

Фоменко В.Г.

Про козацькі човни
«чайки» та «ядуби»

УКРАЇНСЬКИЙ ІСТОРИЧНИЙ ЖУРНАЛ

київ

8

1966

УКРАЇНСЬКИЙ ІСТОРИЧНИЙ ЖУРНАЛ

№ 8

СЕРПЕНЬ

1966

РІК ВИДАННЯ ДЕСЯТИЙ

ОРГАН ІНСТИТУТУ ІСТОРІЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНСЬКОЇ РСР, ІНСТИТУТУ ІСТОРІЇ ПАРТІЇ ЦК КП УКРАЇНИ — ФІЛІАЛУ ІНСТИТУТУ МАРКСИЗМУ-ЛЕНІНІЗМУ ПРИ ЦК КПРС

ЗМІСТ

СТАТТІ

Ю. Н. Єльченко — Діяльність комсомолу України по вихованню молоді на революційних традиціях	3
О. Ф. Осетров (<i>Кам'янець-Подільський</i>) — Братерські зв'язки робітників Радянської України та Англії (1924—1927 pp.)	13
В. В. Горбунов (<i>Москва</i>) — Ленінський метод дослідження закономірностей внутріпартійної боротьби	24

МЕТОДОЛОГІЯ ТА МЕТОДИКА ІСТОРИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Б. М. Кедров (<i>Москва</i>) — Історія науки і сучасність	38
---	----

ДО 110-РІЧЧЯ З ДНЯ НАРОДЖЕННЯ І. Я. ФРАНКА

Ф. Д. Пустова (<i>Харків</i>) — І. Я. Франко і радикальна партія	45
Л. А. Коваленко (<i>Кам'янець-Подільський</i>) — І. Я. Франко — історик-славіст	53
С. М. Шевченко — І. Я. Франко про значення фактів в історичному дослідженні	62
Н. П. Корнієнко — До питання про перші українські переклади творів Маркса та Енгельса	66
Петро Кравчук (<i>Канада</i>) — І. Франко та українська трудова еміграція в Канаді	70

ПОВІДОМЛЕННЯ

Н. С. Гурладі (<i>Львів</i>) — Про деякі тенденції буржуазної фальсифікації національної політики КПРС на Україні	81
В. П. Столаренко, В. П. Шварець — Про розвиток колгоспної демократії після ХХ з'їзду КПРС	89
О. В. Сурилов (<i>Кишинів</i>) — До історії утворення Молдавської РСР	98

ПОВЕРТАЮЧИСЬ ДО НАДРУКОВАНОГО

С. Н. Іоффе (<i>Чернігів</i>) — Про підпільників у фашистських концтаборах на Чернігівщині (Деякі доповнення до статті М. М. Лемешука)	106
В. Г. Фоменко (<i>Запоріжжя</i>) — Про козацькі човни «чайки» та «дуби»	107

ЗАМІТКИ

Л. В. Чуйко — Про шлюбну структуру населення Української РСР у 1959 р.	111
В. П. Беляєв (<i>Дніпрорудзержинськ</i>) — Історія одного пам'ятника	113
Я. І. Малкін — І. Я. Франко з приводу відкриття в Римі пам'ятника Джордано Бруно (1889 р.)	114

ДОКУМЕНТИ ТА МАТЕРІАЛИ

Марія Євстахевич (<i>Польща</i>), Мечіслав Інгльот (<i>Польща</i>) — Польські версії «Листування запорізьких козаків з турецким султаном»	116
---	-----

НА ДОПОМОГУ ВИКЛАДАЧУ ІСТОРИЇ

С. І. Векслер (<i>Одеса</i>) — Формування в учнів нових понять у процесі вивчення суспільствознавства	121
---	-----

ДО ІСТОРІЇ МІСТ І СІЛ РАДЯНСЬКОЇ УКРАЇНИ

В. М. Зайцев, І. С. Слабеев — Україна кінця XVI — першої половини XVII ст. в описах і мемуарах іноземців

124

ОГЛЯД ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

А. І. Сторчак — Соціально-економічні відносини на Україні в народницькій історіографії (друга половина XVII—XVIII ст.)

