

І.В. Срібняк

Київський університет імені Бориса Грінченка

Р.В. Дудар

Національний університет «Києво-Могилянська академія»

ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКІ СИЛИ ОСМАНСЬКОЇ ІМПЕРІЇ (XV – початок XIX ст.)

Мореплавання було започатковано тюрками ще у XI ст. після захоплення одним з мусульманських правителів (*Кутулмушогу Сулейман-шахом*) Нікеї (Ізніка) разом з навколишніми землями та будівництва першої верфі в Гемліку. Через появу хрестоносців суднобудівельна справа на західному узбережжі Малої Азії занепала, відродившись за часів правління Сельджукидів (*Аллаедіна Кейкубода*) у 30-х рр. XIII ст. Тоді тюрками були споруджені верфі на Середземному (Алайя) і Чорному (Синоп) морях. Після розпаду держави Сельджукидів правителі прибережних бейліків (зокрема Айдиногуллари) перебрали під свій контроль згадувані верфі та продовжили будівництво кораблів різного призначення. Завдяки приєднанню османами бейліків, розташованих на берегах Мармурового та Егейського морів, морехідні традиції тюрків отримали своє логічне продовження. Один з перших суднобудівельних стапелів тюрків знаходився в Карамюрселі (на території бейліка Каресі). Крім того, зі здобуттям інших бейліків на заході Малої Азії (Сарухан, Айдин, Ментеше, Джанданоглу) османи стали використовувати їх судноверфі¹.

Активна територіальна експансія перших османських правителів на Балканах та в межах Малої Азії передбачала масштабні передислокації військ з континенту на континент через Дарданелли, набувши для завойовників стратегічного значіння. З метою належного забезпечення переправлення османських військ через протоки в Геліболу² (Галліполі) – місті на європейському березі Дарданелл (Чанаккале) – було сформовано перший підрозділ (оджак) аджемі огланів, які використовувались у якості веслярів на галерах, що курсували через протоку в обох напрямках між Ляпсекі, Чардаком³ і Галліполі⁴. Пізніше для служби на флоті почали рекрутувати молодих неодружених мусульман (*азанов* або *азебів*), які використовувались на кораблях у якості матросів та веслярів.

Тим не менш всі зусилля османів перетворити свою державу на морську залишались недостатніми, у цей час імперія ще не була здатна на рівних конкурувати з венеціанським і генуезьким флотиліями. Але османські султани не боялись випробувати сили свого флоту в морських битвах: вже за часів правління Баєзіда відбулось перше збройне зіткнення на морі з генуезцями, за часів Мехмеда Челебі – з венеціанцями. Морські бої у цей час закінчувались здебільшого не на користь імперії, але попри втрати кораблів та загибель їх екіпажів, османський уряд, усвідомлюючи важливість забезпечення панування на морі, продовжував будівництво флоту. Потреба у сильному флоті стала особливо відчутною за часів правління Мурада II, відтак кількість воєнних кораблів значно збільшилась.

¹ История Османского государства, общества и цивилизации: в 2-х т. / Под ред. Э.Ихсаноглу. – М., 2006. – Т.1: История Османского государства и общества. – С.313.

² Остаточно було захоплене турками у 1376 р.

³ Населені пункти на азійському боці Дарданелльської протоки, в яких збирались османські війська в очікуванні свого перевезення на європейський континент.

⁴ Докл. про це див.: Срібняк І.В. Інститут аджемі огланів в Османській імперії: джерела комплектування, особливості вишколу, кількісний склад // Сіверянський літопис. – Чернігів, 2011. – № 1. – С.106-112.

Після здобуття османами Константинополя необхідність опанування протоками стала для османів нагальною і невідкладною справою. З метою забезпечення домінування османського флоту в Егейському морі була захоплена значна кількість островів у її басейні, а решта перетворена на податні території. Починаючи з XVI ст. Венеція вже не могла диктувати Порті свої умови на морських просторах у цьому регіоні. Особливо значного прогресу в розбудові флоту було досягнуто османами за часів правління Баєзіда II, який не шкодував коштів для будівництва великих кораблів. Разом з тим на службу до османів у цей час були залучені такі видатні мореплавці як Кемаль-реїс та Буак-реїс, які очолили османські флотилії та автономно діяли в різних районах Середземного моря. Султан Селім Явуз модернізував судноверф у бухті Золотий Ріг, яка була побудована ще за часів Мегмеда Фатіга, та розпочав там будівництво нових кораблів. Завдяки цьому його син Сулейман Кануні зумів відібрати у лицарів-іонітів о. Родос, а коли на службу до цього султана перейшов Хайраддін Барбарос, могутність османського флоту сягнула апогею⁵.

