

## ЛІТЕРАТУРА

1. Прядкін К. К. Академічна наука Харківщини. До 90-річчя Національної Академії наук України / К. К. Прядкін. – Х., 2008. – 30 с.
2. Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт «Молния» на рубеже тысячелетий / под. общ. ред. В. И. Кравченко. – Х. : Изд-во «НТТМ», 2014. – 389 с.
3. ТОВАЖНЯНСЬКИЙ Л. Л. Університетська наука – вагомий чинник інноваційного розвитку держави // Віче (<http://www.viche.info/journal/3658/>). – 2013. – № 9.
4. Харьковский политехнический: ученые и педагоги. – Х. : Вид-во «Прапор», 1999. – 352 с.
5. Харьковский политехнический: на рубеже тысячелетий. – Х.: Вид-во «Прапор», 2000. – 385 с.
6. Бесов Л. М. Академик С. Я. Брауде в воспоминаниях современников / Л.М. Бесов, И.С. Брауде, А.Т. Пугачев // Вісник НТУ «ХП». Зб. наукових праць НТУ «ХП» серії «Історія науки і техніки». – 2008. – №8. – С.182-186.

УДК 623.827 (09)

## ПІДВОДНА ПАРАДИГМА УКРАЇНСЬКОГО КОЗАЦТВА

**Калініченко О.О.**, капітан першого рангу

(Інститут військово-морських сил Національного університету  
«Одеська морська академія»)

*Розглянуті історичні дані та припущення про бойове застосування підводних човнів українськими козаками кінця XVI ст. Аналіз достовірності базується на врахуванні аспектів технічної можливості та історичної, стратегічної й тактичної доречності такого застосування.*

**Ключові слова:** підводний човен, українське козацтво, бойові дії.

Наукова розробка історії зародження, становлення та розвитку підводної військової справи велась на користь націй, які реально мали свої держави. Свій відлік існує у німецьких підводників, який базується на давньогерманському епосі «Salman und Morolf» (1190 р.), де епічний Моролф скористався підводним човном, щоб уникнути переслідування царя Фора.

На іншому боці Євразійського континенту, зокрема у Японії, відлік підводного флоту ведуть з «драконьх човнів» фуна кайнін (фума кайнін), які мали герметичну верхню палубу і, при необхідності, могли занурюватися під воду. Війну з «субмаринами» пов'язують з ім'ям Хатторі Хандзо [1, 273].

На відміну від німецького романтичного націоналізму та далекосхідного «сьюгунізму», практичні американці «батьком свого підводного флоту» вважають шкільного вчителя Давида Бюшнеля, який у 1775 р. побудував підводний човен «Черепаха (Turtle)» для військових цілей (розміри 7,5 x 6 x 3 фути). 7 вересня 1776 р. на Іст Рівер (Нью Йорк) під орудою сержанта-добровольця Ізра Лі відбулась хоч і невдала, але перша спроба бойового застосування човна проти флагмана блокуючої ескадри 64-х гарматного корабля флоту її величності HMS “Eagle”.

Український фактор на протязі досить тривалого часу до проголошення незалежності України або за-

мовчувався, або фальсифікувався. Тому актуальність питання історії українського підводного мореплавства є на часі, особливо у зв'язку з втратою єдиного підводного човна проекту 641 «Запоріжжя».

Об'єкт нашого дослідження ми обмежимо переліком теоретичних праць та практичними втіленнями середньовічного підводного мореплавства.

Предметом же дослідження об'єримо практичний внесок українського козацтва в царині світового підводного плавання.

При дослідженні використовувалися історично-хронологічний метод, генетичний метод, порівняльний метод, метод історичної детермінації, логічний метод вкупі з методом припущень, метод *pro i contra*.

Науковим результатом дослідження є доказ не тільки можливості, а й доречності використання засобів нападу з-під води українськими козаками у 1594-1595 роках. Іншим результатом є аналіз достовірності історичних фактів, що містяться в історичному джерелі, яким є праця капітана фрегату Монжері.

Особистим внеском автора є версія перобладнання двох козацьких чайок в транспортно-десантний підводний човен.

Враховуючи те, що чільники українського козацтва були людьми освіченими і, крім національної освіти в колегіумах, отримували її за кордоном у провідних військових школах Європи, ми з повним правом можемо згадати деяких відомих широкому загалу дослідників підводної справи, наступних авторів та їх праці, що були доступні провідникам українського козацтва кінця XVI та першої половини XVII ст., а саме винаходи [2-4]:

- італійського інженера Роберта Вальтуріо (1413-1484 рр.), який у 1472

р. в своїй книзі «Про військове мистецтво» опублікував креслення підводного човна циліндричної форми з загостреними кінцівками, де як рушії мали використовуватися чотириохлопасні гребні колеса з м'язевим приводом;

- Леонардо да Вінчі, який біля 1500 р. розробив проект підводного човна, креслення якого згодом були знищені. Італієць пояснив це тим, що «люди настільки злобліві, що готові вбивати один одного навіть на дні морському»;

- англійського філософа Роджена Бекона, який в 1538 р. у своїй книзі «Послання про таємні дії мистецтва і природи й безпорадності магії», зазначав, що в м. Толедо «винайшли машину у формі маленького судна, за допомогою якого люди можуть пропливати під водою доволі великі простори»;

- англійця Вільяма Бурна (Брун), який у 1578 р. в своїй праці «Винаходи та пристрої, абсолютно необхідні для всіх генералів і капітанів або командирів, людей на морі, так і на землі» дав опис дерев'яного підводного човна, який занурювався під воду шляхом зміни свого об'єму;

