

Ляшко С. Н.

Воспоминания музейщика на фоне воспоминаний «Здалека до близького» Василя Сокола

Воспоминания писателя Василя Сокола (1905 — 2001 гг.) «Здалека до близького» (Эдмонт, 1987), уроженца с. Гусарки, теперь Куйбышевского района Запорожской области, предстают как источник информации о семье, ее роли в культурно-образовательной жизни села, страны, мира и позволяют связать прошлое с настоящим.

Lyashko S. M.

Memoirs of museologist against the background of recollections «From far away to near» by Vasyl Sokil

Memories of the writer Vasyl Sokil (1905-2001) «From far away to near» (Edmont, 1987), who was born in the village of Gusarka, presently of Kuibyshevskiy district of Zaporizhzhya region, are an information source about the family, its role in cultural and educational life of the village, country, world, and allow to bind the past to the future.

Мордовської М. М.

СУДНОБУДУВАННЯ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ ОСТАННЬОЇ ЧВЕРТІ ХVIII СТ.

Остання чверть ХVIII ст. стала часом масштабного суднобудування як на території України, так і всього південного заходу Російської імперії. Бажання Росії міцно закріпитися на Чорному морі диктувало створення потужної військово-морської бази і як наслідок — розвиненої суднобудівної галузі. Впродовж цих двадцяти п'яти років на Півдні імперії функціонувало не менше 24 судноверфей, на яких споруджувалося близько 26 різних типів суден [1].

Проблема суднобудування для військово-морського флоту на Чорному морі неодноразово підіймалася в науковій літературі впродовж останньої півтори сотні років. Втім, повного і вичерпного висвітлення вона так і не дістала. Тема історії флоту, будучи ідеологічно заангажованою, досить часто використовувалася державою в якості інструменту впливу і переконання. Автори приділяли надто багато уваги героїчним сторінкам історії флоту, подекуди опускаючи економічні, господарські, технологічні питання тощо. Таким чином, масштаби досліджень не дозволяли приділити увагу всім аспектам становлення та функціонування флоту.

У другій половині ХІХ ст. великого поширення набувають публікації матеріалів з історії виникнення і становлення наприкінці ХVIII ст. Чорноморського флоту. В них знаходимо поодинокі, несистематизовані дані про судноверфі на Дніпрі.

Частина документів архівів Морського Міністерства та Миколаївського порту, що безпосередньо стосувалися суднобудування на Дніпрі наприкінці ХVIII ст., у 1902 р. була опублікована в XV частині багатотомного зібрання документів «Материалы для истории русского флота» [2]. Однак, ці документи, на жаль, рідко використовувалися істориками у своїх роботах. У 70-х рр. ХІХ ст. Ф. Ф. Веселаго опублікував перелік воєнних суден, що перебували на службі в Росії в 1668 — 1860 рр. [1]. До нього ввійшли і судна, побудовані на різних дніпровських верфях для чорноморського гребного флоту. В книзі приводяться дані щодо місця будівництва судна, ім'я автора проекту та обміри судна. Матеріали Голов-

Для довідки молодому поколінню запорізьких музейних працівників нагадаємо, що на початок 70-х р. ХХ ст. основну інформацію по Запорізької області можна було отримати з авангардного на той час у межах СРСР довідкового тому «Історія міст і сіл Української РСР. Запорізька область» (1970 р.) [7]. Про ґрунтовність і науковість видання свідчить джерельна база, яка налічує близько трьох тисяч позицій. Від Запорізького краєзнавчого музею у підготовці видання брали участь В. І. Гуца і Т. Ф. Моциц. Інформація про с. Гусарку в ньому укладається у два стовпці на одній сторінці. На жаль, за структурою видання і стилем викладення інформації відомості про осіб, що творили історію села, жили там, обмежено вказівкою на прізвище, ім'я та ім'я по-батькові. Відомості про родину Соколів у начерку «Гусарка» відсутні. Це не випадково. На початок 70-х років документи, фото та інші родинні матеріали були вилучені з музею. Більш докладно про цей акт державного вандалізму міг би багато розповісти М. Я. Гудина, який був першим директором Гусарського музею і приймав у 1966 р. в музеї Романа Рудницького і його родичів.

Тепер повертаємося ще до одного епізоду з історії родин Соколів та Гудин. У 1918 р. у махновській Гусарці родина Соколів (на той час у селі залишалася мати з двома молодшими дітьми) зазнала цькування як родина «буржуїв-інтелегентів». Від потенційної небезпеки їх врятував один з її кращих учнів — Василь Гудина. Під час Першої світової війни він дослужився до прапорщика, готувався до вчительської професії. Відносив себе до прихильників П. Кропоткіна. У махновців служив в штабі гусарського загону [1, сс. 25 — 27]. У 1966 р. доля звела представників цих двох знаних «гусарських» родин під дахом музею — у хаті Івана і Євдокії Соколів та їх дітей.

Я сподіваюся, що мої молодші колеги по Запорізькому краєзнавчому музею знайдуть можливість отримати насолоду від спогадів Василя Сокола, в яких кожний знайде для себе щось нове та несподіване.

Бібліографія

1. Сокол В. Здалека до близького (спогади, роздуми) / В. Сокол. — Едмонт, 1987. — 358 с.
2. Ченцов В. «За відсутністю доказів» / В. Ченцов, Д. Куделя // Відроджена пам'ять: книга нарисів. — Дн-ськ : Наук.-ред. центр обл. редкол. по підготовці й виданню тематичної серії книг «Реабілітовані історією», 1999. — С. 441 — 448.
3. Чабан М. Діячі січеславської «Просвіти» (1905 — 1921) : біобібліографічний словник / М. Чабан. — Дніпропетровськ : ІМА — Прес, 2002. — С. 414 — 416.
4. Василь Сокол // Письменники радянської України : Довідник [упоряд. О. В. Килимник, О. І. Петровський; ред. П. Ю. Шабатин]. — К. : Радянський письменник, 1976. — С. 324.
5. Рудницький Р. Перша зустріч з Україною / Р. Рудницький // Сучасність. — Мюнхен, 1967. — № 6 (78). — С. 116 — 118.
6. І. Г. Сокол Юрій // Енциклопедія української діаспори. — Київ; Нью-Йорк; Чикаго; Мельбурн, 1995. — Т. 4 : Австралія — Азія — Африка. — С. 179 — 180.
7. Історія міст і сіл Української РСР. Запорізька область. — К. : Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1970. — 765 с.

