

**Владимир Бережинский** (Киев),  
заместитель председателя правления Украинского института  
военной истории, старший научный сотрудник,  
кандидат исторических наук

## **Морской флот Османской империи начала XVIII в.** (по описанию П.А. Толстого)

В 1707–1714 годах первым постоянным послом России в Османской империи был граф Петр Андреевич Толстой [1], пращур трех великих российских писателей и многих знаменитых деятелей российской культуры и государства. Впервые он побывал в Стамбуле в 1699 г. в составе посольства Е.И. Украинцева, прибывшего в Порту на корабле «Крепость». Это был первый российский корабль, пересекший Черное море. Примечательно, что наряду с инструктажем посольства, Петр I устроил экзамен дворянам, посылавшимся за границу для обучения морского дела. Среди испытуемых был и П.А. Толстой [2, 18], до этого участвовавший в осаде Азова (1696 г.) [3, 127–128], а в 1697–1698 годах учившийся морскому делу в Италии (ему было уже 52 года). Тогда в Италию по приказу Петра I было послано 37 отпрысков знатнейших фамилий России [4, 253]. Всем им предписывалось научиться пользоваться морскими картами, чертежами и компасами, овладеть искусством водить корабли «как в бою, так и в простом шествии», знать снасти, инструменты, паруса, весла, ознакомиться с основами кораблестроения [5, 117–118].

Вот такому, хорошо знакомому с морским делом человеку, было поручено «... будучи при султанском дворе ... выведать и описать тамошнего народа состояние» [6, 30]. С этой задачей Петра I П.А. Толстой справился блестяще. Будучи всесторонне развитым человеком, «умнейшей головой России», как о нем писал знавший его французский дипломат Кампредон [7, 20], находясь в Стамбуле четыре года, составил лучшее по тому времени описание Османской империи, отразил в своих донесениях в Москву и посольском Статейском списке реальную картину жизни османского государства тех лет. Особое внимание П.А. Толстой уделил району Причерноморья и положению в османском флоте. В этом отразилось его желание угодить царю, увлеченному морем и строительством собственного флота.

Происходило это в то время, когда «имеет государство Оттоманское те моря (Азовское и Черное), яко чистую и непорочную девицу, и не только иметь на них плавание, но и прикоснуться никогда не допустит. И такое у Порты крайнее намерение никогда и ни для чего не отменится... По Черному морю иных государств кораблям ходить будет свободно тогда, когда турецкое государство падет и вверх ногами обратится» [8; 9, 151–153]. Османские власти не хотели, чтобы россияне и украинцы вообще плавали по Черному морю, «не присматривались к морскому пути, и по всяким признакам и к портам», боясь, что даже среди купцов могут оказаться специалисты по морской навигации и военному делу [10, 80].

В российских архивах сохранилась так называемая «отписка» 1703 г. П.А. Толстого на так называемые «тайные статьи» (вопросы и инструкции) Посольского приказа, составленные в феврале – апреле 1702 г. [11; 12; 13]. Все сочинение озаглавлено «Список с отписки и с описания Черного моря, какова послана к великому государю из Константинополя от посла, ближнего столника и наместника Алаторского Петра Андреевича Толстова 1706 году февраля в 24 день» [14]. Отдельную его часть П.А. Толстой озаглавил «Реестр бастиментов». Позже, во второй половине XVIII в. и особенно в XIX в. такие описания военно-морской машины Османской империи уже были не единичны и довольно подробны [15, 340–344; 16, 1–33; 17, 59–65].

Фрагмент «отписки» П.А. Толстого представляет собой скуппулезнейшее описание флота Османской империи. Он пишет: «В турецком государстве обретаются морские бастименты (корабли) различные, их же имена турецким языком именуются сице» [18]:

**Галеоны** – военные корабли 3-х видов. К середине XVII в. галеоном (*kalyon*) называли целый класс (*kalyon sinifi*) военных парусных судов в противоположность гребным (*cekriti* или *sektirme*) кораблями. Галеон имел 3 мачты и 2 или 3 палубы [19, 152; 20, 153–154; 21, 95–96; 22, 243–245]. Устройство османских галеонов известно довольно хорошо. Галеоны первого типа («величества» по П.А. Толстому) имели 90, 106 и 130 пушек, второго – 60, 65, 70, 75 и 80 пушек, третьего – 40, 45, 50 и 55 пушек [23].

