

Українське козацтво на будівництві Ладозького каналу

Слісаренко О. М., Дніпровський національний університет імені О. Гончара

У запропонованій статті на основі методу кількісного аналізу, статистичного, а також із застосуванням порівняльно-історичних методів автор висвітлює одну з маловивчених подій: залучення українського козацтва до будівництва каналу в обхід Ладозького озера в 1720-х роках. Виконання цих робіт, з одного боку, порушувало права автономії Гетьманської України та станові привілеї козаків, а з іншого боку, спричинило великі людські втрати серед українських козаків. Найбільших втрат козаки зазнали в перший рік виконання цієї повинності, понад 33%. В наступні роки доля загиблих поступово зменшувалась – до 25%-10%. Ймовірно, що це стало наслідком набутого досвіду та більш ретельної підготовки як самих козаків, так і їх командирів. Для уточнення останнього аспекту автор статті залучив нові архівні матеріали.

У ході вивчення подій 1720–1725 років автор з'ясував, що використання козаків на будівельних роботах відбувалося нерівномірно: на початковому етапі (до 1723 р.) участь козаків у роботах на Ладозькому каналі була більш інтенсивною, а в наступні три роки їх доля серед працівників зменшилась практично вдвічі, але козакам довелося брати паралельно участь в завойовницьких походах царя Петра I в Каспійському регіоні. Парадоксально, але людські втрати українських козаків у ході бойових дій були вдвічі меншими, ніж на будівельних роботах. Водночас не підтверджується теза окремих істориків, що залучення українських козацьких полків стало способом покарання за сепаратистський рух гетьмана Мазепи.

На каналних роботах козаки використовувалися одночасно і в однакових обсягах з регулярними полками російської армії. Визначальними факторами великих людських втрат українських козаків стали несприятливі кліматичні умови, погана організація робіт та казнокрадство російських чиновників.

Ключові слова: козацькі привілеї; каналні роботи; казнокрадство; людські втрати; козацькі полки

Ukrainian Cossacks on the construction of the Ladoga channel

Slesarenko O. M., Oles Honchar Dnipro National University

In the article the author using the methods of quantitative analysis, statistical and historical-comparative method illuminates one of the little-known events: 1720-ies the construction of a canal bypassing Lake Ladoga Ukrainian Cossacks. Cossacks execution of these works, on the one hand, violated the Autonomous rights of the Hetman of Ukraine and class privileges of the Cossacks, and on the other hand, has caused large losses of the Ukrainian Cossacks. The greatest losses were in the first year of participation in the construction of the canal, more than 33 %. In subsequent years, the amount of losses fell to 25–10 %. Probably this is due to the accumulated sad experience and more thorough training, both the Cossacks and their commanders.

Finally, the author uses new archival materials. In the process of studying the events of 1720–1725 years, the author found that the use of Cossacks in the construction works was uneven: at the initial stage (until 1723) the participation of the Cossacks in the construction of the Ladoga canal was more intense, and in the next three years, their share among employees has decreased almost twice. However, at the same time, the Ukrainian Cossacks had to take part in the conquests of Tsar Peter I in the Caspian region. Paradoxically, loss of the Cossacks in the fighting was twice smaller than in the channel. Besides, we have not confirmed the thesis of some historians that the involvement of the Ukrainian regiments became a form of punishment for separatism Hetman Mazepa.

The link works, the Cossacks were used in conjunction with the regular regiments of the Russian army and with the same intensity. The determining factors to the high losses among the Ukrainian Cossacks became unfavorable climatic conditions, poor organization of work and embezzlement of Russian officials.