У цей час османи на рівних конкурували з усіма провідними європейськими державами у басейні Середземномор'я, більшість з яких була змушена змиритись з домінуючим становищем Османської імперії на морі. Наступники Барбароса на посаді головнокомандувача флоту (Тургут-реїс, Пяле-паша, Килич Алі-паша) продовжили активну морську політику османів та доклали всіх зусиль для збільшення кількості воєнних кораблів, будуючи нові верфі у портових містах Чорного, Мармурового і Егейського морів. Після завоювання Єгипту османи почали використовувати й верфі мамлюків у Суеці, де було створено окрему флотилію для боротьби з іспанськими та португальськими кораблями в Аравійському морі та північних водах Індійського океану. Разом з тим зберігали своє значення найбільші османські верфі в Галліполі та бухті Золотий Ріг⁶.

Життєдіяльність персоналу османських верфей будувалась на військових засадах – вся повнота влади належала управителю верфі (*каптан*), а заפי підпорядковувались своєму аге та іншим офіцерам – *реїсам* (капітанам кораблів), *одабаши* і *ашчибаши*; до унтер-офіцерського складу належали *керманічі* (рульові) кораблів, *боцмани*, *каноніри*, а також *будівельники* (теслі, вітрильних справ майстри та ін.). *Конопатники* та *хумбараджи* відряджались для проходження служби на кораблях з корпусу *аджемі огланів* та підлягали своїм офіцерам. Загальна кількість персоналу великої становила близько 1800 чол. (середина XVI ст.), але вже за сто років зменшилась до в п'ять разів. На верфі перебували й *мютеферріка реїслері* (капітани запасу), яких призначали на офіцерські посади у разі загибелі членів основного екіпажу корабля на морі.

Загальне командування всім османським флотом здійснював *каптан-і дерья* (капудан-паша) – головнокомандувач флотом. До середини XVI ст. місцем перебування капудан-паши, що перебували у ранзі санджак-бея, був Галіполлі. Починаючи з Барбароси їх статус підвищився до рангу бейлербея еялету островів архіпелагу в басейні Егейського моря, а деякі з них становились везирями і входили до складу Диван-і Хамаюн. За своїм статусом капудан-паша йшов наступним за шістьма міністрами, йому також підлягали всі верфі імперії⁷. Посада капудан-паши приносила її власнику досить великі прибутки, але сама служба вимагала значних видатків (спорядження у разі потреби кораблів для везирів, утримання чисельного почту та ін.). Крім того, під час воєнних дій капудан-паша мав для участі в них виставити 4,4 тис. вояків, близько 2 тис. морських азапів, а також подбати про доставку 3-5 тис. моряків з Алжиру, Туніса і Лівії. Капудан-паша мав право пожалування тімарів і зеаметів в межах свого еялету, що давало йому додаткові важелі впливу на своїх підлеглих⁸.

Спочатку старшим в ієрархії воєнно-морського відомства османів вважався (після капудан-паши) *терсане еміні* (керуючий адміралтейською верф'ю), який відповідав за будівництво кораблів та їх спорядження. Йому підпорядковувалась цілий штат військових урядовців та офіцерів, а також спеціалістів (конструктори, теслі, ливарники та ін.), які були задіяні на будівництві кораблів. Наприкінці XVII ст., коли витворилася досить струнка ієрархія вищих морських офіцерів, першим заступником капудан-паши став капудане (адмірал флоту), наступним за старшинством йшов патрона (віце-адмірал), далі – ріяле (контр-адмірал). Їм підпорядковувались сюварі каптанлері (реїси) – ка-

⁵ История Османского государства, общества и цивилизации: в 2-х т. / Под ред. Э.Ихсаноглу. – М., 2006. – Т.1: История Османского государства и общества. – С.314.

⁶ Османи диспонували й річковим (т.зв. малим) флотом – на Дунаї та Євфраті, для кораблів цього класу були побудовані спеціальні порти.

⁷ Фрейденберг М.М. Дубровник и Османская империя. – М., 1984. – С.121-122.

⁸ Про це також див.: Срібняк І.В. Структура та особливості комплектування збройних сил Османської імперії (XIV-XV ст.) // Східний світ. – К., 2011. – № 1. – С.95.

