

УДК 94 (477)

Ю. І. Гузенко

**ДО ПРОБЛЕМИ РЕКОНСТРУКЦІЇ ЗОВНІШНЬОГО ВИГЛЯДУ ТА
МОРЕХІДНИХ ЯКОСТЕЙ ЗАПОРОЗЬКИХ ЧАЙОК КІНЦЯ XVI –
ПОЧАТКУ XVII ст.**

Незважаючи на численні публікації, присвячені військово-морському мистецтву українського козацтва, актуальною залишається проблема з'ясування зовнішнього вигляду козацьких суден та їх морехідних якостей. Серед праць українських дослідників на зазначену тематику слід виокремити публікації А. Л. Сокульського та В. Брехуненко [1; 2]. Але, досліджуючи вигляд чайки, науковці не зовсім критично підійшли до опису судна, що залишив французький інженер Гійом - ле Вассер де Боплан. Крім цього, вони практично не приділили уваги морехідним якостям козацьких чайок.

На превеликий жаль, ми і досі не маємо більш-менш повних знахідок чайок, тільки їх окремі фрагменти. На щастя, залишилося багато письмових свідчень сучасників козацької доби, які надають інформацію про зовнішній вигляд та характеристики чайок. Ці джерела дозволяють деякою мірою реконструювати зовнішній вигляд, виявити конструктивні особливості та технологію виготовлення цих бойових одиниць козацького флоту.

Одну з перших згадок про козацькі чайки знаходимо у праці італійця з Верони О. Гваньїні («Хроніка Європейської Сарматії» (1578 р.)). О. Гваньїні у молоді роки вступив на службу до польського короля Сигізмунда II Августа (1530 – 1572). У своїй роботі він писав: «Козаки ж так призвичаїлися, що оті пороги долають у своїх шкіряних човнах, які вони називають чайками; їх спускають линвами вниз і линвами тягнуть вгору Дніпром» [3, с. 429]. Як ми бачимо, О. Гваньїні козацькі судна називає «чайками», але не надає їх опису.

«Якщо Чорне море було завжди сердитим, то зараз воно і чорніше, і страшніше у зв'язку з численними чайками, які усе літо спустошують його та суходіл», – зустрічаємо ще одну згадку про чайки і в «Описі Чорного моря і Таврії», що був складений у 1634 р. префектом Кафи Є. Дортеллі д'Асколі. «Ці чайки продовгуваті, схожі на наші фрегати, вміщують 50 осіб, ходять на веслах та під парусом. Щоб витримати жорсткі шторми, їх обв'язують соломою... У морі жоден з кораблів не буде у безпеці, якщо на свою біду зустрінеться з ними, особливо у тиху погоду» [4].

Ще один сучасник козацтва Е. Лясота, посол Австрійського імператора Рудольфа II, у своїх мемуарах про подорожі на Запорозьку Січ, як і д'Асколі, називає козацькі судна «кораблями». До речі, згадує

він також і інший тип козацьких суден: «...їх самих урятували маленькими човниками, які тут називають під'їздками...» [5].

Але, як відомо, найбільш детальний опис козацької чайки з кресленням залишив французький інженер Гійом - Ле Вассер де Боплан у своєму «Описі України» (1650 р.) [6, с. 68 – 69]. Чайка, за Бопланом, це безпалубний плоскодонний човен, що мав вигляд великої видовбаної колоди, яка з бортів обшивалася дошками. Довжина чайки – близько 18 м, ширина – 4 м, висота бортів – майже 4 м. Навколо бортів для збільшення остійності та плавучості кріпили очеретяний пояс. Чайка мала поперечні переборки та лавки, щоглу з вітрилом, 10 – 15 пар весел, носовий та кормовий рулі. Такий човен вмщував до 70 осіб. Деякі чайки, за Бопланом, мали на озброєнні 4 – 6 фальконетів (калібром 30 – 70 мм.), хоча, за Д. І. Яворницьким, останні з'явилися на козацьких човнах тільки наприкінці XVII ст. [7, с. 389].

Подає Боплан і креслення чайки. Саме за цим кресленням і зроблені моделі чайок, що зберігаються у Дніпропетровському історичному музеї імені Д. І. Яворницького та музеї історії Запоріжжя. Але ще в радянські часи креслення Боплана викликали деякі сумніви. Насамперед, вони стосувалися висоти бортів судна – 3,6 м. При цьому, за описом того ж Боплана, чайка виступала з води лише на 75 см. Дослідники прийшли до висновків: судно з такою великою осадкою мало би незначну швидкість. Але ж загальновідомо, що козацькі чайки були одними з найшвидкісніших суден свого часу. Той же Боплан писав, що козаки досягали Анатолії «за тридцять шість або сорок годин» [6, с. 70]. Його згадка, по суті, єдине на сьогодні джерело, за яким можна приблизно розрахувати швидкість чайок. Вона сягала 11,3 вузлів (20,6 км на годину), що перевищувало швидкість тодішніх турецьких військових та торговельних суден [8, с. 94].