- французьких ченців Жоржа Фурньє (Georges Fournier, 1595 – 1652) та Марена Мерсьєнні (Marin Mersenne, 1588-1648), які у 1634 р. написали книгу «Теологічні, фізичні, сумнінні та математичні проблеми підводного плавання», де виклали та обґрунтували ідею створення металевого підводного судна;

- італійського аббата Джованні-Альфонсо Бореллі (Giovanni – Alfonso Borelli, 29.01.1608 – 31.12.1679), який у своєму посмертному творі «De Motu Animalium, Рим, 1680» описав підводний човен, що занурювався за допомогою простого пристрою з кількох міхів, які розташовувалися між корпусом та поворотною балкою;

- французького фізика Дені Папена (1647-1712), який описав у своєму творі «Збірка різноманітних роздумів, які стосуються деяких машин», що вийшла в Кесселі у 1695 р., підводний апарат з заліза розмірами 1,68 x 0,76 x 1,76 метра власної побудови 1691 р.;

- англійського журналу «Джентельменс мегезін», де у 1747 р. було описано підводний човен тесляра Саймонса з Тотнеса (графство Девоншир), досліді з якою проводилися на Темзі.

У XIX ст. за кордоном вийшла низка теоретичних праць, де в науковій та художній формі обґрунтовувалась можливість мореплавства під водою з посиланнями на факти з цього приводу. Одною з них була праця французького капітану фрегату Монжері, що вперше побачила світ у 1820 р. в журналі «Annales Maritimes» у Парижі (переклад на російську мову помістив журнал «Слов'янин» в 1827 році у Санкт-Петербурзі [5]. Часовий проміжок між згадкою про підводні човни українських козаків та публікацією про це явище склав 225 років.

Інший дослідник, офіційний історіограф російського ВМФ полковник В.М.Берх (1781 – 1834), який вчині мічмана прийняв участь у навколосвітній експедиції на шлюпі «Нева», у грудні 1825 року публікує свою статтю «Про винахід підводних човнів у Росії в 1719 р.» в часописі «Московський телеграф» [6]. Часовий проміжок між винаходом С.Ніконова та публікацією В.М.Берха склав 106 років.

Примірки вищенаведених видань Російської імперії, попри дві світові війни та революції, збереглися у фондах одеської національної наукової бібліотеки до нашого часу. Отже вони були доступні і Володимирі Панасовичу Кременському.

Всесвітньо відомий художній твір на цю ж тему «Двадцять тисяч

льє під морями» за авторством Жюль Габрієля Верна (Jules Gabriel Verne, 8.02.1828 – 24.03.1905) окремою книжкою видано у Парижі у 1870 р., а вперше було опубліковано на протязі 1869-70 рр. у французькому журналі «Magasin d'education et de recreation» [7], що теж було доступно для нашого винахідника-одесита. Зауважимо, що часовий проміжок між працею француза та першою відомою датою В.П.Кременського склав 13 років.

Можна з упевненістю ствержувати про доступність теоретичних розвідок по підводному мореплавству одеситам того часу, які цікавилися подібною тематикою. Тому доцільно провести аналіз цих джерел на предмет вірогідності викладених у них фактів.

Перші два джерела взаємопов'язані з феноменом українського козацтва. І якщо капітан Монжері про це говорить прямо, то у випадку з В.М.Берхом треба додатково дослідити питання, яким чином доля поєднала простого селянина Єфима Ніконова з підмосковного села Покровське-Рубцове та російського царя Петра I з приводу «потайонного судна» незабаром після батуринської різни та першого знищення Запорозької Січі?

Третє джерело, хоч і літературне, але у розділі 19 приводиться цілком технічний опис підводного човна з фантастичними, на той час, параметрами. Знову ж таки, третє джерело (Жюль Верн) пов'язується з першим (Монжері) однією національною належністю обох авторів. Таким чином, зв'язуючою ланкою, між непов'язаними творами В.М.Берха та Ж.Верна, стає праця французького капітана фрегату Монжері, яку ми спробуємо ґрунтовно дослідити крізь часову прірву між кінцем XVI та першою чвертю XVIII ст.ст.

Французький морський історик

та військово-морський фахівець капітан фрегату Монжері писав: «Многие писатели XIII-го столетия, основываясь на некоторых сомнительных свидетельствах, утверждают, что Александр Македонский плавал на каком-то подводном судне. По крайней мере, нет сомнения, что такого рода суда были употребляемы в Европе в XIII веке. В конце XVI и последующих столетиях, украинцы часто избегали от преследования турецких галер, с помощью больших подводных лодок» [5]. Редакція журналу «Слов'янин» спотворила думку автора, помістивши таку примітку: «Сочинитель сего рассуждения разумеет здесь донских и запорожских казаков».

Монжері в своїх розвідках використовував балканські, турецькі джерела та розповідь Р.Фурньє, особу якого ми спробуємо проаналізувати.

Згідно майоратного права, що панувало на той час у Франції, усі діти небіжчика, окрім старшого сина, практично не мали майнових прав, які дозволили б залишитися на землі з маєтком. Для їхньої соціалізації існувало три шляхи: королівська служба (військова чи цивільна), торгівля та релігійна справа (в монастирях або орденах). До наукової революції XVII ст. уся науково-освітня робота проводилася під егідою релігійних організацій і прізвище Фурньє (Fournier) було доволі відоме. Так, наприклад один з пап, Бенедикт XII (20.12.1334 – 25.04.1342), звався в миру Жаком Фурньє. Батьком Жоржа Фурньє (Georges Fournier, 1595 – 1652), ієзуїта-капелана королівського французького флоту, відомого математика, географа та гідрографа, був Клод Фурньє з Бургундії – професор права Канського університету. Тому й ієзуїт-папський агент в Константинополі у кінці XVI ст. Р.Фурньє був не випадковою людиною.

