



ПОВІДОМЛЕННЯ

Питання української медієвістики

А. Л. СОКУЛЬСЬКИЙ (Запоріжжя)

З історії судноплавства в Україні: козацька “чайка”

Флот Запорізької Січі XVI—XVIII ст. складався з різних типів річкових й морських суден. Вони мали транспортне, пасажирське, промислове і військове призначення. До останніх належали флотилії козацьких “чайок”, які були ефективним підрозділом збройних сил Січі в боротьбі козацтва проти турецько-татарської агресії.

Протягом сторіч флотилії козацьких “чайок” здійснювали превентивні морські походи до турецько-татарського узбережжя, вели успішні бойові дії проти сильного османського воєнного флоту в Азово-Чорноморському басейні та в гирлах великих рік. Вістря цієї боротьби було спрямоване на прорив блокади Січі у гирлах Дніпра, Дону, Бугу, Дністра, Дунаю.

В історії вітчизняного військового мореплавства залишається нерозробленою ще значна кількість тем, зокрема й розглядувана нами. Неясність полягає ще і в тому, що ми не маємо достатньо збережених ні суден цього класу, ні окремих їх фрагментів.

Правда, восени 1999 р. в засобах масової інформації прозвучала сенсаційна заява, що в Запоріжжі, біля острова Хортиці, з дна Дніпра гідроархеологи підняли останки козацької “чайки”. Про цю знахідку скажемо далі.

Наявність значної кількості характеристик “чайок” в писемних джерелах, зокрема у свідченнях авторів-сучасників козацької доби, дає можливість проаналізувати й синтезувати різноманітні дані і виявити конструктивні особливості та технологію виготовлення цих бойових одиниць козацького флоту.

Конструктивно козацька “чайка” уособлювала досвід суднобудування доби княжих часів Русі, суднобудування вікінгів, морський досвід середньоземноморських країн. Один з перших авторів, сучасник і військовий спеціаліст О. Гваньїні в “Хроніці Європейської Сарматії” (1578) констатував: “Водою козакам завдати шкоду неможливо, оскільки жодна морська галера чи бот не пройде через Дніпрові пороги. Козаки проходять через них на чайках, опускаючись і піднімаючись по мотузках. Раніше у такий спосіб долали пороги руські лодії під час походів на Константинополь. Отже, якби не пороги і козаки, то турки давно б заповнили Подніпров’я”¹. Гваньїні звертає увагу на силу морського флоту козацтва і приходить до висновку про неможливість проникнення турок в Подніпров’я через таку перепону, як Дніпрові пороги. Козацькі судна він називає “чайками”. Здається, це перша письмова згадка про них.

Наступне повідомлення про використання козаками “чайок” дає польський хроніст М. Бельський (кінець XVI ст.): “...Козаки переправля-

лись через пороги в лодках, які вони називали “czajke”². Інший сучасник козацької доби Д’Асколі у своєму творі “Опис Чорного моря” (1634) пише: “Ці роси, які звуться інакше козаками, аби мститися татарам, котрі щорічно робили набіги на них з метою пограбування, стали в останні тридцять років спускатися на видовбаних човнах і добре озброєні по цій найбільшій річці Оза в Чорне море”³. Крім виправдання морських походів козаків, Д’Асколі звертає увагу на використання “видовбаних човнів”, що свідчить про виготовлення кільової частини “чайки” з суцільного стовбура (“труби”).

Е. Лясота — посол Австрійського імператора — у своїх мемуарах про подорожі на Запорізьку Січ, як і Д’Асколі, не називає козацькі судна “чайками”, а нарікає їх “караблями”⁴. Відпливаючи з Січі, він уточнює, що відплив на “сандалі” (треба думати, на трофейному легкому татарському судні).

На Дону назва “чайка” майже не зустрічається. Так, у повідомленні воронезького отамана В. Струкова до Москви значилося: “...А ще, кажуть, до них із Запорогів двадцять стругів на море йде...”⁵.