ного Морського архіву у Санкт-Петербурзі, а також архівів Ревеля, Кронштадта, Севастополя та Миколаєва лягли в основу «Летописи крушений и пожаров судов Русского флота, от начала его по 1854 года» (1855). Тут зазначені обставини корабельних аварій двох з трьох зведених на Дніпровській верфі у Кічкасі габар — «Кічкас» та «Йосиф». Перша цілеспрямована публікація матеріалів про одну з дніпровських верфей кінця XVIII ст., а саме Кічкаську, з'явилася лише у 1936 р. на шпальтах архівного видання «Красный архив». Окрім републікації вже відомих документів, тут були надруковані й невідомі широкому загалу матеріали [3]. Цікаві документи про наміри заснувати Кам'янську верф у 1996 р. опублікував А. В. Бойко [4].

Не зважаючи на певну кількість опублікованих джерел, у авторських роботах тема дніпровських верфей до цих пір не була розкрита. У 1860 р. З. А. Аркас видав історію Чорноморського флоту, де на основі широкої джерельної бази він висвітлив закладення Херсонського адміралтейства, перебіг військових дій на морі під час Російсько-турецької війни 1787 — 1791 рр. тощо [5]. Торкається він і певних новацій, внесених південними корабелями в конструкції відомих типів суден, що будувалися в Південній Україні. Однак, автор оминає своєю увагою чисельні малі суднобудівні центри, котрі в різні періоди з'являлися на берегах Дніпра. Це завадило в повній мірі досягнути масштаби суднобудування Півдня. В цьому ж руслі була написана і двотомна «История корабля» М. І. Боголюбова, де у стислом вигляді автор виклав головні етапи розвитку Російського флоту. Втім, Чорноморський флот останньої чверті XVIII ст. показаний недостатньо повно, а дані про деякі типи суден виявилися застарілими [6].

На діях гребного флоту під час воєнних дій на морі в останній чверті XVIII ст. акцентує свою увагу Ф. Ф. Веселаго [7]. «Гребной флот, — пише він у «Краткой истории Русского флота», — имел чрезвычайно важное значение для больших рек, впадающих в Черное море ... Хотя первоначальное состояние Черноморского гребного флота, как по малочисленности, так и по качествам судов было весьма неудовлетворительно, но вообще по быстроте своего усовершенствования наши гребные флоты, Балтийский и Черноморский, не уступали корабельным» [7, сс. 154 — 155]. Втім, формат і загальна концепція книги не дозволили автору розглянути головні суднобудівні центри гребного флоту, а також визначити їх місце і роль в загальній системі суднобудування Півдня Росії.

Радянські дослідники, по суті, продовжили вже складену попередниками традицію висвітлення історії флоту. Тому перевидання у 1939 р. в дещо скороченому вигляді «Краткой истории Русского флота» Ф. Ф. Веселаго було вельми символічним і промовистим. Морському судноплавству і суднобудуванню присвячені роботи В. Ф. Кузнецова [8], О. В. Вісковатова [9], О. П. Шершова [10], В. В. Мавродіна [11], Б. І. Зверева [12], В. А. Дигало [13] тощо.

Пожвавлення інтересу до історії малого суднобудування можна спостерігати, починаючи з 70-х рр. XX ст. із виходом робіт Г. І. Шаповалова [14; 15], та Д. Р. Кобалії [16], що були присвячені історії Запорозької верфі. В 2005 р. вийшла друком монографія Д. Р. Кобалії та В. В. Нефьодова «Запорозька чайка»: Історія однієї знахідки» [17]. Інтерес саме до цього періоду був викликаний діяльністю експедиції підводних археологічних робіт (ЕПАР) і її гучними археологічними знахідками. Невеликою, але досить помітною роботою про історію суднобудування у Кременчуці стала стаття І. Биховського «Кременчуцькі корабелі» [18].

Грунтовне дослідження з історії українського суднобудування з'явилося лише на початку XXI ст. Ним стала монографія Н. І. Рижевої «Історія суднобудування на теренах України (від давніх до новітніх часів)» [19]. В монографії була використана широка історіографічна і джерельна база, виокремлені головні тенденції і основні етапи розвитку вітчизняного судноплавства. Втім, розлога хронологія роботи не дозволила в повній мірі висвітлити важливий для історії судноплавства і суднобудування на теренах України період — останню чверть XVIII ст. Серед центрів будування в цей період зазначені лише Херсон і Миколаїв, в той час, як дніпровські судноверфі залишилися поза увагою.

Перші спроби дослідити саме річкове судноплавство і суднобудування належать сучасному російському автору І. І. Чернікову. В книзі «Русские речные флотилии за 1000 лет» автор окрему главу присвячує дніпровським флотиліям 1696 — 1791 рр. [20]. А в книзі «Флот на реках» І. І. Черніков вдається до спроби порівняти російське річкове судноплавство з досвідом аналогічного у Франції, Німеччині, США тощо [21].

Позаяк, опубліковані документи та роботи дослідників дозволяють уявити більш-менш чітку картину суднобудування на Дніпрі. Так, Дніпровський суднобудівний район умовно можна поділити на три великі зони — північну, центральну та південну, кожна з яких мала свою специфіку та роль.

Північна, найдавніша з усіх трьох зона, включала в себе Шкловську, Брянську, Київську та інші невеликі верфі. Вона охоплювала білоруські, російські та північноукраїнські землі і об'єднувалася Дніпром і його північними допливами — річками Сожем і Десною. Великою перевагою цієї зони над іншими були майже невичерпні запаси корабельного лісу і велика кількість фахівців деревообробної та суднобудівної галузей.

Головною специфікацією північних верфей було будівництво річкових суден (переважно байдаків) для курсування верхньою і середньою течією Дніпра. На початку 80-х рр. XVIII ст. тільки у Могильовському намісництві у містечках Крічеві, Чечерську та Ветці на р. Сожі існували верфі, на яких зводили байдаки, здатні підіймати від 5 до 10 тис. пудів. Звідси вони відправлялися до Кременчука та гирла ріки Самари з прядивом, канатами, рогожами і дрібним лісом, а звідти поверталися навантажені переважно кримською сіллю [22].

Однак, вже наприкінці 80-х — на початку 90-х рр. XVIII ст. на півночі почали будівництво суден безпосередньо для Чорноморського флоту. Так, у білоруському Шклові, розташованому на Дніпрі, у 1790 р. було побудовано три з чотирьох кирлангичів, що використовувалися у складі Чорноморського флоту. «Григорій» мав довжину 72 фути 6 дюймів, ширину 25 ф. 5 д. і глибину інтрюму 8 ф. 1 д. Приблизно такі ж габарити мали й інші два судна — «Кір» (72 ф., 24 ф. 2 д., 7 ф. 3 д.) та «Андрій» (71 ф., 24 ф. 7 д., 7 ф. 9 д.) [1, сс. 638 — 639].