Keywords: Cossack privileges; duct work; embezzlement of public funds; the loss of life; the Cossack regiments

Українське казачество на будівництві Ладозького каналу

Слисаренко А. М., Дніпровський національний університет імені О. Гончара

В пропонуваній статті автор за допомогою методів кількісного аналізу, статистичного і порівняльно-історичного методу освітлює одне з малоізнаних подій: використання в 1720-х роках на будівництві каналу в обхід Ладозького озера українських козаків. Виконання козаками цих робіт, з однієї сторони, порушувало автономні права Гетьманської України і сословні привілеї козацтва, а з іншої сторони, спричинило великі втрати українським козакам. Найбільшими були втрати в перший рік участя в будівництві каналу, більше 33 %. В наступні роки розмір втрат скоротився до 25-10 %. Ймовірно, це сталося завдяки накопленому сумному досвіду і більш ретельній підготовці як самих козаків, так і їх командирів. Для уточнення останнього обставини автор використовував нові архівні матеріали.

В процесі вивчення подій 1720–1725 років автор встановив, що використання козаків в будівельних роботах відбувалося нерівномірно: на початковому етапі (до 1723 року) участя козаків в будівництві Ладозького каналу було більш інтенсивним, а в наступні три роки їх частка серед працівників зменшилася практично вдвічі. Однак в цей же час українським козакам доводилося брати участя в завоювальних походах царя Петра I в Каспійському регіоні. Парадоксально, але людські втрати козаків в ході бойових дій були вдвічі меншими, ніж на каналних роботах. Крім того, не знайдено підтвердження тези деяких істориків, що залучення українських полків стало формою покарання за сепаратизм гетьмана Мазепи.

На каналних роботах козаки використовувалися разом з регулярними полками російської армії і з однаковою інтенсивністю. Визначаючими факторами великих втрат серед українських козаків стали несприятливі кліматичні умови, погана організація робіт і крадіяцтво російських чиновників.

Ключові слова: козацькі привілеї; каналні роботи; крадіяцтво; людські втрати; козацькі полки

Постановка проблеми

Залучення українського козацтва до будівельних робіт на Ладозі наприкінці Великої Північної війни розглядається в українському історіописанні як надзвичайно обтяжливе й грубе порушення автономних прав Гетьманської України. Таке обурливе ставлення до українського козацького війська з боку царського уряду дійсно могло стати серйозним козиром у руках антимосковськи налаштованої старшини, т. зв. «мазепинців», підштовхнути рядове козацтво до заворушень, а можливо, й до збройного повстання. Проте події ці відбувалися в часи, коли самостійницький рух в Україні вже давно зазнав поразки, а його очільники або опинилися в екзилі (орликівці), або були піддані репресіям та вислані до Сибіру, на Соловки чи до Москви (горленківці).

Отже, перед дослідниками постає оціночне завдання: чи є залучення козацтва до будівництва ладозького каналу формою колективного покарання українського козацтва за коливання в роки «шведчини», чи це звичайний масштабний проєкт царя Петра, схильного до глобальних «будівництв століття», на зразок так і не збудованого каналу між Волгою та Доном, невдалого будівництва Вишньоволоцької системи каналів, зреш-

тою, того ж Петербургу? На такі заходи Петро I не шкодував ні грошей, ні людей, не оглядався на права своїх підданих, вимагаючи від них лише безвідмовного виконання обов'язків перед абсолютним монархом. Наскільки масштабними були ці заходи царату? Яку ціну заплатило наше козацтво за ці царські проєкти?

Аналіз публікацій.

Російська історіографія не приділяла цій темі скільки-небудь помітної уваги, очевидно, через масштабні людські та матеріальні втрати під час тривалого (12 років) будівництва та подальший невеликий економічний ефект від нього. Навіть у спогадах фельдмаршала Бернгарда Мініха, що був безпосереднім учасником подій, жодним словом не згадано про людські ресурси, задіяні на будівництві каналу, тим більше про частку українських козаків [3].

Першу і практично єдину працю в українському історіописанні про залучення українського городового козацтва до будівництва обводного каналу на Ладозі, т. зв. Староладозького каналу, було опубліковано ще у 1896 році Катериною Родаковою [7], яка побудувала своє дослідження переважно на матеріалах часопису «Київська старовина», де зустрічалися публікації документів, а також невеликі розвідки Дмитра Багалія [1].