Агент, як і сучасний слідчий, вмів збирати інформацію й опитав багатьох очевидців козацьких нападів з-під води, поки ці факти не лягли рядками в одному з відомих історії донесень до папи римського. Р.Фурньє писав: «Здесь мне рассказывали совершенно необыкновенные истории о нападении северных славян на турецкие города и крепости, – они являлись неожиданно, поднимались прямо со дна моря и повергали в ужас всех береговых жителей и воинов. Мне и раньше рассказывали, будто славянские воины переплывают море под водой, но я почитал рассказы выдумкой. А теперь я лично говорил с теми людьми, которые были свидетелями подводных набегов славян на турецкие берега».

Цей текст ввів в обіг М.І. Адамович [8]. Після нього цей текст цитували багато істориків підводного флоту, у тому числі Г.М. Трусов [9]. І.А. Биховський [10, С. 4], Г.Ю. Ілларіонов [11, С. 10], а також в перекладеному на українську мову і скороченому вигляді О.С. Олійників [12, С. 137].

З приводу бойового використання підводних човнів запорозькими козаками Монжері зазначав: «Запорозькі козаки користувалися гребними суднами, спроможними спускатися під воду, долати у зануреному стані великі дистанції, а відтак повертатися зворотнім курсом під вітрилами» [12, 137-138]. Разом з тим він припускав, що «... запорізькі човни були обшиті шкірою й мали герметичну палубу (чардак). Над палубою височіла шахта, всередині якої знаходився козак, що спостерігав за видноколом і керував човном». Також морський офіцер зазначає, що саме «через цю шахту до човна поступало повітря, необхідне гребцям-воякам. Це дивне судно рухалося за допомогою весел, які були вмонтовані у отвори, що були зробле-

ні в бортах. Перепоною для проникнення води всередину човна по веслах були шкіряні манжети з щільною припасовкою. Для занурення такого бойового човна у воду використовувався баласт у вигляді морського каміння або ж піску» [12, 138]. Зазначимо, що зробивши «шахту» перемінного об'єму, можна регулювати плавучість човна.

У 1825 р. Монжері оприлюднив свій власний проект підводного човна, чим підтвердив свою професійність в царині спроб опанування підводним мореплаванням, що значно підвищує цінність його роздумів стосовно бойового використання українськими козаками колективних засобів нападу з-під води.

Вперше в історичних документах згадка про дії флоту українського козацтва наводиться в листі великого князя литовського Олександра (Ольгерда) до кримського хана Менглі-Гірея: «...Також писал еси намъ въ ярлику своемъ, ижбы наши люди кіяне й черкасцы, пришедши Дніпром под Тягинею корабль твой разбили... Ино намъ то несвідомо будетъ ли ся стало ино то ся стало без наше воли. Про то послали есмо до наших вранниковъ украинныхъ, абы того обыскали межы козаки, а чего доискавши ся, дали в руки слуге твоєму Мусаце...». Про цей факт у своїх доробках згадує відомий одеський краєзнавець О.С.Олійників [12, С. 15], І.М.Паньонко [15, С. 18], посилаючись на М.С.Грушевського [14, С. 79]. Слід зазначити, що козацькі «чайки» з'явилися не випадково. Традиція місцевого кораблебудування опиралася на «лодії» княжих часів та «камори» часів античних. Враження про козацькі «чайки» залишили для історії очевидці, зокрема: Ф. де Гарле барон Сезі, Томас Ро, Е.Д. д'Асколі [16], Г. Л. де Боплан [17],

віце-адмірал К.І. Крюйс.

Згодом українське козацтво виходить на міжнародну арену. Так, наприклад, ще у 1580 р. через польську нунціатуру козацькі ватажки подавали папській курії плани грандіозних воєнних операцій проти Османської імперії [14, С. 198; 18]. Бендерський похід 1583 р. став наочним доказом можливостей козацтва. Саме в цьому році відбулись таємні переговори між секретарем папського посольства Каролем Гамберіні та козацькою старшиною на чолі з Яном Оришковським про участь українського козацтва у боротьбі європейських держав проти турецької агресії. Було укладено меморандум, в якому давалася характеристика козацтву і його потенційним можливостям. У ньому вказувалося, що козацьке військо здатне здійснити навіть морський похід на Константинополь і, отже, загрожувати турецькій столиці, або, принаймі, допомогти повстанню болгар проти турків.

Французький посол в Константинополі Ф. де Гарле барон Сезі доповідав своєму уряду: «Коли розділити між козаками якихось п'ятдесят тисяч екю щорічно, то можна примусити турків зосередити головну силу на Чорному морі для сторожі входу до каналу (Босфору – О.К.)».

В 1593 р. турки розпочали широкомасштабні військові дії з метою завоювання нових територій – аж до Відня включно. Тому Габсбурги і Ватикан, за участю Венеції та Іспанії, створили Священу Лігу і намагались залучити до неї якомога більше християнських країн. Однак основний тягар війни все ж несли придунайські землі. Зусилля австрійської та ватиканської дипломатії втягнути до Ліги Річ Посполиту і Московію не дали позитивного результату. За таких обставин дипломати союзників пішли на вста-

новлення прямих контактів з українськими козаками, що виявилося свідомим порушенням традиційного міжнародного права, але екстремальні обставини потребували нестандартних рішень.

