

## Розділ 3

# ВСЕСВІТНЯ ІСТОРІЯ

---

УДК 94"16–17 ст."

**ГУЗЕНКО Ю. І.**

м. Миколаїв

### ГАЛЕРА ЯК ОСНОВНИЙ КОРАБЕЛЬ ВІЙСЬКОВОГО ФЛОТУ ОСМАНСЬКОЇ ІМПЕРІЇ КІНЦЯ XVI – ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ XVII ст.: ДО ПРОБЛЕМИ РЕКОНСТРУКЦІЇ

*Статтю присвячено проблемі реконструкції зовнішнього вигляду та бойових можливостей основного корабля турецького військово-морського флоту кінця XVI – першої половини XVII ст. – галери. Особливу увагу приділено опису її тактико-технічних характеристик, озброєнню, принципу комплектування екіпажу.*

*Ключові слова: Османська імперія, турецький військово-морський флот, турецька галера, архітектура корабля, озброєння корабля.*

**Постановка проблеми.** На сьогодні практично немає детального опису та вичерпної інформації про тактико-технічні характеристики основного військового корабля флоту Османської імперії XVI – першої половини XVII ст. – галери. Існуючі описи та зображення не дають повного уявлення про зовнішній вигляд та можливості цього бойового корабля, його роль у виконанні завдань турецької військової доктрини на Середземному та Чорному морях. У той же час саме турецькі галери були єдиним та основним ворогом козацьких флотилій на Чорному морі в першій половині XVII ст. Вивчення цієї проблеми дозволить більш повно реконструювати військові події на Чорному морі у зазначений період.

**Виклад основного матеріалу.** Завдяки усім своїм завоюванням Османська імперія XV–XVI ст. була однією з найсильніших морських держав. Вона мала всі необхідні ресурси для спорудження потужного флоту, який турки почали розбудовувати приблизно з початку XIV ст. До 1470 р. османський флот вже нараховував 90 галер і намагався контролювати Середземне та Чорне моря. Ще че-

рез кілька років турецький флот вже складався з 500 кораблів різного типу. Озброєння своїх кораблів гарматами турки розпочали ще з 1421 по 1430 рр. [7, с. 31].

У битві при Лепанто турки мали 300 галер і галіотів, більшість з яких (224 галери з 277) було втрачено. Проте османи не дуже переймалися. Візирі турецького султана, не втомлюючись, наголошували, що за бажання він може побудувати новий флот на заміну втраченого, оснастивши його срібними якорями та атласними вітрилами. «Невірні тільки обпалили мою бороду; вона відросте знову», – заявляв сам султан. Стамбул швидко, за п'ять місяців, відновив свій флот і повернув панування в Середземномор'ї. Вже у 1573 р. османський флот нараховував 280 галер, 12 маон, 12 фуст та значну кількість транспортних суден [3, с. 25].

До завдань військового флоту Близької Порти входило: захист узбережжя, контроль островів Егейського моря, боротьба з піратами, а на Чорному морі ще й боротьба з гяурами (козаками). Вже в першій половині XVI ст. Османська імперія будує військові бази та верфі. Була побудована військова база в Суе-

ці, верф у Басрі (на березі Персидської затоки), Стамбулі, Синопі. Багато верфей знаходилося на узбережжі Середземного та Егейського морів.

Головнокомандувачем військово-морським флотом Оттоманської імперії був повний адмірал капудан-паша, який мав штаб-квартиру на острові Родос у Егейському морі. Його заступником був перший віце-адмірал. З'єднаннями флоту на морях командували контр-адмірالی. Наступним за рангом після капудан-паші йшов терсанеєміні (керуючий судноверф'ю). Він відповідав за будівництво військових кораблів, потім – помічник командуючого флотом, затим – начальник порту, секретар верфі, керуючий реєстром, рахівник, секретарі, архітектори, теслярі, різники по дереву, литейщики та інші службовці [2, с. 316]. Окремим судном командував капітан, або реїс. Окрім нього, на кораблі знаходилися штурман, помічник штурмана зкерування матросами, наглядач за гребцями-невільниками, матроси, гребці (веслувальники) та солдати, до екіпажів також входили ковалі, теслі, конопатники, канатники та майстри з ремонту весел.