Найпоширеніший опис козацької “чайки” залишив військовий інженер Г. Л. де Боплан: “Коли вони (запорожці) мають намір підготувати морський похід, то беруть на це дозвіл не в короля, а в гетьмана. Далі вони збирають “Ruds”, тобто Раду і обирають отамана, що має стати на чолі експедиції, додержуючись тих же церемоній... потім вони йдуть до військової скарбниці, яка є місцем збору, і починають будувати човни завдовжки 60 футів, завширшки 10 або 12 футів і завглибшки 12 футів. Таке судно не має кіля, в основі його є човен, зроблений з верби або липи, довжиною приблизно 45 футів; дно і борти обкладаються й підвищуються дошками 10—12 футів довжини і приблизно 1 фут ширини, які скріпляються і прибиваються цвяхами так, що кожна дошка виступає над попередньою, так само, як будуються річкові судна, аж поки вони не досягнуть 12 футів висоти, 60 футів довжини, поступово розширюючись угору”⁶. “Козаки будують свої судна, — продовжує Боплан, — так само, як звикли будувати й наші теслярі — з перегородками й поперечними лавами, потім осмолюють їх. Судна, оснащені двома кермами, по одному з кінця, бо через велику довжину вони (судна) потребували б багато часу для розвертання на другий галс, якби з’явилася така потреба. Вони мають звичайно від 10 до 12 весел з кожного боку і плывуть швидко, швидше, ніж турецькі весельні галери; вони мають також щоглу, на якій підіймають досить поганий парус, але лише в добру погоду, а під час негоди козаки воліють плисти на веслах. На цих суднах немає палуби, і коли вони наповнюються водою, прив’язаний навколо бортів очерет заважає їм потонути в морі”⁷. При всій точності свідчень Боплана, все-таки виявляються різночитання розмірів: 60 футів, 45 футів, 10—12 весел тощо. Схоже, що запорожці будували “чайки” двох типів: довжиною в 60 і 45 футів.

Віце-адмірал К. Крюйс наводив цінні відомості про суднобудування запорожців: “Чайки запорожців нагадували неаполітанські фелюки, іспанські баркелонги, гострі і з носа і з корми, без кіля й палуби, розміри їх були різними — від 50 до 70 футів завдовжки, шириною від 10 до 12 чи від 18 до 20 і заввишки до 12 футів. Основою такого судна була видовбана з вербового чи липового стовбура колода завдовжки до 12 й завширшки до 1 фута. По завершенні нашивки дощок човен осмолювався і встановлювалося два керма чи загірбних весла, одне на кормі, а друге на носі, що дозволяло міняти галс, стоячи майже на місці і досить швидко”⁸. Крюйс також пише: “У залежності від величини “чайки” призначались від 20 до 30 і навіть до 40 весел з двох боків: посередині ставили одну щоглу, до якої при

потребі кріпили вітрило. На початку свого історичного існування запорозькі козаки не возили з собою у морські походи осадних гармат і лише наприкінці XVII ст. почали брати фальконети, та й то невеликі, оскільки їхні малі судна не могли витримати ні важких гармат, ні палуби”⁹.

Характеризуючи донські струги, Крюйс зауважує: “Судна їх, які вони човнами називають, безпалубні й подібні до неаполітанських фелюк або гішпанських баркелонг з корми і з носу гоструваті, довжиною від 50 до 70 футів й більше, а шириною від 18 до 20 футів, забезпечуються вони по бобах шанцями з очерету, соломи або комишу в 6, 7 й 8 футів товщини, які їм на захист грудей проти стріл служать, на них є один парус, використовується тільки по вітрі і то по потребі, а встигають більше на греблях, маючи кількістю від розмірів судна від 16 до 40 весел, якими вони не тільки тартар, але і турок швидко наздоганяють... Деякі судна мають на кормі й носу по керму або загребному веслу, і деякі з них бувають дуже хиткими, на тих вживають товсті жмутки комишу...”¹⁰.

Про тоннажність “чайок” у Боплана і у Крюйса відомостей немає. Про неї говорить Олеарій, називаючи від 600 до 1000 тонн¹¹. Схоже, що козацькі “чайки” були прологом для донських “стругів”, вони за конструктивними особливостями і розмірами майже тотожні. Історик російського флоту М. П. Загоскін зібрав інформацію про технологію первинної обробки конструктивних деталей козацьких бойових суден: “Липовому чи осоковому стовбуру надавали необхідні форми обтесуванням, потім видобували або випалювали, надаючи їм лодієвидну форму, а затим замочували і ставили розпорки, аби надати “трубі” необхідної форми. Ці операції тривали рік-два, після чого готовий кістяк днища, так званий “ботник”, “липа” або “труба”, надходив у продаж, переважно сплавлений на плотах, із лісистих притоків Дніпра. Доставлені до Києва чи на Січ, основи суден далі оброблялися на місці. Особливо ретельно будувалися судна, призначені для морських походів. Конечним етапом виготовлення суден було закріплення ялинових чи дубових упругів (шпангоутів), з нашиванням з обох бортів дощок (“нашв”) в кілька рядів¹².