Взимку 1593-1594 року Станіслав Хлопицький від імені козацької старшини провів перемовини при австрійському дворі. Це було слушно, бо саме в цей час Османська імперія розпочала свою чергову війну проти народів Європи. На черзі було зворотнє посольство від імператора Рудольфа II Габсбурга (18.07.1552 – 20.01.1612) у Запорозьку Січ. Формально австрійський посол Еріх Лясота (1550 – 1616) мав завдання лише найняти козаків на службу під час війни, але реально факт прямого звернення імператора по допомогу до українського козацтва свідчив про визнання його самостійною і досить потужною військово-політичною силою в міжнародних відносинах. Крім того, звернення до козаків в обхід польського уряду фактично означало визнання незалежності козацтва від державної влади Речі Посполитої, адже навіть для простого набору найманців потрібен був дозвіл уряду. Австрія пішла на цей неординарний крок тому, що для неї було життєво важливим знайти нового союзника, розширити театр воєнних дій проти турків та відволікти сили супротивника від балканських земель. Перемовини закінчилися успішно, і козакам було передано прапор імператора і гроші.

Проблемою залучення козацтва до антитурецької війни займався і спеціальний посланець папи Климента VIII (24.02.1536 – 3.03.1605) Олександр Комулович (Комулео), однак його місія закінчилася порівняно невдало, оскільки він зробив ставку на офіційного керівника козацтва, призначеного польським урядом, який не

мав ніякого авторитету в козацькому середовищі [14, С. 335; 18].

Дипломатія запорожців суттєво вплинула на якість військових походів та їх сенс. Дослідники відзначають: «Эти походы носили более осмысленный и целенаправленный, чем обычно характер, поскольку были составной частью антитурецкой войны народов Юго-Восточной Европы, объединенных в Священную лигу. Впервые в своей истории казачество действовало на международной арене как самостоятельный военно-политический субъект. Дипломатические контакты с казаками поддерживали австрийский двор, римская курия, московский царь, семиградский князь, мультянский воевода и валахский господарь» [18, С. 12].

Наступне XVII ст. у міжнародних стосунках українського козацтва позначилось зміною пріоритетів на користь династичних держав Європи, зокрема Франції, яка вже претендувала на османську спадщину в арабському світі. З 1630 по 1647 рр. французький офіцер Лавассер де Боплан (Guillaume Levasseur de Beauplan), знаходячись на службі у польського короля, чимало часу присвятив вивченню бойової тактики українських січовиків, зокрема її морської складової. Вельми цікавим у його спогадах є незвичайна діжка з втулкою, якою комплектувалася кожна козацька чайка. Незабаром ми ще повернемося до цього питання.

Крім безпосередньо французьких авторів до висвітлення підводного хисту українських козаків у XVII ст. долучились і арабські джерела, найбільш відомим з яких є щоденник мандрівника Євлемія Челебі (Євлія ібн Дервіш Мохаммед Зіллі, 1611 – 1682) [19]. Тому близькі в часі морські походи українських козаків на Азов по завіту

вже покійного гетьмана Івана Сулими і його облога (1637-1641) та похід під проводом Івана Сірка до Дюнжерка (1646) могли привести до витоку козацької підводної таємниці. А вже так званий винахід Єфима Ніконова (1718 р.) стався після розгрому Запорозької Січі військами Петра Першого.

Г.М. Трусов, а за ним і І.А. Биховський пишуть: «Известно, что в 1595 году во время одного из боевых походов к анатолийским берегам запорожские казаки опрокинули вверх дном свои легкие суда «чайки», укрылись под ними и скрытно подошли к вражескому побережью» [10, С. 3]. Биховський І.А. виказує сумніви щодо запорозьких підводних човнів спеціальної побудови: «Думается, что в данном случае дело обстоит несколько проще. Вероятно, запорожские казаки, опрокидывая свои долбленки и погружая их в воду, дышали воздухом, остававшимся под днищем челнов. Применяя такой способ передвижения под водой, казаки могли скрытно подкрасться к побережью противника и прорвать установленную им в устье Днепра блокаду, чтобы затем выйти на своих «чайках» на просторы Черного моря» [10, 5] і наводить свої малюнки, які потім в різних ракурсах і інтерпретаціях повторюються і в працях інших дослідників.

Роль козацьких морських походів в період з 1575 по 1637 рр. на Чорному і Азовському морях дослідили історики «Краснознаменного Черноморского флота», які писали: «Большую роль в борьбе за выход к Черному и Азовскому морям играли запорожские и донские казаки. С 1575 по 1637 гг. они совершили до двадцати походов по этим морям, неоднократно осаждали турецкую крепость Азов, овладевали Кафой (ныне Феодосия), Синопом, Трапезундом, подходили к стенам

Константинополя. В июне 1637 г., после восьминедельной осады, казаки взяли крепость Азов и удерживали ее в течение пяти лет» [20, С. 8-9]. У 2001 р. на честь 10-ї річниці незалежності України в Одесі під упорядкуванням Б.Д.Дмитрієва вийшла збірка статей «Україна – Морська держава» [21].