Матросів на кораблі набирали з прибережних провінцій імперії Терції, Албанії, Греції, Далмації, Анатолії, островів Егейського моря та Північної Африки. При підвищенні по службі рядовий матрос міг стати боцманом, рульовим і навіть капітаном корабля. На турецькому флоті служили досвідчені моряки, серед яких було багато християн з усіх морських країн Європи, зокрема греків.

При комплектуванні гребців на свої кораблі турки надавали перевагу вільнонайманим, що йшли на службу в обмін на податкові пільги. Крім них використовували полонених, злочинців, набраних у провінціях в межах військової повинності, солдат нерегулярних піхотних частин. Використовували як гребців і рабів. Раби-гребці, (частіше за все – полонені християни), були слабким місцем турецького флоту. Під час бою вони чекали першої ж можливості звільнитися. В історії згадують чимало випадків, коли у розпал бою гребці залишали весла, підставляючи цим самим свій корабель під таранний удар або гарматний та мушкетний вогонь. Під час або-

рдажу звільнені гребці часто приєднувалися до нападників.

До команд турецьких військових кораблів, окрім матросів та гребців входили також і солдати. Призначення та кількість солдатів залежало, передусім, від мети, що була поставлена перед тим чи іншим з'єднанням кораблів. Наприклад, яничари особливо були необхідні під час тих морських операцій, що були спрямовані проти українського козацтва. Яничари відрізнялися фанатизмом, хоробрістю і були всебічно підготовленими бійцями. Європейські сучасники писали, що яничари могли вести прицільну стрільбу навіть при місячному світлі. А швидкострільність та влучність османських мушкетерів дивували австрійців навіть наприкінці XVII ст. Для служби в морській піхоті залучали яничар, що мали бойовий досвід, але не досягли ще статусу отурак (пенсіонер). Окрім них на морі несли службу деякі сіпахи (феодальна кіннота), кураджи (призовники) та улюфеджи («ті, що отримують жалування») [6, с. 64].

Турецький військовий флот включав багато різних типів вітрильно-гребних кораблів, але лєвова його частка складалася з галер. Галера – це гребний корабель з одним рядом весел, двома-трьома щоглами та трикутними, або прямими вітрилами, що використовувалися у якості додаткового двигуна. Сама назва «галера» походить від слова «галерея». Саме на неї схожі виносні борти галери, в яких розташовані кочети. Виникнення цього типу суден пов'язано з Венецією, що вважається їх батьківщиною. Галери – низькобортні військові кораблі, з вузьким корпусом довжиною від 27 до 60, шириною від 4 до 9, осадкою від 1,7 до 3 м, що походили від гребно-вітрильних суден античності. Подовжений ніс галери переходив у таран (шпирон) довжиною 6–7 м, що знаходився над водою. Надводний таран вже був не засобом знищення ворожого корабля, а виконував роль своєрідного містка, що поєднував два судна під час абордажу. Одразу за тараном у носовій частині галери знаходився рабат – захищена надбудова, в нижній частині якої розташовували від п'яти до семи гармат, над ними знаходилася велика платформа з баштою, в якій ховалися солдати, що готувалися

до абордажного бою. На кормі знаходилася багато прикрашенанадбудова, що містила каютиштурмана та офіцерів і частомала вигляд бесідки. Посередині галери, від носа до корми, проходив поміст (крушея, або італійською мовою – *corsia*), яким пересувалися наглядачі за гребцями (коміт і підкоміти (помічники коміта)). Поміст зміцнював довгий корпус корабля. Його ширина сягала 90 см, висота – 60 см. Галера мала трюм, в якому розміщувалися різні припаси. Наявність баласту дозволяло використовувати вітрила великої площі. Обшивка корабля за допомогою цвяхів кріпилася до силового набору, що складався з кіля та щільно (!) розташованих на ньому шпангоутів (відстань між ними усього 30–40 см), стрингерів (повздовжні елементи конструкції корпусу судна) та ін. Це значно полегшувало процес ремонту при регулярних кілюваннях (турецькі кораблі проходили поточний ремонт тричі на рік).