“Ботники” чи “труби” найчастіше заготовляли з верби, липи, осокара. Деревині цих порід характерна невелика питома вага, вона в’язка, а тому при висиханні не тріскається, добре обробляється, легка і пориста, добре всотує осмолення.

Порівняльний аналіз розвитку суднобудування доби Русі—України і раннього козацтва дає підстави говорити про збереження суднобудівних традицій. Так, перш ніж з’явитися двом кермам на “чайках”, вони були вже поширені в XII ст.

У літописному оповіданні про битву Юрія Долгорукого з Ізяславом у 1151 р. говориться: “Изяслав же блюдошу выбрести в Днепр, и тако начата ся бити по Днепру у насадах, от Киева оли до устья Десны, оли с Киева в насадах виездяху битьсе, и они с товар: и тако бяхуса крепко, не могоша бо что успети противу Киеву. Бе бо исхитрил Изяслав лодьи дивно: бета бо в них гребцы невидимо, токмо весла видити, а человек башеть не видити: бяху бо лодьи покрыты досками, и берцы стояще горе в бронях и стреляюще, и кормьника два беста, един на носе, а другой на корме”¹³.

Тут мова йде не про морські лодії, а про річкові бойові насади, які мали, подібно до пізніших козацьких “чайок”, два керма — носове і кормове. Отже, тисячолітній досвід судноплавства на Дніпрі, досвід приборкання дніпрових порогів привів русичів до застосування у суднобудуванні цільного кіля у вигляді видовбаного або випаленого стовбура для кільової частини суден та використання двох керм — кормового і носового. З цього

видно, що практика подолання дніпрових порогів позначилася на технології будівництва лодій, насадів. Вона впливала і на розвиток лоцманської справи, яку запорожці успадкували, вивчивши досвід судноплавства часів Русі-України та бродників XII—XIII століття.

Історія кораблебудування, і взагалі світового мореплавства, знає практику використання кормового і носового керма з давніх часів. На малюнках 1500-х рр. до н.е. зображувались ассіро-фінікійські кораблі з масивними кермовими і носовими веслами¹⁴. Ці судна істотно відрізнялися від всіх типів суден того часу. В бою кормове і носове весла скріплювалися з корпусом судна і використовувалися як тарани. Привертає увагу той факт, що після ассіро-фінікійських бірем система управління судна двома кермами не поширена ні на грецьких, ні на римських біремах, тріерах, пентекотерах, галерах, норманських шнекерах, в тому числі і на венеціанських суднах. Безумовно, мореходні якості козацької “чайки”, конструктивні її особливості виявляють найбільші аналогії з давньоруськими насадами і морськими лодіями. Вітчизняні літописи називають морські судна: скедіями, лодіями, кораблями. Морська лодія — досить велике судно, в основі якого видовбаний стовбур (кільова частина), де розміщалося 40 і більше людей. Ці судна з дощатою нашивкою називалися набійними, а з нашивкою владь — насадами. Із “Руської правди” відомо, що штрафи за крадіжку морської лодії були найвищі — 3 грн, за річкову набійну лодію — 2 грн.¹⁵ Оскільки ці судна доводилося перетягувати волоком із Дону у Волгу, в порожистих місцях міцність корпусу, якої надавала монолітна основа кільової частини, дуже виручала.

Деякі конструктивні аналогії лодій, “чайок” виявляються і в норманських шнекерах, які вперше згадує Новгородський літопис від 1284 р.: їх довжина — 20—24 м, ширина — 4,2—5,1 м, висота бортів — 1,2—1,7 м, осадка — 0,5—1 м, тоннаж — 10—20 тонн, екіпаж — 40—70 чоловік. На дно вкладався баласт з кам’яних брил для стійкості, руль був з правого борту (Strutt. “О норманських древностях”)¹⁶. Таким чином, розміри близькі до розмірів руських лодій і козацьких “чайок”, за винятком керма і кільової частини. У лодії і “чайки” баланс рівноваги досягався цільним, масивним стовбуром кільової частини судна.