Шістдесят козаків зі зброєю, за підрахунками Боплана, важили близько 6 т, тобто водозміщення чайки було не більше 10 т. З цього була визначена осадка – не більше 0,4 м. Навіть, якщо вантаж подвоїти, вона не буде перевищувати 0,6 м. Розглянувши різні типи гребних суден, дослідники з'ясували, що висота борту у центрального шпангоута в середньому сягала 0,5 – 0,8 м. Це зумовлено оптимальною довжиною весла та кутом його входження у воду. Надводний борт чайки не був низьким – до нього кріпився очеретяний пасок, який, за кресленням Боплана, мав близько 2 фути у діаметрі, тобто – до 0,6 м. Цей пасок не торкався води і не заважав роботі весел. Як точно він кріпився – на разі невідомо. Спроби сучасних реконструкторів закріпити його на сучасних репліках козацьких чайок успіху не мали. В історичній літературі зустрічається інформація, що він слугував захистом від стріл, куль і навіть ядер. На наш погляд, згадане вище розташування цього поясу не дозволяло йому виконувати названі функції. Очеретяний пасок, скоріше за все, і в цьому можна погодитися з Бопланом, не дозволяв хвилям захльостувати судно та запобігав його потопленню.

Отже виходить, що загальна висота бортів чайки не перевищувала 1,3 м, тобто вона була втричі менше, ніж у кресленнях французького інженера. Саме такі розміри корпусу за показниками швидкості та вантажопідйомності відповідали своєму призначенню та іншим історичним аналогам [4].

Щодо морехідних якостей козацьких суден, то про них теж відомо не дуже багато. Так, наприклад, у 1635 р., на прохання короля Владислава IV, тисячний загін запорожців, очолений Костянтином Вовком, взяв участь у війні Речі Посполитої зі Швецією за південно-східне узбережжя Балтійського моря (перша третина XVII ст.). Наведемо свідчення литовського гетьмана Я. Радзивілла. Він писав: «І чисте диво на такому малому судні, оплетеному в'язками тростини, протистояти розбурханому морю! Коли вітер високо підносить пінисті хвилі і, здається – от-от їх розкидає, вони носяться на хвилях, охоронені від води тими плетеними в'язками, прив'язаними з обох боків; коли тиша тихо рухає хвилями, вони за поміччю весел пливуть. Бачила те Пілава на очі, як при сильнім вітрі буря, піднявшись, рознесла їх, але без усякої шкоди, вернувшись у свої ряди, вони знов у своїм попереднім порядку стали перед портом» [9, с. 217].

Непогані морехідні якості козацьких суден підтверджує і досвід використання подібних суден сучасними ентузіастами-реконструкторами минулого. Так, наприклад, протягом 1991 – 1992 рр. активісти товариства «Кіш» під керівництвом львівського архітектора Василя Качмара збудували чайку «Пресвята Покрова». З метою максимального наближення реконструкції до козацької чайки XVI – XVII ст. під час будівництва використовували малюнки та описи Д. І. Яворницького, які вдалося отримати з Ермітажу. Було збудовано дубовий човен довжиною двадцять метрів, шириною чотири метри й висотою два метри, що мав вісім гармат. За роки свого існування «Пресвята Покрова» пройшла понад 20000 морських миль, відвідала порти Іспанії, Туреччини, Італії, Греції, Монако, Франції, Великобританії, Голландії; пройшла Чорне, Середземне, Північне, Балтійське моря, і навіть Атлантичний океан. Судно неодноразово потрапляло у шторми (тричі навіть у 8-бальні). Ці випробування виявили як переваги, так і недоліки конструкції судна. Цілковито зрозуміло, що це лише аналог і ми не можемо впевнено сказати, що козацька чайка початку XVII ст. на 100 відсотків мала такі ж морехідні якості. Але деякі висновки зробити все ж таки можна. До переваг чайки, за спогадами членів екіпажу, можна віднести міцність та стійкість, судно рівно трималося навіть на багатометрових хвилях. У той же час виявилася не дуже добра керованість чайки під час ходу за допомогою вітрила. Пояснюється це тим, що чайки, будучи плоскодонними, не мали глибокої осадки і кіля. Останній утримує судно під вітром, який дме спереду та збоку (бейдевинд) і не дає зносити його з курсу. Тому більшість маневрів на чайках, особливо під час бою, козаки робили за допомогою весел, а не вітрила. За просування уздовж ворожих

берегів вітрила теж не використовували – вони демаскували судна. Вітрило ставало в нагоді лише під час переходу, та й то при попутному вітрі. Боплан, до речі, теж згадував, що козаки використовували у добру погоду погане (недосконале – авт.) вітрило, а при сильному вітрі пливли на веслах.