131

НАШ КАЛЕНДАР

П. Н. Ємець — С. Ф. Кондратенко (До 60-річчя з дня народження) 138
П. У. Шатов — І. Е. Якір на фронтах громадянської війни (До 70-річчя з дня народження)

140

В. В. Грабовецький (*Львів*) — Полководець селянсько-козацького війська Семен Височан (До 300-річчя з дня загибелі) 142

КРИТИКА ТА БІБЛІОГРАФІЯ

В. Г. Сарбей, П. М. Шморгун — Нарис історії філософії на Україні 146
В. І. Петров — Є. М. Скляренко. Робітничий клас України в роки громадянської війни (1918—1920 рр.)

151

Є. І. Фірсова (*Мінськ*) — В. Бармічев. В єдиній сем'ї братських культур 155
Г. С. Островський (*Львів*) — А. Дмитренко. Український радянський історичний живопис 157

ХРОНІКА ТА ІНФОРМАЦІЯ

В. С. Скоріна — Теоретичний семінар з спеціальних історичних дисциплін 158
Н. А. Іванова, З. І. Руда — Книжково-ілюстративна виставка «Запорізьке

159

козацтво» в Центральній науковій бібліотеці АН УРСР 160
М. Д. Брезкун (*Чернігів*) — Ювілейна наукова конференція в Чернігові 160

160

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Ф. П. Шевченко (головний редактор), І. Л. Бутич, А. М. Гаєвський (заст. головного редактора), І. О. Гуржій, М. Р. Доній, В. А. Жебокрицький, П. М. Калениченко, С. М. Королівський, І. П. Кріп'якевич, П. А. Лавров, Л. П. Нагорна (заст. головного редактора), В. І. Петров, А. В. Санцевич, В. А. Чирко, П. М. Шморгун.

Відповідальний секретар І. В. Лупандін

Адреса редакції: Київ — 1, Кірова, 4,
телефон Б 9-71-31.

Украинский исторический журнал, № 8, 1966
(На украинском языке)

Технічний редактор М. Л. Таратута. Коректори Т. С. Громова, Н. Г. Денисова, В. Є. Колесникова

БФ 02020. Зам. К-126. Тираж 5612. Формат паперу 70×108^{1/4}. Друк. фіз. аркушів 14. Обліково-видавн. аркушів 16,0. Підписано до друку 12.VIII 1966 р.

Київська обласна друкарня, вул. Леніна, 19.

ПРО КОЗАЦЬКІ ЧОВНИ «ЧАЙКИ» ТА «ДУБИ»

В «Українському історичному журналі» різні автори торкалися побудови й обладнання човнів, на яких запорізькі козаки робили свої походи проти турецько-татарських загарбників¹.

Та вважаємо, що до цього питання варто ще раз повернутися, використавши різні джерела.

Починаючи з XVII ст. багато свідків-мемуарістів змальовували зброю, одяг запорізьких козаків, запаси продуктів, що іх вони брали з собою, і з якою метою. Але досі немає достовірних даних, якими ж були ті судна, що на них запорожці ходили через бурене Чорне море? З допомогою яких засобів вони досягали рабовласницького ринку Кафи й далікіх турецьких міст Сінопа, Трапезунда і навіть Золотого Рога в Константинополі?

Саме запорізьке судно було нам знайоме лише з малюнків у праці Боплана. Дослідники XIX та ХХ ст., які писали про запорізьку давнину, називали це судно «чайкою».

А як же сучасники і самі власники-козаки називали такі судна?

Е. Лассота у своєму щоденнику про перебування в Чортомлицькій Сіці в 1594 р. писав, що біля переправи між порогами у козаків є свої човни². Човнами називались козацькі судна і в документах 1625 р.³ Але з записок того ж Лассоти дізнаємося, що з Сіці він виїхав на сандалі⁴ (сandal — широкий турецький човен, шлюпка).