Конструктивні аналогії давньоруської морської лодії і козацької “чайки” виявляються в норвезьких (гокштатських) дракарів. Гарне і струнке за конструкцією судно, що з’являється у норманів в IX ст., мало довжину 24 м, ширину — 5,1 м, довжину гребного весла — 5,5 м, з піднятими на кормі і носі лініями бортів; мало парусне озброєння з одного рейкового вітрила. На реконструйованій моделі цього судна в 1889 р., дванадцять молодих норвежців перетнули Північну Атлантику з середньою швидкістю ходу 9—10 вузлів, що було під силу пізнішим великим вітрильникам¹⁷.

Одним з найцікавіших є дослідження Д. Яворницького, який описав залишки двох козацьких суден, виявлених у кінці XIX ст. в Базавлуцьких плавнях (колишня Базавлуцька Січ) в протоці Дніпра Сисиній¹⁸. Найбільше, з двох виявлених останків цих суден, мало близько десяти сажнів у довжину й один — у глибину. Судно без кіля, плоскостонне, з крутими вигнутими боками. Днище і нижня частина бортів до ватерлінії були з дубових дощок, а верхня частина бортів і палуба — з ялинових, кокори (шпангоути) — всі з дуба. Зовнішня обшивка судна кріпилася до кокорясеновими, завтовшки в два пальці кілками та залізними кованими цвяхами з великими шляпками. Один залізний цвях було забито через два дерев’яних. По боках судна встановлено кочети для весел; по всій довжині судна йшов дубовий брус товщиною 5 вершків, складений із двох частин, які скріплювалися на середині судна. Вгорі до бортів прикріплено залізні

болти (прогоничі — А. С.) з гачками, які достатньо збереглися і, очевидно, були призначені для фіксації мотуззя вітрила¹⁹.

Описані Д. Яворницьким рештки козацького судна близькі до характеристик козацьких “чайок”, описаних адміралом Крюйсом, і ймовірно, являли собою рештки козацької бойової “чайки”, можливо XVIII ст. На сторожує, правда, наявність палуби. Інше з виявлених суден нагадувало баркас, але було виготовлене за аналогічною технологією.

За свідченням Е. Лясоти, а також як видно на гравюрі з брошури К. Саковича “Вирш на жалостний погреб зацного рыцаря Петра Конашевича-Сагайдачного...”, видрукованої у Києві 1622 р.²⁰, козаки використовували різні типи суден — турецькі сандали та більші за розміром від “чайки” судна. Панорама битви на гравюрі зображує морську баталію під стінами Кафи, де п’ять козацьких “чайок” атакують турецький трищогловий корабель, друга група оточила й обстрілює з мушкетів інший турецький корабель, третя група “чайок” висаджує десант, який штурмує мури фортеці. В центрі баталії оттоманське судно з роздвоєним прапором. Цілком імовірно, що козаки використовували і трофейні кораблі.

Конструктивні особливості “чайки” розвивалися за умов, продиктованих потребою користуватися волоками й долати порожисті ріки (цільна конструкція кильової частини — “труби”). Козацька “чайка” — міцне, маневрове, швидкохідне парусно-гребне бойове судно класу “ріка-море” — у своїй генезі виявилось найкраще пристосованим до морських походів і для боротьби з сильним, добре озброєним флотом Османської імперії як у прибережних водах, так і у відкритому морі.

За влучним висловом англійського автора, “саме за допомогою човна, а не на спині коня, козаки остаточно проклали собі шлях до панування в Євразії”²¹.