У 1791 р. під керівництвом Торошилова зі стапелів прославленої в минулому Брянської верфі зійшли всього 5 транспортних суден [1, сс. 544 — 545]. В порівнянні з початком XVIII ст., коли в період з 1726 по 1738 рр. тут було збудовано 400 дюбель-шлюпок, 40 ластових суден, 33 кончебаса, 20 бригантин та 7 прамів для військових дій проти Туреччини на Дніпровському лимані, це була крапля в морі [1, сс. 572 — 573, 586 — 587, 593 — 594, 620 — 621, 638 — 639].

Зі стапелів Київської верфі під керівництвом І. Іванова у 80-х рр. XVIII ст. зійшло щонайменше 7 галер. Втім, до Чорноморського флоту вони мали опо-

середковане відношення, адже будувалися спеціально до подорожі Катерини II Дніпром [23].

Оскільки Північна зона відстояла на досить значній відстані від Чорного моря і на транспортування, в тому числі і долання Дніпровських порогів, витрачалось багато часу і ресурсів, вона так і не стала стабільним постачальником суден для флоту, обмежившись роллю основного постачальника корабельного лісу.

Більших масштабів суднобудування для Чорноморського флоту набуло у Центральній зоні, що об'єднала собою верфі в середній течії Дніпра, а саме Мошенську та Кременчуцьку. Будучи розташованими у лісостепу, всі вони також не мали особливих проблем з деревиною. Головною задачею верфей цієї зони було оперативне забезпечення Чорноморської гребної флотилії суднами під час Російсько-турецької війни 1787 – 1791 рр. Несподівано ранній початок воєнних дій Османською імперією застав російський флот на Чорному морі майже невідготівленим. Росія змушена була в стислі строки налагодити виробництво човнів для Чорноморського флоту.

На момент початку війни у серпні 1787 р. в Дніпровському лимані під командуванням М. С. Мордвінова знаходилося 3 кораблі, 1 бот, 7 галер, 2 плавучих батареї і декілька дрібних суден. Цього було аж ніяк недостатньо для успішного ведення воєнних дій проти Туреччини. Крім того, у Лиманній флотилії була ціла

низка інших серйозних проблем, як то нестача досвідчених офіцерів і матросів, а також недоукомплектованість корабельною артилерією та її зношеність. Деякі судна, наприклад, мали лише половину від потрібної кількості гармат, а на багатьох галерах було по одній 6-фунтовій гарматі, а інші були 3-фунтові [7, с. 116]. На виправлення ситуації у Росії було не так вже багато часу – зима 1787 – 1788 рр.

Тому вже 7 грудня 1787 р. князь Г. О. Потьомкін наказав обер-комендантам генерал-майорам Ланову та Петерсону відрядити до Мошнів Смілянського графства на будівництво суден сім обер-офіцерів [2, с. 86]. У березні 1788 р. на Мошенській верфі вже були закладені 8 шлюпок, на кожній з яких встановлювалися по три 30-фунтових гармати та шість 6- або 8-фунтових; 8 баркасів, два з яких були озброєні 5-пудовими мортирами, два – 3-пудовими мортирами, і чотири – 2-пудовими єдинорогами. Будували у Смілянському графстві і бригантини. Тут у 1788 р. для потреб Чорноморського флоту майстром Беляєвим були збудовані три бригантини: «Петро» (81 / 80 ф. x 22,5 ф. / 25 ф. x 9,5 / 11 ф.), «Павло» (82,5 / 80 ф. x 22,5 ф. / 25 ф. x 9,5 / 11,5 ф.) та № 6 (80 ф. x 25 ф. x 11,5 ф.) [1, сс. 594 – 595]. Крім цих суден, у Мошнах на воду були спущені ще 39 різних гребних суден [2, с. 102]. Вже 3 липня 1788 р. чотири катери і три баркаси відправилися з Мошен [2, с. 201]. Будівництвом човнів на цій верфі керував М. Л. Фалєєв [24, с. 69].

Однак, через вкрай невіддалене місце розташування, суднобудування у Мошнах носило допоміжний характер. Основна ставка була зроблена на Кременчуцьку верф, розташовану безпосередньо на Дніпрі, на перетині річкових та суходільних шляхів.

Відновлення суднобудування для Чорноморського флоту на Брянській верфі, поява Шкловської, Смілянської (у Мошнах) та Кременчуцької верфей напередодні Російсько-турецької війни 1787 – 1791 рр. були невідповідними. На початку чергового російсько-турецького збройного конфлікту Росія майже не мала свого власного флоту на Чорному морі. Більш того, ті півтора десятка суден Лиманної флотилії, що охороняли вхід до Дніпровського лиману, у 1787 р. були розбиті турецьким флотом [18, сс. 121 – 122]. Потьомкін, якого ця звістка наздогнала у Кременчуці, терміново викликав з Херсону М. Л. Фалєєва, поставивши перед відомим суднобудівником задачу в стислі строки збудувати бодай 25 запорозьких човнів для флотилії. В разі необхідності дозволялося користуватися казенним дубовим лісом з околиць Кременчука [2, с. 86].

Ситуація була критичною. 22 жовтня 1787 р. контр-адмірал М. С. Мордвінов в своєму ордері закликав капітана I рангу С. А. Пустошкіна до «найсильнішого напруження в делах» і негайного відновлення знищеного флоту [2, с. 79].

Кременчук на фоні зростаючих амбіцій Катеринослава, Херсона та Миколаєва отримав шанс повернути втрачений вплив і значення в регіоні. У 1787 р. М. Л. Фалєєвим у гирлі річки Кагамлик на північній околиці міста Кременчука була закладена верф [25, с. 60]. З Херсону на будівництво прибували команди адміралтейських робітників і «записних» майстрових, разом з якими були і досвідчені кораблебудівники, такі як Д. Кузнецов, М. Торошилов, П. Беляєв і корабельний учень I-го класу Г. Іванов. Крім того, на будівництві були задіяні теслі з навколишніх сіл. Роботи йшли великими темпами і вже за декілька тижнів була зведена значна частина інфраструктури – казарми, бараки, кузні та водяні лісопильні [18, с. 122].



Розташування дніпровських верфей в останній чверті XVIII ст.

