до н.е.

На цих рельєфах чітко видно окремі стадії спорудження човнів, починаючи від заготівлі стовбурів до обробки дощок за допомогою пилки, сокири та долота.

За свідченнями Геродота, Єгипет за 5 тис. років до н.е. володів численним річковим та морським флотом, на якому була зайнята велика армія людей – 700 тисяч чоловік. По Нілу на плоту та суднах у великій кількості перевозилися продукти землеробства та тваринництва, вироби ремісників, ліс, будівельні матеріали для фортець, храмів, житлових будинків.

Для перевезення великих вантажів єгиптяни створили спеціальні плоскодонні судна – *барки*. Необхідної продольної міцності вони досягали завдяки пристроям додаткових укріплень із продольних дерев'яних брусів. В цей період важливою подією стало винайдення вітрила. Можливо, спочатку

египтяни кріпили на носі судна пальмові листя, щоб спіймати вітер. Згодом стали застосовувати квадратне вітрило, яке, вірогідно ткали з троснику і встановлювали на вертикальному щоглі, розташованому на носі, а пізніше на середині палуби. Щоглу утримували численні ванти та бакштаги. Форшлагі з'явилися близько 2400 р. до н.е.

Весла — знаряддя у вигляді лопаті на кінці довгої жердини за допомогою яких переміщують човен — були винайдені пізніше. В часи єгипетських фараонів, коли панував рабовласницький лад, весла великих нільських барок та морських суден обслуговували переважно військовополонені. Найшвидший темп веслування складав 26 тактів на хвилину, що забезпечувало кораблю швидкість, рівну 12 км/год.

Палуба традиційного весельного судна повинна була знаходитися на одному рівні з ватерлінією, щоб весла діставали до води. Це обмежувало розмір, висоту та водозміщення суден. Збільшення довжини весла дозволило будувати більші за розмірами судна.

У гробницях III династії були знайдені зображення вантажних суден, що приводяться в рух як веслами, так і вітрилами. На деяких зображеннях суден комплексу пам'яток додинастичного періоду Єгипту Негада II (IV тис. до н. е.) чітко видно вітрило.

Мореплавання в Єгипті отримало особливо великий прогрес в епоху завоювання країни греками-македонцями. Найбільший порт в Олександрії було оснащено унікальним маяком висотою 200 м (сьогодні це мис в межах міста Олександрія у Єгипті). Він гарантував морякам безпечне повернення у Велику Гавань. Упродовж всього існування маяк був третьою найвищою спорудою на Землі (після пірамід Хеопса та Хафри).

Крит

Значних успіхів у мореплаванні у III тис. до н.е. досягли жителі о. Крит. Вигідне географічне положення Кріта (острів знаходиться в центрі торговельних шляхів східної частини Середземного моря) багато в чому сприяло розвитку мореплавання.

На своїх кораблях вони плавали Середземним морем, встановивши контакти з народами прилеглих регіонів (Єгипет, Сирія, Месопотамія). На заході критяни досягли островів Сицилія і Сардинія. Деякі вчені вважають, що критські моряки виходили в Атлантику, що першими саме критяни, а не фінікійці чи греки, відкрили Канарські та Азорські острови.

У XVII ст. до н.е. критський цар Мінос створив флот, що дозволив досягти і заселити найближчі острови.

З кінця III і до середини II тис. до н.е. критяни панували на Середземному морі, — пам'ять про це збереглася в грецькій традиції, в переказах про царя Міноса і його талассократії (морське правління, панування на морі). Близько II тис. до н.е. критяни стали здійснювати тривалі морські плавання, розширювалися торговельні шляхи з Єгиптом.

Вперше народом Кріта було створено морське судно великих розмірів з низькими бортами та високим носом.

На стародавніх печатках збереглися зображення критських суден. Судячи з них, приблизно до 1600 р. до н.е. переважали судна з високим округлим носом і майже вертикальною зрізаною кормою, іноді – з яким-небудь загадковим виступом в нижній її частині. Вони несли одну щоглу майже по центру (в деяких випадках вона навіть злегка зсунута до корми) з великим прямокутним, майже квадратним вітрилом.

Фінікія.

Важливу роль у відкритті та освоєнні морських шляхів відіграли фінікійці. У II тис. до н.е. Фінікія (узбережжя сучасної Сирії) була своєрідним торговельним посередником між Єгиптом та Вавілонією, постачала їм рабів, метал та інше.

Стародавніх фінікійців вважали найкращими мореплавцями. Вже в IV тис. до н.е. Фінікія вела морську торгівлю з Єгиптом та Месопотамією, куди окрім загальних товарів вивозився стройовий та щогловий ліс для спорудження суден. Фінікійці мали добрі торговельні зв'язки із жителями островів Середземного моря.

Припускають, що саме фінікійці повністю дослідили Середземне море. У XV ст. до н.е. вони почали подорожувати на о. Крит, рухаючись на захід відкрили центральний басейн Середземного моря, від островів Егейського моря перейшли до південних берегів Балканського півострова, досягли Егейського і Верхнього (Адріатичного) моря, відкрили острова Сицилія і Меліта (Мальта). Подорожуючи на захід уздовж берегів Північно-Західної Африки фінікійці дійшли до Стопів Мелькарта (фінікійська назва Гібралтарської протоки) і отримали дані про протяжність Середземного моря – 3700 км.

Карфаген

Карфаген був заснований фінікійцями у XI – XVIII ст. до н.е. у просторій гавані Туніської затоки.

Карфагенці були достойними нащадками фінікійців. У античних авторів є згадка про те, що у VI ст. до н.е. під керівництвом Гамількона було здійснено плавання уздовж західного узбережжя Піренейського півострова до Британських островів Ірландії. В цілому ця подорож зайняла близько чотирьох місяців.

Окрім цього, Карфагеняни здійснили декілька морських походів уздовж західних берегів Африки і Західної Європи.

До XVI ст. до н.е. відноситься плавання карфагенського царя Ганнона уздовж Атлантичного узбережжя Африки. Флот Ганнона складався з 50 – 60 веслових кораблів, на яких було більше 30 тис. чоловіків та жінок. Деякі вчені вважають, що він дістався навіть берегів Гвінейської затоки, однак через нестачу продовольства змушений був повернути назад. В результаті цього плавання було засновано низку африканських колоній.

Давня Греція

Фінікійська морська держава знаходилась ще в zenіті слави, коли на кам'янистих берегах Балканського півострова вирости молоді грецькі міста-держави (поліси).

Греки вже в IX ст. до н.е. навчилися у фінікійців будувати чудові, як на той час кораблі і рано почали колонізацію навколишніх територій. У VIII-VI ст. до н.е. область їхнього проникнення охоплювала західні береги Середземного моря, весь Понт Евксинський (Чорне море) і Егейський берег Малої Азії.

Географічне положення Греції обумовило там ранню появу морського флоту, адже жодне грецьке місто не віддалене від моря більше, ніж на 90 км. У Греції було багато дрібних островів, які заселялись та вели торгівлю з материком через море. Для того, щоб налагодити регулярні зв'язки зі своїми численними володіннями на суші та на морі, грецьким державам необхідні були великі та якісні флоти. Греки не тільки перевершили фінікійців у галузі суднобудування, але й конкурували з останніми в колонізації Середземного та Чорного морів. Ними були засновані міста-колонії: Сіракузи, Марсель, Трапезунд, Херсонес та інші, а деякі з них навіть сьогодні є важливими морськими портами (наприклад, Марсель, Севастополь).

Тривалий час грецькі мореплавці намагались не виходити у відкрите море, щоб не випускати з очей суходіл. Через відсутність карт, лоцій, маяків, компасів, лага (приладу для визначення швидкості судна та пройденої ним відстані) прийоми судноплавства були досить примітивними. Так, пройдену відстань і місце розташування визначали за обрисами берегів і приблизним підрахунком пройденого шляху. Уночі у відкритому морі орієнтувалися за зорями.

Хоча греки були здібними, добре підготовленими мореплавцями, але морські подорожі були в ту пору справою небезпечною. Далеко не кожен корабель досягав пункту свого призначення. Недосконалість суден обмежувала час судноплавства періодом гарної погоди — від середини березня до кінця жовтня. Від початку листопада до середини березня судна виходили з гаваней лише в крайньому випадку. Але не зважаючи на це галери античної Греції борознили майже все Середземне і Чорне моря, є свідчення про їхнє проникнення через Гібралтар на північ. Тут вони досягли Британії, а можливо, і Скандинавії.

За свідченням грецького історика Геродота перше плавання до Атлантичного океану здійснив у 640 р. до н. е. самосець Колей.

Найвідомішим прикладом далеких мандрівок греків було плавання астронома, математика й географа Пітеаса (Піфея). Експедицію Пітеаса організували торговці для того, щоб розвідати шляхи в гіперборейські (північні) країни, де було олово та бурштин. У період 350–320 р. до н. е. він вийшов у Середземне море, пройшов через Геркулесові стовпи і, обігнувши Піренейський півострів, вийшов у Біскайську затоку. Потім плув уздовж узбережжя країни кельтів і досяг протоки Ла-Манш. Там Пітеас пристав до острова Великобританія, на той час відомого грекам за назвою Альбїон. Тут мореплавець дізнався, що на північ від острова розташована земля «Тулї» (очевидно, острів Ісландія), назва якої в перекладі з місцевої говірки означає «край», «межа». Тоді Пітеас пройшов через протоку між островами Великобританія та Ірландія (наразі — Північна протока) і вийшов в

Атлантичний океан. Можливо, він проплив повз Оркнейські та Шетландські острови й, досягнувши Фарерських островів, пішов далі, до 61° пн. пі. Подальшому плаванню Пітеаса перешкодили складні погодні умови, і він був змушений повернути на південь до берегів Скандинавського півострова. Ніхто зі стародавніх греків, і навіть римлян, не заходив настільки далеко на північ.

Пітеас відкрив для греків остров Зеландія, півострови Бретань і Скандинавський, Північне та Ірландське моря, протоку Катте-гат (з'єднує Балтійське й Північне моря). Вважають, що експедиція Пітеаса досягла навіть гирла річки Вістула (Вісла) на узбережжі Балтійського моря.

Спочатку, грецькі купці займалися лише каботажним плаванням вздовж берегів Континентальної та Малоазійської Греції, але згодом, жага до наживи грецьких купців переборювала їх страх до невідомих земель, і греки починають встановлювати торгівельні зв'язки з новим народами, серед яких було скіфське населення Північного Причорномор'я.

Грецьку колонізацію Північного Причорномор'я можна поділити на кілька етапів:

1. Заселення Північно-Західного Причорномор'я та засвоєння Істрії у Подунав'ї та Борисфену на острові Березань (нижня течія Південного Бугу) (середина VII ст. до н.е.).

2. Освоєння узбережжя Березанського та Бейкушанського лиманів. Виникнення Ольвії, Пантікапею, Феодосії, Гермонасси тощо (перша половина – середина VI ст. до н.е.).

3. Освоєння Нижнього Подністрів'я та заснування Тіри і Ніконія (друга половина VI – початок V ст. до н.е.);

4. Освоєння території Західного Криму і поява Херсонеса (кінець V ст. до н.е.).

У V—IV ст. до н. е. посилюється інтенсивність морських перевезень, практично усі торгово-ремісничі поліси пов'язані між собою освоєними морськими шляхами. У кожному приморському місті облаштовується морська гавань, будується порт із зручними стоянками для суден, причалами, складськими приміщеннями, доками для ремонту. Так, в Афінах був побудований за особливим архітектурним планом (так звана гіпподамова система) порт Пірей — справжнє місто, за рівнем свого благоустрою перевершувало Афіни. Прекрасні порти мав в розпорядженні Коринф — великий торгово-ремісничий центр грецького світу. Коринф мав два порти, обладнаних за останнім словом тодішньої техніки: Кенхрея на березі Саронічеської затоки і Лехейон на березі Коринфської затоки, тобто Коринф міг приймати судна як з Егейського, так і з Адріатичного морів. Особливо облаштованим був порт Лехейон. Він мав дві великі відкриті гавані з молами в 42 м завдовжки, які захищають судна від морської хвилі, і глибоку внутрішню гавань з чотирма укритими стоянками для судів. Уздовж берегів внутрішньої гавані були побудовані кам'яні набережні — приблизно 4,5 км завдовжки, численні складські приміщення, доки, сховища. Загальна площа внутрішньої гавані досягала великої величини в 10 га. Навіть вузький вхід у

внутрішню гавань був влаштований так, щоб вітрильне судно могло увійти туди легко, без додаткового маневрування, і в той самий час він був вдало захищений від піщаних заметів, звичайних в цьому районі. Волок (так званий діолк) в 6 км завдовжки через Коринфський перешийок, побудований ще при тиранові Періандрі на початку VI ст. до н. е., зв'язував обидва порти.

Етрурія

Етруски — давні племена, що населяли в I-ому тис. до н. е. північний захід Апеннінського півострова — область, що називалася Етрурія (сучасна Тоскана), які створили розвинену цивілізацію, що передувала римській. Столицею держави було місто Спіна (неподалік сучасної Венеції).

Етруски були не лише чудовими будівельниками, мореплавцями, а й зухвалими піратами, які господарювали в Північній Адріатиці. Основним типом їх військового корабля була трієра. Самими швидкохідними вважалися ейкосори.

Нагадуючи за формою стародавні судна фінікійців, ці кораблі відрізнялися більш сильним вигином штевнів і мали багато загального з більш пізніми судами північноєвропейських народів. Як і на кораблях вікінгів, весла проходили через отвори в бортах, чим забезпечувалися зручне (низьке) положення веслярів, адже їх захищали борти. Зазори між веслом і бортом закривалися короткими шкіряними рукавами. Керувалося судно одним рульовим веслом з поперечним румпелем, закріпленим ззовні корпусу на правому борі. Щогла, встановлювана в середній частині, несла пряме вітрило з однією реєю. По верхніх поясах обшивки проходив орнамент у вигляді стилізованого зображення хвилі. Ахтерштевень із відвіданими по обидва боки щитами завершувався прикрасою у вигляді хвоста риби. Такі ж щити кріпилися на верхній частині форштевня і по всьому борті. У носовій частині судна встановлювався проємболон у вигляді голови барана — конструктивний елемент, що захищав корпус при ударі тараном ворожого корабля. Бойовий металевий таран встановлювався на рівні ватерлінії і кріпився до кільової балки.

Широкі і високобортні кораблі етрусків були достатньо морехідні для плавання в Середземному морі.

Давній Рим.

Становлення Риму як морської держави відбулося приблизно до 509 р. до н. е. Скориставшись досягненнями своїх іменитих попередників — єгиптян, мінойців, фінікійців, греків та карфагенян римляни досягли значних успіхів в суднобудуванні та судноводінні.

Римляни першими зробили спробу класифікувати судна за різними ознаками:

По-перше, вони розділили їх на палубні та безпалубні; гребні і ті, що управляються жердиною; з одним рядом весел та багаторядні; кільові, з круглим днищем та плоскодонні.

По-друге, судна класифікувалися на великі, середні і малі. Відповідно їх називали навісами, навігіумами і навігіолумами. Всі малі засоби пересування по воді називали «*навіями*».

По-третє, судна підрозділяли на швидкохідні, довгі, вантажні, військові, торгівельні і т.д.

Вантажомісткість судна римляни вимірювали амforoю (її ємність складала 26,6 л). Наприклад, вантажомісткість навісу була 330 амфор.

Римляни розуміли, що неможливо стати великою морською державою, не маючи військових кораблів.

Військові кораблі Риму, так як і в Греції, мали назву в залежності від рядів весел: *бірема*, *трирема*, *квадрирема*, *квінквірема* тощо. Основна частина флоту складалась з квінквірем. У боротьбі з піратами для патрульної варті були створені легкі швидкохідні кораблі з одним рядом весел і однією щоглою – лібурни. Рим мав гігантський торговельний флот. В середньому торговельний корабель вмщував до 340 тонн вантажу. Кораблі, які були призначені для перевезення зерна, вмщували до 1200 тонн.

Спочатку морська торгівля Риму була однобічною: експорт був незначний, більше завозилось товарів. Однак, далі торгівля набула світового характеру. Рим налагодив зв'язки з Індією, Індокитаєм, Китаєм, Суматрою, Британією і т.д.

В кінці римського періоду торгівля все більше почала страждати від піратства. Відомий римський полководець Помпей очолив боротьбу з піратами в Середземному морі. Він захопив близько 2 тис. кораблів, 20 тис. піратів потрапили в полон, ватажків яких стратили, а решту продали у рабство.

Торговельні судна римлян будувались із пінії (дерева з породи соснових), обшивка кріпилась на дерев'яних шипах, підводна частина корпусу вкривалась шерстиною, смолилась, а потім обкладались свинцевими листами на мідних цвяхах, або ж покривалось днище мідним листом. Іноді судна мали не одне стерно, а декілька, форштєвень прикрашали по верхньому краю різною головою лебедя чи гуся. На палубах вже були примітивні вантажні стріли. Кількість щогл коливалась від 1 до 3. Прямокутні вітрила кріпились на двох реях Вітрила виготовляли з льонової тканини, з очерету або навіть зі шкіри.

Транспортні судна в Римській імперії називалися *гаулами*. В основному вони пересувалися завдяки вітрилам. Досить розповсюдженими були *керкури*, запозичені римлянами у жителів о. Крит. Особливістю конструкції керкуру було те, що його внутрішній простір розділявся палубами на трюм і два твіндека. Пізніше даний вид судна було запозичено європейськими державами.

3. Мореплавання в Східних країнах.

Месопотамія.

Межиріччя або Месопотамія (що означає земля між ріками) — рівнина яка знаходиться в Азії між річками Тигр та Євфрат на території сучасних Іраку та Сирії.

В давнину Нижню Месопотамію називали Шумером, вона ділилася на дві частини: власне Шумер і Аккад. До середини I тис. до н. е. греки стали іменувати її Вивилонією, а область на північ від Вавилонії (Верхню

Месопотамію) – Ассирією. При цьому до Ассирії часто приписували і область на захід від неї, в результаті чого доводилося ділити «розширену» Ассирію на дві частини – Сирію (на захід від Євфрату) і Месопотамію (на схід від нього). Таким чином, спочатку Месопотамією називали лише Північне Межиріччя. Пізніше, до початку нашої ери, римські географи почали називати Месопотамією і Вавилонію .

Шумери — стародавній народ, що населяв південь нижнього Межиріччя, у IV–III тисячоліттях до нашої ери.

Як вважають, шумерська цивілізація виникла у восьмому тисячолітті до нашої ери і до п'ятого тисячоліття досягла досить високого на той час рівня розвитку. Своєю батьківщиною шумери вважали один з островів в Перській затоці. Досягнувши «великої землі», шумерські мандрівники освоювали мистецтво водіння річкових суден .

Наявність великих міст – держав, розвиток між ними різних відносин, у тому числі і торгових, розвиток ремесел, широке використання виробів та знарядь з металів, наявність можливостей використання будівельного матеріалу з сусідніх районів для спорудження плавучих засобів створювали сприятливі умови для будівництва суден, здатних перевозити великі вантажі по річковим і морським водним шляхам.

Володіючи певним досвідом у зносінах як з ближніми так і далекими країнами, шумери розвивали свої економічні зв'язки, особливо торгіві. В значній мірі їм у цьому сприяв розвиток суднобудування.

Персія.

Персія — історичний регіон у південно-західній Азії, що асоціюється із сучасним Іраном, останній носив назву Персія як офіційну до 1935 року.

У VII–VI ст. до н. е. в Персії була розвинена морська торгівля. Перська держава вела жваву торгівлю з Месопотамією, Малою Азією, Єгиптом, Аравією, Індією, державами Східного Середземномор'я. Окрім цього торговці здійснювали подорожі по Еритрейському морю (Індійському океану).

Відомі, також, морські походи грецьких та єгипетських мореплавців, що здійснювалися за дорученнями перських царів.

За наказом перського царя Дарія I (522–486 рр. до н.е.) грек Скілак в 518 р. до н.е. здійснив тривалу морську експедицію. Плавання почалося в одному із північно-західних районів Індії. Мандрівники спустилися вниз по річці Інд і вийшли в Індійський океан. Після тридцяти місячного плавання в західному напрямку вони досягли Червоного моря.

За наказом сина Ксеркса, сина Дарія I, в першій половині V ст. до н.е. єгипетські моряки здійснили спробу обійти Африканський материк океаном із заходу на схід і досягнути Аравійської затоки. Але спроба виявилася невдалою. І мандрівники вимушені були повернутися назад до Єгипту.

4. Плавання полінезійців

Досить вправними мореплавцями були полінезійці.

