

УДК: [94:355:327](477.75=1-81/-82)15/18":930.2(100)
DOI: 10.31651/2076-5908-2025-3-126-134

Сергій КОЗЛОВСЬКИЙ

*кандидат історичних наук, доцент кафедри історії середніх віків та візантиністики,
Львівський національний університет імені Івана Франка, м. Львів, Україна*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4590-2433>

e-mail: serg.kozlovskyy@gmail.com

СУДНОБУДУВАННЯ ТА ФЛОТ КРИМСЬКОГО ХАНСТВА У XV–XVIII ст.

Анотація. У статті досліджено флот Кримського ханства та традиції суднобудування у державі. Проаналізовано роль основних центрів суднобудівництва на півострові та територіях контрольованих ханством, розкрито військове та торгове значення флоту для держави. Висвітлено роль Османської імперії у розвитку флоту кримських татар та впливу турецьких суднобудівних традицій на морську справу ханства. **Мета** дослідження полягає у комплексному аналізі морського флоту кримців та морських традицій ханства. **Наукова новизна** полягає у тому, що вперше у вітчизняній історіографії здійснена спроба комплексно розглянути флот кримських татар – суднобудівні центри, типи суден, їх тактичне військове, логістичне та торгове застосування. Проаналізовані тогочасні джерела в яких згадується флот Кримського ханства. Надана характеристика човнів, які використовували кримці. **Висновки.** Автором визначено, що Кримське ханство мало власний флот, однак його мала чисельність не дозволяла говорити про ханство як потужну морську державу. Розвиток флоту не передбачала військова доктрина та стратегія ханів, в центрі уваги яких знаходились сухопутне військо, а саме – мобільна легка кіннота. Кримські татари використовували човни переважно для двох цілей – торгівлі та транспортування війська. Зокрема, військо кримських татар транспортували човнами під час походу на черкесів у 1545 р., у військових кампаніях проти Сефевідів у 1617 та 1638 рр. Через те, що Османська імперія після 1475 р. контролювала практично усі ключові порти Кримського півострова, а кримці не мали спеціалістів з побудови човнів та відповідні технології, флот кримців розвивався під прямим впливом Порту. Османська імперія була зацікавлена у будівництві морських і річкових суден у кримських портах, зважаючи на наявність деревини та інших матеріалів. Саме османські бойові човни захищали ханство від атак козаків та інших супротивників. Популярним типом суден серед кримців стали галери, які дозволяли транспортувати рабів (работоргівля була однією з основ економіки ханства) та війська. Хани та представники еліти (впливові мурзи і беї) могли будувати власні морські та річкові судна.

Ключові слова: Кримське ханство, військове мистецтво, кримці, суднобудівництво, галери, військо, морська торгівля, флот, порти.

Serhii KOZLOVSKYI

*Ph.D. (in History), Associate Professor, Department of History of Middle Ages
and Byzantine Studies, Ivan Franko National University of Lviv, Lviv, Ukraine*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4590-2433>

e-mail: serg.kozlovskyy@gmail.com

SHIPBUILDING AND THE FLEET OF THE CRIMEAN KHANATE IN THE 15–18th CENTURIES

Abstract. In the article was examined the fleet of the Crimean Khanate and the shipbuilding traditions in the state. Analyzed the role of the main shipbuilding centers on the peninsula and the territories controlled by the Khanate, revealed the military and commercial significance of the fleet for the state. Highlighted the role of the Ottoman Empire in the development of the Crimean Tatar fleet and the influence of Turkish shipbuilding traditions on the maritime affairs of the Khanate. **The purpose** of the study is a comprehensive analysis of the Crimean naval fleet and the maritime traditions of the Khanate. **The scientific novelty** lies in the fact that for the first time in domestic historiography an attempt has been made to comprehensively consider the Crimean Tatar fleet – shipbuilding centers, types of ships, their tactical military, logistical and commercial use. Contemporary sources mentioning the fleet of the Crimean Khanate are analyzed. A description of the boats used by the Kirymly is given. **Conclusions.** The author determined that the Crimean Khanate had its own fleet, but its small size did not allow us to speak of the Khanate as a powerful maritime state. The development of the fleet was not envisaged by

the military doctrine and strategy of the khans, whose focus was on the land army, namely mobile light cavalry. The Crimean Tatars used boats mainly for two purposes – trade and transportation of troops. In particular, the Crimean Tatar army was transported by boats during the campaign against the Circassians in 1545, in military campaigns against the Safavids in 1617 and 1638. Due to the fact that the Ottoman Empire after 1475 controlled almost all the key ports of the Crimean peninsula, and the Crimeans did not have boat building specialists and relevant technologies, the Crimean fleet developed under the direct influence of the Porte. The Ottoman Empire was interested in building sea and river vessels in Crimean ports, given the availability of wood and other materials. The Ottoman warships protected the Khanate from attacks by the Cossacks and other opponents. Galleys became a popular type of vessel among the Crimeans, which allowed the transportation of slaves (the slave trade was one of the foundations of the Khanate's economy) and troops. Khans and representatives of the elite (influential murzas and beys) could build their own sea and river vessels.

