

УДК 94(477):355.48 «15/16»

DOI: 10.26661/swfh-2018-51-035

Еволюція запорозької «чайки» XVI – XVII ст.

В.Д. Саричев*Запорізький національний університет,
svdsich@gmail.com***Ключові слова:**Пороги, моносил,
«козацький човен»,
«чайка», «дуб».

В статті досліджуються напрямки еволюції човна Запорозьких козаків (чайки) протягом XVI – XVII ст. під впливом технічних та військово-політичних чинників. Окреслюються визначальні риси та характеристики човна та робиться уточнювальне означення терміну «чайка». Пропонується обґрунтування погляду на цей військово-технічний феномен як на тип судна, який об'єднує різні плавзасоби за принципами подібності в застосуванні та відносної технічної схожості. Чайка розглядається як загальне поняття у співставленні із наведеними конкретними різновидами суден. Ставиться питання про класифікацію українських суден козацької доби, спадкоємності козацьких суднобудівних традицій та хронологічних меж існування козацької чайки.

Evolution of the Zaporozhzhya «Chaika» 16th-17th centuries

V. Sarychev*Zaporizhzhia National University***Key words:**Rapids, monoksylyon,
«Cossacks boat», «chaika», «dub»

During the Cossack Age the Zaporozhye boat, known from the 16th century as a «chaika» occupies a special place. At the same time, the cult relation to the chaika in the fictional and scientific tradition does not obscure the gaps in scientific understanding of this phenomenon. There is no general explanation even for the name of the ship, because the origin of the Turkish or Italian small, long sea vessels is only one version. In the article the directions of evolution of the Zaporozhian Cossacks' boat (chaika) during the 16-17th centuries are studied under the influence of technical and military-political factors. The defining features and characteristics of the boat are specified and the term «chaika» is specified. The chaika were multi-purpose transport warships for action in certain geographical conditions. It is proposed to justify the view of this military-technical phenomenon as a class of vessel, which unites different floating means on the principles of similarity in application and relative technical similarity. In this case, vessels within the same class retain their individual qualities and their own spatial and temporal boundaries. Thus, the chaika is a class of Cossack ships, which unites technical parameters similar to the universal transport-combat sailing-rowing floats used for the transport of soldiers by rivers and sea, intelligence raids and sabotage, boarding and landing operations using their own artillery. The chaika is considered as a general concept in comparison with the given specific types of vessels. Such diversity is a consequence of technical evolution. The evolution of this vessel is proof of the viability of Ukrainian shipbuilding and navigation traditions. The chaika existed as long as there was a historical demand for these traditions, and the Zaporozhian Cossacks and their descendants remained an important military-political factor in the historical development of Ukraine. The article also raises the question of the need for the classification of Ukrainian ships of the Cossack era and specification chronological boundaries the existence of the Cossack chaika.

У козацьку добу, протягом кількох століть військово-політичного протистояння на південноукраїнських землях та басейні Чорного моря запорозький човен, відомий з XVI ст. як «чайка», посідає особливе місце.

Водночас культове ставлення до чайки в белетристичній та науковій традиції не затуляє прогалини у науковому осмисленні цього феномену. Відсутнє загальноприйнятне пояснення навіть назви судна, адже походження від турецьких чи італійських невеликих довгих морських суден кайка, шайке, сайке та ін. є лише однією з версій [1, с. 46]. До того ж, із появою у XVI ст., термін «чайка» не замінив собою інші назви козацьких суден, похідні від способу чи матеріалу виробництва. У XVI – XVII ст. судна, виготовлені на основі довбаного човна з липи, верби чи дуба також грецькою називали монокілом [2, с. 294]. Монокіл «липа» відомий навіть з XV ст., а похідні від дуба назви «дубас» чи «думбас» – з XVI-го. Перехід з кінця XVII ст. до будівництва суден із міцним повздовжнім набором із дуба породило назву «дуб».

У XVI ст. чайка відома як човен для долаття дніпрових порогів, зроблений зі шкіри. У XVII ст. це морський човен для нападів на турецькі кораблі та узбережжя. Тобто одна назва у двох практично різних за конструкцією, умовами та районом застосування суден.