Мета дослідження.

Автор запропонованого матеріалу сподівається, залучивши матеріали Центрального державного історичного архіву, доповнити та деталізувати дослідження попередників та встановити більш точно роль українських городових козаків у процесах розбудови захоплених Московською державою північно-балтійських земель, а також виявити характер впливу на існування реєстрового козацтва цієї багаторічної повинності, яка порушувала козацькі права та привілеї.

Основний матеріал.

Будівництво Ладозького каналу було техніко-економічною необхідністю для XVIII століття, адже плавання тогочасними вітрильними чи весляними кораблями одним із найбільших озер Європи було достатньо ризикованим. Будівництво Санкт-Петербурга після 1710 року отримало додатковий імпульс, а транспортна інфраструктура північно-західної частини Московської держави залишалась такою ж примітивною, якою вона була й за сто років до того, після закінчення «Смутного часу». Проте, якщо в ці сто років такий стан шляхів мав певний оборонний сенс (значною мірою відіграв свою роль після Нарвського розгрому московської армії, коли Карл XII вирішував, чи розвивати свій успіх в напрямку Новгороду, чи повертати на південь Ліфляндії до Риги проти саксонських загарбників), то в нинішній військово-політичній ситуації обставини докорінно перемінилася. Влітку-восени 1710 року впали основні шведські фортеці в Балтії – Ризі, Ревелі (Таллінн), Пернау (Пярну), Выборзі, тож безпосередні загрози Петербургу було знято і можна було розпочинати широку цивільну розбудову міста. Деякий час Петра I влаштовувала існуюча сухопутна інфраструктура, але зростання міста на Неві, збільшення там цивільного населення вимагали значного нарощування товаропотоку, а навесні та восени користування водними чи ґрунтовими шляхами в цьому регіоні практично неможливе через зливи, вітри, кригу й інші природні фактори.

Московський цар обрав інноваційний проєкт – з'єднати каналом гирла Волхова та Неві. У каналі не буває штормів, у безвітряну погоду можна використати весла або бурлацьку тягу, зрештою, взимку там можна пробити в кризі фарватер. Саме ці фактори визначили роль каналу в російській колонізації захоплених приневських земель. Сам Петро I формулював мету будівництва таким чином: «... от сего канала будут

питаться помянутые города [Санкт-Петербург та Кронштадт – прим. наша] и получают потребные материалы к строению флота и их самих...» [3, с. 131].

Проти цієї ідеї були: відстань (101 км), важкий ґрунт (болота та глини, насичені валунами), необхідність укріплення берегів каналу каменем (якого обмаль) чи деревом [3, с. 137], примітивні будівельні технології, а наостанок – царська нетерплячка. Особливості психологічного складу московського царя не дозволяли йому займатися якимись справами системно та наполегливо, тому процес реформ у його державі був доволі хаотичним та поверховим. Майже всі вони мали незавершений характер, а розвивалися не поступально, а імпульсивно, в міру того як цар згадував про реформу чи забував.

Навіть симпатик царя Б. Мініх не зміг приховати у своїх спогадах об'єктивного стану речей: «Сей монарх, который не имел никакого воспитания... действовал сам собою» [3, с. 141]. Тому й результат його багаторічної реформаторської діяльності виявився сумним: «Сей Великий Государь, лишь только возвратился из Персии... нашел в Москве все дела в беспорядке...» [3, с. 141]. Мова йде про осінь 1723 року! Зате у Петра були під рукою необмежені людські ресурси.