Серед інших мене зацікавила стаття відомого одеського краєзнавця, члена спілки письменників України О.С. Олійниківа під назвою «Підводні рейди козаків», де сказано: «Чотири сотні років тому (1595), за часів гетьманування Федора Полоуса, запорозькі козаки невеликими силами досить легко здобули турецьке портове місто Синоп. Як це було? Одного непоказного світанку турецькі вартові з мурів фортеці Синопа спокійно поглядали на силу-силенну колод, які прибили до берега хвилі. З того вони не дивувалися, адже ніч була досить вітряна і, як на лихо, довга. Такої непогоди море завжди щось прибиває до берега. Не звернули уваги на ці колоди й спостерігачі на турецьких галерах, повз які розгнівані хвилі несли колоди й вивернуті з корінням величезні дерева. А стернові в ранковій туманній габі намагалися уникнути зіткнення з ними, бо це нічого доброго не віщувало. Як тільки розсіявся туман, колоди вдарилися в берег. Зверху розчинилися замасковані стулки й на берег вихопилися запорозькі козаки, які кинулися до відчиненої брами міста, звідки квапилися до моря рибалки й торговці. Доля міста була вирішена досить швидко. Над ним замайоріли козацькі прапори. Так уперше українські козаки використали в морському поході підводні дерев'яні човни» [21, С. 10].

У 2004 р. Олег Семенович написав історичне дослідження «Сторінки історії українського військово-морського флоту», де, посилаючись на

вагому бібліографію з 77 джерел, ще раз торкнувся питання бойового застосування запорозькими козаками підводних човнів і взяття за їх допомогою турецької фортеці Синоп у 1595 р., «чим здивували і турецького султана, і цілу Європу» [12, С. 137].

Крім О.С.Олійникова до розвідок з питань підводної справи українського козацтва долучилися й інші дослідники, наприклад:

- Богдан Сацюк стверджує: «Щодо конструкції, козацькі підводні човни були дуже прості. Таємниче судно за формою нагадувало звичайний ткацький човник. У ньому вмішувалося два козаки – весляр і керманіч. Це були відчайдухи. Весляр гріб куценькими веслами. Для того, щоб триматися під водою, брали баласт – пісок, а потім використовували й каміння. Дихали через спеціальну трубу – отвір, верхній кінець якої стирчав над водою. Це було і вікно в життя, засіб для орієнтування. Щоб човен не перевертався, з боків прикріплювали куценькі «крила»»;

- Август Вірлич доповнює: «У деяких авторів зустрічаються повідомлення про те, що підводні човни запорожців були обладнані пристроями, що нагадують сучасні кінгстони. В них завантажувався баласт (пісок), що сприяло занурюванню у воду. А перед самим ворожим берегом кінгстони відкривалися, пісок висипався у воду, «субмарина» спливала, що, цілком вірогідно, спричиняло шоківий стан у турків. У турецьких літописах, до речі, зафіксовано: запорожці виходили з моря!»;

- Іван Вільха практично повторює Олега Олійниківа: «На таких судах 1595 року запорожці непомітно підійшли до турецької фортеці Синоп. Вартові на бійницях скільки не вдивлялися у море, нічого підозрілого не бачили. Чайки ширяли над рибальськими фелюгами, вітер гнав до берега хвилю

та ще якісь колоди. Правда, вони були не зовсім звичайні: стояли сторчма, немов поплавці. Та хіба мало незвичайних речей викидало море на берег! І вартові напівсонно обходили свої пости. Та раптом колоди почали виростати з води, і до берега швидко наближались човни – не човни, скрині – не скрині... Відкривали стулки в колодах – і з них виходили запорозькі козаки. Коли турки отямилися, було вже пізно. Сміливі відчайдухи захопили місто»;

- Мирослав Мамчак та Володимир Сергійчук в своїх хронологіях морських походів українських козаків згадують напад з-під води при штурмі Синопу у 1595 році.

Не оминула ця тема й українського романіста Віктора Савченка, котрий написав історичний роман «Золото і кров Синопа», де художньо відтворив синопські події 1595 року, згадавши й козацькі підводні човни.

Таким чином, ми визначили, що серед дослідників утворилося три групи, одна з яких під проводом д.т.н. Юрія Крючкова взагалі заперечує можливість побудови українськими козаками підводних човнів, інша – умовно кажучи група Биховського – стверджує, що використовувались перевернуті «чайки» при контакті козаків з водою, й, нарешті, третя – умовно група Монжері, яка визнавала за українськими козаками можливість побудови підводного човна, але уявляла його весельним, спеціальної побудови зі стулками вниз (в районі киля) для твердого баласту, та зверху – для виходу козаків.

Тобто дослідники козацького підводного феномену створили парадигму, яка потребує рішення.

Відповідь на поставлене питання буде більш повною, якщо ми розглянемо її не тільки в аспекті можливості, але й в аспекті доречності.

Перший аспект – можливості, –



пропонує розв'язати, уважно перечитавши спостереження Гійома де Боплана [17] відносно будівництва «чайок», комплектації екіпажів, планування морської операції: мети, задуму, підготовки, прориву морської (річкової) блокади, морського переходу, нападу, відриву, повернення на Січ з повторним проривом блокади, та пов'язати його з козацьким військовим поділом (кіш, полк, сотня та аж до окремого посв'яченого козака з 1-2 джурами).