Відкритим залишається і питання часу існування чайки. З одного боку, ним вважають XVI – XVII ст., коли «козацький флот Січі протягом двох століть успішно вів двобій проти сильного воєнного флоту Османської імперії», коли флотилії чайок «здійснювали сміливі морські походи на турецькі порти Чорного, Азовського морів від Сінопа до Стамбула включно» [3, с. 626]. Також «чайками» в українській історіографії XIX – XX ст. називали бойові човни українського козацтва XVI – XVIII ст. [4, с. 484]. Іноді хронологія взагалі ігнорується, а лише констатується, що це «запорозький човен» [5, с. 3692].

З огляду на це термін «чайка» набуває неоднозначності та розпливчатості, через що виникає питання щодо доцільності або умов його використання.

Відомі джерела не дають точних відповідей на подібні питання, але свідчать, що цей тип судна як військово-технічний феномен пережив певну еволюцію.

Метою цієї роботи є виявлення такої еволюції, обумовленої внутрішніми (технічними) та зовнішніми (політичними) умовами.

Актуальність такого дослідження полягає в тому, що воно сприятиме заповненню прогалин

в історії українського судноплавства, яке є ознакою цивілізованого суспільства. Протягом свого існування козацтво вирішувало об'єктивні історичні завдання збереження та розвитку українського народу, його культури та державності. І чайка була одним з дієвих військово-технічних засобів цього. Але дослідження будь-якого явища потребує конкретних критеріїв і це питання загострюється у зв'язку із численними назвами козацьких суден та розпливчатістю поняття «чайка». Критерії могли б бути наслідком класифікації, до якої свого часу наблизився Д.І. Яворницький, у роботах якого знайшла відображення тенденція до узагальнення під одну назвою схожих за призначенням суден. Він розділяє «човни» на річкові та морські, останніми з яких є дуб та чайка, які, в свою чергу, ототожнюються: дослідник вважає чайкою знайдене біля місця Нової Січі судно, яке співпадає за описом із дубом [3, с. 168; 6, сс. 457; 462]. Окрім дуба назву «чайка» Д. І. Яворницький розповсюджує й на «козацький човен» Боплана. Посилаючись на видання бопланівського твору 1832 р. він вказує, що гармати, які козаки захоплювали на турецьких галерах, вони перевантажували на свої чайки [6, с. 442], хоча в оригінальному тексті Боплана та вказаному перекладі йшлося лише про козацькі «судна» та «човни» [7, с. 66].

Традиція об'єднання під єдиною назвою мала продовження. В «Історії запорізьких козаків» Д.І. Яворницького видання 1892 р. оригінальний бопланівський малюнок козацького човна XVII ст. підписаний «Козацкая лодка по Боплану» [6, с. 448]. Але у виданні 1990 р. малюнок підписано «Козацька чайка. Малюнок з книги Боплана. Середина XVII ст.» [8, с. 275]. Фактично назву «чайка» д'Асколі та інших авторів поєднано зі схожими технічними характеристиками «козацького човна», які навів Боплан. Втім, термінологічне розмаїття, як і хронологія, залишаються невпорядкованими.

З огляду на це завданнями роботи є: 1) виявлення сутності поняття «чайка», що виражає в ньому головне та визначальне; 2) уточнення терміну «чайка» і окреслення місця серед інших суден цього періоду; 3) виявлення напрямку еволюції чайки у вказаний період, зумовленого внутрішніми та зовнішніми зв'язками та процесами.

Польський хроніст Мартін Бельський у XVI ст. писав про човни зі шкіри, які козаки використовували для долаття порогів за допомоги мотузки та називали чайками (сзайкі) [9, с. 1359]. М. Бельський порівнює чайки з човнами київських князів, що здійснювали походи до Константинополя. Виходячі з цього можна вивести наступне визначення: чайка – легке судно зі шкіри, призначене для

долання дніпрових порогів із застосуванням допоміжних засобів (мотузки) та, ймовірно, придатне для використання на морі.

