

Олександр ШУМЕЙ
(Херсон, Україна)

94(477:629.5):911.374.5+392.91

**«Задніпровські італійці»: вербалізація
прибережного моряка
півдня України середини XIX ст.**

В Російській імперії торгівельне мореплавання було регламентоване ще в 1781 р. «Уставом купеческого водоходства» [23, 157]. Статут передбачав існування цілої низки професійних моряків: водоходів, взірцевих водоходів – мореплавців, корабельників чи судновиків, штурманів або кормчих, корабельних служителів та столярів. Законодавство визначало мореплавання, як вищу форму водоплавання, яке мало ґрунтуватись на вільному наймі та документальному оформленні економічних відносин [11, 1-34]. Населення Південної України, яке мало багатотисячові традиції мореплавства, не могло в повній мірі скористатися цим доволі прогресивним законодавчим актом. Дана ситуація зумовлювалась пріоритетами державної політики імперії – будівництво військового флоту в регіоні, торгівельна нестабільність викликана воєнними загрозами, несформованість соціальної структури населення тощо. Однак, Чорне море, як геополітичний пріоритет зовнішньої політики Російської імперії в останній чверті XVIII – першій половині XIX століть, вимагав «міфологізації» військової присутності.

Показовою є робота з історії мореплавства, скомпільована в 1836 році генерал-лейтенантом Петром Орловським та опублікована «по Высочайшему повелению» з присвятою князю Костянтину Миколайовичу (другий син Миколи I, генерал-адмірал в 1831 р. з чотирьохрічного віку, з 1853 р. очолив морське відомство – О.Ш.) Аналізуючи світові процеси розвитку мореплавання, автор щодо «російського сліду» зазначає в назві: «С присовокуплением описания мореходства Украинских Казаков, прославившихся на Черном море в XVI веке, рисунков их челнов, и рисунков всех ныне употребляемых судов по внутренней навигации в России» [22, 323-336].

Навівши уривок з «Опису України» французького інженера та картографа Гійома Левасера де Боплана, Орловський продовжує традицію очевидців початку XIX ст., які відзначали природну схильність до мореплавання, переважно козацького населення, високий рівень рибальства та суднобудування у південноукраїнському регіоні. Але існувало й інше бачення розвитку чорноморської торгівлі. Так, німецький вчений Ганс Хальм, у двотомній праці з історії торгівельного судноплавства Дунаю, стверджує про незначні перспективи Чорноморської торгівлі та судноплавства «через відразу та страх перед водою у росіян». [13, 40-41]. Так чи інакше, населення Причорномор'я, було активно залучене до будівництва військового Чорноморського флоту. На Півдні України, в районі Херсона та Миколаєва, створюються адміралтейські поселення. Проблема браку кваліфікованих моряків для військового і торгівельного флоту вирішують за допомогою греків та італійців. Місцевому населенню азовсько-чорноморського узбережжя відводять другорядні професійні ролі.

Суттєві зміни для розвитку торговельного мореплавання в Азовсько-Чорноморському регіоні відкриваються в 1834 р. Спочатку оголошуються правила щодо відкриття вільних матроських цехів чи товариств в Нікополі та Олешках, на користь купецького чорноморського мореплавання [24, 83-85]. Через два тижні, в лютому 1834 р. санкціонується відкриття в Херсоні, першого на Чорному морі, училища торговельного мореплавання. Окрім підготовки штурманів торговельного флоту, було започатковано і клас кораблебудування [25, 112-116]. Вільні матроси, після п'ятирічної служби на флоті отримували патент на звання досвідченого матроса, випускники училища, після чотирирічного навчання отримували свідоцтво штурмана чи штурманського помічника, а ще після дворічного плавання, могли, витримавши екзамен, отримати звання шкіпера (капітана – О.Ш.). Звичайно, «вільні матроси» та училище торговельного мореплавання безпосередньо вплинули на формування професійної групи моряків на Півдні України. Закономірно, що організація заходів зі сприяння торговельному мореплаванию в регіоні не була реалізована одночасно. Однак, санкціонована державою увага, створила сприятливі умови для виявлення причорноморського моряка, як представника колективної спільноти та носія місцевого, мореплавного досвіду.

У 1848 р. в журналі «Морський збірник», зі статті Олександра Соколова щодо морського словника, розпочалась кількарічна дискусія щодо узагальнення термінології Російського флоту [28, 357-367]. Жваве обговорення засвідчило існування спроб створення універсального десятимовного словника російської морської термінології у XVIII ст., але через розмаїття термінів і регіональних особливостей, праця не була завершена. У XIX ст. актуальним для воєнного флоту стало видання трьохмовного англо-франко-російського словника морської термінології. Дописувачі констатували, що визначальними для російської термінології вітрильного флоту стали голландський вплив на вітрильне озброєння та англійський – на корабельну архітектуру. Окремо виділявся й тезаурус слов'янського походження та регіональні особливості в Білому, Каспійському, Охотському морях та по річці Волга [1, 411; 2, 460; 3, 463; 29, 87].

