

Тетяна Чорна (Ірпінь),
викладач історії Київського фінансово-економічного коледжу
Національного університету державної податкової служби України

Михайло Івануц (Ірпінь),
викладач історії Київського фінансово-економічного коледжу
Національного університету державної податкової служби України

Військово-морський флот Османської імперії (середина 70-х років XV ст.)

У статті В.Л. Руєва «Османський експедиційний корпус при захопленні Криму в 1475 р.» аналізуються кількісний і якісний склад військово-морського флоту Османської імперії до 70-х років XV ст. і дані про чисельність турецького десанту, що висадився в Крим в червні 1475 р. На основі відомостей розвідувального характеру з листа Леонардо Арте зроблена реконструкція османських військово-морських сил перед відправкою в Крим, уточнені відомості джерел і досліджень про кількість учасників десантного контингенту [1].

Похід Гедік Ахмеда паші в Крим являв собою першу військову кампанію, в якій сили османів повинні були діяти на чужій території в повній ізоляції від баз. У всякому разі, у решти великих десантних операціях флот виконував допоміжну функцію – завжди спостерігалася дилема між шляхами по суші і воді. Однак османсько-венеціанська війна 1463–1479 рр. і захоплення ряду островів в Егейському морі сприяли вдосконаленню військових дій на морі і збільшенню чисельності османських суден.

«Галерна війна» йшла з опорою на бази, оскільки дальність і час дії цих судів був обмежений запасом води і продовольства на борту, а також вельми низькою швидкістю. Галера могла перебувати в автономному плаванні не більше 4-х діб [2, 32–33]. Таким чином, під час війни з Венецією захоплення численних островів в Егейському морі є не що інше, як спроба створення мережі баз для свого флоту.

Османи до 1475 р. вже мали невеликий досвід ведення бойових дій на Чорному морі. Однак його навряд чи можливо назвати успішним. Незважаючи на участь турецьких суден під час блокади Синопа і Трапезунда, основну роль в падінні цих фортець зіграла сухопутна армія. В 1454 р. османський флот у складі 56 галер розорив Севастополіс і потривожив жителів Кафи. Але дії його командувача Демір-кяхьї можна розцінювати в значній мірі як піратський набіг і демонстрацію сили без істотних стратегічних військових цілей.

В даний час можна повністю підтримати і дещо розширити висловлену тезу румунського дослідника Ш. Папакошти про те, що однією з причин такого тривалого існування політичних утворень в Кримі після 1453 р. була слабкість турецьких військово-морських сил [3, 133–134]. Серйозну небезпеку османський флот почав представляти лише в середині 60-х

рр. XV ст. Як раз в цей час після тривалих конфліктів генуезькі колонії, Кримське ханство, князівство Феодоро йдуть на зближення. Тому, безумовно, османи мали реальні підстави побоюватися, що сили політичних утворень Криму, в першу чергу, Кримського ханства, цілком можуть знищити десант в момент висадки. Цьому могли сприяти дозори по узбережжю Криму та дії мобільної кримськотатарської кінноти. Виходячи з цього положення, стає зрозумілими повідомлення джерел про високий рівень секретності приготувань турків до походу на Крим [4, 364].

Сили вторгнення до Криму склалися з 2-х частин – десантного корпусу і флоту (екіпажі кораблів, суднові команди, веслярі, охорона тощо). Розподіл всіх османських сил на дві частини багато в чому пояснює різночитання у визначенні чисельності цієї експедиції (від 20 до 70 тис. чол.). В одному випадку автори беруть до уваги тільки першу категорію, в іншому – сукупність двох.