пітани кораблів, кожен з яких (так само як і адмірали) мали спеціальні вимпели та різнокольорові сигнальні прапори⁹.

Основу османського флоту в XVI ст. становили весельні кораблі різних типів, які, як правило, були обладнані однією чи двома (трьома) щоглами для встановлення вітрил. Найменші (*коліти*) з 20-24 веслярами (на кожне весло по 4-5 веслярів) мали високі борти та могли приймати до 200 вояків. Кораблі «середнього» класу (*мауни*) мали дещо більшу кількість веслярів та кілька гармат. На низькобортних *кадиргах* перебувало 50 веслярів, вони могли приймати ще 300 вояків. Найбільшими були 12-15-ті гарматні турецькі *бастарди*, на яких число веслярів сягало 500 чол. Саме на одному з таких кораблів піднімався штандарт султана, його борти і вітрила фарбувались у зеленій колір, а на грот-щоглі встановлювалась золота сфера¹⁰.

На кораблях проходили службу азепи, левенди (стрільці) і кюрекчи (веслярі), а також деякі інші категорії корабельних спеціалістів (судагабо – гармаші та габьяр – обслуговували вітрила на щоглах) та ін. У якості веслярів використовувались різні категорії осіб – це могли бути й турки за походженням, полонені, яких залучали до праці на кораблях, засуджені, нарешті – аджемі оглани¹¹.

Значна кількість кораблів дозволяла Османській імперії провадити активну експансіоністську політику, причому навіть серйозні невдачі османів у протистоянні з європейськими державами не могли завадити зростанню їх могутності. Так, зокрема, після майже цілковитої втрати османами флоту у битві під Лепанто статус кво було ними поновлено вже за п'ять місяців.

Але в кінці XVI ст. османський флот став відставити у своєму розвитку, причиною чого стало призначення його командувачами невідповідних осіб, часто без жодного досвіду в мореплаванні. У наступному столітті занепад османського флоту посилювався через гострий брак досвідчених офіцерів та застарілість кораблів, що використовувались османами, імперія зазнала цілої низки тяжких поразок на морі та вже не могла протидіяти венеціанським флотиліям. Внаслідок проведення реформ на флоті у кінці XVII ст. Османська імперія зуміла частково відновити паритет на морі, але знищення російською флотилією османського флоту в Чисменській бухті (1770 р.) унаочнила відставання імперії у матеріально-технічному відношенні від провідних європейських держав.

Прагнучи виправити цей дисбаланс османський уряд засновує у 1775 р. перше в імперії воєнно-морське інженерне училище та запрошує для викладання в його стінах викладачів з Європи. Приймається новий воєнно-морський статут, продовжується будівництво нових кораблів. У 80-х рр. XVIII ст. османський флот поповнився 45-ма новими воєнними кораблями, що були збудовані за французькими проектами.

Реформування флоту було продовжено за часів правління султана Селіма III, заходами якого було реалізовано цілу низку інновацій, що у свою чергу дозволило у значній мірі модернізувати флот та поповнити його особовий склад. Реформу флоту султан розпочав із запровадження нової системи комплектування та проходження служби особовим складом кораблів та морських підрозділів, які мали комплектуватись з числа мешканців прибережних районів Егейського моря. У відповідності до закону 1793 р. всі чоловіки дієздатного віку були визнані військовозобов'язаними та мусіли проходити військову службу на флоті (від цього можна було відмовитись після сплати визначеної законом грошової компенсації – *кальонджу беделі*)¹².

Служба на флоті була довічною, матроси мали постійно перебувати на кораблях або в казармах адміралтейства. Законом передбачалась безперервне військово навчання особового складу та регулярні перевірки рівня його професійної підготовленості. Ті ж з матросів, хто демонстрував найкращі показники під час навчання, могли в перспективі (після проходження навчання у воєнно-морській школі¹³) стати морськими офіцерами. Всі категорії особового складу флоту отримували за службу досить високу платню, що звичайно ж збільшувало її привабливість в очах османського суспільства. Кошти для цього надходили зі спеціальної державної скарбниці «*Ірад-і джедід*», яка

⁹ История Османского государства... – С.316.

¹⁰ Фрейденберг М.М. Дубровник и Османская империя. – М., 1984. – С.121-122.

¹¹ Про це також див.: Срібняк І.В. Структура та особливості комплектування збройних сил Османської імперії... – С.96.

¹² Запорожец В.М. Военные реформы в Османской империи в конце XVIII – первой половине XIX в.: строительство армии европейского типа // Османский мир и османистика. Сборник статей к столетию со дня рождения А.С. Тверитиновой (1910-1973). – М.: ИВ РАН, 2010. – С.390.