Приблизно 60 000 років назад давні мандрівники перебиралися по островам суходолу до Південно-Східної Азії і за допомогою плотів і

примітивних човнів подолали вузькі протоки між островами, просуваючись на південь, де врешті-решт заселили Австралію і Нову Гвінею. Приблизно у XXV ст. до н.е. мігранти з Південної Азії продовжили просуватися далі на схід Тихого океану, а також на захід Індійського океану. У IV ст. до н.е., їх полінезійські нащадки з островів Самоа, Тонга і Фіджі досягли Гавайських островів, а, приблизно, у IV ст. н.е. – острову Пасхи.

Попередником першого полінезійського судна, *катамарану*, як і багатьох інших суден, був човен-однодеревка, видовбаний за допомогою кам'яної сокири зі стовбура дерева. Для підвищення морехідних якостей даного засобу пересування по воді майстри ставили два таких човна поруч і з'єднували їх поперечними жердинами так само, як при в'язанні плотів. На цих поперечинах полінезійці споруджували настил, на якому потім робили палубну надбудову типу хатини і ставили щоглу.

Згодом в конструкцію внесли істотну зміну: паралельно основному човну на відстані декількох метрів був закріплений не другий човен, а плаваючий дерев'яний стовбур – противага, який не дозволяв судну перекинутися. Носову і кормову частину майстри робили абсолютно однаковими. Завдяки цьому при ходінні під вітрилами мореплавці могли з однаковим успіхом рухатися вперед як носом, так і кормою.

Крім вітрила, судно пересувалося за рахунок схожих на ланцети весел. Історики встановили, що полінезійці відмінно ходило круто до вітру, розвиваючи при цьому хорошу швидкість.

Мореплавці орієнтувалися в океані не тільки по зірках, а й по хвильових брижах, напряду вітру, пташиних зграях, що слугували їм своєрідним компасом. Необхідно відзначити, що напярмоку руху хвиль в Тихому океані відрізняється особливою сталістю. Одними з перших полінезійці для визначення курсу в океані користувалися морською картою. Вона була зроблена з прутиків, на яких були нанесені і маршрути, і острови, і течії (острови мореплавці зображували раковинами равликів, маршрути – жилками пальмового листа).

5. Початок судноплавства на території України.

З давніх часів водні шляхи, прокладені вздовж річок та Чорним і Азовським морями, відігравали важливу роль у житті предків слов'ян та інших народів, що проживали на території українських земель.

В VII–V ст. до н.е. у Північному Причорномор'ї з'явилися греки. Найдавнішим на території України було грецьке поселення на острові Березань, засноване в VII столітті до н. е. Найбільшими грецькими колоніями в Причорномор'ї були Тіра (на місці сучасного Білгорода-Дністровського), Ольвія (біля села Парутиного, на правому березі Бузького лиману), Керкінітида (на місці сучасної Євпаторії), Херсонес (на території сучасного Севастополя), Феодосія, Пантікапей (на місці сучасної Керчі).

Уздовж берегів Боспору Кіммерійського (сучасної Керченської протоки) і нинішньої Таманської затоки) давньогрецькі міста і поселення були засновані переселенцями з Еллади. Вигідне географічне положення з точки зору торгівлі, мореплавання і військово-морської стратегії дозволяло грекам

контролювати проходження морських суден з Понту Евксинського (Чорного моря) в Меотиду (Азовське море), її багатий хлібом басейн і назад.

Пантікапей мав бухту, в якій з часом обладнали гавань і побудували доки, розраховані, як писав Страбон «приблизно на 30 кораблів».

Грецькі торговельні судна, що виходили з портів Чорного моря, йшли ввєрх по Дунаю, доходили до країн Північної Європи. Рухаючись у протилежному напрямку по давнім азіатським шляхам, греки доходили в долину Інду, або морським шляхом через Червоне море в Індійський океан.

Як не дивно, але скіфи, кочове плем'я, що у VII ст. до н.е. – III ст. н.е мешкало у Північному Причорномор'ї., досить майстерно освоїли мореплавання.

Вони привозили з інших країн заморські вина, тканину, ювелірні вироби та інші предмети мистецтва.

Судячи з повідомлень античних авторів таври, що у I тисячолітті до н. е. заселяли гірську і підгірську частини Криму, зналися на морській справі. Так, Страбон у своїй праці «Географія» вказував, що для плавання по Сивашу вони користувалися зшитими з шкір човнами. Геродот розповідав про те, що у таврів були човни або інші пристосування, користуючись якими, вони впливали у відкрите море. У таврів, згідно з Геродотом, існували такі звичаї: вони приносили у жертву Діві потерпілих катастрофи мореплавців і всіх еллінів, кого захоплювали у відкритому морі в такий спосіб.

Виявлення вченими в пониззі Дніпра і Бугу численних поселень часів зарубинецької та черняхівської культур (Кам'янське, Знаменське, острів Хортиця та інших), населення яких було пов'язане з мореплаванням, є історичним підтвердженням самотнього характеру розвитку вітчизняного мореплавання і його безпосереднього особливого зв'язку з Дніпром і Чорним морем. Так, наприклад, в гирлі Південного Бугу біля села Саботинівка Грушецького району Миколаївської області археологами було знайдено бойовий човен-однодрєвка (моноксил), що пролежав у воді близько 3 тис. років. Човен було випалено з цілого дуба 360-річного віку. Довжина човна складала близько 7 м, ширина – 70–80 см.

ТЕМА 2

МОРЕПЛАВСТВО У ПЕРІОД РАННЬОГО І РОЗВИНУТОГО СЕРЕДНЬОВІЧЧЯ

1. Розвиток мореплавства у неєвропейських народів.
2. Мореплавство в Середньовічній Європі.
3. Морські подорожі слов'ян.

1. Розвиток мореплавства у неєвропейських народів.

Араби.

Важливою сторінкою історії світового мореплавства стала історія Арабського халіфату, який на середину VIII ст. став великою феодальною імперією. До його складу (крім країн Арабського Сходу) увійшли території Ірану, Афганістану, частина Середньої Азії, Закавказзя та Північно-Західна Індія, країни Північної Африки і значна частина Піренейського півострова (Андалусія).

Вже на початку VIII ст. під контролем арабів були східне, південне і західне узбережжя Середземного моря, Червоне море і Перська затока, а також західне узбережжя Аравійського моря. Вже в X ст. арабські порти і факторії (торгові контори і поселення, які були організовані купцями в колоніальних, віддалених країнах) були на берегах Індії, Цейлону, Індонезії та Китаю. До кінця середніх віків араби були майже єдиними посередниками у торгівлі між Сходом і Заходом.

Товарообіг йшов по морських трасах через важливі порти Джидду і Мокку на Червоному морі, Аден в Аденській затоці, Басру і Хормуз в Перській затоці і Маскат – на Аравійському морі.

В Іспанії їх порти розташовувались на добре освоєних місцях, в тому числі на Атлантичному узбережжі. Особливе значення у арабів мала військово-морська база Альмерія, флот якої тримав під контролем все західне Середземномор'я – від Гібралтара до Сицилії.

Араби щиро вірили, що Аллах забороняє плавати в Атлантичному океані, тобто в західному напрямі. Саме тому араби – відважні мореплавці, які добре освоїли моря Індійського океану, – майже нічого не знали про Атлантику, на берегах якої вони жили протягом декількох століть.

Торгівля по всім морям Старого Світу, крім північних, жорстко контролювалася арабами. Арабські купці мандрували по всій східній Європі і Центральній Азії, у глибинних районах Африканського континенту. Вздовж узбережжя східної Африки араби побудували безліч міст і портів, що використовувалися як торгові центри і пункти відправлення рабів до півострова Аравія.

Багато відомостей про африканські країни і народи, казково багатий Китай, недосяжні Суматру і Яву, невідомі країни Південно-Східної Азії, загадкову Індію європейці отримували саме від арабських купців. Арабам

вже з X ст. були добре відомі вигідні з торгової точки зору порти на західному узбережжі Африки (Занзібар). Зрозуміло, що араби, знайомі з працями Птолемея, спростували його картину світу, вони знали, що можна обійти цей континент з півдня. Арабські джерела говорять про плавання у 1420 р. арабського корабля, який за 40 днів пройшов вздовж Атлантичного узбережжя Африки, а за 70 днів обійшов її всю. Знаменитим арабським вченим-мандрівником був Аль-Ідрісі (1100–1166), який під час своїх мандрів вивчив Англію, Францію, Іспанію, а також Малоазійський півострів. Карти Ідрісі, які він складав понад 15 років, змальовували територію від Гібралтарської протоки, яку вчений вважав рукотворною, до Японських островів. Послідовником Аль-Ідрісі був арабський картограф Ібн-аль-Варді, який у XIII ст. склав «Кругову карту світу».

Найвідомішим арабським мандрівником був Абу Абдалах Ібн Батута із Танжера (Марокко), який у XIV ст. побував майже в усіх країнах тодішньої Азії. Він написав книгу «Подарунок спостерігаючим чудеса міст і подорожей», більш відому як «Подорожі Ібн Батути». Цей твір вміщував значний історичний, географічний та етнографічний матеріал і був перекладений на декілька європейських мов. До основних конструктивних типів власне арабських судів належать шебеки и дхау (дхоу). Шебеки, що нагадували середземноморські галери, мали переважно військове призначення. Для морської торгівлі слугували різні видозміни парусників дхау.

Основним бойовим кораблем арабів була парусно-веслова шебека, оснащена гарматами і тараном. Але й торгові вітрильники були добре озброєні, тому що плавання по Середземному і Червоному морях, де шукали наживи місцеві та європейські пірати, вимагало високої боєздатності.

На всіх арабських суднах впроваджуються важливі елементи новизни. Це насамперед трикутний, так званий латинський парус, який істотно поліпшив ходові якості судна. На кормі замість рульового весла з'являється кермо. Вітрила морських суден набувають більшу, ніж у попередніх суден, площину, весла стають допоміжним засобом для пересування.

Арабські морські судна мали дві-три щогли і кормову надбудову, а шебеки, крім того, гармати замість старовинного тарану. Ще одним нововведенням є поява дозорної діжки на верху грот-щогли.

Китай, Індія і Східна Азія.

Крім арабів, помітний слід в історії мореплавства Сходу залишили китайці та індонезійці, які активізували торгівлю у східній частині Індійського океану.

Китайська династія Тан (618–907) вела активну зовнішню торгівлю з Арабським халіфатом, Індією, Сіамом. За часів правління династії Сун (960–1279) широко розповсюджується книгодрукування, виробляється знаменита сунська порцеляна, вироби з лаку і слонової кістки, що було предметами експорту. Досягнення Китаю вражали європейців, про що можна довідатися з описів мандрівника Марко Поло.

Мореплавання сприяло розвитку міжнародних зв'язків середньовічного Китаю. Імператори династії Мін (1368–1644) зміцнили економіку держави. Показником цього є морські експедиції в першій третині XV ст. до країн Південно-Східної Азії, Індії, узбережжя Східної Африки. Флотилії склалися з десятків багатопалубних суден, які обслуговували сотні матросів.

Найбільш значними плаваннями були ті, що організовані у XV ст. імператорським євнухом Чжен Хе. У період з 1405 по 1433 рр. було здійснено сім морських експедицій. Імператорський флот вже в першому плаванні нараховував 62 багатопалубні кораблі (джонки), а у другій експедиції брало участь біля 30000 чоловік. Під час цих мандрівок китайці відвідали Індонезію, підкорили жителів Цейлону і завоювали Суматру.

Морські походи 1417–1419 рр. і 1421–1422 рр. були мирними. Китайські флотилії дійшли до Індії (1-й похід) і до берегів Аравійського півострова та Східного узбережжя Африки (2-й похід), де відбувся обмін дарами з місцевими царями, а також обмін посольствами. Під час останньої експедиції (1431–1433) було здійснено “малу кругосвітню подорож”. Флот вийшов з Нанкіна, перейшов через Яву, Палембанг, Малаккський півострів, Цейлон, зайшов до Калькути, а звідти відправився до своєї кінцевої мети – Ормузи. В Ормузі також було залишено китайське посольство. Посол був мусульманином, і китайські мусульмани сподівалися, що йому вдасться з часом потрапити до Мекки. Залишивши Ормуз, флот повернувся до Китаю в Нанкін.

Індійські купці, що торгували від імені Китаю на сході до Аравійського півострова на заході, відправлялися у далекі морські вояжі частіше не на окремих суднах, а цілими флотиліями. На однопалубних кораблях у них було до 60 кают, на кораблі знаходилося біля 200 моряків. Крім парусів були весла, кожне з яких обслуговувало по чотири матроса. Але ці судна лише обслуговували великий корабель. Крім того, було біля десятка маленьких суден, з яких ловили рибу і де розташовувалася частина обслуговуючого персоналу і воїнів.

На річках і морях Східної Азії до цього часу можна побачити джонку, що була побудована декілька тисячоліть назад, але устрій, обладнання і використання якої з тих часів майже не змінилися.

Джонки будували не тільки китайці, але й японці та інші народи цього географічного регіону. Джонка будувалася у деяких варіантах – від легкого судна для рибної ловлі і прибережного плавання до великого чотирьохщоглового корабля, призначеного для дальнього плавання і для перевезень (декілька сотень тон вантажу і понад ста пасажирів).

Традиційна китайська джонка відрізнялася дуже повним корпусом і високими, з характерними тупими кінцями, кормою і носом. Для керівництва таким судном використовували паруса, що виготовляли з бамбукових циновок. Весла були допоміжним засобом. Важливим елементом був стаціонарний руль, що встановлювався у кормовій частині. Джонки більше підходили для довготривалих морських мандрівок, ніж європейські кораблі

тих часів. Але останні мали перевагу у маневреності. У корпусах старовинних китайських кораблів інколи влаштовувалися водонепроникні відсіки, що робило судно більш безпечним і непотоплюваним.

Перевага Сходу — індонезійців, китайців, індійців, арабів — над європейськими державами у справі освоєння морських просторів у добу раннього Середньовіччя була і в наявності висококласних індійських картографів і керманічів. Крім того, завдяки арабам у Середземномор'ї з'явився латинський парус. Є відомості, що араби запозичили його у індійців.

Китайці використовували на кораблях компас, у них були багатопалубні судна, поворотні рулі. Їх розміри з XIV ст. значно переважали по своїм розмірам всі відомі кораблі у світі.

2. Мореплавство в Середньовічній Європі.

Кельти.

Досить вправними мореплавцями Середньовічної Європи були кельти. Ще у 49 р. до н. е. Юлій Цезарь відмічав, що кельтські племена Ірландії, Уельсу та Західної Англії будують човни, здатні перевозити велику кількість людей. Ці судна заклали основи традиції суднобудування, що дозволили кельтам здійснювати вражаючі походи.

Через відсутність лісу перші човни кельти робили з шкір тварин.

Човен у формі банану (куррах) робилися з шкіри тварини, натягнутої на легку раму з прутів. Вона приводилася в рух за допомогою як весел, так і вітрила. Про вид цього човна можна судити за археологічними даними: невиразному різьбленому зображенню на колоні в ірландському місті Бантрі і маленькому макету з тонкого пластинчатого золота. Схожі на них човні використовуються в деяких місцях Ірландії і сьогодні.

Не зважаючи на свої малі розміри, човни були досить міцними і придатними для риболовлі та перевезення вантажів до островів з материка. У середині VI ст. н.е. Брендан (засновник великого монастиря в Клонферті, Голувей) здійснив в такому човні легендарне плавання по Атлантичному океану.

Вважають, що Брендан-мореплавець відкрив так звану землю обетовану, що фігурувала на морських картах через багато століть.

Взагалі походи Святого Брендана викликали багато дебатів у вчених. Дехто стверджував, що він досягнув Канарських островів, Ісландії або навіть Ньюфаундленда. Інші – ставлять під сумнів морські подорожі Брендана. Однак, слід відмітити, що оповідання про плавання Святого Брендана все ж таки мають певну цінність. Адже дозволяють отримати уявлення про конструкції тогочасних суден. Відомо, що монахи використовували залізні інструменти виготовляючи основу човна, водонепроникність якого забезпечували просмолені шкіри; вона оснащувалася рульовим веслом і вітрилом, хоча під час бокового вітру могла відхилитися від курсу. Інший ірландський монах VI ст. н.е. святий Колумбан пересік на такому човні Ірландське море. У 563 р. в результаті політичних усобиць він змушений був покинути острів. Разом зі своїми 12 супутниками Колумбан прибув на

маленький острів Айона (зі складу Гебридських островів), на якому і оселився.

Вікінги, нормани, варяги.

Величезну роль у розвитку західноєвропейської середньовічної цивілізації відіграли мандрівки жителів Скандинавського і Ютландського півостровів. Цих людей називали «норманами», тобто «людьми Півночі».

У самій Скандинавії воїнів, які здійснювали походи в інші країни, іменували вікінгами (в перекладі з давньонорвезької означає «воїн», «пірат», «морський розбійник, який мешкає в бухтах»). Вираз «податися в вікінги» означало подорож у пошуках багатства і слави.

Субцивілізація вікінгів існувала з VIII до XI століття. Це був період їх широкої експансії, в якій розрізнені військові набіги, а пізніше більш організовані походи, очолені скандинавськими конунгами, перепліталися з розвитком міжнародної торгівлі, з колонізацією і відкриттям нових земель. Нормани здійснювали на своїх кораблях далекі морські походи, метою яких було захоплення багатой здобичі і полонених. Захоплених полонених нормани продавали в рабство на ринках різних європейських і азійських країн, поєднуючи, таким чином, морський розбій (піратство) з торгівлею.

Кожне плем'я вікінгів мало свій напрямок завоювань. Шведи йшли, в основному, на схід та на землі Русі (їх називали варягами), данці — на узбережжя Англії та Франції. Один шлях залишався виключно норвезьким — це шлях на захід через північну Атлантику. Варяги по Балтійському морю, через Ризьку затоку, по Західній Двіні виходили на Дніпро і Волгу, потім у Чорне і Каспійське моря («шлях із варяг у греки»).

Нормани мали чудові кораблі типу «річка-море», на яких вони здійснювали плавання, як в океані, так і в мілководних річках. У вікінгів розрізнялося кілька типів судів. У військових заходах використовувалися швидкохідні довгі вузькі кораблі з вітрилом і веслами. Дерев'яний корабель вікінгів, довгий і вузький, з високо загнутими носом називався драккар (від давньоскандинавського «дракон»).

Таким чином, з кінця VIII до початку XI ст. Скандинавія була наймогутнішим морським регіоном Європи. В той час, коли англійці, франки та жителі південних європейських країн майже не віддалялись від берегів внутрішнього (Середземного) або близьких морів, вікінги сміливо виходили у відкритий океан і зробили ряд важливих географічних відкриттів. Відкриття і колонізація Гренландії, Ісландії, освоєння Північної Атлантики втягнули ці території в загальноєвропейський економічний і культурний простір. Вплив вікінгів поширювався і на розвиток торгівлі, яка поєднувалася з піратством та грабунком. При активній участі скандинавів відбулося становлення східнослов'янської держави – Київської Русі.

Морські успіхи Ганзейського союзу.

У період Високого Середньовіччя розвиток виробничих сил і розділення праці у різних частинах Європи і Азії привели до значного розширення світових зв'язків. На півночі Європи велася торгівля між країнами Балтійського і Північного морів. Головними учасниками її були Новгород на

сході, скандинавські міста – на півночі, Лондон, нижньорейнські й нідерландські міста – на заході. Не менш значною була торгівля між Західною Європою і країнами Сходу, яка велася по Середземному морю.

Торговельне мореплавство у цей час було складним через зазіхання феодалів та напади піратів. Все це сприяло створенню торгових союзів купців – ганз і гільдій. Протягом XIII – XIV ст. виник найбільший союз німецьких вільних міст в Північній Європі – Ганзейський союз або Ганза.

Ганза об'єднувала майже 100 німецьких міст, розташованих у басейні Балтійського і Північного морів, і низку інших, пов'язаних річними шляхами із узбережжям. Центром Ганзи став німецький порт Любек, заснований у 1143 р. Іншими провідними членами союзу стали німецькі міста Бремен, Гамбург, Штральзунд, Данциг (сучасний Гданськ), Кіль і Дортмунд. Союз організував чотири торгових факторії в окремих країнах: у Новгороді (Русь), Бергені (Норвегія), Брюгге (Фландрія) і Лондоні (Англія).

З XIV ст. Ганза контролювала три чверті торгівлі Старого Світу. Три століття вона панувала на морських шляхах Північної Європи, і навіть кораблі таких великих морських республік, як Генуя і Венеція, уникали втручання у район її діяльності.

Панування Ганзи було обумовлене економічним, політичним і культурним розвитком морських міст, міцність їх союзу була обумовлена успіхами торгівлі на морі.

Ганзейські судна ходили уздовж всього атлантичного узбережжя Європи, досягаючи Португалії та Середземного моря. Вони перевозили різноманітні товари, в тому числі шерсть і тканину з Англії, ліс з Норвегії, французькі та іспанські вина і сіль, оселедець з Північного та Балтійського морів, хутро та деревину з Русі.