Keywords: *Crimean Khanate, military art, Crimeans, shipbuilding, galleys, army, maritime trade, fleet, ports.*

Постановка проблеми. Оскільки військова доктрина та стратегія Кримського ханства передбачали руйнування економічного та демографічного потенціалу інших держав-суперниць, головну роль було відведено сухопутним силам. Уособленням морської могутності мусульман на Чорному морі був флот Османської імперії, а флот кримців, через свою малочисельність, лишався у «затінку». Частина населення ханства була добре обізнаною з морськими традиціями та суднобудуванням, однак киримли не вистачало фахівців та відповідних технологій для будівництва у великих кількостях габаритних суден. Чорноморський та Азовський морські шляхи забезпечували ханству сполучення з Османською імперією та іншими територіями, де проживали татари чи ногаї. Під час грабінницьких набігів на Польщу, Велике князівство Литовське, Угорщину, Московію та інші держави кримці захоплювали сотні тисяч полонених, яких потім продавали у рабство. Рабів транспортували на невільничі ринки саме морським шляхом. Флот також надав змогу ханству бути учасником тогочасної міжнародної торгівлі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Попри чималий інтерес до історії кримськотатарського народу та Кримського ханства, в історіографії доволі мало праць з даної проблематики, а окремі аспекти з життя киримли практично не відображені. Маловивченим питанням лишається морський флот та тематика суднобудівництва ханства. В окремих наукових працях є згадки про використання кримцями човнів, проте ці згадки фрагментарні, в контексті оповіді про ті чи інші події. Слід відзначити науковий доробок Л. Підгородецького [1], С. Громенка [2], В. Грибовського [3]. Турецький дослідник Хаджі Мустафа Еравджі згадує про використання кримцями флоту під час транспортування війська у військових кампаніях Османської імперії проти Сефевідів [4]. М. Іваніч згадує про участь флоту Османської імперії та ханства у работоргівлі [4].

Мета статті – провести комплексний аналіз морського флоту кримців та морських традицій ханства, простежити основні тенденції у суднобудівництві, а також розкрити роль практичного застосування суден – у торгівлі та військовій справі.

Виклад основного матеріалу. У XV–XVIII ст. Кримське ханство відіграло вагомую роль у Східній Європі, було державою з якою рахувались та яку остерігались. Татарські військові походи та грабінницькі рейди стали великою проблемою для Польщі, ВКЛ, Московії та інших держав, завдавали удару по їх економіці, війську, демографічному потенціалу. Ханство мало обмежені людські ресурси – у XV–XVI ст. населення держави становило 200–300 тис. осіб [1, s. 38, 40–41]. Зважаючи на це, хани, навіть за умов масштабної мобілізації чоловічого населення та залучення загонів союзників (ногайці, черкеси, тати та інші), могли зібрати 40–50 тис. воїнів [1, s. 42]. На думку автора дослідження, під час масштабних військових походів та грабінницьких набігів Кримське ханство могло зібрати кілька десятків тисяч воїнів [6, с. 89]. Хоча Кримське ханство мало вихід до Чорного моря, воно являлось суходільною державою, яка не мала власного військово-морського флоту. Однак це не означає, що кримці не мали морських та річкових суден та не вміли їх обслуговувати. Хаджі Герай, якого вважають засновником Кримського ханства, розумів, що без флоту неможливо займатись міжнародною торгівлею, однак

зіштовхнувся з відсутністю глибоководних портів, оскільки на той час усі порти контролювали генуезці. Незважаючи на це, хан знайшов місце, де можна було будувати судна – порт Каламіту (Інкерман), який належав князівству Феодоро. Можливо саме у Каламіті були побудовані перші торгові судна киримли. Адже вже станом на 1454 р. кримці мали власні судна, якими транспортували різні товари та рабів, оскільки ханство займалося торгівлею з Генуєю, Османською імперією та іншими державами [1, с. 46].

Новою сторінкою в історії флоту Кримського ханства стали події 1475 р., коли Османська імперія розпочала наступ на володіння Генуї та Феодоро в Криму. Варто сказати, що ще у 1454 р. османський флот у складі 56 галер здійснив рейд проти генуезьких володінь на Кримському півострові. Султан направив до Криму 20-тисячний експедиційний корпус (серед якого було 3 тис. вершників), який перевозили понад 300 різноманітних суден [7, с. 9–10]. За різними даними, станом на 1470-ті рр. Османська імперія мала флот чисельністю від 300 до 450 бойових суден [8, р. 72]. Турки висадили десант поблизу Кафі. Місцевий генуезький гарнізон хоча й був не чисельним, приготувався до бойових дій, однак місцеве населення, більшість якого становили греки та вірмени, побоюючись турецького терору, змусило генуезців капітулювати. Внаслідок османської експансії на Кримський півострів, князівство Феодоро було ліквідоване, а Кримське ханство потрапило у васальну залежність від Порти [9, с. 22]. Оскільки османські султани вели активну зовнішню політику, підкорювали нові території, держава потребувала потужного військово-морського флоту, а отже, інтенсивно будувала нові судна. Будівництво флоту йшло й у містах Кримського півострова, які контролювали османи, зокрема у Кафі. Можна стверджувати, що будівництво суден на верфях (корабельнях) Криму було своєрідною осmano-татарською кооперацією – кримці надавали сировину (насамперед, деревину), робітників, а османи – кошти та майстрів. Щось подібне можна простежити і в артилерії киримли – татари гармат не виготовляли, натомість отримували їх з Порти, дуже часто з гармашами та іншими спеціалістами [10, с. 126].