**Торговые корабли** чаще всего имели на вооружении пушки. Их было от 20 до 50 шт. [24]. Однако, по сообщению П.А. Толстого, таких кораблей было не так много.

**Катарги** – галеры были разных размеров. Разные их типы имели 50, 55, 60, 66 весел. Но были и галеры с числом весел меньше 50 [25].

**Фергарды** (фергады в рукописи РНБ) или фуркаты (другое название фрегадон) мисирские (египетские) были парусно-весельными судами, малыми галерами с 6–20 балками для гребцов у каждого борта [26, 362]. Они были двух типов – длиной 40 и 45 аршин\*, на их вооружении было 10 или 12 пушек, «кроме петриеров» (камнеметов) [27, 361].

**Атез-галеоны** (бурлоты) свое название, возможно, получили от тур. *tez* – быстрый, скорый или *ates gemisi* – «корабль огня». Таких кораблей было немного. Название бурлоты они получили от тур. *burluta* – корабль, называвшийся также *ates gemisi* и *frogra cuvara* [28, 247–248]. Бурлотом называли судно, содержащее горючие и легковоспламеняющиеся вещества для сжигания кораблей противника.

**Шайки** (*sayka*) мисирские (египетские) были небольшими военными или торговыми кораблями, способными перевозить от 20 до 50 чел. [29, 456; 30, 96]. Их было 4 типа в зависимости от размеров – по 30, 35, 38 и 40 аршин длиной. Они имели, соответственно, 6, 8, 10 и 12 пушек. Кроме того, на их вооружении были петриеры – камнеметы. Это были не

\* Аршин = 16 вершкам = 71,12 см (при Петре I). В других странах от 65,2 см до 112 см.

метательные орудия, а пушки, называвшиеся также по названию судна *sauka* и стрелявшие каменными ядрами [31, 36]. Шайки имели по 3 щеглы (мачты) [32, 363]. Они имели в высоту по 36 и 38 аршин.

**Чемберы** (senber на тур.) – суда с закругленной кормой [33, 96], размером они меньше шайки, имеют на себе по 3 щеглы [34]. Паруса у чемберов косые, их длина в зависимости от типа (4 типа): 20, 25, 30, 35 аршин. На их вооружении 6, 8, 10 и более пушек.

**Чемберы змитские** (измитские – из г. Измит на берегу Мраморного моря) трех типов – 18, 20 и 25 аршин длиной.

**Саколевы** (от тур. sekeleve) – двухмачтовые торговые корабли [35, 459; 36, 96] были трех типов – длиной 10 (малые), 20 и 22 аршина. Они были схожи с чемберами. Однако их паруса были подобны тем, что на каннах. На вооружении они имеют малые пушки – петриеры. В зависимости от типа их может быть 4, 6, 8 или 10 шт. [37].

**Лодки бутаниоцкие** (возможно из Буды, тур. Будин или Будун) были 3-х типов – по 12, 14 и 15 аршин длиной.

**Шайки черноморские** 4-х типов: длиной 16, 18, 20 и 23 аршина (последних совсем немного). Их вооружение составляют 4, 6 и 8 пушек [38].

**Ад-каик** (от тур. at – лошадь) – лодки, запряженные лошадьми. Это – специальные грузовые суда под названием at гемиси (at – лошадь, геми – корабль). На них первоначально перевозились лошади османской конницы [39, 73, 228]. Это суда, «которые подле берегов ходят и входят в реки, возятся во время и лошадьми за бечеву привязанными» [40]. Самые большие из таких судов возят по 16 и по 18 лошадей. Паруса на таких судах съемные, косые. Пушек такие суда не имеют.

**Коз-каик** («ореховый» каик) имеет название от koz – орех (или круглый, шарообразный). Он схож с ад-каиком, но имеет меньшие размеры.

**Тез-каик** – быстрая, скорая лодка. Она во всем подобна ад-каику и коз-каику. На таких лодках перевозили людей «из Халкидона в Константинополь и из Константинополя в Скутар и на Галату и в прочие места...» [41, 218].