Цікаві відомості про турецький флот містяться в листі правителя острова Левката Леонардо Арте венеціанському дожеві від 4 липня 1475 р. Сюди були поміщені відомості, передані правителю шпигунами, які перебували в розташуванні османських військ: «Вважаю своїм обов'язком сповістити Вашу Світлість про дії і приготуваннях турецького султана, а тому доношу Вам про те, що 30-го червня прибув сюди, в Санта-Маура, наш спостерігач (шпигун), якого ми тримаємо в Константинополі для уважного вистежування за діями турків. Ось він передає: у другий день травня він прибув до Константинополя і прожив там 17 днів, і бачив там турецький флот, який пішов на Кафу. Там було зібрано 180 кораблів, 3 галери, 170 менших суден, 120 понтонів, на яких знаходилося 3000 вершників і було навантажено 100 возів печеного хліба, і на одну з галер сів Ахмет Басса, тобто головний начальник всієї армади. На іншу ж з вищесказаних галер сів Діагарж Якуб, флабуларіо (начальник військ, комендант) міста Гаріполя (Галліполі). На третю галеру навантажені були зброя і військові припаси. Цей же спостерігач говорить, що ця армада, кораблі, галери і всі інші судна були відмінно озброєні і в належному порядку, у чому він особисто переконався» [5, 9–10]. Сучасник подій Ашик паша заде вказує приблизно аналогічне число – 300 кораблів, при цьому окремо згадує про допоміжні судна [6, 364]. Турецький хроніст і політичний діяч середини XVII ст. Кятіп Челебі, який займався вивченням військово-морської історії Османської імперії, називав аналогічну кількість кораблів [7, 16]. Проте в даному випадку висока ймовірність використання Кятіп Челебі праці Ашик паша заде.

Якість відомостей цього джерела не викликає жодних сумнівів – у міждержавному листуванні представлена інформація розвідувального характеру. При цьому слід зазначити сумлінність розвідника – замість вказівки загальної чисельності флоту, він надає дані про різні типи кораблів і навіть області застосування деяких з них. Єдиним аспектом, який

викликає певну недовіру у дослідників, може бути дещо завищена на перший погляд чисельність флоту – 350 бойових кораблів без суден забезпечення.

Однак, у листі капітана венеціанської галери Джеронімо Лонго своєму братові, датованого червнем 1470 р., венеціанець оповідає про флот, споряджений османами для взяття фортеці Негропонт, на о. Евбея: «Спочатку я оцінював його в 300 суден, тепер оцінюю у 400. Все море перетворилося на ліс. Це звучить як перебільшення, але вигляд справді значний ... Вони велично наближаються повним ходом. Правда на веслах їх галери гірше наших, зате під вітрилом, на загальну думку, перевершують, і, здається, везуть більше людей. Флотилія розділена на авангард і ар'єргард. В одній ескадрі близько 50 галер. Я порахував, що від першого корабля до останнього флот займає близько 6 миль» [8, 453]. Слід мати на увазі, що перед експедицією в Крим в 1475 р. взяття Негропону в 1470 р. стало найбільш великою операцією, в якій взаємодіяли флот і сухопутні сили османів. Від 300 до 450 бойових кораблів в 1470-х рр. оцінюють османський флот і деякі західні дослідники [9, 72].

Окрема згадка в листі Леонардо Арте про 3 галери можна розцінювати як інформацію про головні корабельні з'єднання. На одній з флагманських галер знаходився великий візир Гедік Ахмед паша. Його участь у цьому поході була не випадковою, адже до заняття вищої військової посади в державі Гедік Ахмед був одним з вищих морських офіцерів. Діагарж Якуб, представлений у якості «флабуларію Гаріполя», безсумнівно був капудан-пашею, тобто головнокомандуючим османським флотом. Галліополі до середини XVI ст. був місцем перебування всіх османських адміралів, що мали ранг санджакбеїв [10, 316]. Ймовірно, саме цей Якуб-бей уже брав участь у набігу на Кримське узбережжя. У 1469 р. османи висадилися на узбережжі Капітанства Готія, захопили полонених і спалили кілька навколишніх селищ. Так що командувач флотом не з чуток знав про майбутнє місце висадки десанту [11, 203].