Документи, що зберігаються у Турецькому військово-морському музеї, свідчать, що галери османського флоту за розмірами, формою та зовнішнім виглядом дуже нагадували венеціанські. Так, модель турецької галери, що була зроблена 1570 р., дуже нагадує італійську. Серед особливостей архітектури турецьких кораблів деякі дослідники виділяють грубішу загальну архітектуру корабля, а також вищі, порівняно з венеціанськими, носові та кормові надбудови. Спираючись на мальтійські та французькі джерела, вони доводять, що у XVII–XVIII ст. турки використовували однощоглові галери [5, с. 93]. Крім того, османи надавали перевагу плоскодонним суднам, які в разі потреби можна було витягнути на берег. Деякі дослідники вважають, що турецькі галери були більш важкі та менш швидкі, ніж італійські. Інші ж, навпаки, відзначають саме швидкість турецьких кораблів [1, с. 28].

Галери мали одну, або дві (рідше три) щогли з довгими латинськими реями. Для грот-щогли існувало чотири комплекти вітрил: пряме (для гарної погоди та попутного вітру) та три варіанти трикутних латинських, що відрізнялися своїми розмірами та піднімалися залежно від сили вітру. У латинських

вітрил при рівній з прямокутним площі центр прикладення сили вітру знаходився нижче, крім цього, вони дозволяли ходити при боковому вітрі, і навіть галсами проти нього. На Середземному морі це було дуже важливо, тому що місцевий вітер типу сірокко може дути багато днів в один бік. Але вітрила на галерах під час бою відігравали другорядну роль. У бою на галері користувалися виключно веслами, реї на щоглах при цьому розвертали уздовж корпусу галери, щоб вони не заважали гребцям.

Будівництво та утримання галер було дуже витратним, тримати галерний флот могла могутня держава (як, наприклад, Османська імперія), або така заможна організація, як Мальтійський орден. Галери потребували багато живої сили (гребців), грошей (сплата вільнонайманим), харчів. Собівартість будівництва, спорядження та озброєння однієї галери складала 1344 рейхсталери. Турки використовували різні типи фінансування будівництва та утримання галер: деякі утримувала за свій рахунок держава, інші утримувалися їх капітанами на кошти підлеглих Порті 14-ти приморських земель і міст – Алжиру, Тунісу, Лівії, Кіпру, Геліополя, Трабзона, Кафи та ін.

Гребні судна османського флоту носили різні назви, що залежало від кількості розміщених на них весел. Серед них – карамюрсель, актарма, чамлиджа, кютюк, аткайі, канджабаш, шайка, кирлангич, фиркате, каліоте (галіот), пергенде, мавна (мавуна), кадирга, баштарда та ін. [2, с. 317]. Проста турецька галера (кадирга) була довжиною майже 51 м, шириною – до 5,5 м і мала осадку близько 1,5 м. [1, с. 28]. Крім того, кадирга (25 банок (лавок для гребців), 49 весел) мала 35 моряків, 196 гребців, 100 солдатів. У складі турецького флоту були ще мавуни (44 моряки, 364 гребців, 150 військових, 30 гармашів), фусты (18–22 банки), галіоти (14–20 банок); бригантини (8–12 банок). У першій чверті XVII ст. на османській галері, крім команди моряків та гребців, знаходилося ще 180–200 солдатів абордажної команди і майже 20 канонірів. До кінця XVII ст. найбільш поширені турецькі галери мали 31 моряка і 100 солдатів [3, с. 373]. Найбільші османські галери – капудани були флагманськими кораблями і належали до типу баштард. У XVI–

XVII ст. вони мали 26–36 банок (частіше – 32), по п'ять–сім гребців на весло, екіпаж – до 900 осіб (до 170 моряків, 214 солдатів, понад 500 гребців), три гармати попереду і по чотири–п'ять з обох бортів. Наприкінці XVII ст. на капуданівже було 106 гармат, тоді як на звичайній галері – 12 [3, с. 373]. Іноді в історичній літературі зустрічаються й інші дані. У XVII ст. флагманська 36-баночна бастарда капудана-паші мала 83 моряків, 504 гребців та 216 воїнів. До екіпажів галер також входили три канатники, три такелажники, барабанщик, чотири теслі (двоє робили весла, інші двоє – їх ремонтували).

В історичній літературі зустрічається розподіл галер за типом корпусу на зензелі (класичні вузькі швидкохідні галери, з доброю маневреністю) та баштарди (широкі, з круглою кормою, що забезпечувало більшу місткість за рахунок меншої швидкості та гіршої маневреності). Перші використовувалися виключно як військові кораблі, другі перевозили солдат і вантажі.