Через терміновість нові судна приходилося зводити паралельно з будівництвом самої верфі. За таких обставин як ніколи став в нагоді досвід козаків нашвидку будувати свої «чайки». Козацькі човни, за зізнанням у 1788 р. принца Нассау-Зігена, «легки и самые пригодные для захвата мелких судов, приходящих в Очаков» [2, с. 112]. Навесні 1788 р. всього за декілька місяців в такий спосіб було побудовано 60 козацьких «чайок» та інших гребних та вітрильно-гребних суден. Деякі з них мали так звані «куршеї», тобто помости, влаштовані всередині човна і призначені для більш зручного влаштування і використання корабельної артилерії [25, с. 60]. Втім, самої артилерії, як побачимо далі, в Кременчуці не встановлювали. Запорозькі човни, зведені тут, оснащувалися і озброювалися у Херсоні. Підтвердженням цьому є ціла низка ордерів Г. О. Потьомкіна контр-адміралу М. С. Мордвінову, в яких князь наказував привести новоприбулі човни в належний вигляд [2, сс. 117, 123].

Дуже швидко Кременчук став одним з провідних центрів суднобудування на Дніпрі. Вже 29 березня до Херсону мали бути сплавлені 25 човнів. Але через запізнення рекрутської команди, відправка човнів затрималася до початку квітня, коли було відправлено близько 33-х суден. До 24 травня до Херсону сплавили 4 катери, 18 човнів останньої закладки з куршеями. 26 травня вниз Дніпром відправилися ще 7 човнів [2, с. 213].

В цілому, з Кременчука до Херсону до кінця 1790 р. було відправлено близько 120 – 130 суден різних типів. Серед них 14 воєнних човнів (30 ф. х 6 ф. 10 д. х 3 ф.), побудованих у 1788 р., 2 бомбардирських катери «Ксенофонт» (55 х 18 х 6 ф.) та «Кір» (60 ф. х 17 ф. 4 д. х 7 ф. 4 д.) 1788 р., 4 бригантини 1790 р. «Никодим» (69 / 80 ф. х 20 ф. 4 д. / 25 ф. х 11 ф. 2 д. / 11 ф. 6 д.), «Мокей» (79 ф. х 24 ф. х 8,5 ф.), «Йосип» (80 ф. х 25,5 ф. х 11,5 ф.), «Дмитро» (64 / 80 ф. х 22 / 25 ф. х 11 / 11,5 ф.), 8 транспортів 1791 року будівництва під керівництвом Кузнецова та 7 лансонів Торошилова 1790 року будівництва: «Феофан», «Родіон», «Федір», «Антип», «Никон», «Діонісій», «Єрофій» (72 ф. х 17 ф. х 6 ф.) [1, сс. 544 – 545, 590 – 591, 596 – 597, 638 – 641].

Ще одну невелику верф М. Л. Фалєєв у своєму рапорті Г. О. Потьомкіну від 8 червня 1789 р. рекомендував звести у Кам'янці. На його думку це було найзручніше місце вище порогів. Тут мали влаштувати магазини, а також гавань для зимівлі суден, що не встигли пройти через пороги. Для цього планували розширити і поглибити гирло річки Кам'янки. Верф призначалася, перш за все, для ремонту казенних та партикулярних суден, «а некоторые могут и вновь строить барки, байдаки и мореходные суда», адже доставка лісу та робітників сюди обходилася значно дешевше, ніж до Херсону. М. Л. Фалєєв припускав, що купці, чії судна не могли продовжувати далі свій рух на Південь через свою старість, могли купувати нові, виготовлені на Кам'янецькій верфі [4, сс. 37 – 38].

Реалізація цього проекту мала відбуватися в контексті відновлення організації Дніпровських лоцманів. Однак, про подальшу його долю мало що відомо. В окремих документах того часу зустрічаються згадки про Кам'янку, але у децю іншому контексті. У 1787 р. у Кам'янці та Кременчуці розпочали виробництво щогл. Для цього туди вислали учня «щоголового художества» і просили направити теслярів з Катеринослава [2, с. 60]. У тому ж році купцем Гілімом до Севастополя волами було відіслано 80 щогл з кам'янецьких магазинів і 45 щогл з Кременчука. В наступному році туди ж був відправлений і такалаж [2, с. 94].

Не дивлячись на всі свої переваги, Центральний район мав один, але дуже серйозний недолік – він знаходився вище Дніпровських порогів. Ця обставина

не дозволяла будувати великі кораблі і значно ускладнювала транспортування суден до Херсону. Наприклад, у вересні 1788 р. катери, зведені у Мошнах, не змогли пройти порогів і змушені були зупинитися трохи вище їх. Г. О. Потьомкін пропонував корабельному майстру виправити деякі конструктивні вади цих катерів до того, як вони перетнуть пороги [2, с. 191]. Підписання у 1792 р. Ясько-го мирного договору поставило логічну крапку у функціонуванні Мошенської та Кременчуцької верфей. За роки війни Чорноморський флот було повністю укомплектовано гребними судами, тому необхідності в подальшому існуванні вищезгаданих верфей вже не було, а розміщення верфей вище порогів зменшувало шанси на їх подальше використання.

Оптимальною для суднобудування на Дніпрі виявилася Південна зона, розташована переважно за порогами. Саме вона стала місцем влаштування стаціонарних верфей, на яких планували будувати судна для Чорного моря. Південноукраїнське суднобудування з самого початку було орієнтоване на виготовлення саме морських суден. В той же час річковим суднобудуванням, в тому числі і для нижньої течії Дніпра, займалися північні, переважно білоруські та російські верфі.

Ще однією особливістю Південної зони було те, що південноукраїнські верфі створювалися в місцях з майже повною відсутністю належної інфраструктури. Ледь не єдиними їх перевагами були близькість до моря та розташування на берегах великої річкової артерії. Втім, віддаленість від лісних центрів, металургійних, зброярських та інших підприємств підвищувало собівартість південноукраїнських суден. З іншого боку, ця обставина спонукала до розвитку в краї міст і промисловості.

Ще однією характерною рисою південноукраїнських верфей було засилля на них здебільшого російських фахівців. Так, до Херсонського адміралтейства у 1781 р. було направлено 618 осіб, у 1782 р. з Санкт-Петербургу до Херсону прибуло 700 теслярів і у 1783 р. очікувалося прибуття з Казані ще 300 рекрутів [2, с. 1]. Серед них були не лише професійні корабелі, але й колодники.