¹ Див. «Український історичний журнал», 1965, № 6, стор. 98—99; 1966, № 1, стор. 160.

² Дневник Эриха Лассоты. Мемуары, относящиеся к истории Южной Руси. Выпуск I (XVI ст.), К., 1890, стор. 166.

³ Воссоединение Украины с Россией. Документы и материалы в 3-х томах. Том I, 1620—1647 гг., М., 1953, стор. 56.

⁴ Дневник Эриха Лассоты..., стор. 184.

У польських документах 1617—1631 рр. йдеться про посилку спеціальних загонів реєстровців і жовнірів на Запорізьку Січ для знищення там козацьких мореходних суден — морських човнів⁵. У документах XVI—XVII ст. козацькі човни часто називаються так само, як і старовинні слов'янські судна — «монахіли»⁶, тобто однодеревки.

Одна з перших згадок про козацьке судно, що мало спеціальну назву «липа», належить до 1626 р.⁷ Як свідчить Боплан, така назва виникла, очевидно, тому, що в основу запорізького судна «береться човен з верби чи липового дерева»⁸. Інший сучасник — французький офіцер також зазначає, що запорізькі судна «збудовані, як човни, з липи або з верби»⁹. Дяк Микита Зотов, повернувшись із Криму в 1681 р., зазначав у статейному списку, що московське посольство козаки перевозили через р. Базавлук також «на липах»¹⁰.

Боплан у 1640 р. писав, що козаки робили судна, «так би мовити, щебенища військові»¹¹. Він хотів підкреслити великий розмір судна («щебенище» — велика щебека, що по-турецьки означає довгий і вузький човен).

Приблизно в той же час — у 1648 р.— судна реєстрових козаків називались «байдаками» («байдак» — по-турецьки означає пропор, знак), а судно прозвали так, маєтесь, за те, що, як зазначав віце-адмірал Крюйс в 1699 р., козацькі «флоти при виході... своїми великими й малими значками біля себе храбруються»¹².

Військовий інженер Мишецький, який кілька років жив на Новій Січі, називав судна запорожців човнами, дубами і військовими дубами¹³. Дубами називались і човни запорожців, що були під Очаковим у 1737 р., кожен з яких вміщував по 30—50 чоловік озброєних козаків¹⁴ («дубе» — по-турецьки означає понтон, військовий канонерський чевен¹⁵).

Перша письмова згадка про козацький човен «чайку» припадає на 1672 р., коли в «приказе Малая России кощевые посланцы, Евсей Шашол с товарищи, сказали... А на весне б изволил великий государь прислатъ к ним,— к запорожцам — чаек»¹⁶. Назва запорізького човна «чайка», можна думати, походить від турецького слова «чай» — «сай» — річка. Можливо, що термін «чайка» застосовувався до суден, придатних для плавання лише по річках. На території України дотепер ще ніде не виявлено жодного документа, де б назва «чайка» згадувалася до другої чверті XVIII ст.

У світлі наведених документальних даних нам здається правдоподібним припущення, що турецькі назви «чайка» й «дуб» закріпились за козацькими суднами на Нижньому Дніпрі уже після того, як запорожці вийшли з-під турецького впливу й повернулись із Алешек на старі козацькі землі Запоріжжя і що під цими назвами козаки розуміли два різних за розмірами судна, залишки яких знайдено¹⁷ більш як 100 років тому на дні дніпровської протоки в районі с. Покровського, де була Нова Січ.

Вивчення ознак, властивих суднам, назви яких наводяться в старовинних документах про Запоріжжя, дозволяють нам чіткіше уявити собі вид бойового морського посильного річкового судна запорізьких козаків і зробити такі висновки про їх особливості. Дно човна було суцільне з одного великого стовбура липи або верби. Велике судно — «дуб» за своєю формою нагадувало одночасно і сандал і щебеку, тобто було широке й довге, менше судно — «чайка» відрізнялось від «дуба» лише своїми розмірами. «Дуб» мав шоглу, на якій піднімався пропор — значок («байдак»).

Запорізька Січ, як відомо, розташовувалася досить далеко від моря.