У цьому ж виданні, в 1852 році окрему групу публікацій започаткувала замітка «Задніпровські італійці». Невідомий автор, перебуваючи на військовому судні в районі Дніпровського лиману, записав кілька слів від херсонського моряка, яких називають «задніпровськими італійцями» через використання італійських назв румбів компаса (градація картушу компаса від сторін світу, картуш містив 32 румби – О.Ш.) [8, 489-490; 15, 91-93]. До 1854 р. вийшло ще дві невеличкі статті, які обмежились переліком слів грецько-італійського походження, що використовуються на купецьких судах Чорноморського флоту [16, 94-95; 29, 87-92]. Загалом у замітках «Морського збірника» було опубліковано 120 професійних термінів нетипового, для офіційної термінології, походження. Для військових моряків подібна термінологія виявилась відкриттям, утім надалі в морському збірнику зустрічаємо лише короткі повідомлення про випадки на торговельних судах Чорноморського регіону.

Актуалізація професійних термінів торговельного флоту чорноморського регіону, в контексті вироблення загальноросійської морської термінології, визначила подальше вивчення цього явища у якості суто лінгвістичної проблеми [5]. Наразі, чи не єдиною комплексною філологічною роботою щодо лінгвістичних нашарувань української морської термінології – є праці Олекси Горбача [9]. У вступі до статті «Українська морська й судноплавна термінологія» О. Горбач слушно зауважує, що українську судноплавну й морську термінологію і

досі не розроблено ні в історичному, ні в нормативно-лексикографічному напрямках. Зокрема, автор виокремлює грецькі та нюркські запозичення козацької доби та терміни запозичені у XVII–XIX ст. з голландської, англійської та французької мов, які прийшли разом з розбудовою російського військового флоту. Крім того, окрему увагу дослідник звертає на словник вітрильного флоту, як найбільш засмічену запозиченнями, зокрема голландизмами та англіцизмами, частину морської термінології. У статті «Назви в мореплавній «рожі вітрів» нашого Причорномор'я» згадуються і запозичені терміни італійсько-грецького походження в північно-азовському регіоні. Але акцент робиться на голландському впливові на зазначену термінологію в районі Дністровського лиману і південного рукава Дунаю [6, 1-8]. Цікавою є доповідь оголошена вченим на конференції з Балканістики в 1974 р. в Бухаресті «Середземноморські елементи в українській мореплавній і рибальській термінології», в якій автор спирається на згадані роботи [14, 517]. О. Горбач пропонує розділяти означені терміни за трьома напрямками: морські команди, назви вітрів та корабельне оснащення. Саме такий підхід було застосовано при укладанні додатку до публікації. Сьогодні дані лексеми практично не фіксуються ні в розмовній мові, ні в говірках. Хоча, за даними філологів, ще у 30-х роках ХХ сторіччя зустрічається ряд військово-морських термінологем у моряків-чорноморців Нижнього Подніпров'я. [4, 37-38].

Опосередковано, морську термінологію Причорномор'я висвітлюють В. і П. Митрофанови у дослідженні «Школи под парусами. Учебный парусный флот XVIII-XX вв.». Аналізуючи вітрильне суднобудування Азово-Чорноморського регіону в Миколаєві, Херсоні, Олешках, Голій Пристані, Бердянську, Маріуполі, Таганрозі, Ростові-на-Дону, автори звертають увагу на італійсько-грецьку термінологію. Проте, на думку дослідників, її носіями були не лише представники каботажного судноплавства, а й суднобудівники та «вільні майстри» з народного середовища [20, 133-139].

Фіксування мови причорноморських моряків засвідчує існування не просто окремих слів, а тематичної термінології, що забезпечувала професійну діяльність. Так, найбільшій публікації термінів (79 слів – О.Ш.) уживаних на суднах Чорноморського флоту, передувала стаття цього ж автора про плавання на купецькому судні. Лейтенант російського військового флоту (літературний псевдонім К.Л.У. – О.Ш.), в жовтні 1853 року перебував на судні донського козака під час плавання між Севастополем та Редут-Кале. Купецький бриг виконував підрядні роботи по перевезенню військових вантажів. Семидесятирічний шкіпер, одночасно і власник судна, який проживав в Таганрозі, здійснював прибережні плавання на Чорному морі з 1809 року [16, 77-90]. За період плавання, автор зафіксував не лише італійську термінологію компасу, а й традиції каботажного мореплавання, історію стосунків моряків з прибережним населенням, зокрема черкесами. Тобто, чорноморське прибережне плавання окремого шкіпера носило системний характер, а зафіксовані терміни були частиною професійного жаргону, соціального діалекту – соціолекту.