У північноєвропейському регіоні ганзейське суднове будівництво було провідним. У всіх морських містах виникли кораблебудівні площадки. Головним технічним винаходом XIII ст. був ахтерштевень і прилаштування руля на кормі замість рульового весла на правому борті. Завдяки кормовому рулю поліпшилася керованість парусних суден.

Ганзейські купці будували судна, розраховані на рух за допомогою одних вітрил. Основним типом судна Ганзейського союзу був когг. Вплив Ганзи на морі послаблювався одночасно з її занепадом у XV ст. Причинами цього процесу були: вихід на морську арену нідерландських і англійських купців, особливо після відкриття Нового Світу і нових маршрутів на Далекий Схід; посилення піратства; політика скандинавських правителів і німецьких князів щодо послаблення впливу і значення ганзейських міст; конфронтація всередині Ганзи, яку розпалювала Англія; переміщення шляхів міжнародної торгівлі на захід, в Атлантичний океан в результаті Великих географічних відкриттів. Проіснував цей союз до XVII ст.

Внесок Венеції та Генуї в розвиток мореплавства.

У період розвинутого Середньовіччя центрами посередницької торгівлі між Сходом і Заходом стали італійські міста, насамперед, Піза, Венеція і Генуя. Причинами їхнього процвітання були: вдале географічне

розташування міст у центрі Середземномор'я, на перехресті морських шляхів; хрестові походи; відсутність природних умов для зайняття сільським господарством. Ці міста активно розвивали мореплавство і суднобудування.

Венеція мала могутній торговельний і воєнний флот, що забезпечило її процвітання.

В епоху Середньовіччя активно використовували галерні кораблі. У цей час використовувалися довгі судна, які служили воєнним транспортом, та короткі, які застосовувалися у торгівлі. Такі кораблі мали весла, які були головною рушійною силою, та вітрила.

Галери мали довжину до 60 м, до 32 пар весел, які досягали довжини 15 м і розміщувалися в один ряд. Галери будувалися з витягнутим гострим носом, надбудовою на кормі й тараном на носі, який з появою артилерії перестав бути головною зброєю, а став використовуватися як абордажний місток для переходу на ворожі судна і для розтягування вітрил. З XIV ст. галери забезпечили гарматами. Спочатку галера управлялася двома кермовими веслами, з кінця XIII ст. – кермом.

З початку XIV ст. саме Венеція першою з італійських морських республік організувала регулярні рейси добре оснащених державних гребних суден – галер. Типово венеціанські галери – це великі дво- або трищоглові судна, які були здатні рухатися з великою швидкістю і відрізнялися високою маневреністю. Екіпаж галер нараховував до двох сотень гребців і двадцяти арбалетників.

Напрями морських походів були різноманітні: Константинополь, Балкани, Чорне море, Трапезунд, Кіпр, Мала Вірменія, Майорка, Барселона, Валенсія, Севілья, Лісабон, Саутгемптон, Брюгге, Лондон.

Венеціанська республіка відправляла свої галери у складі караванів. Кількість галер у каравані коливалася від 3 до 12. Ці конвої були під охороною арбалетників і патрулювалися військовими ескадрами в Егейському і Адріатичному морях. Ці судна перевозили коштовні вантажі: спеції, шовк, коштовні метали і каміння, бавовну, сукно, хутра. Важкі вантажі (зерно, залізо, ліс, вино тощо) і рабів перевозили на інших суднах, які називалися нави. Ці парусні судна округлої форми мали більший тоннаж, але були менш швидкісні і менш маневрені. Завдяки таким суднам Венеціанська республіка регулювала потік дорогоцінних металів з заходу на схід.

3. Морські подорожі слов'ян.

Міграційні процеси, характерні для початку I тисячоліття н.е., призвели до великого розселення слов'ян, що спочатку проживали між ріками Вісла і Тиса, вглиб Східної Європи. Поступово східні слов'яни розселилися на великій території від Ладоги до Чорного моря з півночі на південь і від Закарпаття до Середньої Волги із заходу на схід.

Східнослов'янські племена володіли нелегким мистецтвом плавання річками і озерами, які служили їм джерелом харчування, природними шляхами сполучення і зв'язку. Поступово під час природних міграцій племена слов'ян переміщалися до гирла річок, до узбережжя морів. У цих

місцях виникло мореплавання. Спочатку слов'яни освоїли шляхи по Каспійському, Чорному, Азовському, а потім і Середземному морях.

Відомості про морські плавання східних слов'ян зустрічаються в історичних джерелах III–VII ст. Візантійські джерела досить точно і яскраво описують похід східних слов'ян у 269 р. на Афіни, Коринф, Спарту, у ході якого вони досягли також Криту та Кіпру.

У ході освоєння нових земель численні слов'янські племена просувалися, насамперед, з північних районів на південь, до кордонів Візантійської імперії. Візантійські літописці іменували слов'ян, що жили в районах на кордоні з імперією, склавинами і антами. Склавини проживали на просторах між Верхнім Дунаєм і Дністром, анти – між Дністром і Доном.

Спускаючись у човнах по Дніпру, Бугу і Дністру, анти мандрували вздовж Чорноморського узбережжя. У цей період анти досягли Константинополя і стали відомі як знамениті мореплавці у Візантії.

Слов'яни, починаючи з періоду правління візантійського імператора Юстиніана I (527–565), здійснили чимало сухопутних і морських походів проти своїх супротивників, пройшовши всю Візантію з півночі на південь, від Дунаю до стародавньої Спарти. Слов'янський флот здійснював походи морями, що омивають Грецію. Відбивши напад антив, візантійці поставили на Дунаї 80 укріплень, покликаних надалі стримувати войовничих північних сусідів.

Накопивши досвід, слов'яни попрямували через протоки в Середземне море, де їх привабили більш м'які кліматичні умови й багатства далеких народів і країн.

Один з найбільш далеких і успішних середземноморських походів відбувся в 623 р. Після тривалого переходу слов'яни висадилися на о. Крит і в важкій сутичці розгромили візантійський гарнізон. А у 642 р. слов'янський флот з'явився на узбережжі Південної Італії, до того пройшовши тисячі миль Чорним, Егейським і Середземним морями. У джерелі – "Житті преподобної Афанасії" – йдеться про те, як в 813 р. русичі здійснили тривале плавання Чорним і Середземним морями і успішно висадили десант на острів Егіну в Егейському морі.

Про визнання високих бойових якостей слов'янських воїнів свідчать запрошення деяких з них Візантією на відповідальні командні посади у своєму сухопутному війську і флоті. Так, в 469 р. ант Анангаст командував фракійськими військами. Начальником всіх візантійських гарнізонів по Дунаю в VI ст. був ант Хвалібу, а Доброгаст очолював Чорноморську ескадру.

У II половині IX ст., коли князував Дір, слов'яни здійснювали походи по Каспійському морю для встановлення торгових відносин з містами Сходу.

Могутність молодого слов'янської держави повною мірою виявилася у поході на Константинополь у 860 р. князя Аскольда, нащадка засновника Києва князя Кия. Слов'янська країна вирішила помірятися силою зі світовою середньовічною імперією.

18 червня 860 року 200 військових кораблів (так званих лодій) з 8-ма тисячами слов'янських дружинників на борту несподівано для візантійців з'явилися у Босфорській протоці і взяли в облогу столицю імперії. Грушевський пише, що на цих кораблях було до 10 000 війська. Це був флот київського князя Аскольда. Ситуація для греків ускладнювалася тим, що в той час імператор Михаїл з військом воював з арабами і його столицю обороняв лише місцевий гарнізон.

Події тієї війни відтворюють вітчизняний „Літопис Аскольда” і візантійська хроніка проповіді патріарха Фотія. Жах, засвідчив патріарх, охопив мешканців оточеної столиці, коли перед її стінами появилися „варварські кораблі, дихаючи чимось суворим, диким, погибельним... несучи озброєних плавців, загрожуючи місту смертю від меча, і вся надія людська облишила місто...”.

Імператору Михаїлу прийшлося терміново повертатися до Константинополя, де йому вдалося порозумітися з князем Аскольдом і укласти угоду взаємного „миру і любові”. Угода регламентувала права руських купців у Візантії, відновила порушену русько-візантійську торгівлю і регламентувала її. Патріарх Фотій свідчить про численні багатства, що були захоплені русами під час походу. Найбільшим досягненням цього походу є дипломатичне визнання Візантійською імперією Київської Русі як великої держави. „Велесова книга” і „Повість временних літ” стверджують, що після укладення миру князь Аскольд з частиною своїх воїнів в Константинополі охрестився і повернувся в Київ з виділенням йому константинопольським патріархом священником.

Пізніше морські походи східних слов'ян були пов'язані вже з виникненням східнослов'янської держави – Київської Русі – і виходом її на міжнародну арену.

Київська Русь – середньовічна ранньофеодальна імперія – проіснувала з IX по XII ст. За своїм характером це була військова держава. Вона являла собою політичну організацію племінної знаті на чолі з князем, знярядям якого було військова дружина.

Соціально-економічне та географічне становище Київської Русі з перших років її існування обумовлювало створення потужної національної військової сили, яка активно використовувалася не тільки на суходолі, а й на річках і на морському просторі. В той час ця сила не могла являти собою регулярного флоту в сучасному розумінні цього поняття.

Перед княжим флотом, як правило, ставилися два головних завдання:

- транспортна доставка річками і морем княжого десанту до узбережжя чи території противника;

- знищення флоту противника у відкритому морському бою і отримання переваги у війні до висадки десанту на вороже узбережжя, а також спільні дії десанту з сухопутними військами: кавалерією і піхотою.

Майже не зафіксовано потужних морських битв, що велися давніми русичами на морі. Фактично воїни князівських дружин воювали як на суші,

так і на морі, і спеціального розмежування на власне моряків, що служать виключно на кораблях, і бійців на суходолі не існувало.

Суднобудування на території України розвивалося з найдавніших часів. Вже у X столітті будівництво княжого флоту являлося загальнодержавною задачею на Русі. Найбільш розвинутим зазначене виробництво було на узбережжі великих суднохідних рік: Дніпра, Десни, Бугу, Інгулу і Дністра.

Центрами суднобудування древньої Русі були Любеч, Чернігів, Вишгород, Смоленськ і Новгород. Звідси новозбудовані „однодревки”, тобто виготовлені з дошок або суцільного стовбура дерева, спускалися Дніпром до Києва. В Києві, в урочищі Почайни, доставлені ладді остаточно оброблялися, оснащувалися щоглами, реями, вітрилами, веслами та снастями і готувалися до походів.

Будувалися ладді і в Тмутаракані (поблизу сучасної Тамані), в Корчеві (Керчі) а також, за деякими літописними повідомленнями, і в верхів'ї Буго-Дніпровського лиману, в районі нинішнього Миколаєва.

За свідченням дослідника Мирослава Мамчака, у часи Володимира Великого морським торговим портом на нижньому Дніпрі і флотською базою стали Олешки (сучасний Цюрупинськ Херсонської області). Згодом суднобудування переноситься і вище по Дніпру на острів Хортицю.

Княжий військовий флот базувався в Києві на Дніпрі. Під час його виходу у похід на заваді ставали дніпровські пороги, які було можливим безпечно подолати, лише перетягнувши ладді волоком по суходолу. Пороги були основною причиною, яка визначала розмір бойових кораблів княжого флоту.

Згідно розповідей літописців в княжі часи будувалися різні типи суден. Військові кораблі називалися ладді (див. мал.1), які поділялися на звичайні, „побойні” і морські.

Отже, чисельні морські походи київських дружин сприяли зміцненню могутності Русі, перетворенню її в одну з найсильніших держав середньовічної Європи. Потреба флоту сприяла розвитку морського мистецтва, морської справи і виховувала флотоводців.

Морські традиції наших предків виявилися настільки міцними, що стали твердою опорою тривалої національно-визвольної боротьби. І коли нова загроза, вже не монголо-татар, а з сторони Османської імперії та кримських татар черговий раз поставила під сумнів існування українського народу, відкрилася нова доба морської історії України – героїчна доба козацького флоту України.

ТЕМА 3

МОРЕПЛАВСТВО ПІЗНЬОГО СЕРЕДНЬОВІЧЧЯ ТА НОВОГО ЧАСУ

1. Великі географічні відкриття.
2. Мореплавство в епоху Просвітництва.
3. Морські подорожі та географічні відкриття ХІХ ст. – початку ХХ ст.
4. Розвиток морської торгівлі.
5. Технічне удосконалення флоту. Поява нових класів кораблів.
6. Розвиток мореплавства на українських землях.

1. Великі географічні відкриття.

Великі географічні відкриття – сукупність значних відкриттів на морі та на суші, що здійснювалися європейськими мандрівниками з кінця ХV – до середини ХVІІ ст. Важливе значення мали відкриття Центральної й Південної Америки (Х. Колумб, А. Веспуччі, Е. Кортес, Ф. Піссаро та ін.); морських шляхів з Європи до Індії (Васко да Гама); перша кругосвітня подорож (Ф. Магеллан), що довела існування світового океану і уявлення про кулястість Землі; відкриття Північної Азії і протоки, що відділяє її від Північної Америки (Єрмак, І. Москвітін, С. Дежньов); Австралії (А. Тасман, В. Янсзон, Ф. Тейсен). Внутрішні області Америки, Австралії і Центральної Африки ще довго залишалися практично невивченими.

Термін «Великі географічні відкриття» можна вживати в двох значеннях:

1. У вузькому – відкриття європейцями нових земель за межами Європи.
2. У широкому – встановлення тісних економічних, культурних та політичних контактів з Новим Світом, формування системи колоніальних імперій, глобалізація світової економіки.

В епоху розвинутого середньовіччя домінувала східно-середземноморська торгівля, які розвинулася під час хрестових походів. Купецтво міст Південної Італії, Південної Франції і Східної Іспанії збагатилося за рахунок торгових зв'язків зі Сходом. Але з другої половини ХV ст. східно-середземноморська торгівля зазнала кризи. Виходом з неї був пошук нових шляхів на Схід.

Причинами пошуків цих шляхів, що привели до Великих географічних відкриттів, були:

- велика кількість посередників у торгівлі між Європою і Азією: араби, візантійці;
- недоступність віддалених східних ринків для більшості купців західноєвропейських країн;
- складність здійснення торгівлі через Східне Середземномор'я через активність турків (грабування, піратство, побори з торгових суден і караванів);
- повна монополізація арабами єдиного вільного торгового шляху з Європи в Індію через Єгипет і Червоне море;

- гостра нестача золота і срібла в обігу у кінці XV ст. у зв'язку із загальним зростанням торгівлі й пасивним характером торгівлі зі Сходом;
- зростання товарно-грошових відносин символізувало початок розкладу феодального ладу, що привело до необхідності захоплення нових територій, щоб у повному обсязі розв'язати внутрішні протиріччя феодалізму.

Великі географічні відкриття середини XV – середини XVII ст. були пов'язані з процесом первісного нагромадження капіталу в Європі. Освоєння нових торговельних шляхів і країн, пограбування щойно відкритих земель сприяли розвитку цього процесу, започаткували створення колоніальної системи капіталізму, формування світового ринку.

Матеріально-технічними передумовами Великих географічних відкриттів були значні успіхи у кораблебудуванні, винайдення вогнепальної зброї, широке вживання компаса, використання морських карт на основі уявлення про те, що Земля має форму кулі.

До кінця XVI ст. португальці були лідерами не тільки за кількістю відкриттів, але й носіями цінних знань про морські течії, припливи і відпливи, напрям вітрів. Нанесення на карту нових земель підштовхнуло розвиток картографії. Португальські записи характеризувалися точністю і містили дані про раніше невідомі європейцям райони світу. На початку XVI ст. з'явилися перші карти, на яких були нанесені лінії тропіків і екватора та шкала широт.

Перший етап Великих географічних відкриттів.

Ініціаторами Великих географічних відкриттів у XV ст. стали країни Піренейського півострова – Іспанія і Португалія. Вигідне географічне положення Португалії на одному з світових торгових шляхів сприяло швидкому розвитку мореплавання. Португальці в XIV–XV ст. продовжували війни з арабами у Північній Африці, у ході яких був створений значний флот. Купці цієї держави не могли конкурувати із сильними торговими союзами, які сконцентрували у своїх руках майже всю торгівлю у Європі і Азії. У пошуках нових ринків Португалія направилася на Африканський материк.

Початковий етап португальських географічних відкриттів (1418–1460) пов'язаний із діяльністю принца *Генріха Мореплавця* (1394–1460), талановитого організатора морських експедицій. Генріх мріяв організувати хрестовий похід, щоб вигнати мусульман з території Північної Африки. Знаходження морського шляху до Азії могло допомогти профінансувати цей похід і водночас послабити контроль мусульман над торгівлею золотом і прянощами між Європою і Азією.

Завдяки йому був побудований великий флот, у Сагріші у 1438 р. організована морехідна школа, а також створена обсерваторія, в якій навчали навігаторів орієнтуватися в океані за зірками. У цьому ж місті він розміщує і свою багатющу колекцію карт і книг.

Ще в 20–30-і рр. XV ст. португальці відкрили острів Мадейру, Канарські й Азорські острови, просунулися далеко на південь вздовж західного узбережжя Африки. Згідно програми Генріха Мореплавця португальські

мореплавці досягли узбережжя Гвінеї (1434 р.) і островів Зеленого мису. У 1471 р. вони дослідили узбережжя Гани, де знайшли значні золоті розсипи.

Христофор Колумб народився у Генуї (Італія) в родині ткачів, але став моряком. Славу великого мореплавця Колумб здобув завдяки своєму таланту обчислювати місцезнаходження судна.

Мріючи відшукати західний морський шлях до Індії та Китаю, тому що мусульманські володіння на сході не давали можливості європейцям дістатися Азії сушею, він звернувся до португальського короля Жуана II за допомогою. Після відмови короля Колумб переїхав до Іспанії з метою пошуку підтримки іспанських монархів, суперників Португалії.

У серпні 1492 р. експедиція на чолі з Колумбом, підтримувана іспанськими королем Фердинандом і королевою Ізабеллою, вирушила з іспанського порту Палос у свою першу подорож через Атлантичний океан. У плавання через Атлантичний океан Колумб вирушив на трьох кораблях, які мали назву «Санта Марія» (флагманський корабель), «Пінта», «Нінья». Загальна кількість членів екіпажу усіх суден – 99 чоловік.

Отже, іспанці, улаштувавшись на островах Карибського моря, в пошуках золота, іноді рабів, відправляли експедиції в континентальні області навколо Мексиканської затоки, а потім відправилися на захоплення країн, що розташовувалися на південь від затоки. Области ці – Мексика і Перу – займали два великих племінних об'єднання: на чолі з ацтеками у Мексиці та інками у Перу.

Для захоплення території сучасної Мексики відправили експедицію, на чолі якої був поставлений молодий ідальго *Ернан Кортес* (1485–1547). Загін, з яким Кортес у 1521 р. відправився у похід, складався з 400 іспанських солдатів та 200 індіців. Пізніше Кортес отримав підкріплення. Цими незначними силами іспанці розраховували підкорити собі велику країну. Їм це вдалося, тому що держава ацтеків була слабкою. Мексика виправдала надії іспанців, що шукали благородні метали. Ця земля була багата на золото і срібло. Пізніше Кортес відкрив Юкатан, Гондурас і Каліфорнію.

Завоювання Перу здійснювалося за схожим сценарієм. Країна була захоплена одним із найближчих сподвижників мандрівника Бальбоа, що відкрив Тихий океан, – *Франсіско Пісаро*. Конкістадор Пісаро приймав участь у багатьох експедиціях і набігах іспанців на Карибське узбережжя Південної Америки.

Здобувши підтримку іспанського короля, Пісаро на початку 1531 р. вийшов на трьох кораблях з Панами, маючи всього 130 чоловік. Використавши внутрішню боротьбу за престол і захопивши у полон верховного інку – царя-жерця, що стояв на чолі імперії інків, оволодів столицею держави. Населення попало під владу іспанського короля. Почала активна експлуатація матеріальних та людських ресурсів. Пісаро прославився своїми географічними відкриттями. Він відкрив частину узбережжя Південної Америки, досліджував Західні Кордильєри, заснував міста Ліму і Трухільйо.

Кортес і Пісарро були не єдиними першопрохідниками Центральної й Південної Америки. Тисячі шукачів пригод відправилися до Нового Світу.

Відомим конкістадором був *Алонсо де Охеда*, який тричі здійснив плавання до Америки (1499, 1502, 1509). Його експедиція відкрила острів Кюрасао, берег Гвіани, гирло річки Оріноко. Члени його експедиції були вражені, побачивши поселення, де дома стояли у воді на сваях, а «по вулицям» плавали каное. Іспанці назвали це місто «маленькою Венецією» – Венесуелою. На кораблях Охеда у Новий Світ прибули Америго Веспуччі і Франсіско Пісарро.

Під час завоювання ацтеків помічником Кортеса був *Педро де Альварado*. Після того, як на місці Теночтітлану було побудовано місто Мехіко, Альварado став його мером. У 1523 р. він заснував поселення Гватемала, а пізніше брав участь у підкоренні Гондурасу.