Оскільки будівництво каналу розпочалося у 1720 році, українських козаків почали масово залучати до нього з 1721 року. Два роки підряд від гетьмана І. Скоропадського вимагалось висилати на будівництво каналу по 10 тис. козаків, не рахуючи допоміжного персоналу (візники, кухарі тощо). У 1723 році квоту зменшили вдвоє [7, с. 4]. Така ситуація виникла не тому, що стало менше роботи на каналі чи цар Петро вирішив пожаліти козаків, а внаслідок того, що з 1722 року Російська імперія вв'язалась у нову мілітарну авантюру – завоювання шляху до Індії. Російська армія просунулась далеко на південь берегом Каспійського моря, захопивши його західне та частину південного узбережжя. Однак незвичний клімат та впертий опір Персидської держави і місцевого мусульманського населення робили цю війну аж надто «дороговартісною» для Петра. Тому цар вирішив перекласти частину тягаря на українські плечі, тим більше, що боротьба з напіврегулярними мусульманськими арміями була для козаків звичною справою.

Отже, до каналної повинності додалась нова морока – необхідно було висилати контингенти на новий фронт, у т. зв. Терський похід. Як писав 1723 року у своїй чолобитній грамоті наказ-

ний гетьман П. Полуботок, виснаження людських ресурсів Гетьманщини внаслідок каналних робіт двох попередніх років та нової військової повинності було настільки значним, що козаків «для Ладозького походу взяти нема де, хіба що тих, кого залишено на випадок відбиття татарських набігів» [6, с. 531]. В історичній літературі склався стереотип, що половину козаків Малоросійська колегія, що змінила гетьманський уряд, вислала в Терський похід, а половину на каналні роботи. Реально ж співвідношення було дещо іншим – на Північ направлялося $\frac{1}{3}$ складу полків, а на Південь відправляли $\frac{2}{3}$. Слід також мати на увазі, що крім українських козаків до будівництва каналу активно залучали й московську армію, так що питома вага козаків серед будівничих спочатку (до 1723 року) складала 50%, а надалі зменшилась до 25% [7, с. 10].

Канальна повинність українських козаків припинилась зі смертю царя Петра, адже на 1725 рік маємо документ, який засвідчує їх участь в Каспійському поході (у документі він іменується окремими акціями: Терський, Сулацький та Гілянський походи). Серед перерахованих «відряджень» козаків Ладозький похід не значиться [4].

У перший рік відбуття нової царської повинності (забаганки) українських козаків, відправлених на Ладогу, очолювали чернігівський полковник П. Полуботок, певно в статусі наказного гетьмана, генеральний хорунжий І. Сулима та лубенський полковник А. Маркевич. З цих трьох старшин для І. Сулими похід став останнім – повертаючись в Україну у Вишньому Волочку, він помер, розділивши долю трьох тисяч козаків [9, с. 100]. Щороку з лютого до кінця березня тривало стягування козаків, призначених до походу під Глухів, далі два місяці відбувався рух на північ через Брянськ, Смоленськ, Новгород до Ладоги, а два осінні місяці тривало повернення тих, хто вижив на Батьківщину.

Козацьким полкам, як і іншим частинам російської армії, було нарізано ділянки каналу за кількістю особового складу. Щороку з червня по вересень тривали земляні роботи, що ускладнювались частими та сильними дощами, які заливали водою вже викопані ділянки каналу, нестачею продовольства для людей та фуражу для коней, поганим медичним забезпеченням. Крім того, козакам доводилося транспортувати будівельні матеріали (головним чином ліс) за кілька верст [5, с. 121]. Проте найбільше обурення у козаків викликало поведження російських офіцерів, що контролювали хід виконання робіт. Як писав