Іноземці, які неодноразово побували у Криму стверджували, що ханство мало хороші матеріали для суднобудування. Ось, наприклад, спогади Йоганна Тунманна, який побував у Криму XVIII ст. і зробив детальний опис півострова: «Уздовж цих річок країна чудово оброблена: села здаються прилеглими одне до одного; все вкрито тут, як взагалі у нагір'ї, будинками, фруктовими садами, виноградниками та ріллю. Ліси дають чудовий матеріал для кораблебудування» [11, с. 16]. Чернець Домініканського ордену, глава місії домініканців у Кафі (1624–1634 рр.), Дортеллі д'Асколлі стверджував, що у 1634 р. Кафа являла собою велике місто з населенням 80 тис. осіб, переважно турок, вірмен, греків, євреїв з численними корабельнями [12, с. 118]. Щось подібне зазначав французький мандрівник Жан Шарден: «Судна кидають якір досить близько від берега, за 10–12 сажнів; дно мулувате і добре тримає якір. Там створюється торгівля більша, ніж у будь-якій іншій гавані на Чорному морі. У ті сорок днів, що я там провів, я бачив більше 400 кораблів, що прийшли і пішли, не рахуючи малих суден берегового плавання» [13, с. 13].

Одним із центрів кримського суднобудування була Балаклава, навколо якої знаходилося чимало лісу, який і використовували у будівництві різних типів суден, включаючи галери. Вже згаданий Дортеллі д'Асколлі так описував потенціал міста: «П'яте місто, Балук-лава [Балаклава], славиться своїм портом, про який ми вже говорили в описі Чорного моря, і обширністю навколишніх лісів, що представляють таку різноманітність стройового лісу, що побачивши їх справді дивуєшся. Там будуються щорічно найбільші галеони (Galioni) для доставки товстих колод до Олександрії; останніми роками там почали також будувати галери; минулого року було спущено п'ять галер, і я чув, ніби цього року зроблено замовлення на шість галер, але виконати його неможливо, за браком умілих майстрів» [12, с. 118]. Османський мандрівник Евлія Челебі стверджував, що Балаклава була настільки великим портом, що могла приймати 500 суден: «Через те, що це кам'янисте місце, в цьому передмісті зовсім немає садів і виноградників. Тут також немає джерел. Вони п'ють воду життя з колодязів. Зустрічаються джерела чистої води. Порт може приймати п'ятсот суден. Він захищений від восьми вітрів та безпечний. У цій затоці цілий рік ловлять рибу, рахунок якої знає лише Господь» [14, с. 73].

Челебі також відзначав, що, крім Балаклави, важливим портом на території Кримського півострова був Судак: «Там були доки, де можна було будувати каторги. І тепер будівлі видно. Наразі порт приймає по п'ятдесят кораблів» [14, с. 73]. У 1656 р., готуючись до чергового конфлікту з Венецією, османський султан звелів побудувати в Криму 15 каторг [1, с. 54]. Однак Балаклава, Кафа, Судак та інші міста-порти Кримського півострова перебували під прямою юрисдикцією Порти. Єдиним портом, який належав власне кримським ханам, був Гезлев (сучасна Євпаторія), де ймовірно будували судна. Місто було помітним центром торгівлі, куди прибували торгові судна з Малої Азії та інших регіонів, на його території знаходилось багато постійних дворів для купців, великий ринок. Варто зазначити, що османські султани не були зацікавлені у тому, аби у хана з'явився власний потужний флот, який міг стати конкурентом турецькому.

Отже, після того як Кримське ханство потрапило під васалітет Порти, з однієї сторони, держава стала залежною від могутньої імперії, а з іншої – у кримли з'явився могутній покровитель в особі султана, який за потреби міг відправляти на допомогу кримцям свій флот. Кримські татари не володіли власними технологіями будівництва флоту, тому будували судна, які знаходились у складі османського флоту. Порта регулярно відправляла до кримських портів спеціалістів з суднобудівництва. Так, 20 липня 1568 р. до Кафи прибув новий намісник, бейлербей Касим-паша, який відповідав за керівництво військом, збір озброєння та будівництво човнів. З бейлербеєм прибули три човни, що мали на борту 50 гармат, запаси пороху та суднові майстри. До Кафи також прибув інженер Хизир Мустафа-реїс, який мав керувати будівництвом малих плоскодонних суден, придатних для плавання по Дону [2].