¹³ Воєнно-морська школа була відкрита на базі воєнно-інженерної, і складалась з двох відділень: навігаційного і суднобудівельного – *авт.*

була створена для фінансування реорганізації традиційної армії та формування нового війська.

Влітку 1793 р. Селім розпочав модернізацію османської суднобудівельної галузі, і вже за три роки під керівництвом французьких спеціалістів Ж.Б.ле'Бруна, Ж.Б.Бенуа, Т.Петі були значно розширені та модернізовані (або навіть побудовані заново) верфі в Бодрумі, Гемліке, Міділлі, Синопі, Ереґлі, Лімні, Кемері, Каласі, Сілістрії, на островах Родос, Кіпр та ін. Завдяки цьому були побудовані такі великі кораблі османського флоту як трьохпалубний «Селіміє» (1796 р.), що мав на своєму озброєнні 122 гармати, а його екіпаж нараховував 1200 чол.

Збільшення кількості кораблів та перехід на нові принципи комплектування та вишколу особового складу флоту значно збільшили обсяг завдань, які стояли перед його командуванням, обумовивши нагальну потребу вдосконалення структури. В 1804 р. вперше в історії Османської імперії була запроваджена посада морського міністра (*умур-у бахрійє-назири*), до функціональних обов'язків якого входила організація будівництва і ремонт кораблів, їх озброєння та матеріально-технічне забезпечення флоту. До сфери відповідальності командувача флоту (*капудан-паша*) належал: бойове застосування флоту, розвиток стратегії і тактики морського бою, вишкіл та бойова підготовка особового складу, вдосконалення організаційної структури флоту та ін.

Селім III подбав і про фінансове забезпечення потреб флоту, для чого у 1805 р. була створена скарбниця адміралтейства (*терсане хазінесі*). До цієї фінансової установи надходили значні суми від різних видів податків (*джизьє, аваріз, кальонджу беделі*), а також прибутки з тімарів та зеаметів, які раніше перебували у володінні морських офіцерів. Розпорядник скарбниці (*терсане хазінесі дефтердари*) був підпорядкований морському міністру та відповідав за ефективну діяльність очолюваної ними фінансової установи, а також за реєстрацію та облік населення, зобов'язаного виконувати флотську службу та комплектування флоту матросами¹⁴.

Завдяки цим заходам боєздатність османського флоту суттєво зросла, і на початку ХІХ ст. за своїми бойовими кондиціями він суттєво наблизився до рівня флотів провідних європейських держав. У цей час (на 1806 р.) він нараховував у своєму складі 20 лінійних кораблів, стільки ж фрегатів та 50 суден інших класів. На цих кораблях було встановлено 2156 гармат, сумарна кількість їх екіпажів та морських піхотинців становила близько 40 тис. чол.¹⁵ Але повністю наздогнати європейські держави Порту так і не вдалось, і такий стан справ суттєво позначався на її бойових операціях в Середземномор'ї.

Отже, військово-морський флот Османської імперії пройшов довгий і непростий шлях, який був позначений як гучним перемогами над флотиліями європейських держав, так і розгромними поразками, що були у різний час завдані османам їх противниками. Але кожного разу в цьому випадку Порта відбудовувала достатню кількість кораблів, відновлюючи в такий спосіб статус-кво з провідними країнами Європи. Обширність османських володінь нагально вимагала здійснення надійної комунікації між провінціями і центром, а й та обставина, що малоазійські провінції імперії були відділені від європейської частини морем – накладало на османський флот особливі зобов'язання.

Збільшення кола завдань, які покладались на османський флот, обумовило й зростання кількості бойових кораблів та їх екіпажів. Управління мережею верфей та флотилій вимагало залучення на військово-морську службу здібних офіцерів, здатних приймати оптимальні рішення. Але через часті тяжкі втрати османського флоту в битвах на морі – імперія майже завжди відчувала брак досвідчених та ініціативних капітанів та начальників корабельних служб. Ця обставина, а також чим далі більше відставання османського флоту в матеріально-технічному відношенні, що особливо стало помітним у ХІХ ст., змушувало імперію дотримуватись обережної та пасивної тактики на морі.

¹⁴ Запорожець В.М. Указ. стаття. – С.390-391.

¹⁵ Show S. Between old and now. The Ottoman Empire under Sultan Selim III (1789-1808). – S.158.