















возити рибу під час улову, а тим паче ловити. Отже, дніпровський рибалка є шкіпер парусного судна.

Хто не ходив під парусом, мабуть уявляє собі цю справу приблизно так: на човні є дрюк, а на дрюкові почеплено чотирикутний шмат білої матерії. Ззаду дме вітер і підганяє вітрило, а веселий рибалка сидить склавши ручки і чекає, поки його прижене вітром куди треба.

Що ж, приблизно так і користувалися парусом староденні римляни на своїх *naves longae*, воюючи за кращі прибутки і за експлоатацію більшого числа колоніальних народів. Коли ж вітер ущухав або дув у зуби, то невільники гнали корабель на веслах.

На подібних засадах була посувалася й староросійська фльота аж до часів Петра Першого, коли голландець Цімерман побудував першого човна, що міг ходити «за вітром і проти вітру». Бо добрий парусний човен може ходити просто «вітрові в зуби», аби не була «бунація» (штиль) і аби було місце робити повороти (галси).

На Дніпровому лимані є два основні типи парусного човна: це дуб (дубівка) або очаківська шаланда.

Дуб невеликий або дубівка — це є прямиий нащадок запорізької чайки. Це подовгий, з круглим дном, глибокий човен, з гострим носом і гострою кормою. Ближче до прови (носа) улаштовано щоглу для паруса, а безпосередньо за щоглою щілина для ребра — кіля (шкафут). Кіль цей може всуватися й висуватися — на мілководдю його доводиться підіймати. Він зовсім невеликий — на пересічній дубівці, це є дошка в метр уширшки і метр з чвертю удовшки; в тій дошці пороблено дірочки. Встромивши в дірочки по кілкові, можна дати потрібну глибину кілеві. На більших дубівках спереду робиться трюм, спереду перед щоглою (камбуз), а подекуди й на кормі.

Дуб буває ще великий — дво- і трищогловий. Це вже є, власне, справжні шкуни з каютою, з кількома кліверами і по