Основу османського флоту (з якого кримці власне й запозичували традиції суднобудування) другої половини XV ст. становили парусно-гребні судна – бастарди, галери, каляти та зіркате [15, р. 12]. Бастарди були транспортними суднами, якими османи могли транспортувати різноманітні предмети та десант. За деякою інформацією, бастарди були найбільшими човнами османського флоту, на яких могли розміщувати 12–15 гармат, а кількість веслярів на таких судах могла становити 500 осіб [16, с. 140]. Калята була транспортним судном довжиною 32–34 метри, на борту якого могли перебувати 220 осіб, включаючи 60–80 гребців. Низькі борти дозволяли проводити висадку десанту, однак робили човен вразливим у морському бою. Фіркате (фрегат) був невеликим гребним судном, яке могло перевозити трохи більше 100 осіб, включаючи до 60 гребців [9, с. 23]. Існували також кадирги, екіпаж яких налічував біля 50 веслярів й які могли транспортувати до 300 воїнів. Аналогічні морські судна (проте у значно меншій кількості) перебували на службі Кримського ханства.

Нарешті, найпоширенішим типом османських човнів були галери, які могли перевозити як десант, так і рабів, різноманітні вантажі, провіант. Галери могли озброюватись артилерією, приводились у рух як за допомогою веслярів, так і вітрил. Судно мало довжину понад 40 м, ширину 6 м та осадку до 1,5 м. На різних типах галер могли знаходитися від кількох десятків до 200 веслярів [17, р. 209]. У другій половині XVI ст. турки перейшли на нову схему розміщення веслярів, коли кілька осіб, які знаходились на одній лаві, гребли одним веслом. На таких човнах могли встановлювати понад 10 гармат, переважно дрібного калібру. Варто зазначити, що багато кримців несли службу веслярами на галерах, про що свідчить прохання султана Ахмеда I до кримського хана Джанібек-Герая, з проханням відправити у 1612 р. 20 тис. гребців-татар для османського флоту [18, р. 61]. Однак варто розуміти, що основну масу мореплавців Криму становили саме тати, які мешкали на узбережжі півострова. У 1571 р. до Криму прибув султанський чауш, який, серед іншого, мав набрати команди веслярів з-поміж татів. Останніх набирали на службу стрільцями як у загоны кримського хана, так і османського султана. Можливо, тати були майстерними мореплавцями та веслярами, оскільки пересуватись морем для них було значно легше, ніж гірською місцевістю, тому багато чоловіків освоїли навігацію, керування човнами та прибережну лоцію. Про те, що у кримських татар та інших етносів, що мешкали у Криму, збереглися давні традиції суднобудування зазначав англійський поет та мандрівник Реджинальд Хебер, який відвідав півострів у 1806 р., відзначивши: «У Партеніті ми зустріли старого

татарина, який мав величезну практику як будівельник човнів, який своїми власними руками і за допомогою двох своїх синів щойно закінчив чудову шхуну, я сказав би в тридцять тонн (водотоннажності), для одного купця в Кафі. Звичайні судна цієї країни нагадують турецькі з латинськими вітрилами, високим носом і дуже вигнутою кормою» [19, р. 425].

Служба на галерах була надзвичайно важкою – дуже важкі фізичні навантаження, тривале перебування у тісному просторі, жахливий сморід й антисанітарія. Кримці могли служити на флоті як за власною волею, так і з примусу, наприклад, через борги чи інші причини. Серед таких був син бея, Азамат-мурза, якого направили у веслярі, покаравши за пияцтво. У вересні 1694 р. Азамат підняв заколот на турецькій каторзі, де проходив службу. На придушення повстання були направлені війська, частину бунтівників знищили, а Азамат та шестеро інших веслярів зуміли втекти [11, с. 63].

На озброєнні османського флоту знаходились також судна для транспортування провіанту та коней – карамурсель, актарма, секелеве, інші [15, р. 13]. Судна для транспортування коней та інших тварин мали масивні корпуси та великі трюми, в яких власне і знаходились тварини. У суднах була система вентиляції, спеціальні стайні, годівниці, аби тварини не загинули під час транспортування. Власні судна та великі човни могли будувати як кримські хани, так і представники еліт, заможні купці та капітани суден. Наприклад, у 1610 р. капітан (реїс) Різван побудував у Балаклаві судно довжиною понад 15 м, вартість якого сягала 93 тис. срібних акче. Селямет Герай I замовив будівництво судна, довжиною понад 20 м, який за його життя не встигли завершити. Лише сини покійного змогли викупити судно за понад тисячу флоринів [17, р. 324].

Завдяки будівництву нових суден значно поживилась морська торгівля за участі Кримського ханства. Французький дипломат та мандрівник Шарль де Пейсонель, який відвідував Крим у XVIII ст. зазначав: щороку з кримських портів вивозили від 100 до 150 човнів з хлібом і пшеницею [20, р. 340]. Кримське ханство вело торгівлю навіть з Мамлюкським султанатом, закупаючи в Єгипті коней та зброю, і це при тому, що мамлюки були суперниками османів. Кримські скотарі продавали шкіру та шерсть, аграрії – фрукти та мед. На Сиваші кримці видобували велику кількість солі, яка була ваговою складовою експорту. Кримські татари експортували також блакитну глину, деревне вугілля. У XVIII ст. масштаби вирощування зернових (особливо просо та ячмінь) були настільки великими, що киримли могли забезпечувати потреби Стамбулу [1, с. 75].