Вирушаючи в морські походи чи повертуючись на Січ, козаки зустрічали на своє-

⁵ М. Грушевский. История украинских казаков. Том II, К., 1914, стор. 93, 178, 446, 464.

⁶ В. Мавродин. Русское мореходство в южных морях, Симферополь, 1955, стор. 172.

⁷ Воссоединение Украины с Россией, т. I, стор. 71.

⁸ Описание Украины Боплана. 1630—1648. Мемуары, относящиеся к истории Южной Руси. Выпуск II, К., 1896, стор. 40.

⁹ Г'єр Шевальє. Исторія війни козаків проти Польщі, К., 1960, стор. 40.

¹⁰ Н. Мурзакевич. Список со статейного списку Василя Михайлова сына Тяпкина. «Записки Одесского ОИИД», т. II, 1850, стор. 646.

¹¹ Летопись событий в Юго-Западной России в XVII веке. Составил Самойло Величко, бывший канцелярист Войска запорожского (1720)., К., 1848, стор. 371.

¹² «Отечественные записки», часть 12-я, 1824, стор. 70.

¹³ История о казаках Запорожских, как оние издревле зачалися, и откуда свое происхождение имеют, и в каком состоянии ныне находятся. Сочиненное от инженерной команды, Одесса, 1851, стор. 13, 14, 26, 32.

¹⁴ Всеподданнейшие донесения графа Миниха, Часть 2-я. Донесения 1737—1738 гг. Сб. «Военно-исторические материалы», Спб., 1899, стор. 94.

¹⁵ В. В. Радлов. Опыт словаря тюркских наречий, т. 3, Спб., 1905, стор. 1796.

¹⁶ Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России, собранные и изданные Археографической комиссией, т. XI, 1672—1674, Спб., 1879, стор. 15.

¹⁷ Д. И. Эваринчикий. История запорожских казаков, т. I, Спб., 1892, стор. 463.

му шляху і пороги, і мілководдя, і волоки, а все це вимагало від суден особливих властивостей. Так, судно мало бути плоскодонним, але одночасно і придатним для плавання в бурхливому морі; при досить великому навантаженні воно повинно було піорівняно мало осідати, бути міцним, але простим у будівництві, виготовленим з піоручного дерева придніпровських плавнів. Всім цим вимогам, як відомо з свідчень сучасників, повністю відповідали запорізькі «дуби» на морі і «чайки» на ріках.

Дотепер загальний вигляд і особливості обладнання мореходного судна запорізьких козаків ми уявляли собі подібним до човна, зображеного на малюнку, який Боплан, за його власним визнанням, «нашвидку накидав олівцем»¹⁸, не згадавши навіть про два різні типи й призначення запорізьких човнів.

Але таке судно, яким його по пам'яті намалював Боплан через 10 років після виїзду з Придніпров'я, не могло бути придатним для запорізьких козаків. Бопланівський човен, що являє собою майже рівнобічний трикутник, свідчить про велику осадку його при навантаженні, тобто про повну непридатність такого судна для плавання по мілководдяних перекатах проток придніпровських плавнів. Судно такої форми було б дуже нестійким і хитким, особливо під час морського бою.

Але відомо, що запорізькі судна завдяки їх особливим якостям плавіть через багато років після ліквідації Запорізької Січі застосовували в російській армії. В реляції 19 червня 1788 р. про перемогу над турецким флотом і про його знищення під Очаковим сам Потьомкін змушений був відзначити, що ця «перемога одержана малими новозбудованими за небувалим калібром весловими суднами,— тобто суднами, ще не відомими царським адміралам. Іх збудовано до 200 і в них вміщується по 60 чоловік. Легкість і поворотливість їх така, що ворожий корабель устиг лише побачити їх, а вони вже оточують його і з допомогою запальників запалають, при цьому вони мають ще ту вигоду, що як наближаються до ворожого корабля, то завдяки своєму малому розміру гарматні постріли з корабля не торкаються їх перелітають через них. Цими суднами керують переважно запорожці, яких тепер нараховується 20 тис., а отаманом над ними поставлений якийсь випробуваний наїзник Сидор Бєлій; вони наочні з різних завзятих молодців»¹⁹.