Однією з перших, після підписання у 1774 р. Ключук-Кайнарджийського мирного договору, на Півдні України з'явилася Херсонська верф. Молоде місто Херсон в цей час стає головною суднобудівною базою Чорноморського регіону. Протягом 25 років в ньому будують і ремонтують кораблі для Чорноморського флоту Росії. До 1800 р. у Херсонському адміралтействі було збудовано близько 93-х суден різних типів, серед яких 20 кораблів, 7 фрегатів, 1 яхта, 1 плавуча батарея, 7 бомбардирських катерів, 1 бригантина, 53 канонерські човни, 1 шлюпка, 1 кирлангича та 1 габара [1, сс. 454 – 457, 470 – 475, 536 – 537, 586 – 587, 590 – 591, 596 – 597, 624 – 625, 638 – 641].

З заснуванням у 1789 р. нового міста – Миколаєва, лєвова частка заказів на будівництво великих воєнних кораблів перейшла саме туди. Причиною цього було вкрай не вигідне розташування Херсону. Гирло Дніпра було замільким для проходу великих кораблів, тому для їх проводки відмілинами доводилося використовувати камелі, а це здорожувало транспортування і віднімало дуже багато часу, якого у воєнний час катастрофічно не вистачало. Іншою проблемою виявилася відсутність зручних бухт на Дніпрі для зимівлі суден. Щовесни кригохід ставав причиною затоплення та пошкодження суден Чорноморського флоту.

Іншим регулярним центром суднобудування на Півдні України, але вже для потреб торговельного флоту, мала стати Дніпровська верф, заснована у 1796 р. поблизу колонії Кічкас.

У 1792 р. після підписання Яського миру з Туреччиною Г. О. Потьомкін запропонував програму подальшого розвитку Чорноморського флоту. За нею флот мав перейти з воєнного режиму на цивільний. На Дніпрі нижче порогів передбачалося побудувати канатний завод та верф для будівництва гребних суден [26, с. 277].

Виникнення Кічкаської верфі цілком і повністю було пов'язане з гострою нестачею в південному регіоні кораблів торговельного флоту. «Малоимение судов как морских, так и речных в полуденной империи делает великое стеснение торговле», — писав Катерині II П. Зубов [3, с. 162]. Протягом майже всієї останньої чверті XVIII ст. російська торгівля Чорним морем здійснювалася на іноземних кораблях, але під російським прапором.

Інтенсивне освоєння Росією в останнє десятиліття XVIII ст. соляних запасів Кримського півострова, ускладнило ситуацію на ринку морських перевезень. В одному зі своїх ордерів від 14 травня 1795 р. П. Зубов повідомляє про будівництво двох соляних магазинів в Одесі (на 1,2 млн. пудів) та в Овидіополі (на 800 тис. пудів) для постачання таврійської солі до Ізяславської, Брацлавської, Подільської та Вознесенської губерній. Організацію перевезення солі з Таврійських портів до Одеси і Овидіополя на транспортних судах доручили віце-адміралу і кавалеру де Рибасу [27, с. 13]. У 1796 р. у Євпаторії розпочалися роботи по влаштуванню зручної пристані для завантаження солі і для зимівлі суден [28, с. 12]. Однак, попри готовність у 1796 р. всієї інфраструктури для завантаження, розвантаження та зберігання солі, кораблів для її транспортування все ж не вистачало.

У 1796 р. було прийняте рішення про будівництво на Півдні Росії суднобудівної верфі. Пошук місця для її зведення було доручено все тому ж де Рибасу, який, крім того, під час Російсько-турецької війни 1787 — 1791 рр. командував гребною флотилією на Лимані, а отже розумівся на конструктивних особливостях суден малого та середнього класів.

У своїй доповіді від 22 липня 1796 р. П. Зубов зазначав цілу низку переваг, що підтверджували правильність обраного місця для Кічкаської верфі. Головними серед них були:

1. Короткі терміни доставки дубового та соснового корабельного лісу зі складів у Кам'янці (відстань близько 70 верст), а отже і зменшення витрат на його доставку. Це непоганим чином впливало на собівартість будівних матеріалів.

2. Близькість до Катеринослава зумовлювала оперативність реагування губернського керівництва на будь-які ситуації. Крім того, в місті були в достатній кількості спеціалісти, що могли бути корисними на верфі.

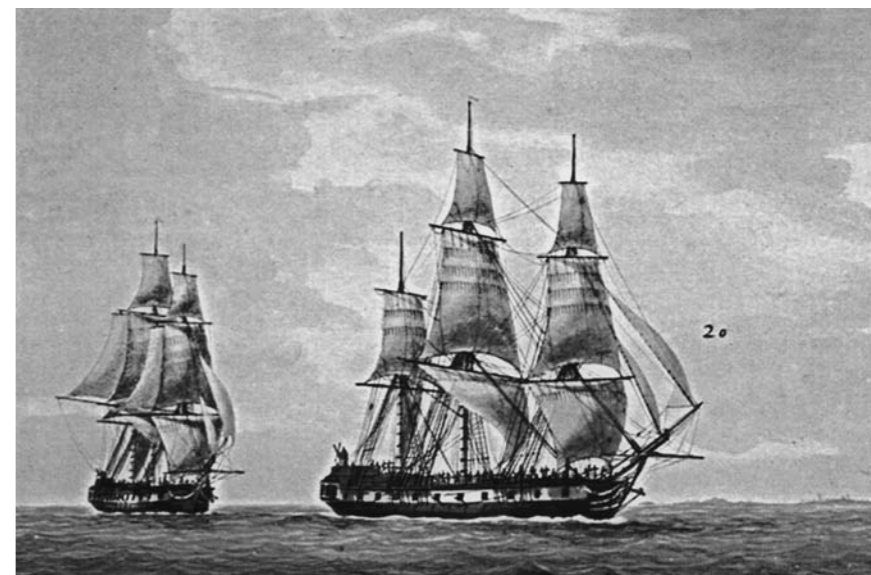
3. Верф знаходилася неподалік Кічкаського перевозу, що спрощувало комунікації та певним чином вирішувало питання постачання.

4. Великою перевагою Кічкаса було і те, що він знаходився нижче порогів, тому звідси і до самого моря значних складностей для судноплавства вже не було. Ця обставина вселяла надію на розвиток в цьому місці суднобудування не лише партикулярних суден, але й фрегатів, батарей, канонерських човнів, транспортів та інших суден для гребної флотилії Чорноморського флоту.

5. Передбачалося, що вразі будівництва при верфі лісних депо та магазинів, вартість лісу і для Кічкаської верфі і для інших верфей Чорноморського флоту різко знизиться. До того ж була б вирішена проблема частих запізнь лісу до будівельних майданчиків, що значно подовжувало роботу і викликало чималі незручності та простої. Те саме стосується канатів та вітрил.

6. Серед переваг Кічкаської верфі була і відносна близькість до неї нового ливарного заводу (280 верст) [2, сс. 504 — 506].