Натомість М. Бельський хоча і порівнює, але не ототожнює човни княжих та козацьких часів. Для нього це схожі засоби перевезення вояків в першу чергу Дніпром. Через свою легкість шкіряні човни стали в нагоді зокрема Дмитру Вишневецькому у його відступі Дніпром від Хортиці у бік порогів у 1556 році [10, с. 88]. Але для морських походів потрібні міцніші плавзасоби. Їх також називають чайками. У листі невідомого автора (1610 р.) йдеться про 16 чайок (*czaiek* та *czałek*), на яких козаки вийшли в море та пограбували міста в пониззі Дунаю [11, с. 122]. У 1627 р. король Сигизмунд III отримав відомості про вихід в море кількох десятків чайок (*czaiek*) [11, с. 323]. Посланець папи римського у 1630 р. повідомляв про 50 чайок (*chaiche*), які підійшли до Ізмаїла [12, с. 63]. В 1634 р. італійський місіонер Дортелі д'Асколі описує чайки (*saiche*) як довгі довбані човни із шаром соломи по бортах для підвищення плавучості та з екіпажем у півсотні козаків. За його словами, зібравши 30, 40, 50 та навіть 300 таких суден, козаки виходять в море, нападають на кораблі та спустошують турецькі міста на чорноморських берегах [13, сс. 97 – 98].

Описи морських походів XVI ст. в джерелах XVIII ст. також містять інші назви суден. Це «думбаси» та «стерни», на яких захоплювали Акерман, Кілію, Ізмаїл, Варну, а також «так далеко по Чорному морю заезжали, что и близ Царьграда были, и многие при оном море лежащие на берегах местечки, села и деревни разоряли...» [14, Ч. I, с. 23]. Або «...море было переплывать отваживаются, и суднами поезде под турецкие города, и разоряя оные...», «...чолны и дубы свои в безопасных местах хранили» [15, сс. 213, 329].

Отже, на відміну від чайок – шкіряних суден для долання порогів та теоретично придатних для використання на морі, тут йдеться про морські «думбаси», «стерни», «судна», «човни», «дуби». На близькість їх до чайки вказують свідчення про «чайки или водные судна», як здатні, на відміну від турецьких галер, долати пороги та про «чайки или дубы» в описі походу козаків на низ Дніпра 1575 року [16, сс. 331, 348]. Тобто в конкретному контексті йдеться про «чолни», «байдаки та інші судна», «морські судна» «козацькі судна», «судна», «дубы», а у загальному контексті – «чайки или водные судна», «чайки или дубы».

Отже, термін «чайка» набуває узагальнюючих ознак. Виходячи з цього, в наведеному розмаїтті можна побачити закономірність, яка може бути

підґрунтям термінології щодо певного типу судна для дослідження його розвитку. Таким чином маємо нове визначення: чайка - довгий довбаний човен із шаром соломи по бортах для підвищення плавучості, з екіпажем у півсотні козаків, призначений для дій на морі великими з'єднаннями, зокрема для абордажних атак та висадки десантів.

Але це ніяк не визначає конструкційну тотожність суден усіх наведених прикладів. Як і в XVI ст. «чайка» знов не заміщає інші назви козацьких суден, які ходили морем, що підтверджують наступні приклади:

1. 1638 р. У присязі козаків Речі Посполитій 20 лютого після поразки їхнього антипольського повстання йдеться про човни (*czolny*) та морські човни (*czolnow morskich*) [17, с. 370].

2. Під 1638 р. відомості С. Величка (1720 р.) кажуть про морський похід запорожців на турецькі міста Кілію, Варну та околиці Константинополя «чолнамы великими, иже нарицаются по козацку липи albo дубаси, по греческу же – моносила, еже есть судини воднии, единодревеснии, то есть з единого древа витесани» [2, с. 294].

3. 1651 р. Г. Л. де Боплан в «Описі України» наводить характеристики козацького судна, який він називає «bafteau» (човен), «vaiffeau» (судно), а для основи з липи або верби «canot» (човен) [18, сс. 257 – 269]. Довжина козацького човна 60, ширина 12 футів. Він має артилерійське озброєння, загостреність носу та корми, два весла (на носі та кормі) для кермування, захисний шар хмизу по бортах. За характеристиками бопланівські «bafteau» співпадають із довгими довбаними та непогано озброєними «saiche» д'Асколі. Боплан зафіксував і призначення човна, що є важливою обставиною для його типологізації. Він красномовно іменує флотилії з 80 – 100 човнів «le camp volant des Cosacques» – летючим козацьким табором [18, сс. 257 – 269].