Іспанець *Хуан Понсе де Леон* приймав участь в експедиції Колумба. Більшу частину часу він провів або на Кубі, або на битвах у Пуерто-Рико. Знаходячись на Кубі, він почув про острів, на якому знаходився «фонтан молодості». Де Леон організував подорож, щоб знайти цей фонтан, та замість острова висадився у Флориді, таким чином зробивши своє велике відкриття.

Педро Аріас Авіла заснував іспанські колонії у Панамі, а в 1524 р. – у Нікарагуа. У 1519 р. заснував місто Панаму. Саме Авіла вперше направив Пісарро на завоювання інків. У 1526 р. Авіла став губернатором Нікарагуа.

Ернандо де Аларкон командував двома кораблями, що в 1540 р. брали участь у експедиції до регіону, який зараз відомий як південний захід США. Досягнувши Каліфорнійської затоки й гирла річки Колорадо, Аларкон довів, що іншого водного шляху, який з'єднує затоку і Тихий океан, не існує.

До інших першопрохідників Південної Америки можна віднести:

1. *Панфіло де Нарваес* приймав активну участь у скоренні Куби (1511), очолив дворічну експедицію до Флориди (1527)

2. *Альвар Нуньєс Кавеса де Вака* вирушив у експедицію до Флориди, у 1541 р. очолив експедицію, що направлялася від Сантоса (Бразилія) до Асунсьйона (Парагвай).

3. *Гонсало Хіменес де Кесада* був завойовником цивілізації тичба у сучасній Колумбії. Скоривши цей народ у 1537 р., назвав їхні землі Новою Гренадою.

4. *Берналь Діас Дель Кастільо* побував у Панамі та на Юкатані (1517-1518); приєднався до експедиції Кортеса на землях ацтеків; брав участь у підкоренні Ель Сальвадору і Гватемали.

5. *Франсіско де Орельяна* був першим європейцем, хто досліджував ріку Амазонку.

Таким чином, до середини XVI ст. іспанці дослідили все тихоокеанське узбережжя Південної Америки, відкрили найбільші річки континенту (Амазонку, Оріноко, Парану, Парагвай), частково оглянули Анди.

Активність іспанців на морі були каталізатором португальської експедиції до Індії. Ще у 1494 р. Іспанія і Португалія підписали Тордесільяський договір, що поділяв нехристиянський світ між цими двома

країнами. Іспанія одержувала контроль над усіма нехристиянськими землями на захід від уявної лінії, що проходить через середину Атлантичного океану. Португалія здобувала східні землі. Отже, користуватися шляхом навколо Африки могли тільки португальці.

Для завершення пошуків морського шляху до Індії португальський король Мануель відправив експедицію на чолі з одним із своїх придворних, *Васко да Гамою*, дворянина за походженням.

Влітку 1497 р. флотилія з чотирьох кораблів вийшла з Лісабона. Обігнувши Африку, експедиція вийшла в Індійський океан і відкрила гирло річки Замбезі. Пройшовши вздовж Африканського східного узбережжя, дослідники дійшли до арабських торгових міст Мозамбіка – Момбаси і Малінді. Закінчити своє плавання їм вдалося завдяки арабському лоцману Ібн Маджиду. 20 травня 1498 р. кораблі Васко да Гама прибули до індійського міста Калікут, що було одним з великих торгових центрів Азії, «пристані всього Індійського океану», як назвав це місто російський купець, мандрівник Афанасій Нікітін. Цим плаванням був остаточно подоланий арабський торговий бар'єр між Європою і Азією.

Закупивши значний вантаж прянощів для продажу у Європі, експедиція відправилася у зворотному напрямку. У вересні 1499 рр. Васко да Гама повернувся до Лісабону. За це відкриття він отримав спадковий титул «дона», а також титул «адмірала Індійського моря».

Першу навколосвітню подорож здійснив португалець *Фернан Магеллан* (1480–1521 рр.).

Він запропонував іспанському королю Карлу I план доходження Китаю та Індії західним шляхом навколо південної частини Америки. Підготовка експедиції здійснювалась більше року. У 1519 р. п'ять кораблів під іспанськими прапорами відпливли у пошуках західного шляху з Європи до «Пряних островів» (Молуккських), оскільки східний шлях контролювався португальцями.

У грудні 1519 р., через три місяці після відплиття з Іспанії, Магеллан досяг узбережжя Бразилії. Він не почувався спокійним, оскільки цю територію контролювали португальці. Магеллан просувався на південь, допоки не зійшов на берег у районі сучасного Ріо-де-Жанейро. Поповнивши запаси прісної води та їжі, команди продовжили просування на південь.

Після тривалого плавання через Атлантичний океан уздовж берегів Південної Америки експедиції вдалося відшукати вузьку протоку (названу пізніше Магеллановою), що з'єднувала Атлантичний океан з невідомим тоді величезним океаном. Магеллан назвав його Тихим.

Отже, великий мореплавець Магеллан завершив справу, розпочату Колумбом: він досяг західним шляхом Азіатського материка, відкривши новий морський шлях з Європи в Азію. Навколосвітня подорож, що тривала майже три роки, підтвердила, що Земля має форму кулі. Адже експедиція відпливла на захід, а повернулася зі сходу. Було встановлено існування єдиного Світового океану і те, що на Землі води більше, ніж суходолу.

Плавання з Європи в Азію через Магелланову протоку була складним, тому південно-західний шлях на Молукки не отримав практичного значення.

Всі зазначені мандрівки і відкриття відносяться до першого і важливого етапу проникнення західно-європейців за межі Європи. Окрім внутрішніх частин відкритих земель невідомими залишалися Австралія і моря, що її омивали, вся північна частина Тихого океану, майже вся Північна Америка, простори Північної Азії та Північний Льодовитий океан.

Другий етап Великих географічних відкриттів.

Новий етап Великих географічних відкриттів починається з кінця XVI ст. Якщо раніше провідну роль відігравали іспанці й португальські мореплавці, то з цього часу їх наздоганяють французи, англійці, і, трохи пізніше, голландці. Голландія здобула незалежність від Іспанії і за короткий строк перетворилася у провідну морську торгову державу.

У той час як іспанці та португальці заявляли про свої права на Південну Америку і прагнули взяти під контроль торгові шляхи на Схід, серед мореплавців північних європейських країн була популярна ідея відкриття прямого морського шляху до тропічної Азії з Північної Європи. Англійські та голландські моряки робили наполегливі спроби дійти до Зондських і Моллукських островів, обійшовши з півночі Америку (Північно-Західний прохід) або Азію (Північно-Східний прохід). Ці шляхи вони вважали найбільш короткими і більш зручними, оскільки ними не володіли португальці. Спроби знайти новий шлях до Азії обумовили інтенсивне вивчення Північної Атлантики і Арктики.

Англійський король Генріх VII профінансував експедицію італійця за походженням, картографа і купця за покликанням, *Джованні Кабота* (1425–бл.1500). У 1497 р. на кораблі «Метью» він відплив з Брістоля, дістався Канади і повернувся додому. Кабот здійснив дві подорожі до Нового світу, досліджував узбережжя Ньюфаундленда і Нової Шотландії, а перед поверненням додому – частину території Північноамериканського континенту. Його твердження про те, що він досяг «Землі великого хана», було помилковим, але те, що він заявляв права на землі від імені англійського монарха, започаткувало вивчення і заселення східного узбережжя Північної Америки. Друга його подорож у 1498 р. закінчилася трагічно – він та його члени команди зникли безвісти.

Його син Себастьян, що брав участь в експедиціях батька, у 1506–1509 рр. уже під час самостійних експедицій відкрив Гудзонову протоку і Гудзонову затоку, а в 1526–1530 рр., перебуваючи вже на іспанській службі, досліджував низов'я ріки Парана, відкрив нижню течію ріки Парагвай.

У подорожах мандрівникам епохи Тюдорів допомагали деякі навігаційні прилади, такі, як компас, сонячний і місячний годинники та астролябії.

У II чверті XVI ст. значних успіхів досягли і французькі мореплавці. За дорученням французького короля Франціска I до Нового світу вирушив італієць *Джованні да Веррацано* (бл.1485–1528). У пошуках шляху на захід він вивчив східне узбережжя континенту, затоки Нью-Йорк і Наррагансет.

У 1535 р. французький дослідник *Жак Картьє* (1491–1557) вирушив на північ і за островом Ньюфаундленд знайшов невідомий водний шлях. Це була велика річка, пізніше названа рікою Святого Лаврентія. Жак Картьє вирішив, що відкрив наскрізний прохід через Америку. Експедиція Картьє дісталася самої глибини континенту. Жак Картьє заснує Монреаль для Франції. Чотири експедиції Картьє дозволили Франції закріпити за собою величезні території, пізніше названі Новою Францією – місце зосередження французів у Північній Америці. У 1540–1542 рр. іспанці *Ернандо де Сото* (бл.1500–1542) та *Франсіско де Коронадо* (бл.1510–1554) здійснили подорожі у Південні Аппалачі і Південні Скелясті гори, у басейни річок Колорадо і Міссісіпі.

У середині XV ст. були створені спеціальні астрономічні таблиці, і мореплавці, користуючись кутомірною лінійкою Герсона, отримали можливість з підвищеним ступенем точності визначати широту. Були створені перші морські навчальні заклади в Іспанії, Голландії, Франції, Англії. Велику роль у розвитку науки і техніки мореплавання відіграло відкриття Меркатором нової картографічної проекції, якою користуються всі картографи і зараз. Саме цей фламандський картограф вперше запропонував поняття “атлас” для збірки карт однакового формату.

У XVI ст. поряд з Фрізіусом і Меркатором були відомі імена інших видатних картографів: турецького адмірала Пірі Рейса, німецького математика Шенера, венеціанця Коппо, англійця Секстона, француза Бугеро.

Відродження стосувалося і астрономії. У 1609 р. італієць Галілео Галілей створив один з перших телескопів, за допомогою спостережень довів правильність геліоцентричної теорії будови сонячної системи. За свої теорії був звинувачений інквізицією: був змушений, стоячи на колінах, публічно зректися своїх думок. Залишок життя провів від домашнім арештом, але продовжував працювати і ставити досліди.

Серед мореплавців було багато авантюристів і шукачів пригод. Одним з найнебезпечніших піратів XVI ст. був *Френсіс Дрейк* (1540–1596). За таємної підтримки королеви Єлизавети I він грабував іспанські кораблі, котрі везли золото з Нового світу.

У 1577 р. за наказом королеви Дрейк вирушив у свою найбільшу подорож – він повинен був пропливти через Магелланову протоку й захопити зненацька іспанців. Подорож тривала на 100-тонному чотирьохщогловому флагманському галеоні «Пелікан», котрий у ході експедиції був перейменований в «Золоту лань». Назва підкреслювала ходові якості галеона і вказувала на організатора експедиції – фаворита королеви Хеттона, на фамільному гербі якого була зображена золота лань. Великі географічні відкриття значно розширили знання європейців про світ, зруйнували забобони і хибні уявлення про інші материки та населяючі їх народи. Старий світ значно змінив свої уявлення про Землю. Тепер усім було зрозуміло, що вона має форму кулі. Реальністю для тодішнього європейця стали нововідкриті землі та материки, наявність океану між Азією та Америкою.

З'являлися стимули для подальшого накопичення знань, передусім з географії та картографії.

Великі географічні відкриття сприяли розвитку міжнародних дипломатичних і культурних зв'язків, складанню постійних водних і сухопутних маршрутів між континентами.

Відкриття започаткували добу масових переселень з Європи до інших частин світу, передусім до Америки, що спричинило тяжкі наслідки для корінного населення. Індіанці, які перебували на нижчому рівні розвитку, не витримали суперництва з європейцями. Вони вели тривалу і запеклу боротьбу, але зрештою мусили поступитися європейцям і стати їхніми невольниками.

У результаті виникнення переселенських колоній в Америці були створені нові ринки для європейських товарів. З'явилися об'єктивні передумови для дійсно світового розділення праці. Між окремими європейськими країнами загострилася боротьба за нові землі, що привело до нових війн. Відбулося остаточне переміщення торгових шляхів з Середземномор'я до Атлантики і Північного моря.

Великі географічні відкриття співпали з початком епохи так званого первісного нагромадження капіталу, прискоривши процес становлення капіталістичного способу виробництва і збільшивши можливість збагачення буржуазії, що почала з'являтися, за рахунок пограбування колоніальних народів.

Великі географічні відкриття збагатили європейські країни, насамперед Іспанію та Португалію. На відкритих ними землях з часом було виявлено поклади цінних металів, передусім золота і срібла. Поширення їх у Європі неминуче призводило до подорожчання різних товарів і продуктів харчування (тобто відбувалася так звана революція цін).

Відкриття сприяли розширенню торговельної справи. Завдяки встановленню європейцями зв'язків з іншими материками виникла світова торгівля. З Америки до Європи ввозили какао і тютюн. Звідти до європейців потрапили кукурудза і картопля. З Азії завозили чай і каву. У Європу стали більше завозити рису, цукру, перцю. З Європи почали більше вивозити зброї, тканин, посуду.

Головним центром світової торгівлі поступово став нідерландський Антверпен, а важливими європейськими портами: Лісабон (Португалія), Лондон (Англія), Марсель (Франція).

2. Мореплавання в епоху Просвітництва.

У XVII–XVIII ст. Іспанія і Португалія поступово відтісняються на другорядні позиції в сфері дослідження і відкриття нових земель. Англія, Голландія та Франція вийшли переможцями в гострій боротьбі з португальським і іспанським колоніальним пануванням і завоювали великі території.

Англія й Франція намагалися позбутися голландського посередництва і створити свій океанський флот. Однак Голландія не бажала втрачати свою

торгову монополію, тому II половина XVII століття увійшла в історію як епоха морських воєн. Гегемонії Нідерландів поклала кінець Англія в трьох коротких війнах другої половини XVII ст. Її флот почав панувати на морях, Англія змінила Голландію і захопила в свої руки посередницьку торгівлю, ставши процвітаючою торговою державою.

Англіїці здобули перемогу завдяки своїм досягненням в суднобудуванні; у кінці XVII століття їхня країна мала більше ста парусних військових кораблів (так званих лінкорів). Коли Петро I у 1697 р. приїхав до Голландії вчитися корабельному ремеслу, то був розчарований тим, що голландські майстри працюють інтуїтивно, не користуючись кресленнями, тому поїхав до Англії і там закінчив своє навчання.

Наприкінці XVII – початку XVIII ст. на шлях колоніальних захоплень вступила Франція. Але протягом 1701–1783 рр. Англія (після 1707 – Великобританія) у чотирьох війнах загальною тривалістю 33 роки завдала Франції важкої поразки і за її рахунок значно збільшила свої володіння.

Поряд з державами колоніальну політику здійснювали потужні торгові компанії, які одержували від своїх урядів привілеї, пільги та субсидії, мали право ведення війни за рахунок власних збройних сил.

Деякі географічні відкриття II половини XVII–XVIII ст. стали подіями всесвітньо-історичного значення: встановлена берегова лінія Північної Азії, відкритий Таймирський півострів, виявлено становище півострова Камчатка; відкрита Північно-Західна Америка і розпочато ознайомлення з її внутрішніми районами; визначена протяжність Північноамериканського континенту і відкриті його глибинні простори; виявлено все східне узбережжя Австралії; знайдені численні острови в Океанії.

Помітний внесок у подальше освоєння світового океану та відкриття нових земель здійснили різні науковці і наукові товариства, що стали виникати в багатьох європейських країнах. В останній третині XVII ст. в Англії розпочалася епоха Просвітництва, яка найактивніше проявила себе у Франції в XVIII ст., а потім її основні ідеї поширилися по всій Європі і всьому цивілізованому світу.

У XVII–XVIII ст. мореплавці здійснили низку кругосвітніх подорожей, наслідком яких стали нові географічні відкриття і серйозні океанографічні дослідження. Такими стали, наприклад, кругосвітні плавання Д. Кука, Л. Бугенвіля, Ж. Лаперуза та ін., що споряджалися Великою Британією та Францією для пошуків і приєднання нових земель, але при цьому ставили за мету систематичні наукові дослідження.

Англія.

До числа відомих мореплавців-дослідників належить англієць *Уільям Дампір* (1652–1715), який змінив кілька професій, від китобоя до пірата, і пройшов шляхами від Північної Атлантики до східних околиць Індійського океану. Він тричі брав участь у кругосвітніх плаваннях. Однією з перших була подорож до острова Ньюфаундленд. Під час подорожей відкрив острів Нова Британія, побував на західному узбережжі Австралії (першим серед англійців) та Індонезії, склав описи і карти південних районів Тихого океану.

Отже, в XVII –XVIII ст. масштаб подорожей збільшується, про що свідчить чимало навколосвітніх подорожей. Пожвавлюються місцеві та міжнародні торговельні маршрути. Сотні суден щорічно перетинають акваторії Тихого, Атлантичного та Індійського океанів. В епоху Просвітництва все частіше організовуються експедиції з суто науковими цілями, починається планомірне вивчення материків.

Росія.

Найбільш значною науковою експедицією XVIII ст. була Велика Північна (або Друга Камчатська) експедиція, споряджена в Росії (1733–43). Її очолив датчанин *Вітус Беринг* (1681–1741), який служив на російському військовому флоті. Головним її завданням було досягнення берегів Америки північніше іспанських колоній з тим, щоб потім приступити до освоєння ще не зайнятих європейцями берегів. «Для подыскания известия... имеется ли проход Северным морем», були організовані чотири загони, які отримали окремі ділянки північного узбережжя Азії. Їх загальна задача полягала в опису берегів Льодовитого океану від Печорського до Чукотського морів та перевірка на практиці можливості плавання вздовж берегів Сибіру. В складі експедиції нараховувалося 13 кораблів і понад 600 чоловік екіпажу.

Її учасники описали північне узбережжя Росії, досягли північно-західних берегів Північної Америки (В. Беринг і О. Чиріков в 1741 р.), вивчили природу Камчатки і багатьох районів Сибіру. За 10 років виснажливої праці, ціною багатьох життів члени експедиції поклали на карту більше 13 тис. км берега Північного Льодовитого океану. Вперше порівняно точно нанесені на карту частини Карського моря і моря Лаптевих, берега Східно-Сибірського моря; чітко виявлено обриси півостровів Таймир і Ямал. Зібрані дані про клімат, припливи і льодовий режим обстежених морів, виявлені мілини й небезпечні скелі для судноплавства, визначені фарватери.

Ця експедиція стала останньою для В. Беринга, який був капітаном пакетботу «Святий Петро». Під час зимівлі члени експедиції опинилися на острові, який згодом назвуть островом Беринга, а весь ланцюг островів — Командорськими. Ім'я Беринга дано і самому північному морю Тихого океану.

Після смерті В. Беринга експедицію очолив *Олексій Чиріков*. Складена ним карта морського походу 1741 р. є першою в світі, де Північна Америка показана на підставі конкретних даних не як «Велика Земля» або «Великий острів», а саме як Північна Америка.

Отже, завдяки учасникам Другої Камчатської експедиції було відкрито найпівнічнішу материкову точку Азіатського материка (мис Челюскін) і безліч інших об'єктів уздовж північного узбережжя Євразії. Талановитими мореплавцями Берингом і Чиріковим була відкрита Північно-Західна Америка, а також Алеутські острови та інші об'єкти.

Згадані експедиції свідчать, що саме в XVIII ст. зароджуються основи природної географії, засновані не на умоглядних уявленнях, як в стародавні часи, і не на кількісному аналізі елементарних карт і логічних роздумах, як у

часи Великих географічних відкриттів, а на достовірному природно-науковому матеріалі, здобутому освіченими натуралістами.

Російська імперія продовжує організовувати морські експедиції. Згідно наказу Катерини II щодо дослідження американських земель на схід від Камчатки, у 1766 р. з Охотська у напрямку Камчатки вийшли чотири спеціально побудованих корабля. На чолі експедиції були офіцери російського флоту П. Креницин і М. Левашов.

Ця експедиція тривала сім років і була дуже важкою – втрачено три судна і загинула майже половина людей, у тому числі і *Петро Креницин* (1728–1770). Незважаючи на це, експедиція була визнана успішною: було нанесено на карту, хоча і не без помилок, гігантська дуга з сотень островів, що протягнулася через північну частину Тихого океану майже на дві тисячі кілометрів. Ця експедиція проклала шлях наступним дослідникам північної частини Тихого океану.

3. Морські подорожі та географічні відкриття XIX ст. – початку XX ст.

У XIX ст. низка географічних відкриттів мала всесвітньо-історичне значення: було знайдено шостий континент планети – Антарктиду, досліджено все арктичне узбережжя Північної Америки, завершено відкриття Канадського Арктичного архіпелагу, встановлено справжні розміри і обриси Гренландії, виявлено узбережжя всього Австралійського материка і відкрито його глибинні пустельні простори.