Восени 1999 р. біля західного берега острова Хортиця (урочище Громушина балка) гідроархеологічною експедицією Національного заповідника “Хортиця” було піднято рештки судна із групи затоплених в цьому місці залишків флотилії при Запорозькій військовій верфі часів першої російсько-турецької війни 1735—1739 рр. Місцезнаходження решток флотилії описані наприкінці XIX ст. Д. Яворницьким²². Цікаві свідчення С. Мишецького: “В бывшую русских с турками войну, в 1736 году, на острове Хортице был построен знатный ретраншемент с линиями поперек острова, где и строение военных судов производилось...”²³. Підняте судно представлене напівзруйнованим корпусом довжиною близько 17 м, шириною — 3,2—3,3 м, висотою в кормовій частині — 2,3 м. Судно без палуби, корпус з подвійною обшивкою по дубових шпангоутах, сліди поперечних лав, місце фіксації однієї шогли, рештки водяної дерев’яної помпи, рештки такелажу, мотуззя, просмоленого шпагату тощо. В носовій частині, яка найбільш поруйнована, вгадується зруйнований бушприт, що значно подовжений наперед, можливо, для скидання вибухових снарядів на ворожі кораблі або на портові укріплення (версія — А. С.).

На судні виявлений підйомний матеріал: рештки обшивки бортів, дерев’яні блоки парусного озброєння, залізні гаки, ковані чотиригранні цвяхи з чотирикутними і круглими головками, замки двох пістолів і рушниць — один з клеймом Тули, два — з Києва (за 1734 і 1736 рр.).

Архітектура і конструктивні особливості судна дозволяють віднести його до типу “бот”, можливо “дубель-шлюпки”, які були поширені в Росії в XVII—XVIII ст.²⁴

Кильова частина судна набірна із дуба, більшість шпангоутів теж дубові, подвійна обшивка корпусу — з хвойних порід, нашивалися до шпангоутів кованими чотиригранними цвяхами, характерними для мануфактур-

ного виробництва в Брянську, Череповці й Ладозі. Корпус судна конопачений пеньковим шпагатом, просмолений. Сліди кріплення арматури дають підстави припустити, що озброєння судна становили 2—3 невеликі гармати або кілька фальконетів. Рештки банок (точніше місця їх влаштування) дозволяють вважати, що до складу екіпажу входили 14—16 чоловік.

Краще збережена кормова частина допомагає визначити тип і місцезнаходження кормового руля — єдиного на судні, його конструктивні особливості (сам руль не зберігся) та помітки вантажної ватерлінії, написані на корпусі судна червоною вохристою олійною фарбою (I, II, III, IV — через 30 см), дають можливість систематизувати цю знахідку і віднести її до російських військових суден типу “ріка—море” післяпетровської доби²⁵.

Піднятий фрагмент судна дозволяє визначити його архітектуру, конструктивні особливості та технологію виготовлення. Це — військове, безпалубне, вітрильно-гребне судно типу одномачтового бота або дубель-шлюпки. Воно могло бути побудованим у середині 30-х рр. XVIII ст. на Брянській, можливо Воронежській, судноверфі, звідки кораблі сплавлялися до Хортиці, комплектуючи таким чином Запорізьку військову вітрильно-гребну флотилію.

У складі Запорізької вітрильно-гребної флотилії, дислокованої 1736—1740 рр. біля Хортиці, знаходилося кілька сотень різних суден²⁶. Більшість з них була представлена невеликими вітрильно-гребними суднами, озброєними одним косим вітрилом типу тендера. Судна Запорізької гребної флотилії були призначені для виконання різноманітних функцій: зв'язку між тиловою базою Хортиці і театром війни (Очаків, Кінбурн), розвідки, десантних операцій, абсордажного бою і висадки десантів. Не виключається, що в численних балках острова, гирла яких приточені дніпровими водами, будуть виявлятися й інші типи суден, зокрема більші за тоннажністю вітрильники, що виготовлялися в Брянську і Воронежі, а тут, біля Хортиці, збиралися на стапелях Запорізької судноверфі, ремонтувалися і комплектувалися²⁷.

Основні характеристики піднятого судна — архітектура, корма й кормове устаткування, характер корпусу, схема його обводів, форма бушприту, особливості кованого обладнання та рештки озброєння свідчать, що судно було виготовлене за адміралтейськими технологіями на названих верфях у першій третині XVIII ст. Ототожнення піднятого судна з козацькими “чайками”, описаними Г. Л. де Бопланом²⁸ чи К. Крюйсом²⁹, позбавлені будь-яких підстав. Пошуки залишків козацьких “чайок” — справа державницького значення. Досі відсутні більш-менш повні знахідки козацьких “чайок” або виразні фрагменти їх у наших музеях. Немає навіть адміралтейських моделей легендарних козацьких суден. Їх підстави вважати перспективними для пошуків козацьких “чайок”, крім хортицьких урочищ, базавлуцькі плавні й Великопотьомкінський острів у гирлі Дніпра³⁰.