4. Під 1667 р. О. І. Рігельман (1778 р.) згадує думбаси і стерни, які визначає як «лодки большие мореходные» [14, Ч. II, с. 100].

5. 1673 р. Гетьман Іван Самойлович доручає протопопу Адамовичу вести у Москві перемовини про «чолны морские» для походу в Крим та отримання дозволу на пошук деревини в Брянському та Трубчевському повітах та в районі річки Ворскла, аби будувати та відправляти на Запорожжя саме «чолны морские» [19, сс. 137 – 138]. У листі-відповіді з Москви ті ж самі човни мають іншу назву: гетьману наказано надіслати в Брянський, Трубчевський та Путівльський повіти «знающих людей», аби «чайки делают» [19, с. 172 – 173]. Пізніше Самойлович звітує, що «челны морские

сделаны» та готуються до спуску за пороги. Це з Москви переказують запорожцям, але пишуть знов про чайки: «чайки присланы будут к вам на Запорожье вскоре» [19, с. 260].

6. Кінець XVII ст. вважається часом козацького «дубу» – великого плоскодонного, безпалубно-

го, однощоглового судна [1, с. 45]. Кільовий брус та інші деталі відрізняли цей новий дуб від дубів та інших монокилів попередніх часів. Але за параметрами він схожий на бопланівський човен. Варто також зазначити, що з появою дощаного судна доба монокила не скінчилася.

Таблиця 1. Козацькі військові судна XVI – XVII ст.

Назва	Характеристики	Призначення
Чайка, XVI ст. [10, с. 88; 9, с. 1359].	Човни з бортами зі шкіри	Перевезення вояків в порогах та на річкових мілинах.
Чайки або «водні судна», XVI ст. [16, с. 331].	~ на основі монокила	Перевезення вояків та додання поргів
Чайки або дуби, 1575 р. [16, с. 348].	~ на основі монокила з дуба	Перевезення вояків в пониззі Дніпра
Думбаси та стерни, XVI ст. [14, Ч. I, с. 23].	~ на основі монокила з дуба	Перевезення вояків річками та морем, десант.
Судна, чолны, дубы, XVI ст. (за даними XVIII ст.) [15, сс. 213, 329].	~ на основі монокила з дуба	Перевезення вояків річками та морем, десант.
Чайки, 10-ті – 30-ті рр XVII ст. [11, с. 122, 323; 12, с. 63; 13, сс. 97 – 98].	«Видовбані» довгуваті човни. Шар соломи по бортах для підвищення плавучості.	Перевезення 50 вояків річками та морем, десант, абордаж.
Човни, морські човни. 1638 р. [17, с. 340].	...	Перевезення вояків річками та морем, десант.
Човни великі, вони ж липи або дубаси. 1638 р. [2, с. 294].	~ на основі монокила з дуба або липи	Перевезення вояків річками та морем, десант.
Козацький човен, 40-ві рр. XVII ст. [18, сс. 257 – 269].	На основі монокила з липи чи осини. Довж. 18, шир. 3,0-3,6 (м). 4-6 фальк. Загострені ніс та корма, весла на носі та на кормі, захисний шар з очерету. 10 – 15 пар весел.	Перевезення 50 – 70 вояків річками та морем, десант, абордаж.
Думбаси і стерни. 1667 р. (1778 р.) [14, Ч. II, с. 100].	~ монокили на основі дуба	Перевезення вояків річками та морем, десант.
Чайки, човни морські. 1673 р. [19, сс. 137 – 138, с. 172 – 173, 260].	~ на основі монокила	Прохід порогів, перевезення вояків річками та морем, десант.
Дуб, к. XVII ст. [3, с. 168; 6, сс. 457; 462].	Дощаник. В основі замість човна-довбанки від носа до корми дубовий брус завтовшки 24 см. Шпангоут і обшивка з дубу, верхня частина бортів, банки та настили на кормі і носі з сосни або ялини. Довж. 20 - 21, шир. 3,6, висота борту 2,1 (м).	Перевезення 50 – 70 вояків річками та морем

Головною спільною рисою наведених суден є їхнє призначення. У XVII ст. тенденція до узагальнення поняття «чайка» підсилася, що можна побачити на прикладі співпадіння у призначенні та за характеристиками бопланівського козацького човна і чайки д'Асколі. Іншим наочним прикладом узагальнення є листування 1673 р., коли українська сторона називає свої судна «морськими човнами», а московська, у відповідь, наполегливо застосовує загальний термін «чайка».