Донесення європейського шпигуна з виділенням кількості і типів суден дає можливість уявити загальну кількість службовців в османському флоті у другій половині XV ст., а також перевірити наявні дані про чисельність кримського експедиційного корпусу великого візира Гедік Ахеда паші в 1475 р. Згадка про «100 возів хліба» свідчить про ретельність підготовки османів до ведення військових дій в повній ізоляції, без постачання з батьківщини.

Основу османського флоту другої половини XV ст. становили парусно-гребні судна. Мова йде про 4 основних типи – бастарда, галера, калята і фіркате [12, 12]. Різниця в цих судах ґрунтується, в першу чергу, у визначенні розмірів і кількості веслярів. Під час експедиції Демір-кяхьї в Чорному морі в 1454 р. італійські джерела відзначають, що до складу його угруповання входили біреми і триреми. Це свідчить про те, що конструк-

тивно османські судна походили на генуезькі та венеціанські аналоги [13, 28]. Специфіка таких назв залежала від схеми розташування веслярів на лавах. У даному випадку мова йде про венеціанську систему *alla sensile*, коли кожен гріб одним веслом, а два або три весла веслярів однієї лави об'єднувалися в групу. У другій половині XV ст. на гребних судах європейських держав також починає використовуватися схема *alla scaloccio*, при якій три весляра однієї лави гребуть одним веслом. Однак турки перейшли на нову систему не раніше 1550 р. [14, 28]. Тому наявність двох або трьох весел у групі веслярів однієї лави визначало такий поділ в цілому однотипних судів на біреми і триреми. При цьому на одну лаву додатково могли підсаджувати ще кілька людей, що призначалися для зміни гребців.

Охорона на флоті складалася з азебів, левендів. Обслуговуючий персонал був представлений тимчасово найманими матросами (айлакчі) відповідальними за вітрила (габьяр) [15, 317]. Окремо слід сказати про веслярів (кюрекчі). Османи розробили власну систему комплектації свого флоту кюрекчі. В цілому вона зводиться до переваги при наборі вільнонайманих веслярів, ніж рабів. Добровольців і матросів набирали з Греції, Далмації, Анатолії, островів Егейського моря в обмін на платню і податкові пільги. Інша частина галерників складалася з рабів, військовополонених, злочинців (форс) [16, 317]. Умови існування веслярів були дуже важкими. Крім каторжної, багатоденної і одноманітної роботи супутниками кюрекчі ставали теплові удари, виснаження, рани. Ще важчими були умови для форсу. Постійно прикуті до лав, вони були змушені опрацювати під себе. Європейські спостерігачі відзначали, що сморід галери з підвітряного боку можна відчутти за милю [17, 31].

Бастарда отримала менше поширення, ніж галери, калята, фіркате. Тому за основу повинні бути взяті останні три типи суден. Османські галери мали довжину до 42 м, ширину до 6 м, осадку до 1,5 м. Приблизно таке ж співвідношення довжини і ширини застосовувалося при споруді і венеціанських галер. Кількість матч варіювалося від двох (фок – і грот-щогли) до трьох (+ бізань-щогла). Озброєння могло складатися з однієї великої гармати, 4 середніх гармат, 8 гармат малого калібру. Однак великі гармати на турецьких галерах були досить рідкісні [18, 8]. На галерах в середньому розміщували до 30 лавок з 4–5 веслярами на кожній. Команда складалася в межах 20 чол. Кожне судно могло вмістити від 50 до 100 солдатів [19, 12]. Згадку в листі Леонардо Арте 180 кораблі найімовірніше слід відносити саме до галер.

Калята і фіркате представляли собою зменшений аналог галери. Калята (галіот) досягала в довжину 32–34 м, мала в середньому близько 20 лавок з 3–4 веслярами. У воєнний час подібні судна були досить зручними лише для проведення десантних операцій – у них був невисокий надводний борт, що робило каляту вразливою під час морських битв. Вітрильне оснащення знаходилося на одній щоглі (фок-щоглі), рідше – на

двох (фок-і грот-щогли) [20, 21]. Кількість веслярів становила 60–80 чол. Охорона досягала до 60 воїнів, для транспортування на борт могли брати ще стільки ж бійців. Разом з командою на кораблі могло знаходитися до 220 чол. [21, 12].