учасник подій, полковник І. Чарниш: «...приставлені офіцери, не дивлячись, за повелінням пана бригадира Леонтєєва немилосердно били їх на роботах палками, хоча їй не лише вдень та вночі – і у дні недільні та святкові відправляють, без одпочинку підганяють» [5, с. 120]. Крім того, на обсяг робіт жодним чином не впливала кількість хворих та померлих – норму треба було виконати! Це змушувало козаків вдаватися до піднайму за грошову винагороду місцевих «бурлаків». Зокрема, до такого кроку були змушені вдатися полки Стародубський та Чернігівський, де були значні втрати померлими та хворими особового складу [5, с. 118]. Ще однією прикрістю були постійні погрози російських керівників перевести козаків із річки Кобони на інше місце, хоча козаки вже виконали значний обсяг робіт. Насамкінець, верховний розпорядник каналних робіт, невірний казнокрад, найясніший князь О. Меншиков постійно намагався «запустити руку» в бюджет будівництва каналу. Влітку 1722 року він наказав зменшити грошове та матеріальне утримання козакам на суму, яку їм було видано в серпні 1721 року царем з нагоди укладення довгоочікуваного миру зі Швецією [5, с. 122]. Але ці кошти були одноразовою святковою нагородою, непередбаченою кошторисом каналу!

Проте Меншикова перевершив його підлеглий, безпосередній керівник будівництва каналу Г. Скорняков-Писарев. За повідомленнями французького дипломата графа Кампердауна, у 1723 році проти нього розпочали слідство про розкрадання 800 тис. рублів [2, с. 293]! На нашу думку, сума дещо завищена, адже на такі гроші можна утримувати протягом року 30 драгунських полків, тобто майже всю регулярну кінноту держави, але показово, що й після двадцяти п'яти років реформ царю Петру не вдавалося подолати казнокрадство навіть серед близьких соратників!

Нам не вдалося виявити узагальнених даних щодо людських втрат під час каналних робіт, але можемо спиратися на статистику 1721–1722 років окремих полків. Відомо, що у 1721 році Гадяцький полк вислав на каналні роботи майже половину особового складу – 1184 козаки, з них загинуло на роботах та під час подорожі на Ладогу і назад 400 чоловік, або 33,8% [1, с. 357-361]. Наступного року в похід виступило 1400 гадячан, з яких склало голови на чужині 306 козаків, або 21,8% [1, с. 357-361]. Бачимо, що втрати суттєво зменшились (майже на третину), що, безумовно, стало наслідком

урахування командуванням сумного досвіду попереднього року. Матеріали Д. Багалія дають можливість уточнити втрати під час виконання козаками Гадяцького полку робіт на каналі, правда, лише для п'яти з дванадцяти сотень цього полку. У 1721 році загинуло на роботах 129 козаків (55,6%), інші 44,4% загинули дорогою. У 1722 році в цих же сотнях під час робіт загинуло 120 чоловік (69%), а на шляху додому – ще 54 козаки (31%) [1, с. 357-361].

Завдяки архівним матеріалам ми маємо можливість деталізувати характер подій. Скажімо, Великобудичанська сотня Полтавського полку у 1721 році спрямувала на Ладугу 72 козаки, з яких на каналних роботах загинуло і померло через хвороби 17 чоловік (23,6%). У наступному році на півночі працювало 48 козаків, з яких 10 загинуло (21%); крім того, 64 козака змушені були брати участь в «Терковському» поході, з них 5 померло (8%) [8, л. 7, 8]. Як бачимо, бойові втрати були майже втричі меншими, ніж на будівництві. Слід також додати, що козаків на каналних роботах очолювали, як правило, наказні старшини, а ординарні сотники відправлялися на Кавказ. Деяку частину зuboжілого козацтва не залучали ні до бойових дій, ні до «каналної повинності». У згаданій сотні зі 180 козаків, записаних до реєстру (компуту), таких нараховувалося 67 осіб [8, л. 5 (зв.)]. Враховуючи це, на каналні роботи 1723 року наказний сотник Юрій Євченко повів 20 козаків, а інший наказний сотник Федір Хоменко на чолі 24 козаків попрямував у похід на Кавказ. Тим часом сотник Іван Сулименко з 33 козаками залишився вдома, мотивуючи тим, що був на Ладозі обидва попередні роки, ще кілька великобудичанських козаків перебували на форпостах на річці Оріль, яка на той час була кордоном між Російською імперією та Кримським ханством [8, л. 9].