У документах часів Кримського походу 1736 р. виявлено креслення «козацького човна». Це старовинне креслення знаходитьться у протоколах Адміралтейства колегії. Ретельне вивчення його та співставлення з описом більшого з двох човнів, витягнутих наприкінці минулого століття з дна річки напроти нинішнього с. Покровського, дозволили установити їх повну ідентичність.

Хоч точно відомо, що Д. І. Яворницький ніколи не бачив креслення 1736 р., але опис знайдено ним покровського «дуба» не лише детально розповідає про особливості обладнання, подібного до козацького човна, але й доповнює креслення невидимими на ньому деталями й поясненнями.

Опис Д. І. Яворницького підтверджує, що запорізький човен «зроблено було без кіля, на вигляд плоскодонний, з крутыми вигнутими боками; дно й нижня частина бортів його (по ватер-лінії) складалися з дубових дошок, а верхня частина бортів і палуба — настил на носі й кормі,— з ялини; кокори, тобто ребра,— шпангоути,— всі з дуба; вся зовнішня обшивка човна була прикріплена до кокорів дерев'яними ясеневими, в два пальці товщиною, й залізними, грубої ковальської роботи, з великими шляпками, гвіздками в такому порядку, що через два дерев'яні гвізди йшов один залізний; з боків човна зроблені були уклочні («кочетки») для весел; на всю довжину човна, від носа до корми, йшов дубовий брус, товщиною в п'ять вершків, склалий човна, від носа до корми, йшов дубовий брус, товщиною в п'ять вершків, склалий з двох шматків, скріплених по самій середині човна; до бортів човна зверху дений з двох шматків, скріплених по самій середині човна; до бортів човна зверху прикріплені були залізні, які збереглись до цього часу, болти з крючками, очевидно, для прикріplення до них мотузок від снасті. З цього можна зробити висновок, що човен, крім весел, ходив на парусах і мав невелике оснащення. Менший з човнів мав три сажені довжини, два аршини глибини і до двох з половиною аршин по самій середині ширини; на вигляд він схожий на баркас, але устроєм нічим не відрізняється від човна великого»²⁰.

Експедиція Інституту археології АН УРСР й Центрального Історичного музею України в червні 1941 р. установила місце знаходження другого ж судна, яке потонуло в протоці напроти колишньої Нової Січі²¹. А на річиці, біля Хортиці, на самій Запорізькій верфі, де будувались ці козацькі «дуби» зовсім недавно... було знайдено 17 довгих, добре збитих човнів... Всі ці судна, як були, так і залишилися у воді до цього часу»²². Креслення запорізького «дуба» за розпорядженням віце-адмірала Сенявіна зробив галерний майстер Алатенцев. Очевидно, він консультувався з досвідченими запорізькими суднобудівельниками, які разом зі своїм кошовим отаманом

¹⁸ Описание Украины Боплана. Мемуары, относящиеся к истории Южной Руси.

Выпуск II (первая половина XVII ст.), К., 1896, стор. 344.

¹⁹ Записки Одесского ОИИД, т. VIII, 1872, стор. 223.

²⁰ Д. І. Еварніцкий. История запорожских казаков, т. I, стор. 462.

²¹ Вивчення Запорізької Січі. Газ. «Червоне Запоріжжя», 20 червня 1941 р.

²² Остров находок. Газ. «Большевик Запорожья», 8 червня 1941 р.

I. Малашевичем брали безпосередню участь в обладнанні запорізької верфі та будівництві на ній суден для флотилії запорожців, що діяла біля турецької кріпості Очаків.

У клопотанні перед сенатом 11 серпня 1736 р. про дозвіл будувати подібні човни вказувалося, що «немає потреби робити ці судна з одного дерева як, за необхідністю, робляться запорізькі «дуби»²³. Таке прохання було враховане і як видно з опису Д. І. Яворницького, знайдений ним запорізький «дуб» уже був зроблений не з одного дерева — липи чи верби, як раніше, а з шпангоутами, привальними брусками й днищем, виготовленими з дубових дощок.