Збереження соціолекту, як традиції спілкування професійних груп, зокрема запорозьких рибалок, висвітлено в науковій літературі [19]. Але, щодо італійської термінології моряків Півдня України, свідчення про її уособлене існування зустрічаються лише до кінця XIX століття. При цьому її носії офіційну, військово-морську термінологію сприймають як «члоську», незручну та піддають злій критиці, у порівнянні з грецько-італійською [17, 25]. Консервативність у використанні професійних термінів причорноморськими моряками, дозволила

очевидням не лише зафіксувати її існування, а й вивчити природу. Дослідниця Н. Орлова, на основі аналізу художньої літератури, професійний мовний субстрат на території Азовсько-Чорноморського регіону, відносить до ранньої системи морехідної термінології XVII – XVIII століть [21]. У середині XIX століття причорноморський морський соціолект зберігав ознаки системи професійних жаргонів – базувався на калькуванні (уподібнені до знайомої мови – О.Ш.) та експресивності використання (існування не лише понять-термінів, а й команд – О.Ш.).

Зрозуміло, що філологічний аналіз походження окремих слів дозволяє виокремити лише проблему історичного підґрунтя цього явища. Існування соціального діалекту у співтоваристві задніпровських та причорноморських моряків, що самостійно забезпечували себе плавальними, засобами, є історичним аргументом на користь їх діяльності в системі торгівельних відносин у Середземноморському регіоні.

Італійський вплив на Чорноморському узбережжі, через колонізаційні процеси середньовічних держав Венеції та Генуї, розпочався в XII-XIII століттях. Раннє козацтво в XIII-XIV столітті, будучи в зносінах з генуезцями та венеціанцями, які проживали в приморських містах Чорного моря, засвоювало не лише термінологію, а й практичний досвід останніх. Запозичення з італійської морської термінології також притаманне для народів басейну Середземного моря. Наприклад, турки навчалися справі мореплавства в греків та італійців, тож і при запозиченнях із турецької мови, йдеться про первісні грецькі та італійські слова. [4; 27] Таким чином, виявлення «задніпровських італійців» було уламком глобальних процесів в історії мореплавства Середземноморського регіону попередніх епох. Це підтверджує і загальна періодизація традицій та впливів в Азовсько-Чорноморському басейні.

Дослідники мореплавства виділяють автохтонну, античну, слов'яно-руську, венеціансько-генуезьку, козацьку, Російську державну та сучасну традиції організації судноплавної справи. Моряки каботажного флоту Південної України в середині XIX століття, вступивши в систему торгівельних відносин Російської імперії, зберегли ознаки принаймні двох попередніх традицій мореплавства. [26, 9-10; 10; 31]

Наведені процеси лише частина ланцюгу впливів, які свідчать про значний науковий потенціал вивчення проблеми прибережних моряків Півдня України, наприклад, через призму національної, соціальної та регіональної морської стратегічної географії. Предметне поле, що виникло в Росії на початку XX ст. в середовищі морських офіцерів [26], наразі є розгалуженим науковим напрямком комплексу стратегічної географії, геостратегії та системи геополітичних наук. Маючи лише філологічні розвідки й лінгвістичні матеріали, неможливо визначити історичну роль групи прибережних моряків Нижнього Подніпров'я, Азовського та Чорного морів. Але, насамперед, необхідно вербалізувати (описати) причорноморського моряка, дослідити його інкорпорацію до суспільних інституцій, вивчити психологію, поведінку, професійні технології тощо.

Як зазначалось, чорноморська торгівля, як частина середземноморської, визначалася професійним впливом італійської, грецької та турецької мореплавних традицій. У першій половині XIX ст. це було цілком зрозумілим. Так, навіть Положення Херсонського училища торгівельного мореплавства передбачало регіональний пріоритет у вивченні мов для Азово-Чорноморського регіону. Курс навчання в закладі передбачав вивчення італійської, грецької та турецької мов на розмовному рівні, читання та писання на означених мовах допускалося з

помилками [25, 114]. Тобто, йшлося про поєднання стихійної традиції мореплавання та освітньої політики у справі формування російського торгівельного флоту на Чорному морі.

Вербалізація причорноморських моряків як «задніпровських італійців» відбивав в першу чергу мовні особливості цієї професійної групи. В середині XIX ст. зустрічаємо і більш узагальнюючий образ. Так, Я. Псарьов у своїй публікації «Грыцько и англичане» на шпальтах «Северной пчелы» (1854), описуючи бомбардування Одеси англо-французькими кораблями під час Кримської війни, для визначення причорноморських моряків використовує термін «Грицько» [30, 64-65]. Кореспондент дав пояснення, що «Грицько» – усталений вислів на Чорному морі. Під власною назвою сприймаються, на відміну від моряка, всі наймані матроси прибережного (каботажного) плавання, які переважають серед українського населення. Відчуття образу формується через аналогію з «Ванькой» – біржовим візницею, який «промишляе» на поганенькій конячній на відміну від візничі-лихача. Стихія Грицька – «каботажка», але не в вузькому розумінні невеликого херсонського човна. «А знаете ли, что такое каботажка? Это, за немногим исключением, суднишко маленькое, плохонькое, судьба которого – плавать по морю и не видеть моря: тереться вечно у берега, возит арбузы, соленую рыбу и разную подобную мелочь. Весь экипаж его – два, три, много пять человек», пояснює автор [30, 64].