С тур. *kaik* – лодка, небольшое судно [42, 96]. К. Базили писал о них в 1836 г.: «Каики бывают от 30 до 60-ти футов длина, имеют форму рыбы, и в кормовой части, которая представляет наибольшую ширину, не имеют в диаметре более 3 или 5 футов; хотя они не совсем плоскодонны, но в воде сидят весьма мало, и их черные бока поднимаются на два и на три фута над водою... Каики строятся из самых тонких досок и невероятно легки... Ничего нельзя себе представить легче и грациознее Босфорского каика, когда тонкою стрелою он скользит по воде, оставляя за собой едва приметную бразду» [43, 102–103].

Красочное описание каика сделано французским поэтом Теофилом Готье в 1852 г.: «Рядом с каиком и его гребцами (каиджи) венецианская гондола – просто грубый сундук, а гондольеры – жалкие шуты. Каик имеет от пятнадцати до двадцати футов в длину и три фута в ширину, он по-

строен в форме конька и может плыть одинаково легко и вперед, и назад. Обшивка состоит из длинных досок с резным фризом внутри, покрытым листьями, цветами, фруктами, лентами, скрещенными колчанами или другим мелким орнаментом. Две или три доски с фигурными прорезями служат шпангоутами и делают лодку на отсеки; нос окован железом. Вся эта конструкция из навощенного или лакированного бука, иногда с тонким золотым ободком, отличается невероятным изяществом и тщательностью отделки...» [44, 206–207].

**Пиаде-каик** представлял собой малую лодку (от *piyade*). По-русски такую лодку называют душегубкой. В турецком языке это слово означает также пеший, пехотное войско, пешка в шахматах [45].

**Сандал султанский** (одно из значений *sandal* в тур. яз. – лодка) – рыбацкая лодка, использовалась при плавании по Черному морю [46, 23].

**Крылангичь султанский** (от тур. *kirlangia* – ласточка) – легкое быстроходное судно.

**Сандал Бастанджи баши** был лодкой, «... во оной ездит гулять султан по морю блиско Константинополя» [47, 218]. Дословно это – лодка главного садовника Бостанджибаши – начальника, главного надзирателя бостанджи, работавших в султанских садах. Большую часть бостанджи составляли аджеми-огланы, набранные по системе девширме. Они обеспечивали охрану султанских дворцов и порядок в его непосредственной близости. Бостанджи отвечал также за возведение дворцовых сооружений (кёшков) и за целый ряд сфер жизни султана и его дворца. «Хотя бостанджи паша не иное что есть, как надзиратель серальских садов и домов султанских, однако власть его не оканчивается еще на сей должности; она простирается от земли, принадлежащей к Кассумпашской пристани, Галаты, Топ Гана и Цареградского пролива, до города Варны, лежащего на Черном море. Он днем и ночью объезжает дозором все оныя места в гондоле с тридцатью бостанджиями, для наблюдения пожаров, забирания пьяных и безчестных женщин, которых он иногда и потопляет, когда он находит их с мужчинами в лотках. Он также есть главный надзиратель над прудами, рощами, ловитвою и увеселениями султанскими. Без его дозволения ни одна бочка вина в Царьград пройти не может, что самое подает ему право надзирательства и над питейными домами. Он описывает вина, привозимыя к посланникам, и берет под стражу их слуг, когда они бывают на охоте без его дозволения. Но самая важнейшая его должность есть та, что он поддерживает его величество, когда он гуляет в своих садах; подает ему руку, когда он садится в свою гондолу; садится за ним и сам, и правя рулем, говорит ему на ухо; и служит ему подножием в день его коронавания.

Иногда бостанджи паша ездит в своем судне наперед, дабы удалять всех, кто ни едет навстречу султанскому судну» [48, 51–53]. В хатт-и хумаюн Мехмеда II Фатиха так сказано об этой должности: «Во главе садовства поставлен бостанджы башы. Когда садятся в лодку, ему грести и управлять ею» [49, 87].

**Паласка** (от венг.-тур. *palaska* – патронташ, пороховница, охотничья сумка [50, 310]) – суда морские из Трапезонта и Синопа, «... оные бывают широки, а не долги» [51, 218]. Паласки имеют по одной щегле (мачте). Пушек на них не бывает.