Щоб сотня посвячених козаків зі своїми джурами (всього до 300 чоловік) розмістилась на «чайках» треба було мати щонайменше 4 судна (на кожне до 75 чоловік – 25 козаків та 50 джур). Козацтво було універсальною військовою силою, яка одночасно була і кавалеристом, і вправним піхотинцем, і досвідченим моряком. Тому і стратифікація козацьких залог мала також бути універсальною, щоб не змінювати систему керування в залежності від виду бою. 4 судна на сотню, 20 суден на полк, 120 суден на кіш. Приблизно саме така кількість спостерігається в чисельних джерелах про флот запорозьких козаків у кінці XVI ст. [14, С. 261], [22, С. 299], [23, С. 116]. Тому, якщо завчасно будувати козацькі «чайки» з розрахунку, щоб в належний час одна з іншою могли «сціпитися», як своїми планширами, так і перебор-

ками (згадайте Боплана), то під рукою сотника стане 2 транспортних підводних човна (або інший варіант: один

транспортний підводний човен та дві чайки – «буксирівщика», на яких дійсно можна здійснити морський перехід, а після бойового застосування «роздвоїти його» на дві «чайки» і летіти додому під вітрилами).

Припустимо, що:

1. Спеціальної побудови підводних човнів у запорожців не могло існувати, тому що треба було до виходу у гирло Дніпра форсувати більше десятка порогів, які не під силу підводному човну через велике заглиблення



і порівняно обмежену маневренність.

2. Після бойового застосування і зіткнення з ворогом підводний човен

втрачає основну свою перевагу – непомітність, і на перше місце постає швидкість та маневреність, щоб відірватися від ворога.

3. При переході в підводному положенні з застосуванням мускульної сили постає питання достатнього запасу повітря і вентиляції.

4. І останнє: переобладнання «чайки» мусить бути відносно легким, швидким і не потребувати спеціального устаткування.

Отже, версія полягає в тому, що, успішно подолавши пороги, частина козацьких чайок в очеретах швидко переобладнується для плавання під водою. Для цього поряд борт до борта ставляться дві чайки і нахилиються одна до одної на 90 градусів так, що один з бортів стає днищем. В такому положенні «чайки» скріплюються, і верхній бортовий стик конопатиться. При цьому в'язанки очерету розташовуються у верхній частині, а весь твердий баласт переміщується вниз по бортно. Ми отримали щось на кшталт катамарану з корпусів двох «чайок» з законопаченим верхом. В такому вигляді носові і кормові стерна суден перетворюються на горизонтальні рулі глибини. Всередині між корпусами «чайок» утворюється «водяний тунель», в якому вертикально поставлено послідовно пара здвоєних коліс від чумацьких возів з гребками між ними. Такі гребні колеса приводяться в рух м'язовою силою значно меншого за кількістю числа гребців, які розташовані по обидва борти. Ці рушії універсальні у використанні як на «чистій воді», так і на міліні або в очеретах. Зміна курсу відбувається за рахунок або зміни напрямку водяного струменю, або звичайного вертикального стерна. Спостереження і вентиляція проводяться через діжки, які розміщені вертикально в конструкції і облад-

нані кришками. Ці ж бопланівські діжки (пара на підводний човен), добре припасовані одна до одної як поршень та циліндр у двигуні внутрішнього згоряння, могли використовуватися для зміни об'єму підводного човна, тобто для занурення при зменшенні об'єму та всплити при його збільшенні.

Такий підводний човен буде мати розміри: довжина дорівнюється довжині «чайок», висота корпусу без діжок спостереження і вентиляції дорівнюється ширині однієї «чайки» у звичайному положенні, а ширина підводного човна буде приблизно дорівнювати двом висотам однієї «чайки» у звичайному положенні плюс зазор «водяного тунелю».

На мою думку, такі підводні човни у складі козацької флотилії могли б швидко на буксирі доставлятися в район бойового застосування, а потім виконувати функцію передового морського загону флотилії, яка забезпечує десантування основних сил на зайнятий зненацька плацдарм. Вхід і вихід з такого підводного човна можливий через вертикальні діжки спостереження і вентиляції, про які доречі згадував Г.Л. де Боплан, помилившись відносно їх бойового призначення.

Приведення в нормальне положення «чайок» виконується або в момент нападу (розкривається як горіхова шкарлупка), або силами варті, яка залишається біля них. Тоді згаданий деякими дослідниками «чардак» буде означати верхню палубу підводного човна, де є повітря і містяться козаки, а нижня частина буде мати три продольні відсіки, з яких бортові зайняті твердим баластом, а центральний є «водяним тунелем». «Водяні гребні колеса» у ворожих портах можна легко перетворити на засоби доставки важких вантажів, наприклад трофейних га-

рмат, які цінувалися запорозькими козаками. Ті ж «водяні колеса» з успіхом могли використовуватися у випадку пересування «чайок» по піщаним дюнам в обхід сторожової залоги турків при поверненні на Січ. Доречі подібні здвоєні колеса були апробовані на Місяці радянським «Луноходом».

Аспект доречності застосування «чайок» під водою на прикладі кампанії 1594-1595 рр. зводиться до наступних припущень:

- по-перше, в квітні одне з козацьких угруповувань складом 2,0 тис. за свідченням Александра Комулео знаходилось «біля Великого моря (Чорного), очікуючи нагоди вийти в гирло Дунаю» [23, С. 78];

- по-друге, маючи на той час на Січі 100-120 «чайок», гетьман Б.Микошинський 31 травня 1594 р. використовує всього 50 «чайок» – 1,3 тис. козаків за свідченнями Е.Лясоти [23, С. 80; 24] для нападу на очаківську переправу проти 80 тис. татарів (20 тис. воїнів), тобто 25 козаків на одну «чайку»;

- по-третє, Еріх Лясота з прибуттям на Січ, після повернення морської залоги гетьмана, знайшов там 4 тис. козаків, для яких С.Наливайко невдовзі і прислав відповідну кількість коней (козацький табун був втрачений взимку), щоб дати змогу запорожцям взяти участь у молдавському поході;- по-четверте, в Молдавії військо сягало 12 тис., з яких 2 тис. – реєстровці Я.Оришковського, 4 тис. – повстанці С.Наливайка та 6 тис. – запорожці Г.Лободи. Виникає питання – звідки Г.Лобода отримав поповнення у 2 тис. козаків?