Широкого поширення образ місцевого, причорноморського моряка, як «Грицька-українця» набув в 60-ті роки XIX століття. Підполковник Генерального штабу А. Шмідт, описуючи шляхи сполучення Херсонської губернії в середині XIX століття, наводить слова відомого херсонського кораблебудівника початку XIX століття Бухтєєва: «...До сих пор крестьяне, поступая на суда прямо от сохи, очень скоро делались матросами, а через два-три года – шкиперами; знания приобретаемые наукой, заменялись у них русской сметливостью, отвагой решимостью, присутствием духа...». Автор статистичного опису Нижнього Придніпров'я та Причорномор'я, кадровий військовий А.Шмідт наводить доволі яскраву характеристику: «...Расскажите о этой решимости наших хохляков в Англии – не поверят самые отчаянные моряки, а у нас это нипочем...». Це доводилось доволі сміливими вчинками місцевих моряків, переважно українців. Так, в 1830 році, херсонський шкіпер зафрахтував вантаж лісу до Лондона. І хоча до того «Грицько» не плавав далі Одеси, через два місяці успішно повернувся з Англії до Херсона. Інший випадок стосується відправки до Севастополя восьми збудованих в Херсоні човнів-дубів. Доставляти човни на великому судні вважалось нерентабельним, тому оголосили набір бажаючих здійснити рейс власним ходом дубів. Добровольців виявилось більш ніж достатньо, які використовуючи лише по одному вітрилу, переправили човни через Чорне море [33, 311].

«Каботажка» була досить колоритним явищем. У спогадах віце-адмірала Г. І. Щедрина (уродженець Кубані, випускник Херсонського морського технікуму 1932 р., в 70-ті роки XX ст. головний редактор журналу «Морський збірник»), наведено уривки з книги херсонського моряка «Морские истории», про народні традиції та гумор мореплавців Придніпров'я. Юнга за наказом шкіпера вів вахтовий журнал, куди записував події за власним світосприйняттям. Так, в одному із записів читаємо: «Підібрали Сидора (правий якір – О.Ш.), да підірвали когті (лівий якір з лопастями – О.Ш.) з Сухумського рейда. Дядько (боцман – О.Ш.) п'яний в дим дав по морді Харитонові і пішов в тамбучку (носовий кубрик – О.Ш.) отсипаться. Харитон з Тарасом випили спирт з компаса, а в того наляляли

води, наказали Дядькові нічого не говорити... Поставили магістру (грот-мачту – О.Ш.) і залупили по три милі. Ідемо гоже (повніше до вітру – О.Ш.), а потім пішли пула (повними вітрилами – О.Ш.) на грего (північний схід – О.Ш.)» [34, 204-205]. До речі, спостерігається чітка російська і, наступна, радянська традиція передачі застосування чорноморської морської термінології у контексті українського мовного середовища. Грицько біля Одеси з рушніці стріляє по військовому кораблю примовляючи: «От тобі, бісів сину, як достане – подавишся» [30, 65]; капітан Григорій Борзенко з Керчі, винаймаючи матроса: «Харчі у кацапов, а у мене продовольствіє» [17, 24]; олешківський чи херсонський боцман у розмові з Малим: «Малий, бачиш встречний пароплав іде? Викинь флаг! Та я його, Дядько, ще біля Очакова викинув. Ви ж казали!..» [34, 203].

На судах каботажного плавання Чорноморського регіону встановлювалася специфічна система морської субординації. Зокрема, капітан (шкіпер) невеликого судна, який часто був і власником транспорту, серед підлеглих користувався незаперечним авторитетом. Шкіпера називали величавим – «Дід». Боцман, а одночасно і штурман, головний серед команди найманих матросів – «хлопців», називався «дядьком». Лише «дід» і «дядько» могли спілкуватися на «ти», «хлопці» ж дотримувались чіткої субординації. Серед команди часто можна було зустріти 13-15-річних хлопчаків – юнг, до якого члени команди звертались «Малий». [17, 23-33] Таким чином десятиліттями зберігалась спадковість морехідної справи регіону. Навіть у першій половині ХХ ст. у Херсоні, студентів останнього курсу морехідного технікуму називали «дядьками». Мова йшла про стимулювання отримання освіти, тобто, головними серед матросів, вивчивши морехідну астрономію вони могли бути, але для кваліфікованого морського спеціаліста ще треба закінчити навчання. Також, молодшого на курсі називали «малий», а загалом молодші курси іноді ображали «тітками»: «Ви не дядьки – ви тьотки» [34, 172, 195].