В освоєнні нових територій значну роль відігравали різноманітні товариства. У 1799 р. була створена Російсько-американська компанія, яка була наділена повноваженнями приєднувати нові землі; засновувати нові поселення; організовувати експедиції для вивчення Чукотки, Аляски, Камчатки. Компанія побудувала майстерні та суднобудівельні верфі на території Аляски та Північної Каліфорнії. На початку XIX ст. росіяни з'явилися на острові Сахалін.

Після продажу у 1867 р. Аляски та Алеутських островів Америці Російсько-американська компанія припинила своє існування, але виконала свою історичну роль. Вона провела широкомасштабні дослідницькі роботи. Протягом 1803–1840 рр. було організовано 26 великих експедицій, з яких 18 – кругосвітніх.

Перша російська навколосвітня експедиція відбувалася в 1803–1806 рр. Проведення її було зумовлено потребою налагодити регулярні морські рейси між російськими портами на Балтиці й Тихому океані. Експедиція мала й важливі наукові завдання: дослідити далекосхідне узбережжя Росії, перевірити та уточнити морські карти, провести океанічні спостереження. Керував експедицією *Іван Крузенштерн*, командир корабля «Надія». Це – російський мореплавець та дослідник німецького походження, почесний член Петербурзької Академії наук, адмірал, засновник Російського географічного товариства, директор Морського кадетського корпусу. Командиром іншого корабля – «Нева» – був капітан *Юрій Лисянський*, українець за походженням, вихованець Кронштадтського морського кадетського корпусу.

Експедиція І. Крузенштерна, обійшовши мис Горн, відвідала Гавайські острови, після чого «Нева» попрямувала до Російської Америки, як тоді називали Аляску (порт Новоархангельськ), а «Надія» – на Камчатку, а потім до Японії і Китаю.

У серпні 1806 року експедиція повернулася до Кронштадта через Індійський та Атлантичний океани. «Нева», обійшовши Південну Африку, вперше в історії мореплавання без єдиного заходу в порт пройшла від Кантону в Китаї до Портсмута в Англії.

Описи навколосвітньої подорожі І. Ф. Крузенштерн виклав у тритомній праці «Подорож навколо світу в 1803, 1804, 1805 та 1806 рр. на кораблях «Надія» і «Нева». До опису було додано двотомний «Атлас Південного моря», який складався із 104-х карт і рисунків. Під час експедиції здійснили не лише чимало географічних відкриттів, а й вилучили з карти неіснуючі об'єкти, провели різноманітні океанологічні спостереження, зібрали численні дані про атмосферу, припливи та відпливи Світового океану.

Отже, перша російська навколосвітня подорож здійснила значний внесок в географічну науку, бо внесла корективи в існуючі карти. До того ж було започатковано систематичні глибоководні океанографічні дослідження.

З Петербургу навколо мису Доброї Надії в північну частину Тихого океану відправилися в навколосвітні плавання *М. П. Лазарев* на кораблі «Суворов» (1813–1816) і *О. Є. Коцебу* на бригу «Рюрик» (1815–1818). Під час цих плавань були проведені ґрунтовні дослідження в Тихому океані, а *О. Є. Коцебу* пройшов через Берингову протоку в Північний Льодовитий океан уздовж берегів Аляски. Результати цих плавань приводили передових вчених-моряків до ідеї обстеження навколополюсних просторів. До цього часу були визначені загальні обриси п'яти континентів – Європи, Азії, Африки, Австралії та Америки, обстежені тропічні і помірні зони трьох океанів – Атлантичного, Індійського і Тихого.

Отже, у ХІХ – на початку ХХ ст. особливу роль в історії географічних відкриттів відіграли навколосвітні подорожі. Було відкрито останній невідомий континент – Антарктиду, Північний морський шлях, Північний та Південний полюси. Змінюється пріоритет морських подорожей: не стільки нові територіальні відкриття, а ґрунтовне наукове дослідження нових і вже відомих земель та світового океану.

Залишалися питання, які вже були вирішені у наступному періоді історії мореплавства: не досліджено внутрішні райони Антарктиди і не з'ясовано, єдиний це материк чи архіпелаг; не завершено відкриття Арктики; про рельєф дна Світового океану вчені мали фрагментарні уявлення.

4. Розвиток морської торгівлі, пасажироперевезень та піратства.

Торгівля.

Світове торгівельне товариство оформилося до 1650 р.: панівні позиції в ньому зайняли Іспанія, Португалія та Голандія.

У другій половині ХVІІ ст. визнаним лідером торгівлі стала Голандія. Важливу роль в голландській торгівлі відігравало ввезення зерна і деревини з

балтійського регіону, до того ж в Голландії було створено потужний риболовецький флот для вилову оселедцю, засолювання і продажу риби на Балтиці і Середземному морі. Голландці звозили до себе різні вантажі з метою реекспорту, а продумана система каналу дозволяла легко перевозити товари з порту в порт.

Серед усіх країн світу Голландія мала багато переваг в торгівлі: досить розгалужену торгівельну сітку з центром в Амстердамі; вигідне розташування країни в гирлі Рейну, між Атлантичним океаном та Балтійським морем; масове виробництво недорогих торгівельних суден.

Одним з найрозповсюдженіших торгівельних суден Голландії у XVII ст. був *флейт*.

Судно мало бочкоподібну форму з виступом в нижній частині корми і завалом борту (різко звужений корпус над ватерлінією). Завдяки компактним розмірам і конфігурації корабля скорочувалися мита, що необхідно було сплачувати за користування портовим обладнанням. Проста конструкція полегшувала команді пересування по судну і забезпечувала оптимальну площу для фрахту. Для обслуговування флейту не потрібна була велика команда. Корабель легко пристосувати для транспортування практично будь-яких товарів, і згодом воно стало найрозповсюдженішим на Балтиці.

В балтійській торгівлі використовувалося ще один тип судна – *оствардер*. Він був дещо більшим за флейт і мав малу осадку, що дозволяла заходити в естуарії річок.

Для середземноморської та далекосхідної торгівлі голландці використовували озброєний варіант флейту – пінас, або напівбаркас.

З середини XVII ст. англійські судна стали серйозними суперниками голландців в морській торгівлі. У 1651 р. британський парламент прийняв закон про мореплавство, згідно з яким призначені для Англії товари мали право перевозити лише англійські судна або судна країни походження товару. Закон був спрямований на підрич позицій голландців як світових перевізників, що і стало безпосередньою причиною трьох англо-голландських воєн.

У відповідності до закону капітан та не менше ніж третина екіпажу англійського корабля повинні були бути родом із Англії. Однак захоплені під час воєн судна під дію закону не підпадали. Саме завдяки захопленим у війнах напівбаркасів і флейтів англійці змогли поповнити свій торгівельний флот, а також використавши досвід голландців удосконалити конструкції своїх кораблів.

У 1674 р. Англія і Нідерланди заключили мир. Однак збереглася напруженість між Голландією та Францією, що дозволило англійцям проникнути на закриті для голландців території і налагодити торгівельні зв'язки з Середземномор'ям.

Найпопулярнішими торгівельними суднами Середземномор'я були тартана, турецький каїк, габарра, відкриті довгі барки, барчетто.

Найбільші торгівельні судна у XVII–XVIII ст. належали Ост-Індським компаніям Англії, Голландії і Франції, вони ходили у далекі рейси, навіть до Індії і на Далекий Схід.

Сумно відомим далеким маршрутом морської торгівлі XVII–XVIII ст. був так званий Торгівельний трикутник, по якому здійснювалася варварська торгівля людьми. За підрахунками 10 млн африканців було переправлено через Атлантичний океан на Карибські острови для роботи на плантаціях, що належали європейцям. Кораблі відправлялися з таких європейських портів як Ліверпуль, Лондон, Брістоль і Нант, з товарами призначеними для африканських правителів і торговців. По прибуттю до Західної Африки (сучасна Нігерія, Кот д'Івуар, Бенін, Гана) до берега йшли шлюпки з європейськими вантажами, які обмінювали на чоловіків, жінок і дітей.

Умови на борту невольничих суден були жахливими. Полонених заковували у ланцюги в підпалубному просторі, вони були позбавлені повітря, світла і свободи пересування. Багато невольників помирало від хвороб (віспи, дизентерії). По прибуттю у порт в порт призначення рабів вивантажували на берег і продавали з величезним прибутком, а судна забирали новий вантаж, наприклад цукор і ром, і поверталися до Європи.

З кінця XVIII ст. європейські країни поступово почали забороняти ввезення рабів на свої території і работоргівлю як таку. У свою чергу, работорговці ще жорстокіше почали ставитися до рабів, а у випадку можливої перевірки судна на наявність на ньому рабів, скидали їх за борт.

Торгівельні флоти всіх країн були досить схожими у своїй організації.

У кожного корабля був власник, інколи ним був капітан.

Капітан повинен був забезпечувати команду провіантом, розміщувати вантажі, тримати судно на плаву, підтримувати здоров'я і працездатність членів екіпажу, подавляти бунти.

У капітана були два помічника, що вели судно і наглядали за його управлінням. Основну частину команди складали матроси. Деякі з них були учнями капітана. Будь-який моряк, що володів певними навичками міг стати помічником капітана.

До помічника капітана ставилися певні вимоги: володіння грамотою, математичні здібності для виконання складних розрахунків, гарна пам'ять (для запам'ятовування характеру узбережжя де найчастіше ходить дане судно).

Моряки непогано заробляли і мали можливість подивитися світ, що було рідкістю у XVII–XVIII ст. Але їх життя було досить важким. Моряки часто гинули в бою, помирали від хвороб, потрапляли в шторм або рабство до піратів.

У наслідок великих ризиків морських подорожей у продовж століть виробилися різні форми морського страхування, відомого ще давнім грекам і широко розповсюдженим в Ганзейському союзі.

У XIX ст. різко (майже у 10 разів за період з 1850-го по 1913 р.) виріс об'єм світової торгівлі. У зв'язку зі збільшенням вантажопотоків необхідним було удосконалення кораблів та портового забезпечення.

Наприкінці XVIII – на початку XIX ст. починається благоустрій морських та річкових портів.

У XIX ст. порти стали значно більшими, в основному завдяки вже існуючим технічним засобам. Такі порти як Нью-Йорк, Лондон, Ліверпуль, Гавр та Марсель, змушені були швидко розширюватися у зв'язку із зростанням далеких перевезень. Інші порти зростали дещо повільніше, а деякі старі порти залишалися у колишніх розмірах, оскільки використовувалися лише для місцевих перевезень, доставки вугілля та риболовецького промислу.

У Великобританії з високими припливами і обмеженим простором суші будували, переважно, закриті портові басейни – великі акваторії з обласшованими причалами на відносно малих річках, що дозволяли контролювати рівень води. Слово «док» почало асоціюватися із завантаженням судна, а працюючих там людей почали називати докерами.

Для боротьби із хвилями та прикриття великих водних просторів почали будувати хвилеломи. Так, наприклад, у 1853 р. в Шербурі на Ла-Манші французи побудували якірну стоянку. Поблизу головних судноплавних маршрутів будували і укриття, де судна могли перечекати шторм.

Середземномор'я не потребувало закритих доків, оскільки там немає припливів, але головні порти, що знаходились у великих природних бухтах, все ж таки розширювалися.

Провідні морські держави світу будували нові верфі у тому числі і військові. Так, у Німеччині була побудована гарно спланована верф у м. Вільгельмсхафені.

Пасажироперевезення.

Колонізація нових територій зумовила зростання кількості пасажирів на торгівельних суднах.

Великі торгівельні судна XVII ст. не були спеціалізованими, вони з мінімальними зусиллями перероблялися з вантажних на пасажирські. Від класу корабля залежали умови на борту. На самих великих і озброєних суднах, наприклад ост-індцях (належали Ост-Індійській компанії), якими управляли голландці, французи та англійці, заможні пасажери проживали в каютах офіцерів. Інші ж пасажери, у тому числі військові, слуги і раби, розміщувалися на палубах серед звичайних матросів.

Якщо у XVIII ст. не всі змінювали місце проживання за власним бажанням (солдати, раби, працівники до борги, каторжники), то в середині XIX ст. найбільшу групу переселенців склали жертви ірландського картопляного неврожаю. Більшість емігрантів змогли заплатити лише за місце на палубі, але кількість бажаючих була настільки великою, що їх розміщували і в підпалубному просторі.

Для судновласників, дуже важливо було використовувати океанські судна на час міжсезонних перерв в перевезеннях. Необхідність використовувати судна цілий рік, вирішила питання створення такої галузі морських пасажирських перевезень, як морський відпочинок.

Постійно існуюча жорстка конкуренція серед океанських перевізників, змушувала їх постійно удосконалювати процес перевезення, тобто покращувати умови проживання, підвищувати комфортабельність корабельних приміщень, покращувати систему обслуговування пасажирів, збільшувати швидкість судна.

У 1835 р. в англійських газетах з'явилося повідомлення про створення спеціальних регулярних прогулянкових – круїзних рейсів між островами Північної Британії та Ісландії.

Спочатку слово «круїз» означало морську подорож, зазвичай по замкненому маршруту, з поїздками з морських портів до пам'ятних місць. Зараз в поняття круїз входять і річкові круїзи, а також поїздки на потязі тощо.

У другій половині ХІХ ст. вибухнув справжній еміграційний бум. Пасажири із західної Європи вже вимагали більш-менш нормальних умов перевезення. У 1848 р. уряд США прийняв закон про американських пасажирів, що встановлював мінімальну площу для розміщення кожного пасажирів. Закон також передбачав, щоб у продовж рейсу люки були відкритими.

Значно покращилися умови пасажироперевезень з появою лайнерів. Пасажирів лайнерів розділяли по класах, і комфорт кают першого класу різко контрастував з умовами на палубі. Ціна квитка першого класу «Уайт Стар» 1890-х рр. була від 10 фунтів. По прибуттю в порт призначення з пасажирами обходилися у відповідності до класу їх перебування на судні. Мандрівники першого і другого класу не проходили медичного контролю, якщо не мали явних ознак хвороби. Пасажири третього і четвертого класу затримувалися в міграційному центрі.

За 100 років з Європи до Америки водним шляхом було перевезено 60 млн. чоловік.

З Британії в Індію, крім військовослужбовців, на військових кораблях пливли колоніальні чиновники з сім'ями, і судноплавна компанія спеціалізувалася на забезпечення їм комфорту.

Капітан і офіцери повинні були уважно відноситися до пасажирів і навіть організувати для них розваги. На цьому будувався імідж пароплавства.

В останні десятиліття ХІХ ст. трансатлантичний лайнер стає символом технічного прогресу і національного престижу. Габарити суден безперервно зростали.

У 1888 р. були спущені на воду першими двогвинтові лайнери «Нью-Йорк» та «Париж» компанії «Інмен Інтернешнл Стімшіп», і час у дорозі скоротився до 6 днів.

Досить активно розвивалися трансатлантичні перевезення в Німецькій імперії. Кожне десятиліття з країни емігрувало до 1 млн. людей.

Піратство.

Піратство — явище морського розбою, широко відоме ще з стародавніх часів.

Пірати (лат. *pirata*, від грец. *πειρατής*, пов'язане зі словом *πειράω* («випробувати»)) — ті, хто випробовує долю, загальна назва морських розбійників, які грабували кораблі й діяли як в мирний, так і у воєнний час.

Це поняття, що виникло ще в IV–III ст. до н. е., відносилось до тих, хто займається розбоєм на морі. Згодом з'явилося декілька інших визначень: капер, приватір, корсар, флібустьєр, буканір, буканьєр.

Капер – поняття увійшло в ужиток у 80–67 рр. до н. е. Так називали піратів, які мають особливі державні повноваження. Природно, спочатку ні про які свідоцтва і мови не йшло. Свідоцтва з'явилися набагато пізніше. Пірати зі статусом каперів могли заходити до дружніх портів, а також частенько залучались в якості додаткового стратегічного ресурсу при військових протистояннях. За законом право капера могло бути реалізовано лише під час війни і стосовно до кораблі країни, що є противником держави, що видала ліцензію. Інша справа, що капітани інколи забували про це обмеженням.

Корсар – це поняття поширилося приблизно в XIV столітті (1300–1330 рр.), і означало воно особу або корабель, що володіє статусом капера, тобто що має дозвіл уряду на скоєння грабежів. По ідеї, корсара аж ніяк не можна вважати піратом, оскільки пірат привласнює здобич собі, а капер і корсар доставляють її на батьківщину для віддачі властям. Але це по ідеї. Насправді ж грань між поняттями вельми тонка. Переважна більшість каперів і корсарів намагалися отримати свідоцтво лише для того, щоб були прощені їхні гріхи як піратів! Після отримання ж свідоцтва вони, як правило, поверталися до свого колишнього ремесла. Втім, тут, як і скрізь, були свої винятки. Найбільш зразковими вважались, наприклад, берберські корсари, що неухильно дотримувалися умов угоди з урядом. Самими ж злісними порушниками прийнято вважати мальтійських корсарів, звиклих грабувати всіх підряд.

Буканіри, буканьєри – спочатку поняття відносилось до мисливців, що незаконно полювали на Гаїті. Взагалі ж «буканом» називалося місце, де солилося і коптилося м'ясо убитих тварин. Нерідко мисливці починали займатися піратством. З часом, а саме з XVII сторіччя, буканьєрами стали називати всіх без винятку піратів Карибського моря. Після 1684 р., коли була опублікована знаменита книга пірата Олександра Ексквемеліна «Пірати Америки», слово «буканьєр» міцно увійшло в побут.

Флібустьєр – морський грабіжник і розбійник. Це поняття тісно прилягає до поняття «буканір». Таким чином, вчорашній мисливець, що почав зневажати своє ремесло і зайнявся піратством, – це і є флібустьєр. Поняття поширилося в XVII–XVIII століттях.

Найбільшого розвитку морський розбій досягнув у XVI–XVIII ст. Цілі піратські держави виникли на Ямайці зі столицею в Порт-Ройялі, на північно-західному узбережжі Африки зі столицею в Салі і Мадагаскарі – зі столицею в Дієго-Суаресі.

Пірати часто прокладали нові шляхи в океані, на яких потім здійснювали напади на торгівель, а згодом і пасажирські судна. Цікавим є той факт, що

пірати досить часто встановлювали досить дружні стосунки з місцевим населенням і використовували його в особистих цілях.

Наводячи на сучасників жах своїми грабунками та насиллям, пірати, тим не менш, навіть викликали захоплення своїми зухвалими атаками і винаходами у військово-морському мистецтві.

У часи розквіту морського розбою пірати контролювали торгівельні шляхи, що з'єднували Європу з Америкою. Монархи старого світу використовували піратів у своїх цілях. Королева Великобританії запрошувала видатних піратських адміралів на засідання своєї Таємної Ради.

Майже всі країни, що розвивали мореплавство, так чи інакше були пов'язані з піратством. Росія, хоч і меншій мірі, ніж інші великі держави, також була зачеплена історією піратства. Російські кораблі на Балтиці виконували каперські завдання Петра Великого. Є відомості про те, що російський імператор намагався встановити контакти з піратськими «республіками» на Мадагаскарі, намагаючись використовувати їх для проникнення російського флоту до Північної півкулі.

Європейські війни кінця XVII – початку XVIII ст. послабили політичний контроль над колоніями, зокрема в Карибському басейні, а французи і англійці вважали своїм обов'язком поживитися багатствами іспанських володінь. Одні пірати ставали каперами, тобто отримували від держави офіційний дозвіл на пограбування ворожих суден у військовий час (однак, досить часто вони займалися тим самим і в мирний час).

Найвідомішим піратом цього часу був згаданий вище Генрі Морган. Каперську діяльність він розпочав у 1662 р., а потім перейшов до прямого піратства, здійснивши в мирний час напади на іспанські порти Пуерто-Белло та Картахену в Карибському морі.

Такі пірати як Едвард Тіч та Чорна Борода, діяли у відкритому морі більш традиційними методами, грабуючи багаті судна незалежно від їх національної приналежності і ховаючись на своїх базах на карибських островах.

В Карибському морі судна не мали специфічних піратських особливостей і переважно являли собою колишні капери – швидкі, гарно озброєні кораблі, що ідеально підходили для грабунків. Деякі з них були більшими, так корабель Чорної Бороди «Помста Королеви Анни» мав 40 гармат, а 300-тонний «Едвенчер Геллі» капітана Кідда – 34 гармати і 46 весел.

На початку XIX ст. починається нова хвиля піратства. До цього часу в Європі та Північній Америці закінчується тривала хвиля воєн. Капери буквально нахлинули до берегів Америки, грабуючи всі судна підряд і спустошуючі землі іспанських колоній. Лише об'єднаними зусиллями британського та американського флотів вдалося покінчити з цим розгулом морського розбою.