Серед інших сотень Полтавського полку для цього часу маємо достатньо повні відомості про Царичанську та Решетилівську сотні. У складі першої з них зафіксовано 140 козаків («кінних, піших та убогих»). У 1721 році на «каналну службу» було відряджено 44 особи, наступного року 76 козаків відправлено на Ладугу та «в Тар-

ковський похід», а у 1723 році 26 козаків ходили в «Тарковський похід», а на Ладугу не відряджали нікого [8, л. 20].

Друга ж сотня нараховувала майже 200 чоловік, і в 1721 році на Ладугу було відряджено 94 козаки, із них 8 чоловік померло (8,5%), у наступному році на Ладугу потрапило 90 козаків, а загинуло 23 (25,5%). Але в тому ж році сотня змушена була виділити для Персидського походу 62 чоловіки, з яких загинуло 3 (4,8%) [8, л. 26]. На 1723 рік 44 козаки відбували «каналну повинність» на Ладозькому каналі, а 64 вирушило в похід на Кавказ, вдома ж залишилося 93 козаки, серед яких 3 було щойно прийнято «в компут», очевидно, аби перекрити понесені в попередньому році втрати [8, л. 27]. Ми наводимо відомості лише про прямі втрати особового складу вказаних сотень, не рахуючи відсталих на шляху (очевидно, дезертирів) та хворих, залишених у російських містах, адже архівні дані не містять повідомлень про їх подальшу долю. Допускаємо, що якась частина хворих козаків могла згодом померти.

Смерть Петра I у січні 1725 року та подальші події боротьби за владу в Російській імперії зробили неактуальними надмірні зусилля по будівництву каналу. До того ж, як з'ясувалося, праця цивільних найманих робітників-професіоналів виявилася ефективнішою, ніж використання військових, які ставилися до будівельних робіт як до важкої та непотрібної повинності. Змінилося також і керівництво роботами – тепер воно перейшло до рук нового німецького найманця, майбутнього генерал-фельдмаршала Б. Мініха. Він і добудував канал до кінця 1730 року, а відкрився рух каналом вже за імператриці Анни Іоанівни.

Доля каналу склалася нещасливо: поспіхом спроектований та недбало збудований канал багато разів модернізувався (було добудовано шлюзи та часткове кам'яне облицювання стінок), але на 1826 рік прийшов у повний занепад і рух по ньому припинився. Лише через сорок років поруч зі старим каналом було збудовано інший, т. зв. Новоладозький канал, що частково діє й по сьогодні.

БІБЛІОГРАФІЧНІ ПОСИЛАННЯ

1. Багалей Д. Дополнительные сведения о бывших на Ладожском канале козаках / Д. Багалей // Киевская Старина. – 1884. – Т. X, октябрь. – С. 357-361.
2. Донесения французского консула в Петербурге Леви и полномочного министра при русском дворе Кампердона с 1722 по 1724 г. // Сборник императорского русского исторического общества. – 1885. – Т. 49. – 427 с.
3. Миних Б. К. Известие фельдмаршала Миниха о Ладожском канале / Б. К. Миних // Сын Отечества. – 1818. – Ч. 43. – № 4. – С. 129-155.
4. Личный состав малороссийской казацкой старшины в 1725 г. // Киевская Старина. – 1904. – Т. LXXXVI, июль, август. – С. 1-31.
5. Объяснение полковника И. Черняка о работе казаков на Ладожском канале // Киевская Старина. – 1884. – Т. VIII, апрель. – С. 117-122.
6. Павел Полуботок, полковник черниговский (1705–1724) // Киевская старина. – 1890. – Т. XXXI, декабрь. – С. 522-538.
7. Родакова Е. Українські козаки на Ладожським каналі / Е. Родакова // Записки Наукового Товариства імені Шевченка у Львові. – Львів, 1896. – Кн. IV. – С. 1-20.
8. Центральний Державний Історичний Архів України в м. Києві. Ф. 51, оп. 3, спр. 1163 «О козаках полку Полтавского, сколько ходило прошлого лета 1722 и 1723 на службу». – 30 л.
9. Черниговская летопись по новому списку (1587–1725) // Киевская старина. – 1890, приложение. – С. 70-110.