Звісно, кримці використовували судна й у військових цілях, переважно для транспортування військ через Чорне море, ріки (Дніпро, Волга та ін.), Керченську протоку. Задля перекидання військ кримці часто реквізували приватні човни та морські судна. Наприклад, взимку 1587–1588 рр. Іслям II Герай, збираючись у черговий похід до Польщі, звелів зібрати човни з Гезлева, Балаклії та інших міст, аби військо кримців мало змогу перетнути Дніпро, який не вкрився льодом [21, с. 67–68].

Похід кримського хана проти черкесів у 1545 р., можливо, був єдиним, в якому кримці залучили для транспортування військ найбільшу кількість суден за всю історію ханства. Османський мандрівник та астролог Реммаль Ходжа так описував ці події: «У складі 20-тисячного експедиційного корпусу були капи-кулу, тюфенкчі, загони беків, що служили, татарська кіннота карачі-беків, яничари, польова артилерія. Бейлербей Кефе забезпечив безперервну переправу через протоку на трьохста човнах» [22, с. 216]. Судна мали перекинути війська через Керченську протоку. Втім чимало науковців ставлять під сумнів таку велику кількість човнів, зазначену хроністом [17, р. 402]. Починаючи з 1683 р., Османська Імперія була втягнута у тривалий конфлікт з країнами Священної Ліги (Священна Римська імперія, держава Габсбургів, Річ Посполита та ін.). За таких умов, османські султани не могли ігнорувати військову силу кримців, які теж були втягнуті у протистояння та понесли чималі втрати. Так, у 1694 р. кримські воєначальники звеліли завантажити на човни кілька сотень поранених і хворих воїнів, транспортувавши їх Дунаєм до Гезлева. Також варто відзначити й те, що киримли саме водним шляхом транспортували захоплених на території Угорщини бранців [4, р. 210].

Залучали човни для транспортування війська кримські татари й під час протистояння Османської імперії та держави Сефевідів. Так, у 1617 р. 10-тисячне військо киримли, на

чолі з ханом Джанібек Ґераєм відправилось з Кафи до Трабзону на суднах, хоча в деяких османських джерелах вказано, що військо налічувало понад 40 тис. воїнів [23, s. 659]. Такі цифри можна знайти також у османського хроніста й астролога Мустафи Наїми: «Татарський же хан із татарами-«вогнететами» (tatar-i ateş-nisar) кількістю сорок тисяч переправився з Кефе на протилежний берег [Чорного моря] і, за словами Печеві, відправив повідомлення паші, що нині, поки він не прибув на зимівлю, він би [запропонував] здійснити набіг на країну Кизилбашів» [24, с. 47]. Проте, якщо врахувати факт, що кожен татарський воїн виступав у похід, маючи по кілька коней, то для транспортування такого величезного війська потрібно було б залучити щонайменше тисячу суден, що, звісно, було нереальним для 1617 р.

Кримський хан Інает Ґерай свого часу теж відмовився відправити війська до Персії на вимогу султана, мотивуючи це тим, що веде протистояння з Річчю Посполитою і такими діями розгнівав османі, внаслідок чого, був скинутий з престолу й убитий [25, s. 99]. Новопризначений султаном хан Бахадир I Ґерай направив понад 4,7 тис. воїнів, на чолі із своїм братом, до Персії [4, s. 32]. Військо спочатку човнами переправили з Кафи до Синопу, а далі сухоходом воно вирушило до Ерзуруму. Османський хроніст М. Наїма так описує транспортування війська кримців: «Коли їхня величність султан Мурад рушили на Багдад, вони видали фирман, щоб Піяле Кетхюда з флотом патрулював у Чорному морі. Із наявними сорока галерами (себто імперським флотом у повному складі) Піяле Кетхюда вирушив у Чорне море. Там було місце під назвою Хан-Ґечіді (Ханська Переправа). Потім, переправивши татарське військо з Багадуром Ґереєм у Таманську долину, він узяв курс [на північ] для розвідування ситуації в Азаку, і щоб відпочивати, поки від хана надійде повідомлення, Піяле Кетхюда знову повернувся в порт Керчі» [24, с. 131]. Кримці повинні були атакувати володіння Сефевідів на території сучасного Азербайджану, аби відволікти увагу перського війська від Багдаду, який османі приготувались штурмувати.

Османські правителі використовували кримли у різних військових кампаніях, зокрема, з метою спустошення ворожих територій, атак ворожого тилу чи тактичної розвідки. Вже згаданий мандрівник М. Наїма стверджував, що османський флот транспортував татарське військо й у 1631 р.: «Капудан Джанполад-заде Мустафа Паша вийшов із флотом на Біле море, доставив у [фортецю] Паяс припаси та зброю. Чотирнадцять галер із тисячею джебеджіїв та гармашів двадцять п'ятого рамазана (26 квітня 1631 р.) послано на Чорне море, до двадцяти тисяч татарського війська напхом напхалися на кораблі, перейшли до Самсуна, і колишній Капудан Гасан Паша подався переправляти вояків до Румелії» [24, с. 107].