Таким образом, морской флот Османской империи включал целый ряд кораблей и судов таких видов: галеоны 3-х типов, каждый из которых в зависимости от количества пушек делится еще на 3–5 категорий; торговые корабли; катарги (галеры) 4-х типов в зависимости от количества весел; фергарды (фуркаты) мисирские 2-х типов в зависимости от длины и количества пушек; атез-галеоны (бурлоты); шайки мисирские 4-х типов в зависимости от длины и количества пушек; чамберы (шайки меньших размеров) 4-х типов в зависимости от длины и количества пушек; чамберы змитские 3-х типов в зависимости от длины; саколевы 3-х типов в зависимости от длины и количества пушек; лодки бутаниоцкие 3-х типов в зависимости от длины; шайки черноморские 4-х типов в зависимости от длины и количества пушек; ад-кайки – 2-х типов; коз-кайки (ореховые кайки); тез-кайки; пияде-кайки; сандал султанский; крылангич султанский; сандал бастанджи баши; паласки\*.

### Источники и литература

1. Русский посол в Стамбуле. Петр Андреевич Толстой и его описание Османской империи начала XVIII в. – М., 1985.
2. **Толстой П.А.** Описание Черного моря, Эгейского архипелага и османского флота / Сост. И.В. Зайцев, С.Ф. Орешкова. – М.: Наталис, 2006. – 304 с. – (Серия «Восточная коллекция»).
3. **Елагин С.** История русского флота. Период азовский. – СПб., 1864.
4. **Ольшевская Л.А., Травников С.Н.** «Умнейшая голова в России» // Путешествие стольника П.А. Толстого по Европе. 1697–1699. – М., 1992.
5. Письма и бумаги Петра Великого. – СПб., 1887. – Т. 1.
6. Там же. – Т. 2.
7. Обзорение известий в России в царствование Екатерины I (из донесений Кампредона) // Журнал министерства народного просвещения. – 1844. – № 1.
8. РГАДА, 1699. – Кн. 27. – Л. 685, 768 об. – 769, 781 об. – 785 об.
9. **Богословский М.М.** Петр I. – М., 1948. – Т. 5.
10. Письма и бумаги Петра Великого. – СПб., 1887. – Т. 3.
11. РНБ (Санкт-Петербург). – Отдел рукописей. – Шифр F. IV. 133.
12. РГАДА. – Ф. 1274. – Оп. 1. – Ед. хр. 3077.
13. Там же. – Ф. 181 (Рукописный отдел МГА МИД). – Оп. 1. – Ед. хр. 212.
14. РНБ (Санкт-Петербург). – Отдел рукописей. – Шифр F. IV. 133. – Л. 1.
15. Несколько слов о турецком флоте (Из письма морского офицера) // Морской сборник. – СПб., 1851.
16. Турецкий военный флот в 1852 году (Из записок флигель-адъютанта капитана 2 ранга Арказа) // Морской сборник. – СПб., 1853. – Январь.
17. **Зайцев И.В.** Османский флот начала XVIII в. в сочинении П.А. Толстого «Описание Черного моря и Архипелага» // Подводная археология: сто лет исследований. Материалы международной научно-практической конференции «К 100-летию подводной археологии», 6–8 февраля 2002 г. – М., 2002.
18. РНБ (Санкт-Петербург). Отдел рукописей. – Шифр F. IV. 133. – Л. 173 об.

\* Наименования приводятся в соответствии с источником.