Вагомим визнанням традицій мореплавства Півдня України є листування Тараса Шевченка з братом Варфоломієм Шевченком накінці 50-х років ХІХст.: «7 сентября вранці приїхав я в Петербург і прочитав твоє письмо у М. М. Л[азаревського]. Пишеш, що тебе не було дома, що ти хлопців возив у Херсон. Добре зробив еси! Та тільки чи притокмив ти їх у те училище торгового мореплавання? Якщо притокмив, то молися Богу та лягай спати: з хлопців будуть люде... тільки треба спать на одно око» (10 вересня 1859. С.-Петербург) [32, 186].

Наведені образні та мовні характеристики свідчать, що каботажне мореплавання Південної України могло належати до традиційних українських купецьких, торговельно-визницьких промислів. Маючи ту ж природу, що й дніпровське лоцманство та чумакування, воно не досліджене на належному рівні [18]. Однак, придніпровські моряки, на відміну від лоцманів та чумаків, отримали інший імпульс власного розвитку.

У 70-80-ті роки ХІХ ст. в Азовсько-Чорноморському регіоні масово з'являються морехідні класи, – морські навчальні заклади відкритого типу, а саме в Одесі, Миколаєві, Херсоні, Феодосії, Севастополі, Керчі, Бердянську, Таганрозі, Ростові-на-Дону. Найбільше їх скупчення спостерігається саме в Придніпров'ї. Окрім Херсона, класи були відкриті в Олешках, Голій Пристані, Бериславі [6], а в 1920 р. училище далекого плавання – у Станіславі [12, 35]. У придніпровському регіоні знаходилась десята частина всіх морехідних шкіл Російської імперії другої половини ХІХ – початку ХХ ст. Основою їх контингенту стали місцеві жителі з досвідом мореплавства, а ініціативу створення і фінансування брали на себе місцеві громади.

Наприкінці XIX ст., з відкриттям мережі морських навчальних закладів, відбувається географічне розшарування моряків Причорномор'я. Дмитро Лухманов, засновник радянської вітрильної школи, капітан багатьох суден в автобіографічних творах про своє навчання в Керченських морехідних класах виділяє «херсонських» та «чигиринських» торгових моряків з народу [17, 20-22]. Хоча ця градація була досить умовна. Серед «херсонських», могли зустрічатись жителі Старої Збур'ївки, поселення на березі Дніпровського лиману. Збур'ївчани себе чітко ідентифікували: «збур'ївчани, що англічани, всі збур'ївчани – капітани» [35, 123].

Цей процес, входження у освітній простір широких верств морехідного населення, нащадків «Грицьків» та «задніпровських італійців» вимагає глибокого вивчення. Однак, зрозуміло, що його результатом стало включення морського населення Південної України у систему соціально-економічного життя та торгівлі Азовсько-Чорноморського регіону в епоху парового флоту кінця XIX ст.

Джерела та література:

1. А.А.А. Отзыв на статью «Несколько слов о морском словаре» // Морской сборник: издаваемый Морским Ученым Комитетом. – Т.І. - СПб., 1848. – №10., октябрь. – С.411-417.
2. А.А.А. Еще объяснение некоторых морских слов // Морской сборник: издаваемый Морским Ученым Комитетом. – Т.І. - СПб., 1848. – №11., ноябрь. – С.460-463.
3. А.В. Несколько славянских морских терминов // Морской сборник: издаваемый Морским Ученым Комитетом. – Т.І. - СПб., 1848. – №11., ноябрь. – С.463-466.
4. Андриянова О.Я. Історія української військово-морської лексики: козацька доба. // Культура народів Причорномор'я. – Симферополь. – 2004. – №56. – Т.2. – С.36-39.
5. Богородский Б.Л. Терминология моряков Средиземно-Черноморского бассейна. // Уч. зап. ЛГПИ им.Герцена. – Т.69, 1948. – С. 97-138. Богородский Б.Л. О терминах прова и пупа («нос» и «орма» судна). // Уч. зап. ЛГПИ им.Герцена. – Т.248, 1963. – С.261-272. Богородский Б.Л. Русская судоходная терминология в историческом аспекте. /Автореф. дисс. докт. филол. наук. Л. – 1964. – 32 с. Богородский Б.Л. Итальянские названия ветров на Черном море. // В сб.: Лексико-грамматические исследования по русскому языку. – Калинин. – 1977. – С.58-71.
6. Барбашев Н.И. К истории мореходного образования в России. – М.: Изд. АН СССР, 1959. – 216с.
7. В. Н. Морская стратегическая география // Морской сборник. – 1910. – №2.
8. Г.Б. Заднепровские итальянцы // Морской сборник: издаваемый Морским Ученым Комитетом. – Т.VIII. - СПб., 1852. – №12., декабрь. – С.489-490.
9. Горбач О. Українська морська й судноплавна термінологія. Мюнхен, 1958. – 29 с. Горбач О. Назви в мореплавній «рожі вітрів» нашого Причорномор'я. Мюнхен, 1968. – 8с.
10. Гришин Ю.А. История мореплавания. – М.: Транспорт, 1966. – 226с.
11. Державний архів Херсонської області (далі – ДАХО). Ф. 14., Опис. 2., Спр. 34. – Укази Катерини о водоходстве. – Арк. 1-34.
12. ДАХО. Ф.р.413., Оп. 1., Спр. 55., Арк. 35-48.
13. Дружинина Е. И. Северное Причерноморье в 1775 – 1800гг. – М.: Из-во АН СССР, 1959. – 281с.
14. Єдліньська У. Термінологічні праці Олекси Горбача (1918-1997) // Українознавчі студії. – №8-9. – 2007-2008. – С.510-519.
15. Зарудный Л. Название румбов компаса на языках: италианском, турецком, эстонском. // Морской сборник: издаваемый Морским Ученым Комитетом. – Т.XIII. - СПб., 1854. – №9., сентябрь. – С.91-93.
16. К.Л.У. Переход на купеческом бриге из Севастополя в Редут-Кале // Морской сборник: издаваемый Морским Ученым Комитетом. – Т.XIII. - СПб., 1854. – №9., сентябрь. – С.77-90. К.Л.У. Собрание морских слов, употребляемых на купеческих судах Черного и Азовского морей // Морской сборник: издаваемый Морским Ученым Комитетом. – Т.XIII. - СПб., 1854. – №9., сентябрь. – С.94-95.