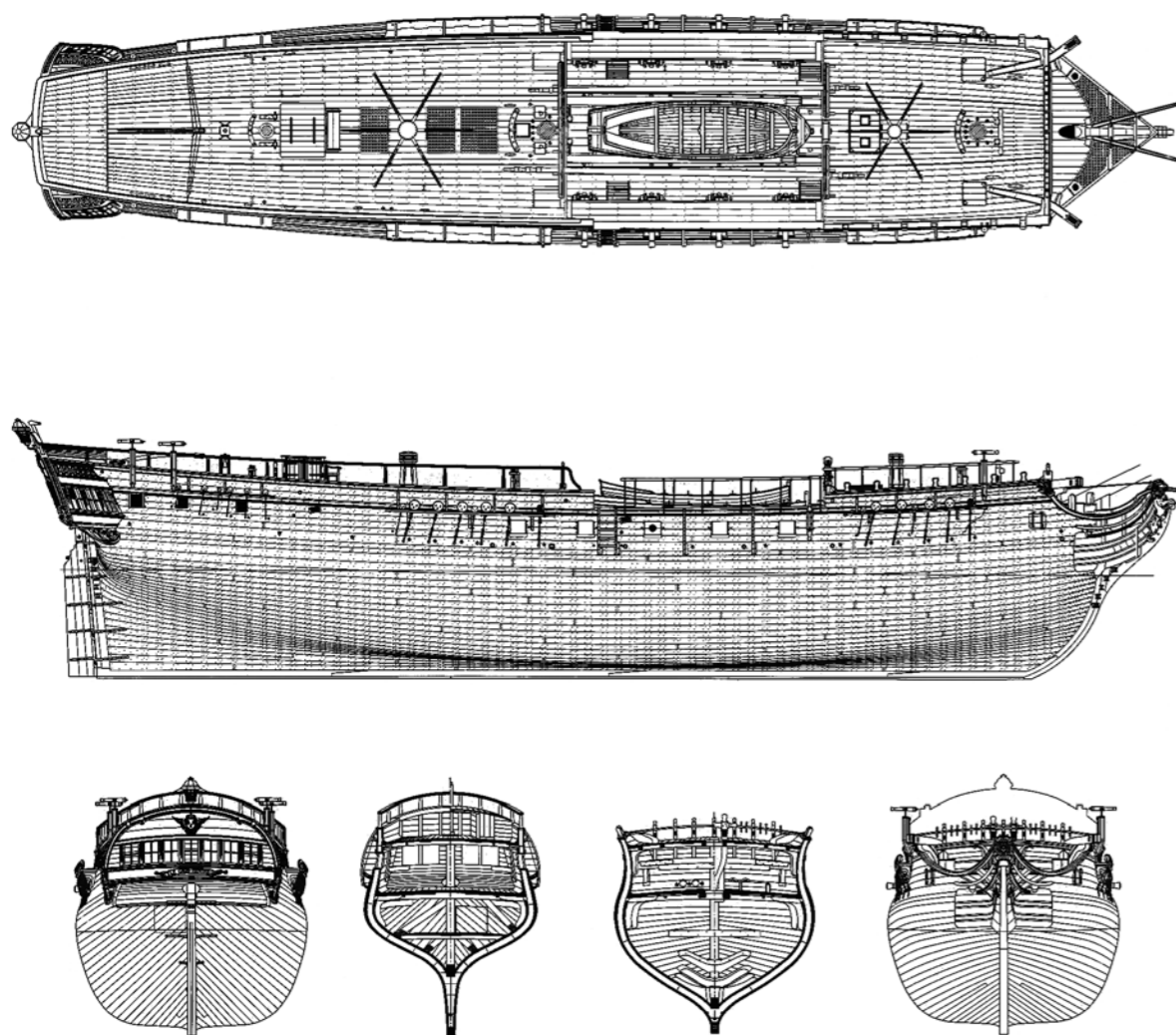
До доповіді додавався і штат нової верфі, за яким на ній мали працювати 387 осіб, з загальною сумою заробітної платні — 24 660 руб. [3, сс. 177 — 178]. Суму, потрібну на будівництво всіх будівель на верфі, а також на утримання всіх чинів слід було «заимствовать из доходов вверенных управлению вашему губерний». Однак, з часом, верф мала перейти на самокупність за рахунок будівництва суден для приватних осіб [2, с. 508].



Габари «La Recherche» та «l'Espérance». Художник Фредерік Ру (1805 – 1870 рр.)

Особливу увагу П. О. Зубов звернув на управління Кічкаською верф'ю. Воно мало відрізнитися від управління столичної верфі і зосереджуватися в руках однієї людини, яка б не підпорядковувалася ані купецькому товариству, ані губернському керівництву. Губернатор міг лише надавати певну допомогу верфі. З часом передбачалося, що керівник Кічкаської верфі стане керувати всіма верфями, що мали в найближчому майбутньому з'явитися на Дністрі, Доні, Тамані та Тавриді, тому він мав бути «из чиновников, не только нужные сведения в строении, как мореходных, так и прочих больших и малых судов имеющий, но и знающий совершенно науку мореплавания, также сведущий о положении тамошних морей, рек и о свойстве растущих тамо лесов, и откуда оные могут удобнее быть доставляемы, а что всего более, разумел бы обращение с тамошними народами и был испытанный честности и безкорыстия человек» [2, с. 507]. Головним начальником Катеринославської Дніпровської Кічкаської верфі було призначено кавалера ордену Святого Георгія III ступеню контр-адмірала Войновича [3, с. 178].

Ці аргументи переконали керівництво щодо зведення верфі поблизу містечка Кічкас і вже 29 липня 1796 р. П. О. Зубов отримав найвищий рескрипт, в якому йшлося, що «для производства строения судов, как в пользу частных людей, так для наших флотов черноморских и для других по службе нашей надобностей наипаче же для распространения в полуденной стране Империи нашей вообще мореплавания и торговли, повелеваем учрежденіе предполагаемой верфи исполнить самым делом, устроить оную со всеми принадлежащими к ней заведениями при местечке Кичкасах» [2, с. 508].



Креслення габари «Le Gros Ventre» 1766 – 1779 рр. в різних проекціях

В квітні – травні 1796 р. розпочалося будівництво верфі. Були закладені три стапелі, зведені магазин для зберігання матеріалів, дві дерев'яні казарми для службовців та шість дерев'яних будинків для офіцерів. На верф також були доставлені дубовий та сосновий ліс, в розрахунку на три човни. За даними контр-адмірала Карцова у квітні 1797 р. на верфі працювало 428 осіб [2, с. 99].