Таку ж схожість можна побачити у дубі кінця XVII ст. Заміна в цьому випадку архаїчного човника (canot) дубовим брусом в основі «козацького човна» (відтепер – «дуба») було одним з наслідків розвитку науки та техніки у XVII ст. Відкриття того часу мали надзвичайне значення для кораблебудування, через що XVII ст. вважається часом становлення корабельнобудівної науки [20]. З фундаментальних наук відокремилися гідромеханіка, будівельна механіка і теорія корабля, які вивчали основні мореходні властивості суден – плавучість, остійність, міцність, керованість та ін. Італійський астроном, фізик та механік Галілео Галілей заснував спеціальні розділи міцності – опір матеріалів та будівельну механіку корабля, досліджуючи у своїй книзі 1638 р. опір, який чиниться твердими тілами силі, яка прагне їх зламати. Аналізуючи вигин призматичної балки, він дійшов висновку про можливість зменшення ваги балок на 33%, не шкодячи міцності. Відкриті в 1660 р. англійцем Робертом Гуком та в 1680 р. французом Едмом Маріоттом законів пропорційності між напругою і деформацією матеріалів дозволили вирішити завдання поперечного згинання балок. Ці дані та технічні новації не могли оминути Запорожжя з огляду включеності козацтва до європейських соціально-економічних та військово-політичних процесів. Виготовлення деталей шляхом поздовжніх і поперечних деформацій заготовок (одночасно з потребою зниження ваги деталей) висувало додаткові вимоги до міцності заготовок. Це призвело до більшого застосування дубу для виготовлення основних частин козацьких човнів – поздовжньої балки, шпангоутів, днища та нижньої частини бортів. Цілковито, що

різновид, який з'явився в такий спосіб, отримав назву «дуб».

Наведені дані дозволяють зробити певні висновки.

Для XVI - XVII ст. притаманна тенденція застосування терміну «чайка» у загальному контексті. Під цим терміном об'єднувалися «чолни», «байдаки та інші судна», «морські судна», «козацькі судна», «чолни», «дуби», назви яких вживалися у конкретному контексті. Об'єднання суден XVI - XVII ст. під назвою «чайка» обумовлене, в першу чергу, однотипністю використання, наочній всеохопності поняття «чайка», яке означає множину різновидів суден, що принципово тотожні в своїй основі, але зберігають індивідуальні якості та власні просторово-часові межі.

Отже, чайка – це певний клас козацьких суден, який об'єднує схожі за технічними параметрами універсальні транспортно-бойові вітрильно-гребні плавзасоби, які використовувалися для перевезення вояків річками та морем, розвідувальних рейдів та диверсій, абордажів та десантів із застосуванням власної артилерії.

Протягом XVI - XVII ст. можна спостерігати напрямок еволюції чайки від легкого судна зі шкіри для долаття порогів до набійного судна на моноскільній основі, озброєного артилерією, для морських операцій, яке, в свою чергу, передувало появі з кінця XVII ст. судна на дощаній основі. Окрім технічного, суттєвим чинником такої еволюції був військово-політичний: козацьке суднобудування та судноплавство розвивалося в руслі протистояння у Нижньому Подніпров'ї, Північному Причорномор'ї, Приазов'ї, Криму та на Чорному морі, поступового розширюючи географію військових дій. Попри суттєву морську міць Османської імперії козацький флот у XVII ст. вже безпосередньо впливав на військово-політичну ситуацію в чорноморському регіоні.

З такого змісту терміну «чайка» безпосередньо випливає його похідність від принципів використання та обумовленість військово-політичними викликами, що поставали перед козацтвом і не були обмежені хронологічними рамками, наведеними у цій статті.