Фіркате (фуста) були невеликими гребними судами, що мали до 15–17 гребних лав з 2–3 веслярами на кожній [22, 13]. У середньому число веслярів становило до 60 чол. на борту перебувало до 30–40 вояків. Тому середня чисельність всієї команди була в межах трохи більше 100 чол. [23].

Для підрахунку чисельності всього експедиційного корпусу османів у морській експедиції в Крим в 1475 р. можна скористатися аналогією з венеціанським флотом. У першій половині XV ст. 3 тис. дрібних суден вантажопідйомністю від 6 до 120 т обслуговувало близько 17 тис. чол. [24, 109]. Для османського аналогу в 120 суден таке співвідношення в матросах буде набагато меншим і досягне межі 680–700 чол. Судна для перевезення провіанту і кінноти османи називали карамурсель, актарма, секе-леве, іскампое [25, 13].

Чисельність охорони кораблів і десанту з урахуванням 3 тис. кінноти складе в межах 35 тис. чол. Тому дані про десантний корпус турків, визначений в 19–20 тис. чоловік, цілком заслуговують довіри. Решта 15 тис. залишалися виконувати охоронні функції на флоті.

Десантний корпус за матеріалами М.М. Мурзакевич складався з 10 тис. яничарів і 10 тис. азабів [26, 77], при цьому весь яничарський корпус до 1475 р. складався з 6 тис. яничарів і 3 тис. кінноти капикулу [27, 11]. Незважаючи на різницю в 1 тис. чол. між даними дослідників, відомості про наявність 9–10 тис. кінних і піших яничарів у складі десанту Гедік Ахмеда паші цілком заслуговують довіри. При цьому артилерійська підтримка для облоги фортець складалася з 14 важких облогових гармат [28, 242]. В грудні 1475 р. після піврічної осади і п'яти штурмів, османські війська знищили князівство Феодоро. Кримське ханство перетворилося на васала Порти [29, 1].

Таким чином, маючи великий флот і використовуючи вогнепальну зброю, османи досягли своєї мети – Крим опинився в їх руках.

Джерела та література

1. **Руев В.Л.** Османский экспедиционный корпус при захвате Крыма в 1475 г. // Гілея: зб. наук. пр. – К., 2011. – Вип. 50 (8). – С. 19–25.
2. **Иванов С.В.** Галеры: Эпоха Ренессанса (1470–1590) / С.В. Иванов // Война на море. – Белорецк: Нота, 2004. – 32 с.
3. **Rapacostea S.** Caffa et la Moldavie face f l'expansion ottomane (1453–1484) // Colloquio romeno-italiano «I Genovesi nel Mar Nero durante i secoli XIII e XIV» (Bucarest, 27–28 marzo 1975). – Bucaresti, 1977. – P. 131–153.
4. **Хайбуллаева Ф.Х.** Новый турецкий источник по истории Крыма / Ф.Х. Хайбуллаева // Материалы по археологии, истории и этнографии Таврии. – Симферополь, 2001. – Вып. 8. – С. 362–365.
5. **Колли Л.П.** Исторические документы о падении Кафы / Л.П. Колли // Известия Таврической ученой архивной комиссии. – Симферополь, 1911. – № 45. – С. 1–18.