19. **Katip Celebi.** Tuhfet ul-hibar fi esfar il-bihar. – Istanbul, 1911.
20. **Pakalin M.Z.** Osmanli deyimleri ve terimleri sozlugii. – Istanbul, 1951. – Cilt 2. – 11 fasikul.
21. **Mantran R.** Droits d'entrée sur les navires a lystanbul au milieu du XVII siècle (rûsumat – i ihtisabiye) // Turcica. Revue d'Etudes Turques. – Paris; Strasbourg, 1975. – Т. 5.
22. **Sousek S.** Certain Types of Ships in Ottoman Turkish Terminology // Turcica, Revue d'Etudes Turques. – Paris; Strasbourg., 1975. – Т. 7.
23. РНБ (Санкт-Петербург). Отдел рукописей. – Шифр F.IV. 133. – Л. 137 об.
24. РГАДА. – Ф. 1274. – Оп. 1. – Ед. хр. 3077. – Л. 106 об.
25. Там же.
26. Путешествие стольника П.А. Толстого по Европе. 1697–1699. – М., 1992.
27. Там же.
28. **Pakalin M.Z.** Osmanli deyimleri ve terimleri sozlugu. – Istaubul, 1951. – Cilt. 2. – Fasikul 11.
29. **Uzuncarsil I.H.** Osmanli devletinin merker ve bahriye teskilati. – Ankara, 1948.
30. **Mantran R.** Droits d'entrée sur les navires a lystanbul au milieu du XVII siècle (rûsumat – i ihtisabiye) // Turcica. Revue d'Etudes Turques. – Paris; Strasbourg, 1975. – Т. 5.
31. **Agoston G.** Ottoman Artillery and European Military Technology in the Fifteenth and Seventeenth Centuries // Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae. – Budapest, 1994. – Т. 47. – Fasc. 1–2.
32. Путешествие стольника П.А. Толстого по Европе. 1697–1699. – М., 1992.
33. **Mantran R.** Droits d'entrée sur les navires a lystanbul au milieu du XVII siècle (rûsumat – i ihtisabiye) // Turcica. Revue d'Etudes Turques. – Paris; Strasbourg, 1975. – Т. 5.
34. РНБ (Санкт-Петербург). Отдел рукописей. – Шифр F. IV. 133. – Л. 138 об.
35. **Uzuncarsil I.H.** Osmanli devletinin merker ve bahriye teskilati. – Ankara, 1948.
36. **Mantran R.** Droits d'entrée sur les navires a lystanbul au milieu du XVII siècle (rûsumat – i ihtisabiye) // Turcica. Revue d'Etudes Turques. – Paris; Strasbourg, 1975. – Т. 5.
37. РНБ (Санкт-Петербург). Отдел рукописей. – Шифр F. IV. 133. – Л. 138 об.
38. Там же.
39. Мебде-и канун-и йеничери оджагы тарихи (История происхождения законов янычарского корпуса). – М., 1987.
40. РНБ (Санкт-Петербург). Отдел рукописей. – Шифр F. IV. 133. – Л. 138 об.
41. **Толстой П.А.** Описание Черного моря, Эгейского архипелага и османского флота / Сост. И.В. Зайцев, С.Ф. Орешкова. – М.: Наталис, 2006. – 304 с. – (Серия «Восточная коллекция»).
42. **Mantran R.** Droits d'entrée sur les navires a lystanbul au milieu du XVII siècle (rûsumat – i ihtisabiye) // Turcica. Revue d'Etudes Turques. – Paris; Strasbourg, 1975. – Т. 5.
43. **Базили К.** Босфор и новые очерки Константинополя: в 2-х ч. – СПб., 1836. 44. Готье Т. Путешествие на Восток. – М., 2000.
45. РНБ (Санкт-Петербург). Отдел рукописей. – Шифр F. IV. 133. – Л. 139 об.
46. **Карпов С.П.** Путиами средневековых мореходов: Черноморская навигация Венецианской республики в XIII–XV вв. – М., 1994.
47. **Толстой П.А.** Описание Черного моря, Эгейского архипелага и османского флота / Сост. И.В. Зайцев, С.Ф. Орешкова. – М.: Наталис, 2006. – 304 с. – (Серия «Восточная коллекция»).
48. Статьи из Энциклопедии, принадлежащие и Турции. Перевел Семен Башилов. – СПб., 1769. – Т. 1, содержащий статьи светские, т.е. придворные, военные и гражданские.
49. «Канун-наме» Махмеда II Фатиха о военно-административной и гражданской бюрократии Османской империи в XV веке / Пер. Р.И. Керим-заде // Османская империя. Государственная власть и социально-политическая структура. – М., 1990.
50. **Будагов Л.** Сравнительный словарь турецко-татарских наречий. – СПб., 1869. – Т. 1.
51. **Толстой П.А.** Описание Черного моря, Эгейского архипелага и османского флота / Сост. И.В. Зайцев, С.Ф. Орешкова. – М.: Наталис, 2006. – 304 с. – (Серия «Восточная коллекция»).