

Т 15  
Фоменко В.Г.

Про козацькі човни  
«чайки» та «дуби»

# У КРАЇНСЬКИЙ ІСТОРИЧНИЙ ЖУРНАЛ

КИЇВ

8

1966

# УКРАЇНСЬКИЙ ІСТОРИЧНИЙ ЖУРНАЛ

№ 8  
СЕРПЕНЬ  
1966

РІК ВИДАННЯ ДЕСЯТИИ

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

## З М І С Т

### СТАТТІ

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

### МЕТОДОЛОГІЯ ТА МЕТОДИКА ІСТОРИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

- Б. М. Кедров (*Москва*) — Історія науки і сучасність . . . . . 38

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

- Ф. Д. Пустова (*Харків*) — І. Я. Франко і радикальна партія . . . . . 45  
Л. А. Коваленко (*Кам'янець-Подільський*) — 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 (*Канада*) — І. Франко та українська трудова еміграція в Канаді . . . . . 70

### ПОВІДОМЛЕННЯ

- Н. С. Гурладі (*Львів*) — Про деякі тенденції буржуазної фальсифікації національної політики КПРС на Україні . . . . . 81  
В. П. Столяренко, В. П. Шкварець — Про розвиток колгоспної демократії після XX з'їзду КПРС . . . . . 89  
О. В. Сурилов (*Кишинів*) — До історії утворення Молдавської РСР . . . . . 98

### ПОВЕРТАЮЧИСЬ ДО НАДРУКОВАНОГО

- С. Н. Гоффе (*Чернігів*) — Про підпільників у фашистських концтаборах на Чернігівщині (Деякі доповнення до статті М. М. Лемещука) . . . . . 106  
В. Г. Фоменко (*Запоріжжя*) — Про козацькі човни «чайки» та «дуби» . . . . . 107

### ЗАМІТКИ

- Л. В. Чуйко — Про шлюбну структуру населення Української РСР у 1959 р. . . . . 111  
В. П. Беляєв (*Дніпродзержинськ*) — 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 (*Польща*), Мечіслав Інглът (*Польща*) — Польські версії «Листування запорізьких козаків з турецьким султаном» . . . . . 116

### НА ДОПОМОГУ ВИКЛАДАЧУ ІСТОРІЇ

- С. І. Векслер (*Одеса*) — 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. Бармичев. В єдиной семье братских 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 козацтво» в Центральній науковій бібліотеці АН УРСР . . . . . | 159 |
| М. Д. Брезкун (Чернігів)—Ювілейна наукова конференція в Чернігові . . . . .  | 160 |
| В. Ш.—Захист докторської дисертації . . . . .  | 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. Крип'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.

Український історический журнал, № 8, 1966  
(На українском языке)

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

БФ 02020. Зам. К-126. Тираж 5612. Формат паперу 70×108<sup>1/16</sup>. Друк. фіз. аркушів 10. Умовн. друк 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 загарбників<sup>1</sup>.

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

Починаючи з XVII ст. багато свідків-мемуаристів змальовували зброю, одяг запорізьких козаків, запаси продуктів, що їх вони брали з собою, і з якою метою. Але досі немає достовірних даних, якими ж були ті судна, що на них запорожці ходили через буремне Чорне море? З допомогою яких засобів вони досягали рабовласницького ринку Кафи й далеких 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 XX 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 Чортотлицькій Січі в 1594 р. писав, що біля переправи між порогами у козаків є свої човни<sup>2</sup>. Човнами називались козацькі судна і в документах 1625 р.<sup>3</sup> Але з записок того ж Лассоти дізнаємося, що з Січі він виїхав на сандалі<sup>4</sup> (сандал — широкий турецький човен, шлюпка).

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

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

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

<sup>4</sup> 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 човнів<sup>5</sup>. У документах XVI—XVII ст. козацькі човни часто називаються так само, як і старовинні слов'янські судна — «моноксіли»<sup>6</sup>, тобто однодеревки.

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

Боплан у 1640 р. писав, що козаки робили судна, «так би мовити, щебевища військові»<sup>11</sup>. Він хотів підкреслити великий розмір судна («щебевище» — 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 прапор, знак), а судно прозвали так, мабуть, за те, що, як зазначав віце-адмірал Крюйс в 1699 р., козацькі «флоти при виході... своїми великими й малими значками біля себе хробруються»<sup>12</sup>.