Однак в Середземномор'ї, і грецьких водах, піратство продовжувало існувати до середини XIX ст. В Азії та коло узбережжя Китаю, пірати промишляли і надалі. Китайські пірати діяли по-новому: вони проникали на

судно під виглядом пасажирів, захоплювали пасажирів у заручники, нейтралізували офіцерів і наказували вести судно до своєї бази в затоці Біас (Тайя, на північному сході від Гонконгу), де утримували пасажирів до того часу поки не буде сплачено викуп.

5. Технічне удосконалення флоту. Поява нових класів кораблів

Вітрильний флот.

Вітрильні судна поділялися на певні типи: великі вітрильні судна (дві щогли і більше) і малі (одна або дві щогли). Крім того, за типом вітрильного озброєння виділяються такі судна: з прямим вітрильним озброєнням, косим та змішаним.

У другій половині XV – на початку XVI ст. досить розповсюдженими були *каравели*. Саме з цими суднами і пов'язують початок епохи Великих географічних відкриттів.

У військових кораблів XVII ст. знижувалися надбудови, збільшувалися площі вітрил і відношення довжини до ширини корпусу. Галеони, основна ударна сила флоту, поступово перетворювалися на лінкори.

Лінійні кораблі мали особливу будову. Вони склалися з палуби, погребу для боєприпасів, камери для зберігання пороху і сигнальних ракет, ватерлінії, що являла собою горизонтальну лінію, намальовану на кораблі. Крім того, на кораблі знаходилися отвори для гармат. Це було вкрай важливим, оскільки на кораблі, а особливо торгові, часто нападали пірати, то ж для оборони корабля обов'язково була необхідна зброя.

Отже, *лінійний корабель (лінкор)* — це клас парусних воєнних кораблів, які були виготовлені з дерева і активно використовувалися у XVII–XVIII ст.

За традицією першим лінкором вважають «Прінс Ройял», побудований у 1610 р. в Англії. «Прінс Ройял» ніс 64 гармати, встановлені на двох палубах. У 1637 р. корабельний майстер Фінеас Петтіт побудував трипалубний лінійний корабель «Ройял Соверен». Це був найбільший корабель тих часів, він мав водотоннажність 1700 тонн і 126 гармат. У 1655 р. англійці спустили на воду 80-гарматний «Нейсибі», перейменованій в «Ройял Чарльз», що став еталоном лінійного корабля. Бойовий вітрильник набув класичних пропорцій, що майже не змінювалися до середини XIX ст.

Бригантина (фр. – розбійник) – невелике вітрильно-веслове швидкохідне судно галерного типу, розповсюджене в Середземному морі в XVI–XVIII ст. Мало 8–16 пар весел і 1–2 щогли з трикутними і латинськими вітрилами. У російському флоті бригантини були введені Петром I для транспортування військ і вантажів у і біля берегів. Вони мали 2 щогли, 12–15 пар весел, 2–3 гармати і могли перевозити до 70 чол. Тоді було побудовано 199 бригантин. У XVIII–XIX ст. конструкція стала аналогічною бригу. Використовувалися бригантини від Середземного моря до Тихого океану.

Одним з найбільших винаходів XVII ст. стало рульове колесо – штурвал. Він дозволяв рульовому стояти на квартердеку і управляти

кораблем більш точно і маневрено порівняно з вертикальним румпелем. Додаткову міць забезпечувало друге рульове колесо на тій самій осі. За поганих погодних умов управляти штурвалом доводилося чотирьом чоловікам.

Парові машини витісняють вітрила.

Виробництво машин стало технічною базою для фабричного виробництва, що означало завершення промислового перевороту. Універсальна парова машина англійського винахідника Д. Уатта знайшла використання в багатьох галузях техніки і промислового виробництва.

Незабаром після винаходу парової машини у XVIII ст. почалися спроби створення пароплавів. У 1802 р. американець ірландського походження *Роберт Фултон* побудував в Парижі невеликий човен з паровим двигуном і продемонстрував його членам Французької Академії. Проте ні академіки, ні Наполеон не зацікавилися його ідеєю. Фултон повернувся до Америки і на гроші свого друга і покровителя Р. Лівінгстона побудував пароплав «Клермонт»; машина для цього пароплава була виготовлена на заводі Уатта. У 1807 р. «Клермонт» під захоплені крики глядачів здійснив перший рейс по Гудзону, але не знайшлося жодного сміливця, який захотів би стати пасажиром нового судна.

Значною подією в корпусобудівництві було впровадження електрозварювання металевим електродом застосоване у 1888 році інженером Н. Г. Славяновим під час будівництва буксирного пароплава «Редядя князь Косогський». Електрозварювання металів, згодом, завоювало міцні позиції у корпусобудівництві, повністю замінивши заклепувальне з'єднання.

У 1895 р. викладач фізики кронштадтських мінних офіцерських класів Олександр Попов винайшов першу прийомну радіостанцію. А у 1897 р. радіозв'язок було встановлено між двома військовими кораблями: навчальним судном «Європа» та крейсером «Азія», що знаходилися один від одного на відстані трьох миль. В період радіопередачі між цими кораблями було здійснено, ще одне відкриття – було помічено відображення радіохвиль від корабля, що проходив між працюючими корабельними радіостанціями. У подальшому звіті, відмічаючи це явище, О. Попов виклав основні принципи радіолокації. Спосіб радіолокації згодом був розроблений німецьким інженером Х. Хюльсмайєром.

6. Розвиток мореплавства на українських землях.

Козацький флот.

В XVI столітті на півдні України за Дніпровими порогами почала формуватися велика воєнна сила. Це були козаки. Вони захищали кордони України від нападів татар, ходили походами у Крим, щоб визволити невільників. Козаки стали осередком української державності. На початку свого існування козаки не мали флоту. Однак постійні суперечки з турками змусили козаків створити свою флотилію.

Спершу козаки використовували човни, що були зроблені з бичачої шкіри. Вони були легкі і їх зручно було транспортувати суходолом. Надалі вони використовували вже дерев'яні човни.

Основу козацького флоту складали знамениті “чайки”.

Козацька чайка – це човен довжиною 15–20 м, шириною – 3–3,5 м (інколи до 6 м) і висотою не більше 4 м. Занурювалася вона у воду на 2–2,5 м. Чайка була плоскодонною, з крутими вигнутими боками, не мала палуби. Головною частиною був кіль-човник довжиною близько 15 метрів, поширюваний вгору. Від нього розбудовували корпус, прибиваючи дошки цвяхами, розширюючи і видовжуючи його із зростанням висоти. Міцно спаяні дошки обводили колодою з липової кори і обливали смолою. Будували човен з лип і верб, дно й нижню частину бортів (по ватерлінії) робили з дубових дощок. Козаки обкладали чайку в'язанками очерету завтовшки від півтора до двох з половиною метрів, що додавало їй плавучості й захищало від ворожих стріл і куль. Снопи ці не дозволяли човну затонути навіть тоді, коли він наповнювався водою.

Перевагою чайок було й те, що вони могли пришвартуватися до будь-якого берега, на відміну від великих і неповоротливих турецьких галер.

Окрім малих суден і “чайок” на озброєнні у запорожців були і інші типи кораблів: дуб, струг, барказ, дубок, напівгалера, байдак.

Дуб – вітрильне вантажне судно прибережного плавання, що застосовувалося в північно-західному Причорномор'ї і гирлах Дніпра, Дону і Бугу. На відміну від чайок дуби мали дві або три щогли з вітрилами. Назвою «Дуб» козаки підкреслювали міцність своїх суден та їх високотонажність до 100 тон. Під час воєнних походів на «Дубах» перевозили визволених із неволі співвітчизників та велику кількість захоплених гармат.

Струг – основний тип суден, на яких донські і яйцькі козаки здійснювали морські походи. Однодеревий корпус окупувався залізом, по бортах для збільшення остійкості і непотоплюваності кріпили пояс з снопів очерету. Ніс і корма були гострими, палуба була відсутня, на носі й у кормі розташовувалися горища. Струг мав щоглу висотою близько 11 метрів з прямим вітрилом, 16–40 весел. На кормі, іноді в носі розташовувалися загребні (рульові) весла.

Барказ (баркас) – невелике вітрильне судно, поширене на Чорному та Азовському морях. Вітрильне озброєння латинське, з клівером, на короткому горизонтальному бушприті. Використовувався козаками під час морських походів.

Дубок – парусно-гребний рибальський човен зі шпрінтовим (раніше прямим вітрилом). Ранні човна в основі мали довбаний човен-дуб. Добре збережений дубок знайдений в районі м. Бендер на річці Дністер. Його вік перевищує 500 років. Дубок став прабатьком чайок, що були спочатку ні чим іншим, як дубками з надбудованими бортами.

Напівгалера – до них відносяться малі галери скампавеї. Скампавея (від італ. Scampare тікати, зникати, via – геть) – невеликий швидкохідний гребний

корабель – зменшена на 30–40% венеціанська галера. Вони будувалися на Дону і Азовському морі, а з 1790 р. в Бендерах і Кріулянах для військових дій проти Туреччини на Дністрі та Дунаї. Перевозила десант (включаючи екіпаж) до 150 чол.

Байдак – середній по величині річковий човен. Будова його схожа до чайки. Довжина човна – 7–8 м., ширина – 2 м., осадка човна – 1 м. В човні присутньо 8 веслярів, місткість човна 16–20 чол. Байдак активно використовувався на початкових етапах розвитку козацької морської справи, для ходіння в руслах Дніпра. Нині човен з дещо зміненою конструкцією будови днища, має назву ЯЛ. Використовується як шлюпка на великих морських кораблях, а також тренувальний човен основного курсу мореплавства.

Незалежно від полонезійців козаки прийшли до думки про використання так званого "полімарану", тобто зв'язування декількох човнів в один. На такому "полімарані" можна було перевозити навіть коней, не кажучи вже про великі вантажі. Козаками широко використовувалися паромі. На два-три плоскодонні човни ставили балки, робили поміст з дощок і з двох боків огорожували перилами. На менших річках він рухався за рахунок блоків і натягнутому між берегами канатом, на більших – за допомогою весел.

До морського походу запорожці готувалися дуже старанно. Його організація охоплювала такі етапи: вибори старшого – похідного отамана, визначення мети походу, розподіл козаків на екіпажі, вибір місця і часу для будови чайок, забезпечення їх необхідним оснащенням та озброєнням.

За кілька тижнів до походу на Дніпрі на численних островах збирали матеріал для будови і оснащення чайок. Кожен загін-екіпаж у складі якого було 50–70 козаків, будував чайку для себе протягом кількох тижнів.

В походах брали участь 40–100 чайок. Але були військові походи, коли човнів налічувалося сотні. Тільки у морській битві біля Кара-Хармана (1625), за різними даними, взяло участь від 300 до 400 чайок.

У чайці розміщувалося 50–70 козаків, озброєних рушницями та шаблями. Крім того, використовували невеликі ковані залізні чи мідні гармати - фальконети, навіть до 4–6 штук. Як справжні мореплавці, козаки добре орієнтувалися по зірках. Ймовірно, чайка гетьмана чи отамана мала компас.

В море найчастіше виходили восени, іноді – ранньої весни. Темні ночі, похмурі туманні дні нерідко сприяли успіхові у боях. Флотилії козацьких човнів спускалися вниз по Дніпру. Першим ішов човен похідного отамана, за ним – 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 човна і мав можливість спостерігати за рухом всієї флотилії. Подолавши шлях Дніпром, козаки добиралися до острова Тамань і гирла Дніпра – виходу до Чорного моря, де починалися для них серйозні випробування.

До складу запорозької флотилії входили навіть підводні човни. Факт їх існування у XVI ст. становить великий інтерес. Про перші запорозькі підводні човни є чимало свідчень зарубіжних істориків і в першу чергу французьких. Вітчизняних підтверджень наявності підводного флоту на Січі не збереглося. Очевидно, запорожці використовували різні види суден залежно від стратегії й тактики морського бою.

Вправність козаків на морі не втратила свого значення і у першій третині XIX ст., про що свідчать російсько-турецькі війни 1806–1812 та 1828–1829 рр. В обох випадках відзначилися задунайські запорожці. Продовжувачами традицій козацького флоту стали флотилія Задунайської Січі, яка існувала до 1828 року, а після повернення більшості козаків на рідну землю – флотилія Азовського війська (1831–1865 рр.). Вони використовувалися в турецькій і російській арміях як допоміжні і транспортні сили. Флотилія Азовського війська за сприяння командувача Чорноморським флотом адмірала Михайла Лазарева певний час провадила прикордонне патрулювання в Азовському морі. Та коли Росією були повністю опановані Крим і Кубанська сторона, потреба в такій службі відпала, і Азовське військо було переселене на Кубань, де заснували Новоросійськ і Анапу.

Задунайські запорожці на чолі з кошовим отаманом Йосипом Гладким фактично перегорнули останню сторінку в історії морських війн українського козацтва. Були ще й окремі «напівморські» епізоди, приміром, участь дунайських українських козаків у захисті берегової лінії Одеси під час Кримської війни 1853–1856 рр.

Розвиток мореплавства та морської освіти на Півдні України наприкінці XVIII – на початку XX ст.

Наприкінці XVIII – на початку XIX столітті українські землі були повністю інтегровані у народне господарство Російської імперії. Морський транспорт Чорноморсько-Азовського басейну відігравав непересічну роль у розвитку мореплавства, морської торгівлі царської Росії. Крім цього, суднові верфі міст Півдня України відіграли значну роль в історії суднобудування.

Колискою Чорноморського флоту стало Херсонське Адміралтейство (так у XVIII ст. називали військові суднобудівні верфі). Днем народження адміралтейства вважається 19 листопада 1778 р. За наказом Г. Потьомкіна, що виконував волю імператриці Катерини II, будівництво Адміралтейства і закладення кораблів велися одночасно.

Щодня на стапелях працювало 2300 корабелів. Спуск 66-гарматного лінкора «Слава Катерини» 16 вересня 1783 р. поклав початок планомірному будівництву військових кораблів 66-гарматна «Слава Катерини» стала першим вітрильним лінійним кораблем Чорноморського флоту, який був спущений на воду на херсонській верфі 27 вересня 1783 року.

Корабель заклад в червні 1779 командир Херсонської фортеці генерал-цейхмейстер І. А. Ганнібал. Довжина корабля склала 49 метрів, ширина — 13, осадка — 5,8. Елегантне класичне військове судно в своїй оснащенні поєднувало звичні прямі вітрила з новомодними косими. Його першим

командиром був призначений капітан 1-го рангу чорногорський граф М. І. Войнович.

Бойова служба корабля в основному припала на російсько-турецьку війну 1787–1791 років. Тоді ж він брав участь у морських боях під керівництвом адмірала Ф. Ф. Ушакова. Заслужена слава, здобута в жорстоких морських баталіях, ставить цей корабель в один ряд з іншими кораблями-героями вітчизняного флоту.

У 1787 р. первісток херсонських суднобудівників потрапив у шторм і був настільки пошкоджений, що на його ремонт витратили цілий рік. До складу Чорноморської ескадри він повернувся з новим ім'ям «Преображение Господне».

У 1785 р. в Херсоні було створено Чорноморське адміралтейське правління, що об'єднувало флотські справи і суднобудування на місцевій верфі, в Таганрозі, Приазов'ї і на Дону. За весь час існування Чорноморського військового вітрильного флоту (1775–1860 рр.) було побудовано 470 кораблів. Третина з них була спущена у Херсонському адміралтействі: лінкори, бомбардирські судна, люгери (розвідувальні судна), транспортні та дрібні судна.

Але майбутнє Херсонської верфі було вирішено. Побудоване Миколаївське адміралтейство (1789) спочатку не було конкурентом херсонському, але поглиблення інгульського і очаківського фарватерів поставило Миколаїв у більш вигідне становище перед Херсоном. У 1827 р. почався демонтаж і транспортування всього обладнання з Херсона у Миколаїв.

Отже, Херсонське адміралтейство проіснувало майже 50 років. Але в історію воно увійшло як «колыска Чорноморського флоту». Саме звідти почався славетний шлях чорноморських моряків.

Незважаючи на перенесення адміралтейства до Миколаєва, Херсон став великим центром цивільного суднобудування. Так, у 1799 р. на Херсонській судноверфі побудували перший торговельний корабель «Полуки Лукреція».

У 1804 р. Херсонське адміралтейство спускає на воду 76-ти гарматний корабель «Правий». Судно характеризувалося конструктивно-технічними новаціями, – його проект не передбачав традиційного диференту на корму, а дозволяв плавання судна на рівному кілі. Здобуті кораблем конструктивні особливості викликали дискусії серед флагманських офіцерів, чорноморських суднобудівників та були враховані ними у майбутньому.

У 1806 р. було спущено на воду вже 14 великих морських кораблів, які могли транспортувати по Дніпру, лиману та морю зерно, будівельний ліс та інші вантажі. Нерідко судна продавали за кордон.

Перші парові кораблі в імперії почали будувати на початку XIX ст.

У 1820 році у Миколаєві був спущений на воду перший на Чорному морі пароплав «Везувій», призначений для портової служби. Невеличкий буксирний пароплав прибережного плавання «Надежда» було спущено на воду у с. Мошни Черкаського повіту Київської області. У 1825 р. в Миколаївському порту спустили на воду перший в історії Російської імперії

паровий військовий корабель «Метеор». Його будували два роки під керівництвом відомого корабельного майстра Іллі Разумова. 14-гарматний «Метеор» увійшов до бойового складу Чорноморського флоту. Протягом багатьох років він виконував роль допоміжного крейсера, а на початку Кримської війни приймав участь в обороні Ізмаїла (зараз Одеська область). Після війни його відправили на Балтійське море.

Вже в I половині XIX ст. Одеса була важливим економічним центром на півдні країни, основним сектором економіки була торгівля. Вона розвивалася внаслідок запровадження протягом 40 років (з 1819 по 1859 рр.) режиму "порто-франко" (безмитної торгівлі), а в 1865 р. Одеса була пов'язана залізницею з усією Росією (у наступному році вона була проведена в порт).

У 60–90-і рр. XIX ст. їй належало перше місце серед чорноморсько-азовських портів по каботажному товарообігу. Вже у 1913 р. Херсон, Миколаїв, Одеса входили до 15-ти великих портів Російської імперії; вантажообіг всіх 15 портів складала більш ніж 1 млн. тонн у рік.

Однією з найбільших вітчизняних торгівельних пароплавних компаній було засноване у 1856 р. Російське товариство пароплавства і торгівлі (РТПіТ), що зосередило в своїх руках морські перевезення в Азово-Чорноморському басейні. Судна РТПіТ також здійснювали рейси по Середземному, Балтійському та Північному морям.

Спочатку це товариство мало на Чорному морі 5, а у 1869 р. вже 63 пароплави, які перевозили понад 430 тис. пасажирів і 21,2 млн. пудів (347,3 тис. тонн) товарних вантажів, а також 81 тис. голів худоби. Згодом кількість пароплавів у товаристві зросла, а разом з тим збільшилось транспортування ними товарних вантажів і пасажирів на Чорному, Азовському, Балтійському та інших морях і океанах. РТПіТ поширило свою діяльність на басейни українських річок Дніпра, Південного Бугу і Дністра.

Важливу роль у товарному обігу зовнішньої торгівлі відігравав каботажний транспорт. Найбільше каботажних суден прибувало до Одеси.

Головним чином з причорноморських та приазовських портів вивозилося зерно, худоба, вугілля, необроблена шкіра, сало, віск, вовна, цукор, яйця, канати тощо.

Ситуацію в торговельному флоті басейну в той період багато в чому визначала діяльність таких великих пароплавних підприємств як Добровольчий флот, Ространс, Чорноморсько-Дунайське товариство, Товариство пароплавства на Дону, Азовському та Чорноморському морях, приватних фірм І. Кошкіна та А. Стороженка. Так, пароплавне товариство «Добровольчий флот» забезпечувало регулярні пароплавні рейси між портами Чорного моря та Далекого Сходу південним шляхом (через Суецький канал, Індійський океан і моря Тихого океану).

Наприкінці XIX – на початку XX ст. між судновласниками розгорнулася жорстка конкурентна боротьба. У свою чергу, уряд Російської імперії передав всі каботажні рейси виключно судновласникам з російським підданством, призначив грошові субсидії мореплавним підприємствам за

утримання ними обов'язкових рейсів, встановив безмитний пропуск пароплавів придбаних за кордоном.

Особливу роль мореплавання відіграло у подальшому економічному розвитку Півдня України. За допомогою чорноморського транспорту Україна зміцнювала економічні зв'язки з Кавказом, Східним Сибіром і Далекосхідним краєм, зв'язувалась з країнами Близького Сходу, а також Середземноморського узбережжя. Важливу роль у цьому відігравали такі морські порти, як Одеса, Миколаїв, Херсон і Бердянськ.