На Кічкаській верфі зводили незнаний до цього періоду в Росії вид вантажних суден – габари, що використовувалися у XVIII – першій половині XIX ст. здебільшого французами на Середземному морі. Великі габари мали 2 – 3 щогли і експлуатувалися, переважно, в якості воєнного транспортного судна з 4 – 6 малими гарматами на борті [29]. В Росії було побудовано всього 4 габари, з них три типу «Валеріан» на Кічкаській верфі [1, сс. 640 – 641].

Кічкаські габари були названі «Йосиф», «Кічкаси» та «Валеріан» і мали однакові габарити: довжину – 122 ф. 8 д. (37,4 м), ширину – 34 ф. 6 д. (10,5 м), та глибину інтрюму (тобто осадку) – 16 ф. 6 д. (5 м) [1, с. 640]. Набір всіх трьох суден був виконаний з дубу, а обшивка та бімси з сосни. Загальна вантажопідйомність однієї кічкаської габари сягала 45 000 пудів [1, сс. 98 – 99]. Вже в травні два з трьох

суден були спущені на воду, після чого вони пройшли тестові випробування. Їх навантажували бутовим гранітним каменем і проганяли по декілька разів навколо острова Хортиці [30, с. 429]. Таким чином намагалися виявити можливості нового типу судна в умовах Південної України.

На превеликий жаль, будівництвом габар «Йосиф», «Кічкаси» та «Валеріан» історія Дніпровської верфі закінчується. Ще в квітні 1797 р. інспектор Карцов зазначав, що лісу для зведення нових кораблів на верфі немає. Більш того, існували затримки з виплатою заробітної плати робітникам «за прошедшую треть». 20 липня 1797 р. Кічкаська верф була скасована [2, с. 99]. Офіційною причиною відмови від суднобудування на Дніпрі стало те, що «на учрежденной при Днепре в Кичкасах верфи построением транспортные суда окончены ... и так как верфь сия по расположению своему не весьма удобна, а в разсуждении тамошнего края есть излишняя» [2, с. 198]. Всі чиновники і майстри, які працювали на Кічкаській верфі, мали повернутися до місць своєї попередньої роботи, а обладнання і будівлі слід було продати.

Доля більшості судноверфей на Дніпрі була приблизно однаковою. Після укладання 29 грудня 1791 р. Яського мирного договору необхідність в існуванні Шкловської, Брянської, Мошенської та Кременчуцької суднобудівних верфей, призначених для забезпечення Чорноморського флоту суднами у кампанію 1787 – 1791 рр. відпала. Їх місія була виконана. Чорноморський флот більше не потребував такої великої кількості суден, його штати були укомплектовані.

Більшість верфей припинили своє існування, частина з них була перепрофільована для потреб мирного часу. Так відомо, що у Мошнах суднобудування відновилося лише у 20-х рр. XIX ст., та й то на невеликий час. У 1823 р. тут на воду було спущено перший український пароплав «Пчелка». Кременчуцька верф перетворилася на звичайну пристань зі складами для кримської солі. Сюди причалювали «байдаки различной препорции, нагруженные железом, канатами, ценовками, рогожами, стеклом, угольем, известью, маслом конопляным, медом, мылом, горячим вином, дегтем, деревянною посудуою и прочим». Частину товару розвантажували, іншу частину відправляли Дніпром далі до Катеринослава, Херсона, Миколаєва та Одеси. Судна, котрі звільнили від вантажу завантажували новими товарами і відправляли туди, звідки вони прийшли [24, с. 182]. В середині XIX ст. на Кременчуцькій та Келебердинській пристанях займалися ремонтуванням пошкоджених суден, а також продовжували будувати легкі галери та дуби [24, сс. 195 – 197].

Отже, новостворені наприкінці XVIII ст. на Дніпрі суднобудівні центри виконували поставлені на них завдання, а саме будівництво і обслуговування суден воєнного та торговельного флотів на Чорному морі. Але якщо військово-морський флот забезпечив Росії гегемонію в Чорноморському регіоні вже наприкінці XVIII ст., ставши одним з вирішальних факторів закріплення у Північному Причорномор'ї, то торговельний флот тільки-но почав своє становлення.

Після перемоги над Туреччиною прийшов час створювати регулярні суднобудівні центри на Чорному морі, відмовившись від тимчасових верфей. Така політика економила державні кошти і спрощувала управління верфями. Перші кроки до цього на Півдні України були зроблені ще у 1778 р. закладанням міста Херсона, а продовжені у 80-х рр. XVIII ст. заснуванням міст Севастополя (1783 р.) та Миколаєва (1789 р.). Кічкаська верф, як і будь-яка інша на Дніпрі, не змогла скласти належної конкуренції вищезгаданим центрам.

Далось взнаки і незручне місце розташування дніпровських верфей, що перекреслювало перспективи їх розвитку в напрямку морського суднобудування. Дніпровські пороги не дозволяли будувати великі морські судна, та навіть малі судна не всі витримували випробування порогами. До того ж, пропускна спроможність останніх залишала бажати кращого. Це повною мірою стосувалося і Кічкасу, що відстояв дуже далеко від морського узбережжя. Будувати морські судна на річці глибоко всередині континенту було справою невивідною.

Після приходу до влади у 1796 р. Павла I, суднобудівна галузь зазнала суворої оптимізації. Новий імператор не бачив потреби у великому флоті, тому вдався до скорочення обсягів суднобудування, і, навіть, до розбирання вже створених 100-та 74-гарматних кораблів [26, с. 216]. Тоді ж була скасована незалежність Чорноморського адміралтейського правління. 12 листопада імператор підписав рескрипт, за яким флоти корабельний та гребний зі всіма портами на Чорному морі, Чорноморське правління разом з верфями були підпорядковані Адміралтейств-колегії [26, с. 282].

Тим не менш, роль суднобудівних центрів на Дніпрі в історії Південної України була суттєвою. Вони, по суті, поклали початок освоєння південного краю, виконуючи роль своєрідних факторій. Дуже швидко вони «обростали» житловими кварталами, промисловими підприємствами та відповідною інфраструктурою. Тут зароджувалися міста.