17. Лухманов Д.А. Солёный ветер: Жизнь моряка. – М.: Транспорт, 1992. – 543с.
18. Матеріали до вивчення виробничих об'єднань / За ред. А.Любоди, В.Петрова. – Випуск 1, Дніпровські лоджани. – К.: Вид-во ВАН, 1929. – 130с.; Матеріали до вивчення виробничих об'єднань об'єднань / За ред. В. Білого. – Випуск 2, Чумаки. – К.: Вид-во ВАН, 1931.
19. Мільчев В. Запорозьке рибальське аргю – маркер соціальної групи // Наукові записки. Збірник праць молодих вчених та аспірантів Інституту української археології та джерелознавства ім. М.С. Грушевського НАН України. – Т.18. – К.2009. – С.160-172.
20. Митрофанов В.П., Митрофанов П.С. Школы под парусами. Учебный парусный флот XVIII-XX вв. – Л.: Судостроение., 1989. – 233с.
21. Орлова Н.М. Функционирование морской лексики в тексте художественной литературы (XIX-XX вв.) / Автореф. дисс. канд. филол. наук. М. – 1984. – 24с.
22. <http://www.twirpx.com/about/faq/downloading/> Орловский Взгляд на мореходство и мореходные силы у всех народов в мире. – СПб.: Типография Конрада Вигенбера, 1836. – 360с.
23. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года (далі – ПСЗРИ). – Печатано в типографіи II отделения собственной его императорского величества канцелярии. 1830. - Т. XXI, 1781–1783. – № 15.176. – 25 июня 1781 - С.157-186; – № 15.285. – 23 ноября 1781 - С.312-336.
24. ПСЗРИ: Собрание второе. – Печатано в типографіи II отделения собственной его императорского величества канцелярии. – Т. IX, 1835. – № 6745. – 26 января 1834 – С.83-85.
25. ПСЗРИ: Собрание второе. – Печатано в типографіи II отделения собственной его императорского величества канцелярии. – Т. IX, 1835. – № 6788. – 7 февраля 1834 – С.112-116.
26. Смагін І.І. Історія вітчизняного мореплавання. Дослов'янський період. – Житомир: ОППО, 2006. – 368.
27. Сокульський А. Л. Морські походи запорожців. – Дніпропетровськ, 1995, С. 22-23. Сокульський А.Л. Флот Запорозької Січі в XVI-XVIII ст.: структурна організація, технологія та військове мистецтво. / Автореф. дис. канд. іст. наук: 07.00.01. – НАН України. Ін-т історії України. – К., 1999. – 17с.
28. Соколов А. Несколько слов о морском словаре // Морской сборник: издаваемый Морским Ученым Комитетом. – Т.І. - СПб., 1848. – №9, сентябрь. – С.357-367.
29. Соколов А. Собрание местных, старинных и малоизвестных русских морских слов // Морской сборник: издаваемый Морским Ученым Комитетом. – Т.ХІ. - СПб., 1854. – №1., январь. – С.87-92.
30. Псарев Я. Грыцько и англичане // Северная пчела. – 1854., №101 / Опубліковано за: Путилов Н. Сборник известий относящихся до настоящей войны: Известия с берегов Черного моря – СПб.: Из-во Эдуарда Веймара, 1856. – С.64-65.
31. Тушин Ю.П. Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях. – М.: Наука, 1978. – 183с.
32. Шевченко Т.Г. Повне зібрання творів: У 12 т. / Редкол.: М.Г. Жулинський (голова) та ін. – К.: Наук. думка, 2001. – Т. 6: Листи. Дарчі та власницькі написи. Документи, складені Т. Шевченком або за його участю. – 2003. – 632 с.
33. Шмидт А. Материалы для истории и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Херсонская губерния. – Часть первая. – СПб. – 1863. – 592с.
34. Щедрин Г.И. Путевка в большое плавание: рукопись. – Ч.1. – 1981. – 254л.
35. Ярова М.П., Бритік А.О. На бистрині життя. Документальна повість. – Херсон: Титан., 2003. – 184с.