У XVIII ст. кримли для набігів почали дедалі частіше використовувати звичайні човни. Очевидно, це зумовлювалося тим, що козаки та війська Російської імперії вдосконалили систему прикордонної сторожі й єдиним безпечним шляхом залишалися річки. З цього приводу англійський посол у Петербурзі К. Рондо писав до лорда Гаррінгтона в лютому 1731 р.: «Татари зазвичай піднімаються на човнах по Дніпру в Орель, залишають свої судна в річкових острівцях, пливають на берег разом з кінями, грабують навколишні села і потім повертаються зі здобиччю» [26, с. 292–293]. Варто також пам'ятати, що у XVIII ст. кримли вже не мали сил організувати масштабні набіги, які проводили у XVI–XVII ст. Так, у 1759 р. татарський загін переправився на каюках через Дніпро й, пограбував козацькі зимівники лише в Басанській плавні [3, с. 72]. У 1758 р. відбувся конфлікт між ногайцями та кримли. Ногайці спробували запобігти переправі татар через Дніпро, проте хан Халім Ґерай завантажив своє військо на човни та зумів провести висадку поблизу Очакова.

Показово, що заснувати власний морський флот, на озброєнні якого були б фрегати, прагнув і останній кримський хан – Шаґін Ґерай, який намагався провести глибоку військову реформу, створивши регулярне військо з новими підрозділами [1, s. 195]. Будувати фрегати хан прагнув у Балаклаві, але через зовнішньополітичні чинники, зокрема тиск Російської імперії, всі його починання залишилися нереалізованими, а в 1783 р. ханство було остаточно захоплене Російською імперією. Водночас у Криму човни будували до 1860-х рр. – переважно, невеликі торгові судна, а далі будівництво човнів було припинене

через появу сучасних суден, які не могли випускати на корабельнях (верфях) півострова [17, р. 450].

Як уже відзначалося, кримли користувалися підтримкою османського флоту, який не лише здійснював транспортування ханських військ, а й нерідко вступав у бої з флотом козаків. Так, у липні 1616 р., дізнавшись, що запорожці планують атакувати татарські улуси, султан відправив проти козаків 14 галер і десятки дрібних човнів, на яких могли перебувати від 1400 до 2800 озброєних воїнів. У Дніпровському лимані османський флот зіштовхнувся із 6-тисячним військом під командуванням гетьмана П. Сагайдачного (120–130 чайок). Козаки змогли зблизитися з ворогом, завдали туркам поразки, захопили на абордаж 6 галер, знищили 4 галери та 40 дрібних човнів, а решта османського флоту змогла врятуватися втечею [27, с. 42]. Масштабні зіткнення козацького й османського флотів описані, зокрема, М. Наїмою. Наприклад, один із них мав місце у 1622 р.: «Раніше кілька кораблів флоту під командуванням Реджеба Паши вийшли на Чорне море. Біля мису Келгра (Каліакрія) вони зустрілися з численними козацькими чайками і дали велику битву. Чайки підійшли під саму [флагманську] баштарду з наміром оточити її, [командувач] наказав стріляти залпом. Чайки було потоплено, козацьких недовірків повикидало у море і багацько їх потонуло. А інші кораблі почавили чайки і влаштували таку священну війну, що в історії більшої перемоги над Козаком ще не бувало. Десь із шістсот чайок було захоплено вісімнадцять, а решта потонула та була знищена. Понад п'ять сотень бранців опинилося у кайданах» [24, с. 82]. Звісно, хроніст істотно завищив втрати козаків, з метою героїзації дій османського флоту, однак автор уривку влучно зауважив, що бої були запеклими.

Висновки. Кримське ханство не мало потужного морського флоту, оскільки його наявність не передбачалася військовою доктриною та стратегією цієї держави. Зрештою, в Кримському ханстві була певна кількість суден для торгівлі та транспортування військ, хоча їхню точну кількість встановити практично неможливо. Ймовірно, перші кримськотатарські судна з'явилися ще в роки правління першого хана – Хаджі I Герая. Попри те, що в Криму були чималі запаси деревини для будівництва човнів, функціонували глибоководні порти (Балаклава, Судак, Кафа), кримли не володіли технологіями для створення значної кількості габаритних човнів, не мали спеціалістів із суднобудування й тому зверталися по допомогу до Османської імперії, яка керувала практично всіма портами півострова, за винятком Гезлева. Відтак саме османський флот забезпечував перевезення війська кримців і захищав ханство від атак козаків. Швидше за все, наймасштабніше транспортування війська хана мало місце в 1545 р., коли останній провів черговий військовий рейд проти черкесів, залучивши понад 300 човнів різного типу. Загалом, на півострові будувалися різні судна – від невеликих рибальських човнів до великих військових і торгових кораблів, але найбільшою популярністю користувалися галери, якими можна було транспортувати різноманітні вантажі, воїнів, рабів. Чимало кримських татар та татів служили веслярами на османських галерах.

