

## АНОТАЦІЯ

Саричев В. Д. Розвиток суднобудування запорозького козацтва в XVI–XVIII ст. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії (Phd) за спеціальністю 032 «Історія та археологія». – Запорізький національний університет, Запоріжжя, 2021.

На основі різноманітних джерел досліджується суднобудування запорозького козацтва: виникнення та його еволюція впродовж XVI – XVIII ст. від козацьких човнів зі шкіряними бортами до канонерських човнів історичних нащадків запорожців – чорноморських козаків. Наукова новизна полягає в описі козацького суднобудування у вказаному хронологічному відрізку як єдиного процесу в технічній та функціональній еволюційній спадковості.

Суднобудування запорозького козацтва розглядається як матеріалізована традиція. Її виникненню сприяло формування осілого населення Нижнього Подніпров'я та суспільний попит на річковий транспорт для господарських потреб та військових дій на півдні України. Розвиток суднобудування подається в контексті створення у Подніпров'ї судноплавної інфраструктури, що бере початок із докозацьких часів. Руські князі намагалися поширити свій вплив на Нижнє Подніпров'я для забезпечення функціонування торгівельного шляху «із варяг у греки», що призвело до створення системи судноплавних комунікацій на основі місцевих поселень. Перманентна військова загроза унеможливила створення на цій території великих населених пунктів та постійно діючих суднобудівних центрів. У козацький період, який, за визначенням М. С. Грушевського, став другою хвилею колонізації степу, суднобудування розвивалося в прибережних поселеннях лоцманів та промисловців, на тимчасових та постійних промислових базах, що створювались вздовж річки та у плавнях. Мілітаризація життя степового порубіжжя, острівне розташування перших Січей вимагало розвитку судноплавства запорозького козацтва для господарчих та військових перевезень,

водних промислів, дозорів, розвідок та ін., а відтак і суднобудування. Автор дослідження розглядає його як засіб адаптації людини до умов Нижнього Подніпров'я та прилеглих територій. Природні, соціально-економічні та військово-політичні чинники визначили конструктивні особливості плавзасобів. Найпридатнішими для проходження порогів та плавнів були плоскодонні дощаті байдаки та моноксильно-набійні чайки, традиційні для різних регіонів України.

Деталізуються іноземні конструктивні та суднобудівні аналогії. Дається етимологія та семантика терміну «чайка». Описується походження чайок, яке автор вбачає у поєднанні різних традицій: моноксильне виробництво човнів на основі цільної деревини в Подніпров'ї, на Волині та в басейнах польських річок, давньоруських «набійних» лодій (моноксили з доданими бортами), а також довгих та вузьких річково-морських суден Середземномор'я. Визначені етапи технічної еволюція козацького човна «чайка», вказані спільні ознаки сукупності козацьких човнів XVI – XVIII ст.

Показана також соціальна функція суднобудування, що потребувало масового залучення виконавців і містило елементи планування. Річкові та морські походи стали чинниками соціалізації людини в козацькому субетносі. Висвітлюється інноваційність суднобудування запорозького козацтва як процесу, що з кінця XVII ст. зазнає нового етапу розвитку. У Подніпров'ї почали створювати верфі – новий елемент судноплавної інфраструктури, де працювали запорожці із залученням вільнонайманих артілей. Водночас, поряд з традиційним виробництвом промислових та військових суден «дубів», почали виготовляти модернізовані козацькі судна: новоманірний козацький човен (з 30-х рр. XVIII ст.) та запорозький човен Чорноморського козацтва, чому сприяло поєднання суднобудівного досвіду козаків та сучасних на той момент суднобудівних технологій та тенденцій військового суднобудування. Створена в кінці XVII ст. регулярна Дніпровська гребна флотилія фактично була досягненням українського козацтва. Судна будувалися на Брянській верфі під керівництвом майстрів, відряджених із Запорожжя, а також у містах Гетьманщини та на Січі. Набутий у певних суспільно-політичних умовах досвід казенного суднобудування та

судноплавства призвів до створення у кінці XVIII ст. Чорноморського гребного флоту імперії, який мав діяти на морі та річках, підсилюючи вітрильний флот, вести артилерійські бої супроти суден та фортець противника, висаджувати десанти для наступу зі створених плацдармів за підтримки власної та берегової артилерії тощо.

Підкреслюється універсальність козацьких плавзасобів, придатних для використання у військових діях та господарстві як на річках так і на морях. Така транспортно-бойова універсальність разом із загальноприйнятими принципами корабельної класифікації лягла в основу систематизації козацьких суден з виокремленням такого класу кораблів як козацьке судно «чайка». В свою чергу підкласи утворюються за особливостями експлуатації – за річковою або за річково-морською спеціалізацією. Основою подальшого розподілу на типи є конструктивно-технічні особливості, що відображаються у численних назвах козацьких човнів. Згідно принципів систематизації, ця класифікація віддзеркалює технічну еволюцію універсального козацького човна, а також функціональну та технічну схожість запорозької чайки з суднами інших парамілітарних спільнот зони фронтиру на Дону та Дунаї.

Систематизація надає основу для термінологічного та хронологічного визначення козацького човна. Пропонується таке визначення: чайка – це універсальне вітрильно-гребне транспортно-бойове судно для перевезення військових акваторією річок та прибережних ділянок моря, здійснення десантів, розвідувальних рейдів, диверсій та абордажних боїв із застосуванням власної артилерії. Основним осередком його виникнення було Нижнє Подніпров'я. Під час протистояння запорозьких козаків (як і багатьох європейських народів) Кримському ханству та Османській імперії у XVI – XVIII ст. зона його використання розповсюдилась на Південну Україну та Чорноморський басейн.

Наведені дані свідчать, що суднобудування з його виробництвом в деякій мірі універсальної продукції, застосуванням матеріалів і технологій являло собою потужну галузь економіки запорозького козацтва. Воно забезпечувало інші види

діяльності козацтва, зокрема водні промисли, транспортне сполучення, а також військові потреби і крім того було «кузнею» кадрів фахівців. Цей хронологічно тривалий процес потребував спеціальних знань та залучення значних людських ресурсів. Ця галузь економіки сформувалась на традиціях і зазнавала постійного розвитку та розширення функцій, пов'язаних з адаптацією людини до навколишнього середовища. Впровадження технічних інновацій суднобудування активізувало його загальну соціально-інтегруючу функцію – утримувало єдність соціальної спільноти, її території та культури та позитивно впливало на розвиток козацького субетносу.

Висновки можуть бути використані у дослідженнях ролі та значенні суднобудування запорозького козацтва як засобу забезпечення водних комунікацій, освоєння Нижнього Подніпров'я, Північного Причорномор'я та Приазов'я, що впливало на формування у такий спосіб території України. Тривала спадкоємність та інноваційність козацького суднобудування є підґрунтям для його подальшого дослідження як традиції та чинника формування українського козацького субетносу та культури України.

**Ключові слова:** суднобудування, судноплавство, судноплавна інфраструктура, Нижнє Подніпров'я, моноксил, дощаник, чайка, дуб, козацький човен, новоманірний козацький човен, канонерський човен, корабельна класифікація, клас, підклас, тип, традиція.