Військовий інженер Мишецький, який кілька років жив на Новій Січі, називав судна запорожців човнами, дубами і військовими дубами<sup>13</sup>. Дубами називались і човни запорожців, що були під Очаковим у 1737 р., кожен з яких вмщував по 30—50 чоловік озброєних козаків<sup>14</sup> («дубе» — по-турецьки означає понтон, військовий канонерський чевен<sup>15</sup>).

Перша письмова згадка про козацький човен «чайку» припадає на 1672 р., коли в «приказе Малая России кошевые посланцы, Евсей Шашол с товарищи, сказали... А на весне б изволил великий государь прислать к ним, — к запорожцам — чаек»<sup>16</sup>. 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 знайдено<sup>17</sup> 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 й 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 шебеку, тобто було широке й довге, менше судно — «чайка» відрізнялось від «дуба» лише своїми розмірами. «Дуб» мав щоглу, на якій піднімався прапор — значок («байдак»).

Запорізька Січ, як відомо, розташовувалась досить далеко від моря. Вирушаючи в морські походи чи повертаючись на Січ, козаки зустрічали на своє-

<sup>5</sup> М. Грушевський. История украинских казаков. Том II, К., 1914, стор. 93, 178, 446, 464.

<sup>6</sup> В. Мавродин. Русское мореходство в южных морях, Симферополь, 1955, стор. 172.

<sup>7</sup> Воссоединение Украины с Россией, т. I, стор. 71.

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

<sup>9</sup> П'єр Шевальє. Історія війни козаків проти Польщі, К., 1960, стор. 40.

<sup>10</sup> Н. Мурзакевич. Список со статейного списка Василя Михайлова сына Тяпкина. «Записки Одесского ОИИД», т. II, 1850, стор. 646.

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

<sup>12</sup> «Отечественные записки», часть 12-я, 1824, стор. 70.

<sup>13</sup> История о казаках Запорожских, как оны издревле зачалися, и откуда свое происхождение имеют, и в каком состоянии ныне находятца. Сочиненное от инженерной команды, Одесса, 1851, стор. 13, 14, 26, 32.

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

<sup>15</sup> В. В. Радлов. Опыт словаря тюркских наречий, т. 3, Спб., 1905, стор. 1796.

<sup>16</sup> Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России, собранные и изданные Археологической комиссией, т. XI, 1672—1674, Спб., 1879, стор. 15.

<sup>17</sup> Д. И. Эварницкий. История запорожских казаков, т. I, Спб., 1892, стор. 463.



І. 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»<sup>23</sup>. 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, доставленим Мініхом<sup>24</sup>, який в офіційній доповіді писав, що «запорожських казаків... поступками я zelo доволен», які «до 2000 на дубах к Очакову прибыли и всякие вашему императорскому величеству угодны, а неприятелю вредные услуги оказывать охотно желают»<sup>25</sup>.

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 м<sup>26</sup>. Козацька «лотка» — запорізький дуб (за кресленням) на 12 банок: ширина 3,6, довжина — 20 м<sup>27</sup>; запорізький човен за Бопланом на 12 банок: ширина — 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 первертався б при найменшій зміні центра ваги.

Внаслідок недостатньої обізнаності Боплана з судноплаством, він, а за ним й інші мемуаристи XVII ст. та дослідники XIX і XX ст. писали, що запорізький «дуб» мав два керма: спереди і ззаду нібито для швидкої зміни напрямку руху. Це велика помилка. Так, на «дубі» було два керманіча, однак тільки один з них постійно був на кормі і спрямовував рух «дуба». Він же, мабуть, керував усім життям на човні — називати чи то лоцмана на суднах, чи то керманіча на плотах «батьком»). А другий керманіч, той, що знаходився на носі судна, мав не кермо, а загібне 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 загібного весла, зупинились, пересідали на інші банки та перекидали весла на інший бік кочетків. Безумовно, така зупинка «дуба» для переміщення 24-х гребців в переважаному судії. 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 важкого «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 загібного 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

<sup>23</sup> А. Головизнин. Русский флот на Черном море. «Морской сборник», октябрь, 1885, стор. 77.

<sup>24</sup> Там же, декабрь, 1885, стор. 148.

<sup>25</sup> Всеподданнейшие донесения графа Миниха..., стор. 94

<sup>26</sup> А. Баиов. Русская армия в царствовании императрицы Анны Иоановны. Война с Турцией в 1736—1739 гг., т. I. Первые три года войны, Спб., 1906, стор. 60 (примітки).

<sup>27</sup> «Чертеж козацкой лотки 1736 года» — ЦГАВМФ СССР, ф. 212, оп. 1736, спр. 4, арк. 10.