Додаток:

**Словник морських термінів вживаних на купецьких судах
Азовського та Чорного морів.**

(Публікація здійснена популярним методом, зі збереженням мовних і стилістичних особливостей. Для зручності терміни упорядковані в алфавітному порядку та систематизовані тематично.)

I. Румби компаса та явища погоди.

Бунацо – Штиль, тихо.
Верховой ветер – Свежий морской ветер.
Гарби – Юго-запад, SW.
Грего – Северо-восток, NO.
Грего-Леванти – Востоку-северо-восток, ONO.
Грего-Трамонтано – Северо-северо-восток, NNO
Леванти(е) – Восток, O.
Магистра – Северо-запад, NW.
Магистра-трамонтано – Северо-северо-запад, NNW.
Низовой ветер – Легкий береговой ветер.
Острия, остро – Юг, S.
Острия-широко – Юго-юго-восток, SSO.
Острия-гарби – Юго-юго-запад, SSW.
Поненто(е) – Запад, W.
Поненто-Гарби – Западо-юго-запад, W SW.
Поненто-Магистра – Западо-северо-запад, WNW.
Рукав – Тифон (вихрь).
Трицероли – Рифы.
Трамонтано(е) – Север, N.
Фортуно – Свежо, сильная погода.
Широко – Юго-восток, SO.
Широко-Леванти – Востоку-юго-восток, OSO.

II. Морські команди.

Ала – Весла на воду.
Баса – Откачивай воду помпой.
Баста – Заканчивай.
Боца – Стопарь.
Вира – Пошел.
Гвардион – таможенный досмотрщик (скорпион)
Гожа – Держать полное.
Горць – Держать круче.
Держать на карту – править по румбу.
Занимать гвардию – Стать на вахту (часы).
Иоса – Навались.
Кухарь – Кок.
Майна, Мола – Трави.
Майна паруса – Паруса долой.
Надгачить – Надвязать.
Орса – Придержись.
Оца – Еще.
Паруса бонянь – Паруса полощать.
Паруса поднять в гору – поставить марсель.
Полоскать паруса – Обрасолить круче.
Сопра паруса – Лечь в дрейф.
Спустить паруса – Поставить фок или грот.
Тимон и тимоня – Румпель и рулевой.
Тира – Малый вперед.
Тира мала – Грот-марса-булень отдай
Фунда сидоро – Отдать якорь.
Шкипер от бандеры – «подставной капитан».

III Корабельна архітектура та вітрила.

1) Такелаж та рангоут.
Албурети – Грот-стенга.
Бабафига – Брамсель.
Бастуни – Утлегар.
Брули – Гитовы.
Габия – Грот марсель.
Гиндации – Фалы.
Каваларга – Канатные тали.
Каргабаши – Ниралы.
Кандалищы – Риф-сезни.
Каштаны – Палы шпиля.
Кондри – Бом-брамсель.
Контрашток – Оттяжка для заваливания нижних реев.
Крутолацы – Лиселя.
Кружеты – Салинг.
Лигодура – Бензеля.
Магистра – Грот.
Мандаль – Марса-фал.
Мура – Галс.
Ранда – Бизань.
Паренкета – Фог марсель.
Пятна – Бейфут нижнего рея.
Сангилети – Еринс-тали.
Стрела-бандера или фалик-бандера – Флаг-фал.
Тринкетин(а) – Бом-кливер, стаксель.
Троц(ы) – Бейфут верхнего рея.

2) Деталі корпусу та прилади.

Баркет – Лаг.
Бартело – Лац-борт.
Боццы – Канатные стопоры.
Бон-бреза – Бушприт.
Борт – Шпангоут.
Бурины – Бейдевинд.
Бурило – Булинь.
Вагулины – Длинные ганшпуги для отвода от борта гребных судов.
Гардель – Гафель.
Гаша – Огонь.
Гордень – Дирик-фал.
Горганела – Рог фиш-балки.
Грота-фал – Грота-гардель.
Гребок – Валек весла.
Гротива – Шкаторина.
Гуман или сидро (сидоро) – Якорь.
Дерево – Форштевень.
Дуб – Киль.
Кадина(ы) – Якорь-цепи.
Камора – Капитанская каюта на корме.
Каргабас – Кливер-нирал.
Коволарга – Большие тали для подъема якоря.
Ковыль – Свайка.
Команда – Шкимушка.
Кополь – Крамболь.