Банки для гребцівна галерах розташовувалися в кринолінах – галереях для гребців. До XV ст. на лавках знаходилося по три гребці, кожен з яких мав своє весло (система терцаруоло). Самі ж банки розташовувалися під кутом до осі судна, «ялинкою», що дозволяло підвищити щільність посадки гребців. Починаючи з XV ст.,на кожне весло саджали від трьох до семи гребців (система «скалочіо») [4, с. 27]. Подібна схема дозволяла розмістити максимальну кількість весел: відстань між кочетами складала лише 40 см. На галерах типу «скалочіо» банки встановлювали під прямим кутом до крушійного помосту.

Від ворожих пострілів гребці в європейських галерах намагалися захистити фальшбортом. Турки ж своїм гребцям не надавали навіть такого захисту. Але з появою гармат фальшборт практично вже не виконував своєї захисної функції – під час артилерійської дуелі гребці гинули дуже швидко. До речі, це було однією з причин намагання замінити вільнонайманих рабами та каторжниками.

Перевага галери, як військового корабля, виявлялася при тихій погоді, коли їй вдавалося розвивати порівняно велику швидкість – до 7–8 вузлів (13–15 км на годину (вузол – міра швидкості кораблів, що дорівнює одній морський милі на годину)), але підтримувати

її гребці могли протягом нетривалого часу. Праця останніх була дуже важкою, виснажливою – нерідко вони гребли десять годин безперервно, роблячи синхронно до 22 (у виключних випадках – до 26 замахів на хвилину). Часто для прискорення роботи гребців були батогами або палицею.

Порядок греблі був таким. За свистком коміта гребці упиралися лівою ногою у спеціальний виступ поруч з банкою, (до цього виступу була прикута і нога невільника), правою ногою ставали на дошку для упору, піднімалися і штовхали весло в бік корми. Потім вони ривком відкидалися назад і сідали на банку; весла при цьому занурювалися у воду, і галера просувалася вперед. Усі гребці повинні були діяти синхронно: той, хто замислювався, отримував удар рукояткою весла у спину від того, що сидів позаду – банки для сидіння були розташовані дуже тісно.А якщо ж гребці потягнули весло на себе до того, як це зробили інші, вони б зіткнулися з заведеним веслом із задньої банки. Крім того, гребці, що тримали кінець весла (там, де їх було по п'ять на весло), вже не мали можливості сидіти, вони ходили або бігали назад і вперед. Найважчою вважалася робота гребців середніх банок, їх навіть називали «пекельними банками». Звичайно гребля відбувалася у три зміни – третина гребців працювала, інші відпочивали. Якщо ж виникала потреба у максимальній швидкості (наприклад, під час бою), то за весла бралися усі. Щоб гребці при цьому швидко не втрачали сили, час від часу до рота їм клали хліб, змочений у вині. Під час відпочинку гребці спали практично на робочому місці – між банками.

Галери могли робити те, чого не могли вітрильники, а саме – гальмувати, давати задній хід, розвертатися на місці, швидко обирати позицію для стрільби та уникати обстрілу, краще тримати стрій. Їх можна вважати найбільш складними бойовими машинами того часу. Для важких, неповоротких і слабоозброєних вітрильних суден XVI ст. галери були дуже небезпечними. Навіть у XVII ст., коли дальність артилерійської стрільби зросла, а швидкість та маневреність вітрильників покращилася, галери продовжували бути небезпечними для ворога, однак, тільки при спокійному морі. Типовим бойовим шикуванням галер був так званий «півмісяць».