Якщо врахувати ергономічні розрахунки В.Кравцевича [25, С. 33-

34] з поправкою на те, що на кожне весло був один гребець, два стернових на штевнях та отаман «чайки», то мінімально необхідна кількість становитиме 25 чоловік (як варіант – козаки без джур). Стандартна кількість – 50 чоловік (25 козаків, 25 джур). Максимальна кількість – 75 чоловік (25 козаків, 50 джур). В такому випадку на нашу думку відбувалося наступне:

1. У зв'язку з відсутністю коней запорожці спланували воєнну кампанію в Молдавії на початковому етапі як морську. Б.Микошинський пішов на з'єднання з іншою козацькою залогою з мінімальним екіпажем «чайок», щоб узяти її на борт і разом вирушити на Дунай. Але на заваді став турецький флот та татарське військо на очаківській переправі. Тоді зрозуміло, чому його «чайки» були укомплектовані тільки на третину від повної місткості.

2. Б.Микошинський на 50 «чайках» лише завдав відволікаючого удару по очаківській переправі, яку охороняв турецький флот у складі 8 галер, 15 каравел та 150 сандалів [23, С. 81] і з третиною штатного складу екіпажу на кожній «чайці» повернувся назад (1,3 тис. козаків). В цей час Ф.Полоус переобладнав в очеретах 50 «чайок» на 25 підводних човнів і з 625 козаками форсував прохід. Альтернативного шляху прориву в море за допомогою переволоки на Кінбурській косі не було внаслідок великої концентрації кримсько-татарських військ на цьому відтинку, а також малої чисельності екіпажу «чайки» (25 козаків на підводний човен). В морі ж поза видимістю ворога козацькі субмарини піднялись на поверх-

ню, роздвоївши кожну на дві «чайки». Одна другу з кожної пари взяла на буксир і, узявши з берега двохтисячну козацьку залогу, зробили морський кидок на Дунай, де основна частина козацької залози на чолі з Ф.Полоусом приєдналася до Г.Лободи, а решта перегнали «чайки» назад до Січі. Наступного, 1595 року Федір Полоус після сходу криги зробив завчасний удар по турецькій базі флоту – Синопу. На цей раз після виходу з Дніпро-Бугського лиману одна частина субмарин залишилася під водою, а інша піднялась на поверхню і взяла їх на буксир. Поза видимістю вартових фортеці надводні «чайки» відчепили своїх підводних побратимів і останні стали першою хвилею козацького десанту. Після сигналу з берегу і решта козацьких суден долучилася до штурму Синопу. Знищивши запаси, провіант та транспортні судна турків, козаки подалися до берегів Добруджі.

Підсумовуючи вищевикладене, можна припустити, що військові навички бойового застосування підводних засобів нападу з-під води українськими козаками не обмежились лише разовою акцією 1595 р., а зберегались протягом всього їхнього існування. Відомі приклади, що при

взятті Азова (1637 р.) козаки зробили міну (підкоп) до фортечної стіни безпосередньо з дна річки Дон, використовуючи підводну майстерність з застосуванням своїх «чайок», а 1643 р. 40 козаків на підводному човні вдало атакували турецький корабель. Тобто теза французького капітана фрегату Монжері про використання українськими козаками засобів нападу з-під води з кінця XVI та на протязі наступних століть має під собою доволі міцне підґрунття. На козацький виклик за інформацією старшого наукового співробітника Британського центру вивчення ісламської культури Саліма Фйдуза, в період найвищого розквіту Османської імперії (1718 – 1730) зодчим судовою рффі Ібрагімом-ага було збудовано підводний човен «Тахтельбахир» [26].

Ймовірні вербальні джерела, що були доступні Володимирі Панасовичу Кременському, поруч з його практичним досвідом служби в Чорноморській мінній роті [27] та в оточенні інших одеських винахідників і конструкторів підводних човнів, стали тими наріжними каменями, на яких був збудований фундамент його відкриття та сформована авторська концепція підводного мореплавства [28, 29-35].

### ЛІТЕРАТУРА

1. Долин А.А., Попов Г.В. Кэмп – традиции воинских искусств. – М.: Анс-Принт, 1991.
2. Власов В.П. Подводные лодки. История развития. Сб. статей – Екатеринбург, 2003.
3. Richard Compton-Hall. Submarine boats: the beginnings of underwater warfare. - New York : Arco Pub., 1984.
4. John Swinfield. Sea Devils: Pioneer Submariners. – 2014. // Ресурс доступу: <https://books.google.com.ua/books?isbn=0750954795>
5. Монжері. О подводном мореплавании и войне. // Annales Maritimes, France, 1820.; Слов'янин, № XXXVIII, Отделение первое (военное). – СПб, 1827.