Таким чином, зазначимо, що проблема з'ясування зовнішнього вигляду та морехідних якостей запорозької чайки потребує подальшого дослідження. І в цьому реально можуть допомогти повторні спроби реконструювання та будівництва цих суден. Але навіть з того, що нам відомо, стає зрозумілим, що ці судна були ідеально пристосовані до тих умов, в яких вони використовувалися і були доволі небезпечним ворогом для турецьких галер. Хоча при цьому слід нагадати, що з самого початку козацький човен не був призначений для військових дій на морі – це було класичне десантне судно у сучасному розумінні.

Список використаної літератури

1. **Сокульський А. Л.** Флот Запорозької Січі в XVI – XVIII ст.: структурна організація, технологія та військове мистецтво: дис... кандидата іст. наук: 07.00.01 / А. Л. Сокульський. – К., 1999. – 194 с; Сокульський А. Л. З історії судноплавства в Україні: козацька «чайка» / А. Л. Сокульський // Укр. іст. журн., 2001. – № 5. – С. 75–81.
2. **Брехуненко В.** Морські війни українських козаків / В. Брехуненко. – К. : [б.в.], 2007. – 80 с.
3. **Гваньїні Олександр:** Хроніка європейської Сарматії / О. Гваньїні; [упоряд. та пер. з пол. Ю. Мицик]. – К. : Видавничий дім «Києво-Могилянська академія», 2007. – 1006 с.
4. **Запорожские чайки.** Ошибка Гийома Боплана [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.shipmodeling.ru /structure/chaika_200608.
5. **Лясота Еріх.** Щоденник 1594 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://litopys.org.ua/suspil/sus17.htm>.
6. **Боплан Г. Л.** Опис України / Г. Л. Боплан. – Львів, 1990. – 304 с.
7. **Яворницький Д. І.** Історія запорозьких козаків : у 3 т. – К., 1990–. – Т. 1. – 1990. – 592 с.
8. **Королєв В. Н.** Босфорская война / В. Н. Королев. – М. : Вече, 2007. – 603 с.
9. **Грушевський М. С.** Історія України-Руси [Текст] : в 11 т., 12 кн. / М. С. Грушевський ; [голова ред. кол. П. С. Сохань]. – К. : Наук. думка, 1991–. – (Пам'ятки історичної думки України). – Т. 7 : Козацькі часи – до року 1625. – 1995. – 628 с.

Гузенко Ю. І. До проблеми реконструкції зовнішнього вигляду та морехідних якостей запорозьких чайок кінця XVI – початку XVII ст.

У статті досліджено проблему зовнішнього вигляду і морехідних якостей козацьких суден зазначеного періоду. Піддано критиці загальновідомий опис чайки, залишений французьким інженером Гійом - Ле Вассер де Бопланом. Наведено розміри, які дійсно відповідають відомим характеристикам судна. Визначено основні морехідні якості

чайки на основі аналізу результатів плавання сучасної репліки козацького судна «Пресвята Покрова» у 90-х роках ХХ ст. Підтверджено, що ці судна були ідеально пристосовані до умов, в яких вони використовувалися, і були небезпечним ворогом для турецьких галер.

Ключові слова: козацька чайка, зовнішній вигляд, морехідні якості.

Гузенко Ю. И. К проблеме реконструкции внешнего вида и мореходных качеств запорожских чаек конца XVI – начала XVII вв.

В статье исследуется проблема внешнего вида и мореходных качеств казацкой чайки указанного периода. Критикуется общеизвестное описание этого судна, оставленное французским инженером Гийом - Ле Вассер де Бопланом. Приводятся размеры, соответствующие известным характеристикам судна. Описаны мореходные качества чайки на основе анализа результатов плавания современной реплики казацкого судна «Пресвята Покрова» в 90-х годах ХХ в. Подтверждено, что эти суда были идеально приспособлены к условиям, в которых они использовались, и были опасным врагом для турецких галер.

Ключевые слова: казацкая чайка, внешний вид, мореходные качества.

Guzenko Y. I. To the Problem of Reconstruction of Appearance and Seaworthy Qualities of the Cossack Seagulls of the End of XVI – in the Beginning of the XVII cent.

In this article the author studies the problem of appearance and navigability of Cossack seagulls during the abovementioned period. He criticizes known description of the vessel, left by the French engineer Guillaume - Le Vasseur de Boplan. Guzenko Y. I. gives the dimensions corresponding to the known characteristics of the vessel. The author characterizes seaworthy qualities of the seagulls by analyzing the results of modern sailing ship replica of Cossack seagull the Presvyata Pokrova in the 1990s. He confirms that these ships were perfectly adapted to the conditions in which they were used, and they were a dangerous enemy of the Turkish galleys.

Keywords: Cossack seagull, appearance, seaworthy qualities.

Стаття надійшла до редакції 22.11.2012 р.

Прийнято до друку 29.11.2012 р.

Рецензент – д. іст. н., проф. Черних Г. Г.