На відміну від античних кораблів, єдиною зброєю яких був таран, галери Ренесансу використовували, крім тарану, ще й гармати. Але їх було не дуже багато. Це пов'язано з технічною особливістю корабля: розташування гармат уздовж бортів галери було неможливим – гребці та каноніри заважали б один одному. Подолати цю проблему на галерах так і не спромоглися, тому гармати (від п'яти до семи) розміщували на носі. Їх не можна було повертати, і стріляти вони могли тільки вперед по курсу судна. Щоб навести носові гармати на ціль, слід було повернути до неї носом усю галеру. Робити це було нескладно – галери мали непогану маневреність. Головна, або крушійна, гармата стояла точно по центру носової палуби і мала калібр від 18 до 36 фунтів. Іноді галери додатково забезпечувалися 12–18 фальконетами. Фальконети (італ. *falconetto*) – це легкі гармати калібром 45–100 мм, що стріляли ядрами вагою від 0,5 до 3 фунтів [5, с. 85]. Їх використовували в армії та на флоті у XVI–XVIII ст. Назва цих гармат виникла за клеймом майстра: фокон (*faucou* – сокол (франц.)), фоконет (*faucouneau* – соколеня (франц.)), звідки і пішло – фальконет. Фальконети кріпилися на вертлюзі або довгому штирі, який глибоко вбивався у корабельний борт, завдяки чому ці гармати мали можливість обертатися навколо своєї вісі. Їх призначення – враження живої сили ворога під час абордажу, заряджалися вони чавунними або кам'яними ядрами та картечю. Якщо ж ворогу вдавалося вдертися на корабель, ці малокаліберні гармати дозволяли вести вогонь по супротивнику вздовж своєї палуби. До переваг цієї зброї можна віднести відносно легке і швидке перезарядження, що цінувалося під час швидкоплинного абордажного бою. Османські галери оснащували гарматами за венеціанським зразком, тобто перевага надавалася центральній гарматі. Наприкінці XVI ст. на турецьких галерах з'являються додаткові платформи для солдатів та фальконетів. Запас пороху на галерах в середньому становив 20 центнерів.

Ефективна дальність стрільби з важких носових гармат не перевищувала 500 м. [1, с. 32] (відповідно менші за калібром гармати стріляли ще на меншу дальність). Цю відстань (500 м) галера під час бою проходила за дві – дві с половиною хвилини, тобто

скоріше, ніж каноніри встигали зробити другий постріл. Тому капітан кожного корабля намагався зробити свій, по суті, єдиний постріл унайостаннішу мить, за секунди до тарану ворожого судна. Під час зближення галери вели вогонь також із фальконетів (якщо вони були на кораблі), намагаючись при цьому знищити якомога більше солдатів абордажної команди ворожої галери.

Кожен тип корабля мав свої певні недоліки, мали їх і галери. На деякі (вразливість гребців та весел, неможливість розташування великої кількості гармат) ми вже вказали. Але були й інші. Довгі, низькосидячі та легкі галери не мали можливості протистояти хвилям, навіть у Чорному та Середземному морях. Тому плавання вимагало неабиякої обережності. Залишатися на ніч у морі вважалося небажаним, але якщо цього не можна було уникнути, кораблі лягали у дрейф, при цьому ніс по можливості полегшували переносом усіх важких речей на корму. Взагалі ж намагалися обмежуватися невеликими денними переходами.

Ще один недолік галер, як бойових кораблів, – їх мала автономність. Галера могла перебувати у морі без заходу до портів не більше чотирьох діб – на стільки вистачало харчів та води. Потім вони були вимушені поповнювати запаси у дружньому порту, або повертатися до свого. Бойові дії на морі з використанням галер йшли з обов'язковою опорою на бази. Так, коли турки зайняли у 1500 р. грецькі бази, що належали венеціанцям, вони отримали можливість вільно діяти на сході Середземного моря. Без баз галерний флот був приречений на пасивну оборону, тому стратегія галерної війни полягала в їх захопленні.

Кінець XVII ст. підбив підсумки використання галер у воєнних діях – в 1717 р. біля мису Матапан відбулася остання битва з використанням галер як бойових одиниць [5, с. 29]. Проте внаслідок багаторічної традиції галери не зникли навіть тоді, коли добре озброєні судна інших типів повністю довели свою перевагу.

Турки, як і їх традиційні вороги – венеціанці, не розуміли важливості та значення військово-морської революції, яку здійснили інші держави (Англія, Голландія, Португалія та ін.). І тому, коли розпочалася нова епоха суднобудування, османи та венеціанці зі свої-

ми флотами залишилися у попередньому, середньовічному стані. І хоча вони також почали використовувати вітрильники, саме галери продовжували бути основою їх військового флоту [8, с. 83–84]. У невеликому закритому морі (Чорному, Середземному) вони ще могли бути використаними під час війни, а ось в океані шансів у них вже не було. Галери або гинули від гарматного вогню краще озброєних вітрильників, або ставали жертвами морської стихії.