Знахідка гідроархеологічної експедиції Національного заповідника “Хортиця”, очолюваної В. Нефйодовим, М. Остапенком, належить російському військовому вітрильно-гребному судну типу “бот” часів першої російсько-турецької війни (1735—1739 рр.). Це помітне наукове досягнення, що має важливе значення для музейної справи.

¹ Kronika Sarmacycy Europy... Przez Alexandra Gwagnina z Werony (далі: KSE) — Krakow, 1578, — S. 18.

² М. В і е л с к і е г о. — Т. 3. — Санок, 1856. — С. 1359.

³ Д'Асколи. Описание Черного моря и Татарины префектом Кафы, Татарины и проч. Эмидио Дортелли Д'Асколи, 1634. // Записки Императорского Одесского общества истории и древностей. — Одесса, 1902. — С. 120—121.

- ⁴ Lassota von Steblay. Nach einer Handschrift der von Gersdorff wie'nashon Bibliothek zu Bouthen herausgegeben und mit Einlin und Beme Kuuden begleitet von Reinhold Schottin... — Halle, 1866.
- ⁵ Воссоединение Украины с Россией: Документы и материалы в трех томах (1620—1647). — М., 1953. — Т. 1. — С. 403.
- ⁶ Боплан Г. Л. де. Описание Украины. — СПб, 1896. — С. 344.
- ⁷ Там же.
- ⁸ Крюйс К. Разыскания о Доне, Азовском море, Воронеже и Азове // Отечественные записки. — СПб, 1824. — Сентябрь—октябрь. — С. 68.
- ⁹ Там же. — С. 70.
- ¹⁰ Там же.
- ¹¹ Олейник Адам. Описание путешествий в Московию и через Московию в Персию и обратно. Перевод, введение и указания А. М. Ловягина. — СПб, 1996. — С. 362.
- ¹² Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело допетровской России. — Казань, 1909. — С. 372.
- ¹³ Ипатьевская летопись. — С. 293; Літопис Руський. — К., 1989. — С. 241.
- ¹⁴ Дыгалов В., Нарбеков Н. История корабля. — М., 1982. — Рис. № 8.
- ¹⁵ Правда Русская. — Т. II. — М.—Л., 1947. — С. 161.
- ¹⁶ Дыгалов В., Нарбеков Н. Указ. соч. — Рис. № 17.
- ¹⁷ Там же.
- ¹⁸ Яворницький Д. Історія Запорозьких козаків. — Т. I. — Львів. — С. 279.
- ¹⁹ Там же.
- ²⁰ Саквич К. Вирш на жалостний погреб зацного рыцера Петра Конашевича-Сагайдачного, гетмана Войска его королевской милости Запорожского. — К., 1622, гравюра титулу.
- ²¹ Тунбес А. I. A Study of History. — Vol. 2. — P. 155—156.
- ²² Яворницький Д. (Д. И. Эварницкий). Запорожье в остатках старины и преданиях народа. — Ч. I—II. — СПб, 1888. — С. 201.
- ²³ Записки одесского общества истории и древностей. — Т. VII. — С. 173.
- ²⁴ Морской энциклопедический словарь. — Т. I. — Ленинград, 1987. — С. 89.
- ²⁵ Веселого Ф. Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1830 гг. — СПб, 1872. — С. 196—198; Хеккель Р. Чертежи судов XVI—XVII вв. — Ленинград, 1975.
- ²⁶ Баиов А. Русская армия в царствование императрицы Анны Иоанновны. Война России с Турцией в 1735—1739 гг. Первые три года войны. — СПб, 1906. — С. 87.
- ²⁷ Там же.
- ²⁸ Там же.
- ²⁹ Там же. — С. 70.
- ³⁰ Соколов А. П. Летопись крушений и пожаров судов русского флота (1713—1753). — СПб, 1855; Яворницький Д. Історія Запорозьких козаків, у трьох томах. — Т. I. — К., 1990; Сокульський А. Морські походи запорожців. — Дніпропетровськ, 1995.