На початку ХХ ст. провідні європейські країни починають боротьбу за перерозподіл світу і сфер впливу, що вимагало від претендентів на „світове панування” посилення військово-промислової індустрії та створення нової військово-морської техніки. Наприкінці першого десятиліття ХХ ст. Росія остаточно визначила своїх імовірних супротивників у майбутній війні – Німеччину та Туреччину. Отже, виникає нагальна необхідність створення передових морських сил задля зміцнення обороноздатності Півдня та збереження традиційної орієнтації на захоплення десантною експедицією протоки Босфор. Ключовим завданням стає будівництво нових лінійних кораблів. Перші чорноморські дредноути з'явилися на флоті вже в роки Першої світової війни.

Міста Півдня України відіграли історичну роль і в системі морської освіти. Ще на початку ХІХ ст. були здійснені кроки щодо організації підготовки спеціалістів військово-морського флоту. 1783 р. в Херсоні за ініціативи Г. О. Потьомкіна було відкрито морський кадетський корпус – перший морський навчальний заклад на півдні України.

На початку ХІХ ст., після підпорядкування Чорноморського адміралтейства та морських сил на Чорному морі централізованому управлінню, в регіоні було розпочато роботу по облаштуванню мережі морських училищ та шкіл, які б готували не лише командний склад для флоту, а й матросів, унтер-офіцерів та корабельних інженерів.

Виходячи з цього, наприкінці ХVІІІ – на початку ХІХ ст. на півдні України були відкриті штурманське та корабельне училища, а також спеціальні матроські школи. Середню ланку командного складу флоту на Півдні України в зазначений період готували штурманське та корабельне училища Чорноморського флоту, а також Миколаївське морське артилерійське училище.

У першій половині ХІХ ст. також продовжувало працювати Миколаївське морське артилерійське училище, котре діяло в Херсоні з 1786 р., а 1795 р. було переведене до Миколаєва. Училище випускало унтер-офіцерів Корпусу морської артилерії. Навчальний заклад існував у Миколаєві до 1837 р.

Перше училище флотських юнг було відкрите в Миколаєві 1804 р.

5 вересня 1837 р. в Миколаєві почав роботу 2-й морський навчальний екіпаж Чорноморського флоту, що спеціалізувався на підготовці унтер-офіцерів морської артилерії та молодшого командного складу флоту – старших матросів, кондукторів, персоналу берегової служби.

Що ж стосується торговельного флоту, то в Російській імперії у першій половині XIX ст. існував лише один навчальний заклад в м. Архангельську. На українських землях працювали лише морські школи в Олешках, Збур'вці та Голій Пристані.

Поворотним моментом в історії підготовки фахівців для торговельного флоту став 1834 р. – рік відкриття Херсонського училища торгового мореплавання, спадкоємцем якого є Херсонська державна морська академія.

Більшість вихованців вивчали спеціальність шкіперів і штурманів, менша частина – будівництво комерційних суден. Термін навчання складав чотири роки. Навчання йшло в такому обсязі, щоб випускники училища могли вивести судно із гавані, визначити курс корабля за допомогою лага, компасу, карт і астрономічних спостережень. Кадети вчилися керувати вітрилами при малих вітрах і штормі, вести судно у гавань і поставити його на якір, знати міжнародні морські сигнали, внутрішній устрій судна, правила завантаження і розвантаження судна.

Отже, саме наприкінці XVIII – на початку XX ст. було закладено славетну історію кораблебудування на Півдні України та підвалини необхідності підготовки вітчизняних фахівців морської справи.

ТЕМА 4

МОРЕПЛАВСТВО У ХХ – ХХІ СТОЛІТТЯХ.

1. Мореплавство у роки Першої світової війни.
2. Міжвоєнний період розвитку морської галузі.
3. Мореплавство у роки Другої світової війни.
4. Розвиток мореплавства у другій половині ХХ століття.
5. Сучасне мореплавство.

1. Мореплавство у роки Першої світової війни.

На початку ХХ ст. регулярні пароплавні рейси, залізниці, телеграф тісно зв'язали людей у різних точках земного шару. Однак це не привело до об'єднання людства, навпаки, розвинені країни все жорсткіше суперничали одна з одною. Найбільше це суперництво проявлялося напередодні та у роки Першої світової війни у створенні все більших флотів та будівництві все більш великих лайнерів.

Війна 1914–1918 років названа «Світовою» не лише через те, що в ній так чи інакше приймали участь 38 держав світу, в яких на той час проживало три чверті населення планети, але і тому, що велась вона у найвіддаленіших точках земної кулі. Це стало можливим завдяки наявності у ворогуючих сторін міцного військово-морського флоту.

Слід зазначити, що на середину 1914 року найбільшою морською державою світу була Великобританія.

Перед початком війни флоти супротивників мали:

Російська імперія: 9 лінкорів, 14 крейсерів, 62 есмінця, 15 підводних човнів; будувались 7 дредноутів, 4 лінійних крейсера, 6 крейсерів, 36 есмінців і 18 підводних човнів;

Англія: 20 дредноутів (12 будувались), 40 лінкорів, 9 (1) лінійних крейсерів, 82 (18) крейсерів, 225 (32) есмінців, 76 (23) підводних човнів;

Франція: 4 (3) дредноута, 17 лінкорів, 24 крейсера, 81 (4) есмінець, 38(22) підводних човнів;

Німеччина: 15 (5) дредноутів, 22 лінкора, 4 (2) лінійних крейсера, 44 (2) крейсера, 144 (12) есмінця, 28 (16) підводних човнів;

Австро-Угорська імперія: 3 (1) дредноута, 9 лінкорів, 10 (2) крейсерів, 16 есмінців, 6 (7) підводних човнів.

Коли ж почалася війна (19 липня 1914 року), в столицях ворогуючих держав і політики, і військові були єдині в думці, що флот в ній має відіграти важливу і навіть вирішальну роль.

Перед своїми військово-морськими силами ворогуючі держави ставили різні завдання:

Великобританія. Через своє острівне географічне положення та досить міцний флот англійці зробили ставки на підрив економіки супротивника за допомогою морської блокади та забезпечення безпеки морських транспортних шляхів Великобританії та її союзників.

Німеччина. У планах німців було нанесення втрат англійському флоту у Північному морі, мінні операції та, по-можливості, активні дії підводних човнів.

Російська імперія. Російський флот з перших днів війни було заблоковано в Чорному морі і на сході Балтійського, а тому була змушений виконувати допоміжну роль з охорони узбережжя.

Франція. Перед французькими ВМС стояло завдання захистити узбережжя і сполучення в Середземному морі, не допущення виходу австро-угорського флоту з Адріатичного моря, а також блокування італійського флоту на випадок участі Риму у війні на боці центральних держав. При цьому на допомогу французам повинні були прийти й англійці.

Австро-Угорська імперія. Оборона узбережжя імперії від загрози вторгнення ворога і блокада Чорногорії.

Основним типом бойового корабля в роки Першої світової війни був лінійний корабель, побудований за зразком дредноута. Військово-морська авіація лише починала свій розвиток. Велику роль у роки війни набули підводні човни та морські міни.

Головні морські битви Першої світової війни відбувалися переважно між Британією та Німеччиною в європейських водах, однак і інші учасники конфлікту також вели військові дії. Німецький та Російський флот змагалися на Балтиці, війська Російської імперії протистояли туркам на Чорному морі та Дунаї і здійснювали десантні операції.

В перший місяць війни англійці отримали локальну перемогу в Північному морі. Флотилія лінійних крейсерів під командуванням адмірала Бітті потопила три німецьких легких крейсери поблизу німецького узбережжя коло острова Геліголанд. Відбулися битви поблизу Догер-Банке, Ютландська битва та друга битва поблизу Геліголанду. В цілому британський флот, хоча і не завжди досягав тактичних успіхів, зміг підтримувати блокаду та утримувати німецький флот в гавані, хоча до кінця війни німецький флот залишався серйозною загрозою, що прикувала до себе більшість британських військово-морських сил. Адже німецький флот володів надійною базою у Вільгельмсхафені, звідки кораблі проникали на Балтику через розширений Кільський канал. Крім того військово-морські бази були в Кілі, Данцигу, на о. Хельголанд.

Отримавши поразки в надводних битвах Німеччина зосередила свої зусилля на «підводній війні». До початку війни, згідно з міжнародним законодавством, підводні човни, що атакували торгові судна, зобов'язані були підніматися на поверхню, давати попереджувальний сигнал, даючи можливість противнику врятуватися від потоплення. 4 лютого 1915 року німці оголосили британські води зоною військових дій і атакували всі судна, що з'являлися в полі зору.

У тяжкому становищі в роки війни знаходилася зовнішня торгівля воюючих європейських держав, адже значна частина торгового флоту була зайнята перевезеннями військових вантажів, крім того підводна війна виводила зі строю велику кількість суден. До 1 травня 1917 року було

потоплено суден вмістимістю 5,6 млн. т., що складало 21 % від світового тоннажу 1914 року. Значною мірою скоротилося у роки Першої світової війни суднобудування. Все це створило гостру нестачу в кораблях торгового флоту, збільшило торговий ризик, призвело до сильного здороження фрахтів та, як наслідок, ускладнило світову торгівлю.

Через «підводну війну» досить ризикованим було і пасажироперевезення. Так, 7 травня 1915 року торпеда випущена з німецького підводного човна U-20 поблизу узбережжя Ірландії підбила пасажирський лайнер «Лузитанія». Величезне судно пішло під воду за 18 хвилин, загинуло 1198 чоловік.

Досить ефективним тактичним способом захисту від підводних човнів стали морські конвої, що з 1917 року супроводжували групи торгових суден. Підводні човни були змушені вступати у бій з бойовими кораблями або утриматися від нападів. Судна супроводу отримали нові види зброї – глибинні бомби. Завдяки цьому втрати торгового флоту різко знизилися, хоча цей показник залишався високим для безконвойних суден. До кінця 1917 року під конвоєм пройшли 16 404 судна, з яких загинули лише 147.

Отже, в перші роки війни на морі загинуло багато суден, їх загальний тоннаж складав біля 13 млн. реєстрових тонн. Однак, до 1916 року ці втрати були відновлені. В кінці війни світовий тоннаж перевищував рівень 1914 року і дорівнював 50,9 млн. реєстрових тонн.

Велику кількість суден втратила Німеччина, що потерпіла поразку в цій війні. Загальна водотоннажність втраченого Німеччиною флоту склала 2,7 млн. реєстрових тонн. Майже стільки ж було передано переможцям за умовами «Версальського договору». Крім того, наступні п'ять років Німеччина будувала і передавала в рахунок репарацій державам Антанти судна водотоннажністю 200 000 реєстрових тонн.

Таким чином, держави переможниці домоглися своєї мети: флот суперника був знищений, а власний виріс. Уцілілі лайнери компаній НАРАГ та «Північнонімецький Ллойд» перейшли у власність компанії «Кунард Лайн», «Уайт Стар Лайн», «Юнайтед Стейтс Лайн» та інших.

2. Міжвоєнний період розвитку морської галузі.

Після завершення Першої світової війни жодна з морських держав не була задоволена її результатами. Саме тому великі морські держави починають активно нарощувати суднобудування. Так, застій в німецькому судноплаванні тривав недовго. Провідні компанії отримали фінансову допомогу від нового уряду, що ще у листопаді 1917 року прийняв «Закон про відновлення німецького торгового флоту». Американці та японці все ще будували розпочаті ще під час війни кораблі. Британські адмірали бажали реалізувати досить широку програму суднового будівництва, щоб не втратити лідерства на морі.

У 1921 р. було скликано міжнародну конференцію з обмеження морського озброєння. Після довгих переговорів у Вашингтоні в лютому 1922 р. було підписано договір, що встановив пропорціональне співвідношення

тоннажу лінкорів по країнах: 5:5:3:2:2 відносилася відповідно до Великобританії, США, Японії, Франції та Італії. Теж саме співвідношення стосувалося легких та важких крейсерів. Окремі статті визначали кількість авіаносців.

У березні – грудні 1921 року було підписано низку торгових договорів між Радянською Росією, Англією, Німеччиною, Італією, Норвегією та Австрією, що дещо пожвавило морську торгівлю.

Що ж стосується торгового суднобудування, то період його розквіту тривав недовго, і до кінця 1920 р. ця галузь знаходилася в застої, а потім зазнала ще більшого удару з початком Великої депресії в США (1929 р.). Так, у Великобританії рівень безробіття на верфях досяг у 1932 році 59,5 % порівняно 22,9 в середньому по країні. Саме тому Британські суднобудівники втратили впевненість в собі і уступили роль піонерів прогресу, якими були до 1914 р.

У 1921 – 1939 рр. суммарний тонаж британських кораблів зберігався незмінним, в той час як у Норвегії він подвоївся, а у Швеції збільшився на 50 % (головним чином завдяки зростанню кількості лайнерів, рефрижераторів і танкерів). За той же тонаж грецьких суден виріс утричі. Німці за досить короткий час довели тонаж свого флоту до 4,5 млн т. Японський уряд також досить щедро фінансував свій торговий флот, що до 1939 р. зріс у двічі.

Торговельне судноплавство США майже не розвивалося. Навіть Закон про торгове мореплавство (1920 р.), що забезпечував зареєстровані в США судна переважаними правами на транспортування багатьох видів товарів, не зміг стимулювати виробництво нових суден.

Розвиток перевезень і лінійного судноплавства висунуло на перший план необхідність реконструкції діючих і будівництва нових, сучасних портів. Так, наприклад, у Японії удосконалюються порти Йокогама, Кобе, Осака, великі шлюзи споруджуються в Антверпені, Саутгемптоні, Гаврі. Порти оснащуються перевантажувальними машинами і механізмами.

Тривають дослідження Світового океану. Найбільший інтерес представляє експедиція відомих дослідників – норвежця Харальда Свердрупа і американця Губерта Уїлкінса на підводному човні «Наутилус», що спробували в 1931 р. досягти Північного полюса, а також створення в 1929 р. глибоководного апарату – батисфера, з якою в 1934 р. американці Отіс Бартон і Вільям Бібом спустилися на глибину 923 метри в Атлантиці в районі Бермудських островів.

Період між Першою і Другою світовими війнами характеризувався широким поширенням круїзних подорожей, хоча в основному в несезонний період. Провідними країнами в цьому секторі індустрії відпочинку стали Великобританія, як найбільша судноплавна держава, а також США і Німеччина, де приділяється розвитку морського туризму велике значення. Щоб компенсувати зимовий спад у лінійному судноплавстві, англійські судноплавні компанії «Cunard» та «White Star» організували взимку 1922–1923 рр. круїзи (по три судна) з Нью-Йорка в Середземне море.

У Німеччині в 1933 році провідними лінійними судноплавними компаніями «Гамбург Америка Лайн», «Норддойчер Ллойд» та «Гамбург Зюд» були організовані морські подорожі з метою відпочинку в Середземне й Північне моря, на острови Атлантичного океану, в Західну Індію та Америку – в цілому на 12 суднах. В цей же час активізує на круїзному ринку свою діяльність і німецька компанія «Narag-Lloyd Cruises», судна якої почали перші круїзні рейси через Атлантику.

У 1934 р. Німецький робітничий фронт нацистського режиму розпочав організацію круїзів під гаслом «Сила через радість», проводячи в життя ідею масового морського туризму. Раніше для цих цілей фрахтували великі навіть за сьгоднішніми критеріями судна, що перевозили по 2 тис. пасажирів, але в 1938 – 1939 рр. були побудовані спеціальні круїзні судна «Вільгельм Густлоф» і «Роберт Лей».

У 1935 р. на круїзний ринок вийшли греки. Заснована незадовго до цього компанія «Hellenic Mediterranean Lines» придбала яхту і почала використовувати її для круїзів.

У 20-30-х роках серед пасажирських лайнерів продовжилося змагання за володіння призом «Блакитна стрічка». Так, наприклад, володарями призу були: «Бремен» (1929 р., результат – 4 дні, 17 год. 42 хв.), «Європа» (1930 р., результат – 4 дні, 17 год. 6 хв.), «Рекс» (1933 р., результат – 4 дні, 13 год. 58 хв.), «Нормандія» (1935 р., результат – 4 дні 3 часов 14 минут), «Королева Мери» (1936 р., 4 дні 0 часов 27 минут). Цей приз був не тільки престижним, але також і вигідним. Компанія-власник «Стрічки» отримувала контракт на перевезення дипломатичної та цивільної пошти, а в місці з тим і стабільний дохід від нього. Треба пам'ятати про те, що будь-яка кореспонденція через океан в Новий Світ в той час доставлялася переважно морем, авіація тоді тільки починала розвиватися.

Велике поширення на морському флоті отримали радіотехнічні засоби зв'язку. Крім радіоприймальних і радіопередавальних станцій, суду стали оснащувати радіонавігаційними приладами, автоматичними приймачами сигналів тривоги. Створення берегових і плавучих радіомаяків разом з використанням судових радіопеленгаторних станцій дало в руки судоводіям надійний засіб для визначення місця судна в морі в умовах поганої видимості. Крім судових радіотехнічних засобів, торговий флот почали оснащувати і електронавігаційними приладами, але в значно меншому ступені, оскільки роботи в цій області були поставлені головним чином на службу військово-морським силам. Поряд з розширенням застосування радіо-і електронавігаційними приладів у передвоєнні роки відбувалося подальше вдосконалення магнітних компасів, продовжували залишатися на судні головними, механічних лагів, лотів, секстанов, контрольно-виміральної апаратури та інших приладів і інструментів.

Тим часом посилювалися суперечності між великими державами за панування на морі. На Лондонській морській конференції (в січні — квітні 1930 р.), де головними учасниками були Англія, США, Японія, Франція та Італія (творці Вашингтонського договору 1922 р.), гостра боротьба

розгорілася навколо проблем подальшого військово-морського будівництва та співвідношення тоннажів різних видів кораблів. Підписаний новий договір не зменшив суперечностей. У цілому він був дипломатичною перемогою США, військово-морський флот яких зрівнювався з британським. Франція та Італія відмовилися обмежити кількість своїх крейсерів та підводних човнів. Японська вояччина відкидала будь-які компроміси із США. Воєнні витрати в бюджеті Японії в ті роки становили 29 %, Італії та Англії — 24 , Франції — 22, США — 21 % (за розмірами вони тут були більшими, ніж в інших країнах).

3. Мореплавство у роки Другої світової війни.

22 червня 1941 року, о третій годині ночі, німецька авіація здійснила нальоти на головну базу Чорноморського флоту в Севастополі і на Ізмаїл. У Севастополі, з метою заблокувати ЧФ, на вхідних фарватер бази і в Північній бухті були скинуті електромагнітні міни. Авіацію противника зустрів вогонь зенітної артилерії і кораблів Дунайської флотилії. Повітряним атакам піддалися також Лієпайська і Ризька військово-морські бази. Магнітні міни були скинуті з літаків в районі Кронштадта. Бомбили і головну базу Північного флоту — Полярний. В третій годині ночі 22 червня, доповівши в Кремль про наліт на Севастополь, адмірал Кузнецов, не чекаючи вказівок зверху, наказав усім флотам: «Негайно розпочати постановку мінних загороджень за планом прикриття».

Головним противником флоту з початком війни стали не морські, а повітряні і сухопутні сили противника. Головним в бойовій діяльності флоту стало сприяння приморському флангу сухопутних військ в обороні і настанні (за роки війни до 85% боєзапасу корабельної артилерії було витрачено по берегових цілях і до 40% літако-вильотів морської авіації було вироблено для нанесення ударів по сухопутних військах). При цьому за роки війни жоден з трьох наявних в СРСР лінкорів ні разу не вступав в бойовий контакт з кораблями ворожих флотів.

Друга за значимістю група завдань — порушення морських комунікацій противника, захист своїх комунікацій, знищення сил противника в морі, нанесення ударів по об'єктах на його узбережжі і території. Вирішуючи ці завдання, РСЧФ провів 88 операцій, з них 23 рази залучався до участі в армійських і фронтових операціях.

Недостатнє технічне оснащення флоту та відсутність достатньої кількості великих кораблів призвели до того, що плани флоту і його дії підпорядковувалися найчастіше інтересам угруповань сухопутних військ на приморських напрямках: у роки війни Військово-морський Флот направив на сухопутні фронти понад 400 тис. осіб, що свідчило про неможливість використання цих людей за їх прямим — морським — призначенням. Таким чином доля Радянсько-німецької війни майже повністю вирішувалася на сухопутному фронті.

Багато транспортних та допоміжних суден, було переобладнано у бойові кораблі, які увійшли до складу РСЧФ.

14 жовтня 1944 року за рішенням Державного Комітету Оборони СРСР для забезпечення перевезень по Дунаю радянських військ і техніки, а також народногосподарських вантажів у місті Ізмаїлі було створено Радянське Дунайське державне пароплавство.

Розпочавши свою діяльність у тяжких умовах воєнного часу, пароплавство у процесі свого розвитку пройшло ряд етапів:

- відновлення трофейних пошкоджених і піднятих з дна ріки суден;
- модернізація флоту;
- майже повне відновлення транспортних річкових суден;
- створення власного морського флоту пароплавства.