6. **Хайбуллаева Ф.Х.** Новый турецкий источник по истории Крыма / Ф.Х. Хайбуллаева // *Материалы по археологии, истории и этнографии Таврии*. – Симферополь, 2001. – Вып. 8. – С. 362–365.
7. **Khalifeh H.** History of the maritime wars of the Turks / Transl. by J. Mitchell. – London, 1831. – Ch. 1. – 80 p.
8. **Норвич Д.** История Венецианской республики / Д. Норвич. – М.: АСТ, 2010. – 862 с.
9. **Guilmartin J.F.** Galleons and Galleys / J.F. Guilmartin. – London: Cassel, 2002. – 224 p.
10. История Османского государства, общества и цивилизации: В 2-х т. / Под ред. Э. Иксаноглу; пер. В.Б. Феоновой под ред. М.С. Мейера. – М.: Восточная литература, 2006. – Т. 1: История Османского государства и общества. – 602 с.
11. **Inalcik H.** Kirim hanliginin osmanli tabiligine girmesi ve ahidname meselesi / H. Inalcik // *Bellekten*. – Ankara: Turk tarih kurumu basimevi, 1944. – С. 8. – S. 185–229.
12. **Bostan I.** Ottoman maritime arsenals and shipbuilding technology in the 16-th and 17-th centuries / I. Bostan. – Foundation for Science, Technology and Civilization Limited, 2007. – P. 1–16.
13. **Иванов С.В.** Галеры: Эпоха Ренессанса (1470–1590) / С.В. Иванов // *Война на море*. – Белорецк: Нота, 2004. – 32 с.
14. Там же.
15. История Османского государства, общества и цивилизации: В 2-х т. / Под ред. Э. Иксаноглу; пер. В.Б. Феоновой под ред. М.С. Мейера. – М.: Восточная литература, 2006. – Т. 1: История Османского государства и общества. – 602 с.
16. **Иванов С.В.** Галеры: Эпоха Ренессанса (1470–1590) / С.В. Иванов // *Война на море*. – Белорецк: Нота, 2004. – 32 с.
17. Там же.
18. Там же.
19. **Bostan I.** Ottoman maritime arsenals and shipbuilding technology in the 16-th and 17-th centuries / I. Bostan. – Foundation for Science, Technology and Civilization Limited, 2007. – P. 1–16.
20. **Иванов С.В.** Галеры: Эпоха Ренессанса (1470–1590) / С.В. Иванов // *Война на море*. – Белорецк: Нота, 2004. – 32 с.
21. **Bostan I.** Ottoman maritime arsenals and shipbuilding technology in the 16-th and 17-th centuries / I. Bostan. – Foundation for Science, Technology and Civilization Limited, 2007. – P. 1–16.
22. Там же.
23. **Руев В.Л.** Османский экспедиционный корпус при захвате Крыма в 1475 г. // *Гілея: зб. наук. пр.* – К., 2011. – Вып. 50 (8). – С. 19–25.
24. **Фрейденберг М.М.** На каких кораблях плавали далматинцы? (К истории средневекового судоходства у южных славян) / М.М. Фрейденберг // *Страны Средиземноморья в эпоху феодализма: межвузовский сборник*. – Горький, 1973. – Вып. 1. – С. 94–110.
25. **Bostan I.** Ottoman maritime arsenals and shipbuilding technology in the 16-th and 17-th centuries / I. Bostan. – Foundation for Science, Technology and Civilization Limited, 2007. – P. 1–16.
26. **Мурзакевич Н.Н.** История генуэзских поселений в Крыму. – Одесса, 1837. – 91 с.
27. **Иналджик Г.** Османська імперія. Класична доба (1300–1600) / Г. Иналджик; перекл. О. Галенко. – К.: Критика, 1998. – 284 с.
28. **Vigna A.** Codice diplomatico delle colonie Tauro-Liguri durante la signoria dell'Ufficio di S. Giorgio, 1453–1475 / A. Vigna // *Atti della Societa Ligure di storia patria*. – Genova, 1879. – Vol. 7. – Pt. 2. – 1014 s.
29. **Андреев А.Р.** История Крыма [Электронный ресурс] / Александр Андреев. – М.: МОНОЛИТ-ЕВРОЛИНЦ-ТРАДИЦИЯ, 2002. – (История и страна). – Режим доступа: <http://acrimea.narod.ru/p7.htm>.