Окрім загальних недоліків, притаманних кораблям цього класу, турецькі галери мали і свої специфічні. Англійський вчений-мандрівник Файнс Моррісон на початку XVII ст. писав: «немає сумнівів, що галери султана не настільки добре збудовані, не такі швидкі, гірше оснащені для військових дій, не дуже міцно побудовані, не з такого надійного лісу, як кораблі іспанців, венеціанців та інших ворогів мусульман» [8, с. 82].

**Висновки.** Таким чином, галери військово-морського флоту Османської імперії за своїм зовнішнім виглядом та озброєнням в цілому нагадували венеціанські, але й мали певні особливості. Серед них слід виділити більш масивну загальну архітектуру корабля (вищі, порівняно з венеціанськими, носові та кормові надбудови), відсутність захисту гребців, пласке дно та меншу швидкість. Крім того турки, на відміну від тих же венеціанців, часто використовували однощоглові галери.

Турецькі галери зазначеного періоду були багатофункціональними кораблями, що використовувалися для нападу на узбережжя ворога, підтримки сухопутних військ, обстрілу берегових укріплень, швидкого перевезення військ, а також для забезпечення їх усім необхідним. Ці кораблі існували у різних флотах країн Європи понад тисячу років – з VII по XVIII ст. А з середини XV – до середини XVII ст. кількість галер визначала силу флоту тієї чи іншої країни – галери стають основними бойовими одиницями.

#### Список використаних джерел

1. Иванов С. В. Война на море. Галеры. Эпоха Ренессанса 1470 — 1590 / С. В. Иванов. // АРС. — 2005. — № 14. — 40 с.
2. История Османского государства, общества и цивилизации: в двух томах. — Т. 1. — М.: Восточная литература РАН, 2006. — 602 с.
3. Королёв В. Н. Босфорская война / В. Н. Королёв. — М.: Вече, 2007. — 603 с.
4. Курти О. Постройка моделей судов. Энциклопедия судомоделизма / О. Курти. — Л.: Судостроение, 1978. — 544 с.
5. Мондфельд В. Галеры от Средневековья до Нового времени / В. Мондфельд. — СПб. — М.: Полигон— АСТ, 2000. — 110 с.
6. Николле Д. Янычары / Д. Николле. — М.: АСТ Астрель, 2004. — 71 с.
7. Турки-османы 1300 – 1774. Военно-исторический альманах «Новый солдат». — № 99. — Артемовск: Военно-исторический клуб «Ветеран», 2002. — 40 с.
8. Чиполла К. Артиллерия и парусный флот: описание и технология вооружения XV – XVIII веков / Карло Чиполла; [пер. с англ. Л. А. Игоревского]. — М.: Центрполиграф, 2007. — 222 с.

ГУЗЕНКО Ю. И.

#### ГАЛЕРА КАК ОСНОВНОЙ КОРАБЛЬ ВОЕННОГО ФЛОТА ОСМАНСКОЙ ИМПЕРИИ КОНЦА XVI – ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XVII вв.: ПРОБЛЕМА РЕКОНСТРУКЦИИ

*Статья посвящена проблеме реконструкции внешнего вида и боевых возможностей основного корабля турецкого военно-морского флота конца XVI – первой половины XVII вв. – галеры. Особенное внимание уделяется описанию ее тактико-технических характеристик, вооружению, принципу комплектации экипажа.*

*Ключевые слова: Османская империя, турецкий военно-морской флот, турецкая галера, архитектура корабля, вооружение корабля.*

GUZENKO U.

#### GALLERIES AS BASIC NAVY SHIPS IN THE OTTOMAN EMPIRE LATE XVI – EARLY XVII CENTURY. THE PROBLEM OF RECONSTRUCTION

*The article is about the reconstruction of the outward appearance and the combat capabilities of galley, that is the main Turkish Navy ship late XVI – early XVII century. Particular attention is paid to the description of its tactical and technical characteristics, arming and principle of manning.*

*Keywords: the Ottoman Empire, the Turkish Navy, the Turkish galley, architecture of ship, arming of ship.*

Стаття надійшла до редколегії 2.07.2014