REFERENCES

1. Bahalei, D. (1884). Dopolnytelnye svedeniya o byvshykh na Ladozhskom kanale kozakakh [Additional information on the former Cossacks on the Ladoga Canal]. *Kievskaja Starina*, X, 357-361 [in Russian].
2. Doneseniya francuzskogo konsula v Peterburge Levi i polnomochnogo ministra pri russkom dvore Kamperdona s 1722 po 1724 g. [Reports of the French consul in St. Petersburg Levi and the plenipotentiary minister at the Russian court of Camperdon from 1722 to 1724]. (1885). *Sbornik imperatorskogo russkogo istoricheskogo obshhestva*, 49 [in Russian].
3. Minih, B.K. (1818). Izvestie fel'dmarshala Miniha o Ladozhskom kanale [The news of Field Marshal Minich about the Ladoga Canal]. *Syn Otechestva*, 43 (4), 129-155 [in Russian].
4. Lichnyj sostav malorossijskoj kazackoj starshiny v 1725 g. [Personnel of the Little Russian Cossack Sergeant in 1725]. (1904). *Kievskaja Starina*, LXXXVI, 1-31 [in Russian].
5. Objasnenie polkovnika I. Chernjaka o rabote kazakov na Ladozhskom kanale [The explanation of Colonel I. Chernyak about the work of the Cossacks on the Ladoga Canal]. (1884). *Kievskaja Starina*, VIII, 117-122 [in Russian].
6. Pavel Polubotok, polkovnik chernigovskij (1705–1724) [Paul Polubotok, Colonel of Chernigov (1705-1724)]. *Kievskaja starina*, XXXI, 522-538 [in Russian].
7. Rodakova, E. (1896). Ukrainski kozaky na Ladozhskim kanali [Ukrainian Cossacks on the Ladoga Canal]. *Zapysky Naukovoho Tovarystva imeni Shevchenka u Lvovi*. (Vol. IV). Lviv [in Ukrainian].
8. Tsentralnyi Derzhavnyi Istorychnyi Arkhiv Ukrainy v m. Kyievi. F. 51, op. 3, spr. 1163 «O kozakakh polku Poltavskoho, skolkho khodylo proshloho leta 1722 y 1723 na sluzhbu» [Central State Historical Archive of Ukraine in Kyiv. F. 51, op. 3, sp. 1163 «On the Cossacks Poltava regiment, how many walked the last summer of 1722 and 1723 on service»] [in Ukrainian].
9. Chernigovskaja letopis' po novomu spisku (1587–1725) [Chernigov annals on the new list (1587-1725)]. (1890). *Kievskaja starina*, 70-110 [in Russian].

Слісаренко Олександр Миколайович

Кандидат історичних наук, доцент

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара

49000, м. Дніпро, проспект Гагаріна, 72

Slesarenko Oleksandr

PhD in Hystory, Associate Professor

Oles Honchar Dnipro national University

72, Naharina Ave., Dnipro, 49000, Ukraine

Email: a.slisarenko61@gmail.com

Цитування: Слісаренко О. М. Українське козацтво на будівництві Ладозького каналу / О. М. Слісаренко // Науково-теоретичний альманах «Грані». – 2018. – Т. 21. – № 9. – С. 105-110.

Citation: Slesarenko, O. M. (2018). Ukrainiske kozatstvo na budivnytstvi Ladozkoho kanalu [Ukrainian Cossacks on the construction of the Ladoga channel]. *Scientific and theoretical almanac «Grani»*, 21(9), 105-110.

Стаття надійшла / Article arrived: 18.08.2018

Схвалено до друку / Accepted: 24.09.2018