4. Розвиток мореплавства у другій половині ХХ століття.

До складу сил флоту (стратегічних і загального призначення) входило більше 100 ескадр і дивізій, а загальна чисельність особового складу ВМФ СРСР становила близько 450 000 (в тому числі 12,6 тис. в морській піхоті). Витрати на ВМФ СРСР у 1989 році склали 12080000000 рублів (при загальному військовому бюджеті в 77294000000 рублів), з них 2993 млн рублів на закупівлю кораблів і катерів і 6531 млн на технічне оснащення). У бойовому строю флоту перебувало 160 надводних кораблів океанської і дальньої морської зони, 83 стратегічних атомних підводних ракетноносців другого покоління, 113 багатоцільових атомних підводних човнів і 254 дизель-електричних.

А. С. Павлов наводить такі дані по складу ВМФ СРСР на кінець 1980-х років: 64 атомні і 15 дизельних підводних човнів з балістичними ракетами, 79 підводних човнів з крилатими ракетами (у тому числі 63 атомні), 80 багатоцільових торпедних атомних підводних човнів (усі дані по ПЛ на 1 січня 1989 року), чотири авіанесучих корабля, 96 крейсерів, есмінців і ракетних фрегатів, 174 сторожових і малих протичовнових кораблі, 623 катери і тральщика, 107 десантних кораблів і катерів. Всього 1380 бойових кораблів (не рахуючи допоміжних суден), 1142 бойових літака (всі дані по надводних кораблях на 1 липня 1988 року). На 1991 рік на суднобудівних підприємствах СРСР будувалося: два авіаносці (у тому числі один атомний), 11 атомних підводних човнів з балістичними ракетами, 18 багатоцільових атомних підводних човнів, сім дизельних підводних човнів, два ракетних крейсера (у тому числі один атомний), 10 ескадрених міноносців і великих протичовнових кораблів і ін.

Зростання товарообігу, розвиток судноплавства по Дунаю вимагали оснащення пароплавства якісно новими суднами. У 50-60-х роках було побудовано 75 нових буксирів і штовхачів типу: «Владивосток», «Київ», «Москва», «Рига», «Іваново», «Корнойбург», а в 70-80-х роках річковий флот пароплавства поповнився потужними штовхачами таких типів, як «Сергей Авдеенков», «Запорожжє», «Ленинград», і 19 самохідними суховантажними суднами серії «Капітан Антипов». Поряд з цим з експлуатації виводився застарілий флот. У ті роки йшло швидке поповнення несамохідного флоту за рахунок будівництва наливних і суховантажних барж

на Кілійському судноремонтному заводі, а також на верфях Австрії, Румунії, Болгарії – усього більше 1300 одиниць.

Судна пароплавства щорічно перевозили 70% усіх дунайських вантажів, в основному, метал, зерно, руду, устаткування, що зробило Радянське Дунайське пароплавство монополістом на річці.

У 1957 році на Кілійській частині дельти Дунаю був відкритий глибоководний канал Прірва, що сприяло розвитку морських перевезень і флоту УДП.

На морські закордонні лінії пароплавство вийшло наприкінці 50-х років, коли вступили в експлуатацію морські судна типу «Тисса». У 60-х роках були побудовані морські суховантажні судна типів «Тарту», «Эльва», «Фрязино», «Шенкурск», «Новый Донбасс», «Инженер Белов», «Балтийский», «Александр Довженко» (усього близько 30 суден), а в 70-х – 35 наливних і суховантажних суден типів «Кишинев», «Балтика», «Алтай», «Сосновец», «Росток», «Юный Партизан», «Василий Шукшин». Вантажопідйомність морського самохідного флоту складала 300 тис. тонн.

19 травня 1978 р. на підставі міжурядової угоди чотирьох країн – Болгарії, Угорщини, Радянського Союзу і Чехословаччини – було створено міжнародне господарське судноплавне підприємство «Інтерліхтер», учасниками якого стали пароплавства БРП, МАХАРТ, РДП і ЧСПД. До сфери його діяльності входило безперевалочне транспортування вантажів у ліхтерах між придунайськими країнами і державами Південної і Південно-Східної Азії.

З 1984 р. діяла ліхтеровозна транспортно-технологічна система, що обслуговувалася ліхтеровозами «Борис Полевой», «Павел Антокольский», «Анатолий Железняков» і «Николай Маркин». Система працювала за такими напрямками: порти Чорного і Середземного морів, Близького Сходу, Північної та Східної Африки.

За період свого існування – з грудня 1978 р. по вересень 1995 р. – морські судна МГСП «Інтерліхтер» «Юлиус Фучик» і «Тибор Самуэли» здійснили 252 рейси на лініях Дунай – Індія – Пакистан і Дунай – Меконг. Обсяг перевезень за ці роки склав 6,4 млн. тонн, у тому числі в експорті придунайських країн – 4,3 млн. тонн.

Наприкінці 80-х років пароплавство будує десять суден-овочевозів змішаного плавання Дунай – море серії «Георгий Агафонов»

Радянське Дунайське пароплавство у 80-х роках – це велике комплексне підприємство, тільки транспортний флот якого нараховував більше 1000 одиниць дедвейтом близько 1 млн. тонн. РДП забезпечувало перевезення зовнішньоторговельних вантажів країни, вантажів іноземних власників у басейні ріки Дунай, а також на порти Чорного, Середземного, Червоного морів Південно-Східної Азії, Західної та Північної Європи.

Щорічний обсяг перевезень складав 11,5 – 12 млн. тонн. Судна пароплавства щорічно відвідували понад 150 портів різних країн світу. Пасажирські морські та річкові судна здійснювали перевезення радянських і іноземних туристів. Великою популярністю користувалася пасажирська

туристична лінія «Від Альп до Чорного моря», яка вперше в системі морського флоту СРСР довела рентабельність пасажирських перевезень. Цю лінію обслуговували річкові теплоходи «Амур», «Дунай» і морські «Белинский», «Осетия». З продовженням маршруту до порту Стамбул (Туреччина) на лінію вийшли сучасні комфортабельні судна: «Волга», «Днепр», «Україна», «Молдавія» і морський теплохід «Айвазовский».

Місцеві лінійні перевезення обслуговували судна на підводних крилах «Ракета», «Восход», «Метеор» (морські – «Комета»), прогулянкові судна й озерні трамвайчики, а з 80-х років – «Измаил» і «Измаил-2».

У 1983 році Радянське Дунайське пароплавство було нагороджено орденом Дружби народів.

У 90-х роках флот Українського Дунайського пароплавства поповнився серією з шести морських суден, побудованих у Португалії. Головне – теплохід «Измаил», перше судно, введене в експлуатацію під прапором суверенної України, у 1990 році було визнано кращим у своєму класі авторитетним морським виданням «Ллойд лист». Морський флот УДП використовується у трампових перевезеннях і на контейнерних лініях ДМКС (контейнери) і АНЕКС (контейнери і генвантаж), що охоплюють регіон Середземномор'я, Близького Сходу та Чорного моря. Основні вантажі морських перевезень – метал, зерно, пилоліс, добрива, цитрусові.

Пароплавство мало власний контейнерний парк.

5. Сучасне мореплавство.

На міжнародні морські перевезення припадає значний об'єм вантажообігу світової зовнішньої торгівлі - біля 60%. Морському транспорту належить третє місце за вантажооборотом після трубопровідного і залізничного транспорту.

Якщо обсяги світової морської торгівлі у 2008 році становили близько 7,5 млрд. тонн, то обсяги суто української морської торгівлі ледве досягли 4,5 млн. тонн, що становить близько 0,05% від світових. Тим часом у загальному обсязі морської торгівлі за 2008 рік перевезено близько 1% вантажів, які походять з України, а з урахуванням транзиту через українські порти - близько 2% вантажів.

Важливість піднесення вітчизняного торговельного судноплавства визначається провідними тенденціями сучасного економічного розвитку. Нині переважна більшість обсягів світової міждержавної торгівлі здійснюється морем, а європейська транспортна мережа за програмою "Автошляхи моря" переходить на використання головним чином водного транспорту.

Домінуючі обсяги перевезень здійснюються у закордонному плаванні, причому частка таких перевезень за останні 10 років стабільно зростає і тепер становить понад 95 %. Основні вантажі — мінеральні будівельні матеріали (особливо в каботажному плаванні).

Відповідно до тенденцій світового економічного розвитку у найближчому майбутньому очікується суттєве зростання товарообміну у

напрямку Європа – країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Так, за оцінками експертів ЄС до 2010 року очікується збільшення товарообміну за цим напрямком на 30-35%. Очікується також зростання товарообміну за напрямком європейської осі „Північ-Південь” – за експертними оцінками до 2010 року на 25-30%. За прогнозами суттєве збільшення перевезень транзитних вантажів передбачається в тому числі і для морського транспорту.

У перші роки незалежності за обсягом перевезень Україна посідала четверте місце у світі після Росії, США та Канади. Нині водний транспортний комплекс України становлять, з морські пароплавства та АТ «Укррічфлот». Морський вантажний флот України налічує нині близько 240 суден загальним дедвейтом 3,5 млн. т.

Морський транспорт розвинений на півдні країни — на узбережжі Чорного та Азовського морів. Найбільші порти — Одеса, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв, Севастополь, Євпаторія, Південний, Керч, Маріуполь, Бердянськ. Саме вони забезпечують участь країни у міжнародній системі морських транспортних перевезень.

Розвиток інфраструктури морських перевезень, зокрема, розвиток морських портів, здійснюється, незважаючи на загальне зростання обсягу перевантаження у портах, повільно. При потенційній можливості переробляти на існуючих потужностях до 180 млн. тон щорічно, державні морські торговельні порти в 2007 році досягли показника лише в 123,7 млн. тон. При цьому, Одеський, Маріупольський, Іллічівський порти і порт «Южний» завантажені майже повністю, але порти Дунайського регіону, Херсонський, Бердянський, Керченський та інші порти мають значні можливості для розвитку, які не використовуються.

Оновлення основних засобів державних морських торговельних портів за рахунок як власних, так і залучених коштів здійснюється незадовільно.

За цих умов досягнення Україною високого рівня економічного розвитку значною мірою стримується відсутністю розвиненого торговельного судноплавства як надійної основи незалежності національної зовнішньої торгівлі, експорту транспортних послуг на світовий фрахтовий ринок та забезпечення національних інтересів України у складних процесах її входження у світове співтовариство.

Проблеми розвитку морського транспорту України пов'язані, насамперед, із значним моральним і фізичним спрацюванням суден і портового обладнання (особливо засобів обробки вантажів). Середній вік суден торгового флоту — більше 15 років, а деякі порти західних країн забороняють вхід суднам з таким строком експлуатації.

Переважаюча частина суден торгового флоту є малотоннажною. Так, середня водотоннажність українських суден у 3—5 разів менша від аналогічного показника в таких країнах, як США, Японія, Греція, Ліберія та ін. Зазначимо, що структурні зміни флоту в сторону збільшення середньої водотоннажності у перспективі зумовлюватимуть потребу в розв'язанні ряду проблем, які вимагають значних капіталовкладень.

Дослідження комплексу проблем, пов'язаних зі станом імплементації в Україні основ міжнародної морської політики, дозволили виявити наявність системних недоліків, які гальмують розвиток національного торговельного судноплавства, створюють загрозу як національним інтересам, так і економічній безпеці держави.

Сучасний стан морських перевезень не відповідає потребам економіки України і не забезпечує використання її транзитного потенціалу. Зберігається тенденція втрати Україною ринку транспортних послуг. Про це свідчать випереджаючі темпи нарощування імпорту послуг на морські вантажні перевезення порівняно з експортом.

Практично втрачено основний потенціал вітчизняного морського флоту, а той флот, що залишився під Національним прапором України, є неконкурентоспроможним на світовому фрахтовому ринку. Вітчизняне суднобудування орієнтовано головним чином на виконання експортних замовлень. Технологічна, наукова і випробувальна база суднобудування морально та фізично застаріла, знос основних фондів підприємств становить від 30% до 60% і більше.

На цей час розвиток флоту стикається з низкою внутрішніх і зовнішніх проблем: економічних, фінансових, організаційних, адміністративних, інституціональних. Це призводить до таких негативних наслідків:

- невелика кількість суден у володінні національними компаніями значно обмежує сферу діяльності компаній;

- напрями руху пріоритетних (домінуючих) товарних потоків на світовому ринку відомі і розподілені між світовими лідерами-перевізниками. Конкурувати з іноземними компаніями, особливо ТНК, український флот зможе лише при наявності нових і добре обладнаних суден, для цього потрібні значні кошти: так, наприклад, балкер дедвейтом 30-40 тис. т коштує 4 млн. доларів США. Держава неспроможна фінансувати побудову нових суден для державного пароплавства і не може субсидіювати цю галузь, відповідно пароплавні компанії мають розраховувати на власні ресурси;

- падіння кон'юнктури фрахтового ринку призвело до зниження норми прибутку при одночасних високих операційних витратах відносно інших галузей господарства. В останні 4-5 років кон'юнктура фрахтового ринку нестабільна, має тенденції до спаду. Насиченість цього ринку призводить до того, що ринкові фрахтові ставки забезпечують прибуток на рівні 5-6%. Лінійне судноплавство є більш дохідним, тому для судноплавної компанії важливо побудувати свою роботу так, щоб мінімізувати свої витрати або максимізувати прибуток для отримання коштів для побудови нових суден, без яких не йдеться про вихід на світовий ринок: по-перше, старі судна вітчизняних пароплавних компаній не відповідають вимогам світових конвенцій і відповідно не мають права доступу в найбільші порти світу, по-друге, ризик доставки вантажів такими суднами значний, і відповідні витрати на страхування – також значні;

- застарілість обладнання суден знижує конкурентоспроможність українських судноплавних компаній. Одна із значних статей витрат суден –

це витрати на паливо. У роки проектування суднових енергетичних установок (СЕУ) не було проблеми витрат на паливо. На 2007 рік в портах України вартість мазуту (380 cst) складала 290-321 дол./т, газойля – 545-589 дол./т (для порівняння – ціни в порту Новоросійськ складала: мазут – 228 дол./т, газойль – 523 дол./т). Добові витрати балкера-“двадцяти-тисячника” на паливо складають: на ходу 30-35 т, на стоянці 3-5 т (співвідношення важкого і легкого палива становить приблизно 4:1). Таким чином, через високу вартість палива (високі ціни плюс додаткові витрати старих СЕУ) судна вітчизняного виробництва змушені мінімізувати баластні переходи. Внаслідок цього українські судна на цей час працюють в обмеженому просторі Середземноморського басейну на грані збитків. Зовнішні проблеми пов’язані здебільшого з коливаннями на ринку перевезень. Судноплавна компанія не може вплинути на зовнішньоекономічну ситуацію, а здатна лише відреагувати на неї.

Серед фінансово-економічних проблем найвагомішою є брак коштів як на операційну, так і на інвестиційну діяльність, пов’язану з побудовою нових суден для здійснення діяльності операційної. Теоретично існує можливість використання сучасних нових суден без інвестицій в їх побудову через механізм лізингу, але практично це є майже нездійсненним. Ринок насичений, отже, вантажовідправники забезпечують мінімальний прибуток перевізникам. Частина цього прибутку у випадку експлуатації власного судна можна використати на модернізацію або для побудови нового судна. Якщо використовувати орендоване за таймчартером судно, то практично весь прибуток буде сплачено як лізингову маржу лізингодавцю, що виключає можливість акумулювати кошти для побудови власного флоту. Лізинг, як правило, доцільно використовувати для оренди контейнерів.

Держава не спроможна фінансувати судноплавство, тому шляхом вирішення економічних проблем є вдосконалення використання фондів коштів підприємства.

Відсутність виваженої державної морської політики, недостатній державний вплив та контроль за морською діяльністю виробничих підрозділів призвели до дезорганізації виробництва, розриву технологічних і господарських зв’язків з колишньою клієнтурою, суміжниками, до неефективного використання майна та втрати перспектив розвитку.

Ураховуючи важливість судноплавства для розвитку світової економіки, ЄС, ОЕСР, СОТ спрямовують свої зусилля на якнайбільшу лібералізацію діяльності в цій сфері, забезпечення суто конкурентного доступу до вантажної бази.

Особливо це стосується таких секторів світового фрахтового ринку, як перевезення нафтоналивних та насипних вантажів. Саме вони забезпечують майже весь стратегічний експорт України, і тому принципи розвитку судноплавства нашої держави повинні бути такими, які підтримуватимуть європейська та світова спільнота. Визнання та реалізація зазначеного на основі поєднання суперечливих критеріїв розвитку, що властиві зовнішньому та внутрішньому економічним механізмам, становить сутність змін, які

необхідно провести в національній економіці для формування сучасної морської транспортної політики України.

Насамперед це необхідність створення власної системи торгівлі з урахуванням вимог і досвіду світового ринку, де всі ланки (виробництво, споживання, торгівля й транспортування) перебувають у тісному взаємозв'язку з торговельно-промисловим судноплавством.

Це особливо важливо в умовах сьогоденної гострої конкуренції, коли кожному учасникові ринку потрібно відшукати ресурси доданої вартості. Пріоритетними для української держави слід уважати передусім фрахтові ринки металу, насипних та навальних вантажопотоків, що зароджуються в Україні. Уже сьогодні помітно стійку тенденцію обмеження доступу й витіснення з цих ринків українських виробників та перевізників. При цьому, за всіма прогнозами, стабільна цінова конкуренція лише зростатиме.

Двоєкими були і настрої серед особового складу флоту: частина офіцерів не бажала перейти на службу під український прапор, інша — навпаки прагнула служити молодій Україні. Були і випадки радикальних дій з боку проукраїнських офіцерів та екіпажів бойових кораблів. Приклад тому — Повстання на сторожовому кораблі СКР-112, яке сталося 21 липня 1992 року. Тоді команда сторожового корабля СКР-112 вирішила підняти національний прапор України, що передбачало вихід корабля зі складу Чорноморського флоту. Такі дії, що прямо суперечили офіційній політиці Кремля, викликали неприховане обурення командування ЧФ Росії. З метою змусити екіпаж СКР-112 відмовитися від присяги на вірність українському народові, з російського боку був застосований прямий тиск із залученням сторожового корабля «Разітельний», двох протичовнових літаків Бе-12 та інших кораблів і особового складу. Тільки злагоджені дії з боку проукраїнських військовиків та керівництва ВМС України унеможливили подальшу ескалацію конфлікту.

У перші роки незалежності Україна та Росія використовували Чорноморський флот спільно, хоча вже на той час українська сторона почала вводити до складу свого флоту новозбудовані кораблі, закладені ще за часів СРСР. Таким став фрегат «Гетьман Сагайдачний», введений до складу флоту 2 квітня 1993 року. Остаточний розподіл Чорноморського флоту відбувся 28 травня 1997 року за двосторонньою угодою між Україною та Російською Федерацією.

Під час громадянської війни в Лівії десантний корабель «Костянтин Ольшанський» успішно евакуював із зони бойових дій 193 людини, серед яких 85 громадян України.

У вересні 2013 року український флот був залучений до боротьби з сомалійськими піратами, дії яких завдають значної шкоди мореплавству. Для цього до берегів Сомалі відправився флагман Українських ВМС фрегат «Гетьман Сагайдачний». Але через російську агресію у Криму, корабель був вимушений завчасно припинити похід та повернутися в Україну.

Подальший розвиток торговельного мореплавства України буде пов'язаний із розширенням ринків використання, оптимізацією складу та структури флоту відповідно до майбутніх тенденцій і пропорцій

міжнародних морських перевезень та технічних вимог, що забезпечить постійне поступальне підвищення ефективності функціонування економіки України.

Отже, транспорт - одна з найважливіших інфраструктурних галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі й невиробничі потреби народного господарства та населення в усіх видах перевезень. Стабілізація економіки, її піднесення та структурні перетворення, розвиток зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення залежать певною мірою від ефективного функціонування транспорту.

Формування в Україні національно-економічної системи ринкового типу, намагання в перспективі увійти в європейську економічну систему висувають перед господарством вимоги реорганізації транспортно-економічних зв'язків, підвищення основних техніко-економічних показників діяльності всіх видів транспорту.

Скорочення транспортних витрат і підвищення кількісних та якісних показників перевезень - одна з найважливіших проблем у реорганізації транспортної системи України, яка потребує подальшого дослідження та визначення ефективних шляхів подолання.

В умовах ринкової економіки морські порти України як найважливіша складова морської транспортної галузі чекають вирішення цілого комплексу проблем. Від того, як у найближчий період на державному та місцевому рівнях буде реалізовано техніко-економічний потенціал підприємств подібного профілю, залежить успіх інтеграції країни у світову економіку через систему інтенсивного розвитку морського перевезення вантажів і пасажирів. Інтегрування в світову транспортну систему вимагає відповідності міжнародним стандартам правової, технічної, технологічної, організаційної, економічної й інформаційної бази.