Начальник російської гребної флотилії під Очаковим віце-адмірал Бредель 26 листопада 1736 р. доносив Адміралтейству колегії, що вирішено збудувати 500 двадцятичотирьохвесельних козацьких човнів за кресленням, доставленним Мініхом²⁴, який в офіційльній доповіді писав, що «запорожських казаков... поступками я зело доволен», які «до 2000 на дубах на Очакову прибули и всякие вашему імператорському величеству угодныя, а неприятелю вредные услуги оказывать охотно желають»²⁵.

Виявлене креслення козацької «лотки» допомагає з'ясувати головне нерозв'язане питання: які ж основні пропорції подібних суден? Відомо, що російські весельні галери на 16 і 22 банки (банка — поперечна дошка в човні для сидіння гребців): ширина — 3,2, а довжина — 22 м²⁶. Козацька «лотка» — запорізький дуб (за кресленням) на 12 банок: ширина 3,6, довжина — 20 м²⁷; запорізький човен на Бопланом на 12 банок: ширіна — 1, дорівнює висоті човна, а довжина — 5,0 м. Маючи таке співвідношення ширини й довжини бортів, човен Боплана не міг би стійко триматись на воді й перевертався б при найменшій зміні центра ваги.

Внаслідок недостатньої обізнаності Боплана з судноплавством, він, а за ним й інші мемуаристи XVII ст. та дослідники XIX і XX ст. писали, що запорізький «дуб» мав два керма: спереді і ззаду нібито для швидкої зміни напряму руху. Це велика помилка. Так, на «дубі» було два керманича, однак тільки один з них постійно був на кормі і спрямовував рух «дуба». Він же, мабуть, керував усім життям на човні — був там батьком — отаманом (чи не від запорізьких козаків пішов звичай на Дніпрі називати чи то лоцмана на суднах, чи то керманича на плотах «батьком»). А другий керманич, той, що знаходився на носі судна, мав не кермо, а загрібне весло, яким він допомагав скоріше повернути передню частину «дуба» в новому напрямку.

Не можна навіть думати, що запорізькі козаки були такі неумілі й недогадливі мореходи, які б замість повернути судно з допомогою руля й загрібного весла, зустріялись, пересідали на інші банки та перекидали весла на інший бік кочетків. Безумовно, така зупинка «дуба» для переміщення 24-х гребців в перевантаженому судні, в тісноті, а можливо й під час морського бою з ворогами, була б дуже небезпечною. Тому, нам здається, запорізькі козаки, які здавна були відомі як винахідливі й досвідчені майстри військової справи, ніколи б не зробили такої помилки, як зупинка човна під вогнем ворога.

Не лише складні розрахунки, але навіть просте логічне уявлення показує, що на подолання «інерції» руху при зупинці швидкохідного тяжкого «дуба» (вагою близько 25 т), й виведення його зі стану спокою в зворотному напрямку потрібно набагато більше сил й часу, ніж на розворот того ж «дуба» з допомогою керма й загрібного весла.

Саме така побудова й конструкція бойового козацького судна забезпечувала йому хорошу прохідність на будь-яких протоках Дніпровського басейну, а також маневреність під час оточення ворожого корабля у відкритому бурхливому морі.

В. Г. ФОМЕНКО

²³ А. Головізин. Русский флот на Черном море. «Морской сборник», октабрь, 1885, стор. 77.

²⁴ Там же, листопад, 1885, стор. 148.

²⁵ Всеподданнейшие донесения графа Миниха..., стор. 94

²⁶ А. Баюв. Русская армия в царствовании императрицы Анны Иоанновны. Война России с Турцией в 1736—1739 гг., т. I. Первые три года войны, Спб., 1906, стор. 60 (примітки).

²⁷ «Чертеж козацкой лотки 1736 года» — ЦГАВМФ ССР, ф. 212, оп. 1736, спр. 4, арк. 10.