6. Берх В.М. Об изобретении подводных судов в России в 1719 г. // Московский телеграф, № XXIII, ч. VI, декабрь 1825 г. – С.223—226.
7. Верн Жюль. Двадцать тысяч лье під морями (Vingt mille lieues sous les mers). // Magasin d'education et de recreation/ – Paris, 1869-1870.
8. Адамович М.І. Подводные лодки, их устройство и история. – СПб., 1905.
9. Трусов Г.М. Подводные лодки в русском и советском флоте. 2-е издание исправленное и дополненное. – Ленинград, 1963. - 440 с.
10. Быховский И. А. Рассказы о русских кораблестроителях. – Л., 1966. - 266 с.
11. Илларионов Г.Ю. Подводные лодки Российского императорского флота. – Владивосток, 2003. – 580 с.
12. Олійників О.С. Сторінки історії українського військово-морського флоту. – Одеса, 2004. – 198 с.
13. Яковенко Н.М. Нарис історії України з найдавніших часів до кінця XVIII ст. Вид. 3-тє, перероблене та розширене. – К., 2006. – 584 с.
14. Грушевський М.С. Історія України-Руси т.7. Козацькі часи – до року 1625. – К., 1995. – 628 с.
15. Паньонко І.М. Система органів управління Запорізької Січі. – Львів, 2006. – 144 с.
16. Д'Асколі Е. Дортеллі. Опис Чорного моря й Татарії // Дашкевич М. Чтения в историческом обществе Нестора Летописца /рос.перекл. М.Піменова з коментарем А.Бертге-Делагарда. // Записки Императорского Одесского общества истории и древностей. Т.24. – 1902.
17. Боплан Гійом Лавассер. Опис України. // Україна – морська держава. Флот: історія, традиції, майбутнє. – Одеса, 2001. – С.23-27.
18. Лепявко С.А. Казацкие восстания 1591-1596 годов на Украине. - Днепропетровск, 1991. – 16 с.
19. Эвлия Челеби. Книга путешествия / Извлечения из сочинения турецкого путешественника XVII в.: Перевод и комментарии. — Вып. 1 Земли Молдавии и Украины. – М., 1961. – 340 с.
20. Краснознаменный Черноморский флот. – М., 1979. – 311 с.
21. Україна – морська держава. – Одеса, 2001. – 284 с.
22. Голобуцький В. Запорозьке козацтво. – К., 1994. – 539 с.
23. Яворницький Д.І. Історія запорозьких козаків т.2. – Л., 1990. – 560 с.
24. Лясота Е. Повний виклад ходу переговорів Еріха Лясоти з Запорозьким козацтвом // Хрестоматія з історії Української РСР. – К., 1959. Т.1 – С.155-157. – Док. № 39.
25. Кравцевич В.Я. Український державний флот. – К., 1992. – 176 с.
26. Александров В.Л. Роль Русского Технического общества и Российского НТО судостроителей им. Акад. А.Н.Крылова в развитии отечественного судостроения // Морской вестник. – №-2(18). – С-Пб, 2006. –С.10-14.
27. Судостроение, машиностроение № 1645623. 10 февраля 2016 // Ресурс доступа: regnum.ru, <http://polpred.com/news/?cnt=161&sector=10>
28. Креминский В.А. Заметки о подводном плавании и возможности постройки подводного судна. – О.: тип.Одесского военного округа, 1892. – 24 с.
29. Калініченко О.О. Цюлковський підводного світу – Володимир Кременський // Одеський університет. – №-9 (2068) листопад 2009. – Одеса.

30. Калініченко О.О. Когорта, або роль українського чинника в зародженні, становленні та розвитку підводної військової справи (1595-1995). Видання друге, випр. та доп. – О.: КП ОМТ, 2010. – 160 с.

31. Калініченко О.О., Синявська О.О. В.А.Кремінський – Ціолковський підводного світу. – Одеса, КП ОМД, 2012. – 40 с.

32. Калініченко О.О. Пріоритет одесита у винаході способу руху під водою, використаного у класичних глайдерах. // Кочубіїв – Хаджибей – Одеса: матеріали Першої Всеукраїнської наукової конференції, присвяченої 600-річчю міста, 28-29 травня 2015 р. / Редкол.: Г.І.Гончарук (гол. ред.); М.С.Кучерук (відп. секр.); Т.Г.Гончарук [та ін.]. – Одеса: Політехперіодика, 2015. – С.59-62.

33. Калініченко О.О. Світове надбання 120-річного винаходу одесита. // Південь України: етноісторичний, мовний, культурний та релігійний виміри: зб. наук. праць V Міжнародної наукової конференції, 24-25 квітня 2015 року, Одеса. / відп. редактор М.І.Михайлуца. – Одеса: ОНУ, 2015. – С.127-130.

34. Калініченко Олександр. Світове надбання 120-річного винаходу одесита. // Військово-історичний меридіан. Електронний науковий фаховий журнал. – Вип. 2 (8) / Меморіальний комплекс «Національний музей історії Великої Вітчизняної війни 1941 – 1945 років», Ін-т історії України НАН України. – К., 2015. – С.124-134.

35. Калініченко Олександр. Ще раз про світове надбання одесита Володимира Афонасьовича Кремінського. // Архів. Історія. Сучасність. Вип.2. – Одеса: Бондаренко М.О., 2016. – С.128-132.

***Калиниченко А.А. Подводная парадигма украинского казачества. Рассмотрены исторические данные и предположения о боевом применении подводных лодок украинскими казаками конца XVI в. Анализ достоверности базируется на учете аспектов технической возможности и исторической, стратегической и тактической уместности такого применения.***

***Ключевые слова:** подводная лодка, украинское казачество, боевые действия.*

***Kalinichenko A. Underwater paradigm of Ukrainian Cossacks. Considered historical data and assumptions about the combat use of submarines Ukrainian Cossacks in the late sixteenth century. reliability analysis is based on the incorporation of technical features and the historical, strategic and tactical relevance of this application.***

***Keywords:** submarine, Ukrainian Cossacks fighting.*