Список літератури

1. Podhorodecki L. Chanat Krymski. Warszawa: Książka i Wiedza, 1987. 358 s.
2. Громенко С. Перша російсько-турецька війна і Крим. Підготовка. *Крим. Реалії*. 2023, 12 лютого. URL: <https://ua.krymr.com/a/pesha-rosiysko-turetska-viyna-i-krym-pidhotovka-hromenko/32267406.html>.
3. Грибовський В. Територія розселення і характер відносин причорноморських ногайців із землеробським населенням українського степового порубіжжя у період 1739–1768 років. *Козацька спадщина*. 2005. Вип. 2. С. 60–76.
4. Eravcı N. The Role of the Crimean Tatars in the Ottoman-Safavi Wars. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*. 2023. Vol. 57. S. 21–36. doi: <https://doi.org/10.21563/sutad.1285102>.
5. Ivanicz M. Enslavement, slave labour and treatment of captives in the Crimean Khanate. *Ransom slavery along the ottoman borders (early fifteenth-early eighteenth centuries)* / ed. by D. Geza, F. Pal. Leiden; Boston: Brill, 2007. P. 193–219.
6. Козловський С. Військо Кримського ханства у середині XV–XVI ст.: чисельність, людський та ресурсний потенціали. *Вчені записки Таврійського національного університету ім. В. Вернадського. Серія: Історичні науки*. 2025. Т. 36 (75), № 2. С. 84–91.

7. Колли Л. Исторические документы о падении Кафы. *Известия Таврической ученой архивной комиссии*. Симферополь, 1911. № 45. С. 1–18.
8. Guilmartin J. *Galleons and Galleys*. London: Cassel, 2002. 224 p.
9. Руев В. Османский экспедиционный корпус при захвате Крыма в 1475 г. *Гілея*. 2011. Вип. 50. С. 19–25.
10. Козловський С. Артилерія як тактична компонента військового мистецтва Кримського ханства (XV–XVI ст.). *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету ім. М. Коцюбинського. Серія: Історія*. 2025. Вип. 53. С. 123–133. doi: <https://doi.org/10.31652/2411-2143-2025-53>.
11. Тунманн И. Крымское ханство. Симферополь: Таврия, 1991. 94 с.
12. Д'Асколли Э. Описание Черного моря и Татарии (1634 г.) *ЗООИД*. 1902. Т. 24. С. 89–180.
13. Путешествие кавалера Шардена по Закавказью в 1672–1673 гг. Тифлис: Скоропеч. М. Мартиросянца, 1902. 301 с.
14. Челеби Э. Книга путешествия. Крым и сопредельные области. (Извлечения из сочинения турецкого путешественника XVII века). Симферополь: Доля, 2008. 272 с.
15. Bostan I. Ottoman maritime arsenals and shipbuilding technology in the 16th and 17th centuries. *Foundation for Science, Technology and Civilization Limited*. 2007. P. 1–16.
16. Срібняк І., Дудар Р. Військово-морські сили османської імперії (XV– початок XIX ст.). *Українська орієнталістика*. 2012. Вип. 6. С. 138–141.
17. Couto D., Günergun F., Fabris M. *Seapower, Technology and Trade: Studies in Turkish Maritime History*. Istanbul: Piri Reis University Publications, 2014. 605 p.
18. Groot A. *The Ottoman Empire and the Dutch Republic*. Leiden: Netherlands Historisch-Archaeologisch Instituut, 1978. 417 p.
19. *The Life of Reginald Heber, D. D., Lord Bishop of Calcutta*. Vol. I. New York: Protestant Episcopal Press, 1830. 712 p.
20. Peyssonnel C. *Traite sur le commerce de la Mer Noire*. Chez Cuchet, 1787. 624 p. URL: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t5781028b/f26.item.texteImage>.
21. Статейный список московского посланника в Крыму Ивана Судакова в 1587–1588 году. *Известия Таврической учетной архивной комиссии*. Симферополь, 1891. Вып. 14. С. 43–80.
22. Tarih-i Sahib Giray Han (Histoire de Sahib Giray, khan de Crimée de 1532 à 1551) / ed. Ö. Gökbilgin. Ankara: Atatürk Üniversitesi, 1973. 313 s.
23. Mehmed b. Mehmed er-Rumi (Edirneli)'nin Nuhbetü't-tevârih ve'l-ahbâr'i ve Târih-i âl-i Osman'i (Metinleri, Tahlilleri), (haz. Abdurrahman Sagirli). Istanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Doktora Tezi. Istanbul, 2000. 662 s.
24. Наїма М. Гюсейнові городи у витязі історій із заходу та сходу (Повідомлення про Україну). Київ: Вид-во Жупанського, 2016. 288 с.
25. Halim Giray Sultan. *Gülbin-i hanân*. (İ. Gültekin, haz.). Ankara: Kültür Bakanlığı yayını. 2019. 320 s.
26. Сборник Императорского Русского исторического общества. Т. 66. Донесения и другие бумаги английских послов, посланников и резидентов при русском дворе с 1728 по 1733 год. Санкт-Петербург, 1889. 703 с.
27. Сас П. Сагайдачний: гроза царів і султанів. Київ: Інститут історії України НАНУ, 2024. 798 с.