Кортулацини – Брам-лисель.
Кухня – Камбуз.
Ласкабурины – Галфинд.
Лепетушка – Трещотка для вызова всех наверх.
Мантич(ина) – Топенант.
Мороз – Штык-болт.
Морозы – Нок-бензеля.
Накрыгина – Планширь.
Паранки – Тали.
Парапет – Фальшборт.
Пармизан – Кильсоно.
Паторацы – Бакштаги.
Пенек – Пика.
Подшивы – Киль и наложенные на него флортимберсы.
Поет – Мат.
Покело – Колдундик.
Порьска – Банка для мачты.
Потарации – Фордуны
Прова – Бак (носовая часть судна).
Пуа – Кормовая (фордевинд).
Радуна – Ковш.
Самадура – Томбуй.
Сарты – Ванты
Саура – Каменный балласт.
Секеты – Обносной сезень.
Сингалеты – Эрнс-бакштаги.
Сорока – Флюгарка.
Сорочень – Стеклень.
Страли – Штаги.
Тамбуча – Сходной люк в носовой кубрик.
Темераре – Княвдигед (передняя верхняя часть форштевня).
Тринкета – Стаксель.
Флок – Кливер.
Фортулацы – Унтер-лисель.
Шкандаль – Лот.
Шкарма – Деревянная уключина на шлюпке.
Шкундра – Ручной насос.
Штука – Фальстем.

3) Вітрильне оснащення судна.

Ар(л)бурет и Контра-ар(л)бурет – Фор-брам и бом-брам-стеннга.
Банберс – Бушприт.
Бастуня и Контра-бастуня – Утлегарь и Бом-утлегарь.
Бизань-арбурет – Бизань- и бизань-брам-стеннга.
Бизань-щегла – Бизань-мачта.
Бизань-бума-рей – Бизань-гик.
Бизань-ранда-пик – Бизань-гафель.
Грот-арбурет – Грот- и грот-брам-стеннга.
Контра-папафига-рей – Фор-бом-брам-рей.
Контра-пари(у)нькет-рей – Верхний марса-рей.
Майстро-бума-рей – Грота-гик.
Майстро-ранда-пик – Грота-гафель.
Майстро-щегла – Грот-мачта.

Папафига-рей – Фор-брам-рей.
Пари(у)нькет-рей – Нижний марса-рей.
Стеньг-пари(у)нькет – Фор-стеняга.
Тринькет-рей – Фока-рей.
Тринькет-щегла – Фок-мачта.
Чубук – Флаг-шток.

Джерела укладання:

Митрофанов В.П., Митрофанов П.С. Школы под парусами. Учебный парусный флот XVIII-XX вв. – Л.: Судостроение., 1989. – С.133, 134, 138,

139.<http://www.twirpx.com/about/faq/downloading/>

Морской сборник. – Т.VIII. - СПб., 1852. – №12., декабрь. – С.489-490.

Морской сборник. – Т.XI. - СПб., 1854. – №1., январь. – С.87-92.

Морской сборник. – Т.XIII. - СПб., 1854. – №9., сентябрь. – С.77-90, 94-95.

Лухманов Д.А. Солёный ветер: Жизнь моряка. – М.: Транспорт, 1992. – С.19, 23-28, 36.

Олександр Шумей (*Херсон, Україна*). **«Задніпровські італійці»: вербалізація прибережного моряка півдня України середини XIX ст.**

У доповіді розкриті деякі аспекти вербалізації моряків Південної України та їх традиції в середині XIX ст. Увагу акцентовано на використанні специфічної професійної термінології придніпровськими моряками.

Ключові слова: «Задніпровські італійці», «Грицько», каботажне плавання, вітрильний флот, Азово-Чорноморський регіон.

Александр Шумей (*Херсон, Украина*). **«Заднипровские итальянцы»: вербализация прибрежного моряка юга Украины середины XIX в.**

В докладе раскрыты некоторые аспекты вербализации моряков Южной Украины и их традиции в середине XIX в. Внимание акцентировано на использовании специфической профессиональной терминологии приднепровскими моряками.

Ключевые слова: «Заднепровские итальянцы», «Грыц'ко», каботажное плавание, парусный флот, Азово-Черноморский регион.

Alksandr Shumey (*Kherson, Ukraine*). **«Zadniprovskie Italians»: verbalization of off-shore seaman of south of Ukraine in the middle XIX century**

In a lecture some aspects of verbalization of sea-folk of South Ukraine and their tradition are exposed in the middle XIX century. Attention is accented on the use of specific professional terminology pridneprovskimi sea-folk.

Keywords: «Zadneprovskie Italians», «Gryc'ko», coastwise swimming, wind-driven fleet, Azovo-chernomorskiy region.