Джерела та література

1. Жавжарова Т. Л. Назви річково-морських суден Запорозьких козаків / Т.Л. Жавжарова // Вісник Запорізького державного університету: Збірник наукових статей. Філологічні науки [Головний редактор Толоч В. О.]. – Запоріжжя: Запорізький державний університет, 1999. – С. 44 – 48.
2. Величко С. Лѣтопись событій : Т. 4. / С. Величко. – Київ, 1864. – 407 с.
3. Українське козацтво: Мала енциклопедія / [кер. авт. колект. Ф.Г. Турченко; відпов. ред. С. Р. Лях]. – Київ: Генеза; Запоріжжя: Прем'єр, 2006. – 672 с.: іл., карти.

4. Енциклопедія історії України: Т. 10. Т. – Я. / [Редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін. НАН України. Інститут Історії України]. – К.: В-во «Наукова думка», 2013. – 784 с.: іл.
5. Енциклопедія Українознавства: Т. 10. / [Гол. ред. В. Кубійович]. – Париж; Нью-Йорк: «Молоде Життя», 1984.
6. Эварницкий Д. И. История запорожских козаков: Т. I. / Д. И. Эварницкий. – С.-Петербург, 1892. – 542 с.
7. Описание Украины. Сочинение Боплана / Г. Л. де Боплан [Пер. с фр. Ф. Г. Устрялов]. – Санктпетербург, 1832. – 178 с., XX.
8. Яворницький Д. І. Історія запорізьких козаків: Т. 1. / Д. І. Яворницький [Пер. з рос. І. І. Сварника]. – Львів: Світ, 1990. – 329 с.: іл.
9. Kronika Marcina Bielskiego: T. III (Księga VI. wraz z kontynuacją). – Sanok, 1856.
10. Люта Т. Мапа Великого князівства Литовського 1613 р. Миколая-Христофора Радивіла / Т. Люта // Пам'ятки України: історія та культура. – 1996. – №2. – С. 81 – 88.
11. Жерела до історії України – Русі: Т. VIII. – Львів: Археографічна комісія Наукового Товариства імені Шевченка, 1908. – 407 с.
12. Хорошкевич А. Л. Боплан и его описание Украины / А. Л. Хорошкевич // Боплан Г. Л. де. Описание Украины / Г. Л. де Боплан [Пер. с фр. З. П. Борисюк; ред. перевода А. Л. Хорошкевич, Е. Н. Ющенко]. – М.: Древлехранилище, 2004. – 576 с., илл.
13. Описание Чёрного моря и Татарии, составил доминиканец Эмиддио Дортелли Д'Асколи, префект Каффы, Татарии и проч. 1634. // Записки Одесского общества истории и древностей. – Одесса, 1902. – Т. 24. – Материалы. – С. 89 – 180.
14. Ригельман А. И. Летописное повествование о Малой России. / А. И. Ригельман. – Москва, 1847.
15. Краткое описание Малоросіи // Летопись Самовидца по новооткрытым спискам съ приложением трех малороссийскихъ хроникъ: Хмельницкой, «Краткого Описания Малороссии» и «Собрания Исторического». – Киевъ, 1878. – С. 209 – 319.
16. Лукомский С. В. Собрание историческое // Летопись Самовидца по новооткрытым спискам съ приложением трех малороссийскихъ хроникъ: Хмельницкой, «Краткого Описания Малороссии» и «Собрания Исторического». – Киевъ, 1878. – С. 321 – 374.
17. Архивъ Юго-Западной Россіи, издаваемый временною комиссією для разбора древнихъ актовъ: Ч. III. – Т. 1. – Акты о козакахъ (1500 – 1648 г.). – Киевъ, 1863. – 433 с., СХХ.
18. Боплан Г. Л. де. Описание Украины / Г. Л. де Боплан [Пер. с фр. З. П. Борисюк; ред. перевода А. Л. Хорошкевич, Е. Н. Ющенко]. – М.: Древлехранилище, 2004. – 576 с., илл.
19. Акты, относящиеся къ исторіи Южной і Западной Россіи, собранные и изданные археографическою комиссією: Т. XI (1672 – 1674). – Санктпетербургъ, 1879. – 820 ст.
20. Мытник Н. А. Краткая история корабельных наук (хронология событий с комментариями) / Н. А. Мытник. – Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2004. – 197 с. – <http://ship.bsu.by/download/book/6316.pdf>