References

1. Podhorodecki, L. (1987). *The Crimean Khanate*. Warsaw [in Polish].
2. Hromenko, S. (2023). *The First Russo-Turkish War and Crimea*. Preparation. Retrieved from: <https://ua.krymr.com/a/pesha-rosiysko-turetska-viyna-i-krym-pidhotovka-hromenko/32267406.html> [in Ukrainian].
3. Hrybovsky, V. (2005). The territory of settlement and the nature of relations between the Black Sea Nogais and the agricultural population of the Ukrainian steppe frontier in the period 1739–1768. *Kozatska spadshchyna [Cossack Heritage]*, 2, 60–76 [in Ukrainian].
4. Eravcı, H. (2023). The Role of the Crimean Tatars in the Ottoman-Safavi Wars. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi [Selçuk University Journal of Turkish Studies]*, 57, 21–36.
5. Ivanicz, M. (2007). Enslavement, slave labour and treatment of captives in the Crimean Khanate. In: Geza, D., Pal, F. (eds.). *Ransom slavery along the ottoman borders (early fifteenth-early eighteenth centuries)*. Leiden; Boston, 193–219.
6. Kozlovsky, S. (2025). The army of the Crimean Khanate in the middle of the 15th–16th centuries: numbers, human and resource potential. *Vcheni zapysky Tavriiskoho natsionalnoho universytetu im. V. Vernadskoho. Serii: Istorychni nauky [Scientific notes of the V. Vernadsky Tavrichesky National University. Series: Historical Sciences]*, 36 (75)/2, 84–91 [in Ukrainian].

7. Kolli, L. (1911). Historical documents on the fall of Kafa. *Izvestiya Tavricheskoy uchenoj arhivnoj komissii [News of the Tauride Scientific Archival Commission]*, 45, 1–18 [in Russian].
8. Guilmartin, J. (2002). *Galleons and Galleys*. London.
9. Ruev, V. (2011). Ottoman expeditionary corps during the capture of Crimea in 1475. *Hileia [Gileya]*, 50, 19–25 [in Russian].
10. Kozlovsky, S. (2025). Artillery as a tactical component of the military art of the Crimean Khanate (XV–XVI centuries). *Naukovi zapysky Vinnytskoho derzhavnogo pedahohichnoho universytetu im. M. Kotsiubynskoho. Seriya: Istoriiia [Scientific notes of M. Kotsiubynsky Vinnytsia State Pedagogical University. Series: History]*, 53, 123–133 [in Ukrainian].
11. Tunmann, I. (1991). Crimean Khanate. Simferopol [in Russian].
12. d'Ascolli, E. (1902). Description of the Black Sea and Tataria (1634) *ZOOYD [ZOOID]*, 24, 89–180 [in Russian].
13. (1902). The Journey of the Chevalier Chardin through Transcaucasia in 1672–1673. Tiflis [in Russian].
14. Celebi, E. (2008). Book of Travel. Crimea and Adjacent Regions. (Excerpts from the work of a 17th-century Turkish traveler). Simferopol [in Russian].
15. Bostan, I. (2007). Ottoman maritime arsenals and shipbuilding technology in the 16-th and 17-th centuries. *Foundation for Science, Technology and Civilization Limited*, 1–16.
16. Sribnyak, I., Dudar, R. (2012). Naval Forces of the Ottoman Empire (15th–early 19th centuries). *Ukrainska oriientalistyka [Ukrainian Orientalism]*, 6, 138–141 [in Ukrainian].
17. Couto, D., Giunergun, F., Fabris, M. (2014). *Seapower, Technology and Trade: Studies in Turkish Maritime History*. Istanbul.
18. Groot, A. (1978). *The Ottoman Empire and the Dutch Republic*. Leiden.
19. *The Life of Reginald Heber, D. D., Lord Bishop of Calcutta*. (1830). Vol. I. New York.
20. Peyssonnel, C. (1787). *Treatise on Black Sea Trade*. At Cuchet. Retrieved from: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t5781028b/f26.item.texteImage> [in French].
21. List of articles of the Moscow envoy to Crimea Ivan Sudakov in 1587–1588. (1891). *Izvestiya Tavricheskoy uchetnoj arhivnoj komissii [News of the Tauride Registration Archival Commission]*, 43–80 [in Russian].
22. (1973). *History of Sahib Giray Han (Histoire de Sahib Giray, khan of Crimea de 1532 a 1551)*. Ankara [in Turkish].
23. Mehmed, B. (2000). *Mehmed er-Rumi (Edirneli)'s Nuhbetü't-tevârih ve'l-ahbâr and Târih-i âl-i Osman'î (Texts, Analysis)*. PhD Thesis. Istanbul [in Turkish].
24. Naima, M. (2016). *Huseyn's Gardens in Extracts from Stories from the West and the East (Report on Ukraine)*. Kyiv [in Ukrainian].
25. Halim Giray Sultan. (2019). *Gülbin-i Hanân*. (İ. Gültekin, ed.). Ankara [in Turkish].
26. (1889). *Collection of the Imperial Russian Historical Society*. Vol. 66. Reports and other papers of English ambassadors, envoys, and residents at the Russian court from 1728 to 1733. St. Petersburg [in Russian].
27. Sas, P. (2024). *Sahaidachny: Thunderstorm of Tsars and Sultans*. Kyiv [in Ukrainian].

Надійшла до редакції / Received: 17.09.2025
Схвалено до друку / Accepted: 25.09.2025