Бібліографія

1. Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год / Ф. Веселаго. — СПб. : Тип. Морского Министерства, 1872. — 798 с.
2. Матеріали для історії русского флота. — СПб. : Тип. Морского Министерства, 1902. — Ч. XV. — 596 с.
3. П. М. Строительство Днепровской верфи в XVIII в. // Красный архив. — 1936. — № 4 (77). — С. 159 — 180.
4. Бойко А. В. До історії Дніпровських лоцманів / А. В. Бойко // Записки науково-дослідної лабораторії історії Південної України Запорізького державного університету : Південна Україна XVIII — XIX століття. — Запоріжжя : РА «Тандем-У», 1996. — Вип. 1. — С. 34 — 39.
5. Аркас З. Начало учреждения Российского флота на Черном море и действия его, с 1778 по 1798 год / З. Аркас // ЗООИД. — 1858. — Т. 4. — С. 261 — 309.
6. Боголюбов Н. История корабля. Общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен до наших включительно / Н. Боголюбов. — М. : Тип. Л. О. Снегирева, 1880. — Т. II. — 670 с.
7. Веселаго Ф. Краткая история Русского флота (с начала развития мореплавания до 1825 года) / Ф. Веселаго. — М. — Л. : Военно-морское изд-во НКВМФ СССР, 1939. — 304 с.
8. Кузнецов В. Ф. От Петровских кораблей до советских теплоходов / В. Ф. Кузнецов. — Ростов-на-Дону, 1941. — 116 с.
9. Висковатов А. Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще до похода XVIII ст. / А. Висковатов — М., 1946. — 179 с.
10. Шершов А. П. К истории военного кораблестроения / А. П. Шершов. — М., 1952. — 364 с.

11. Мавродин В. В. Русское мореходство на южных морях / В. В. Мавродин. — Л., 1955. — 180 с.
12. Зверев Б. И. Страницы русской морской летописи / Б. И. Зверев. — М., 1960. — 272 с.
13. Дыгало В. А. История корабля / В. А. Дыгало. — М., 1991. — 63 с.
14. Шаповалов Г. И. Запорожская верфь XVIII в. / Г. И. Шаповалов // Судостроение. — 1977. — № 4. — С. 51 — 55.
15. Шаповалов Г. И. Дослідження військового судна XVIII ст. на дні Дніпра біля острова Хортиця у 1971 році / Г. И. Шаповалов // Судова археологія та підводні дослідження. — Запоріжжя, 1993. — № 1. — С. 49 — 58.
16. Кобалія Д. Р. Теоретическая модель казацкой лодки, поднятой у Хортицы в 1999 году / Д. Р. Кобалія // Музейний вісник. — Запоріжжя, 2002. — № 2. — С. 89 — 94.
17. Кобалія Д. Р. «Запорозька чайка» : Історія однієї знахідки / Д. Р. Кобалія, В. В. Нефьодов. — Запоріжжя : Дике Поле, 2005. — 168 с.
18. Биховський І. Кременчуцькі корабелі / І. Биховський // Дніпро. — 1971. — № 1. — С. 121 — 124.
19. Рижева Н. Історія суднобудування на теренах України (від давніх до новітніх часів) / Н. Рижева. — К. : ПП Сергійчук М. І., 2008. — 476 с.
20. Черников И. И. Русские речные флотилии за 1000 лет (907 — 1917) / И. И. Черников. — СПб. : Б.С.К., 1999. — 122 с.
21. Черников И. И. Флот на реках / И. И. Черников. — СПб. : Полигон, 2003. — 704 с.
22. Ведомость о верфях в Белоруссии, на которых строились суда для Черноморского флота [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.runivers.ru/doc/portal1/details.php?ID=63249&IBLOCK_ID=63
23. Гребной флот [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://allfleet.info/gr-fleet/gr-galera-tip.htm?tip=53>
24. Николайчик Ф. Д. Город Кременчук. Исторический очерк / Ф. Д. Николайчик. — СПб. : Тип. М. Стасюлевича, 1891. — 216 с.
25. Вирський Д. С. Кременчук Новоросійський: «потьомкінська деревня» або епізод з історії фаворитизму / Д. С. Вирський // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. Збірник наукових праць. — 2005. — Вип. XIX. — С. 58 — 62.
26. Доценко В. Д. Парусное деревянное судостроение IX — XIX вв. / В. Д. Доценко, И. В. Богатырев // История отечественного судостроения IX — XIX вв. в пяти томах. — СПб. : Судостроение, 1994. — Т. 1. — 472 с.
27. Киреенко Г. К. Ордера князя Платона Александровича Зубова правителю Таврической области за 1795 г. / Г. К. Киреенко // ИТУАК. — Симферополь : Тип. Таврич. Губернск. Правления, 1895 — Т. 23. — С. 1 — 23.
28. Киреенко Г. К. Ордера князя Платона Александровича Зубова правителю Таврической области за 1796-й год / Г. К. Киреенко // ИТУАК. — Симферополь : Тип. Таврич. Губернск. Правления, 1896 — Т. 25. — С. 1 — 19.
29. Габара // Военная энциклопедия [под ред. К. И. Величко, В. О. Новицкого и др.]. — СПб. : Тип. Т-ва И. Д. Сытина, 1912. — Т. VII. — С. 129
30. Новицький Я. С берегов Дніпра (Очерки Запорожжя) : Примітки та коментарі. — Запоріжжя : ПП «АА Тандем», 2007. — Твори в 5-ти томах. — Т. 1. — С. 417 — 464.

31. Delacroix G. Le Gros Ventre — Gabare du Roi. 1766 — 1779. — Nice : A.N.C.R.E., 2003. — 377 p.

Мордовской М. М.

Судостроение на Юге Украины последней четверти XVIII в.

За многие десятки лет, мы уже привыкли к тому, что судостроение на Юге Украины, начиная с конца XVIII в., ассоциируется с известными верфями Херсона, Николаева, а позже и Севастополя. Роль и значение этих верфей в истории России сложно переоценить. Однако, история отечественного судостроения конца XVIII в. знает и другие центры в регионе.

Данная статья посвящена истории Кременчугской и Днепровской верфей — важных источников пополнения флота на Черном море накануне и во время Русско-турецкой войны 1787 — 1791 гг., а также в послевоенный период.

Mordovskoy M. M.

Shipbuilding in the south of Ukraine last quarter of XVIII century

For many tens years, we have already got used to that the shipbuilding in the south of Ukraine, since the end of XVIII century, associates with known shipyards of Kherson, Nikolaev, and later both Sevastopol. The role and value of these shipyards in the history of Russia is difficult for overestimating. However, the history of domestic shipbuilding of the end of XVIII century knows also other centers of shipbuilding in region.

Given article is devoted history of the Kremenchug and Dneprovsky shipyards — important sources of replenishment of fleet on Black sea the day before and during Russian-Turkish war 1787 — 1791, and also during the post-war period.

РЕЦЕНЗІЇ

Лиман І. І.

БЕЛОВ О. Ф., ШАПОВАЛОВ Г. І. УКРАЇНСЬКИЙ ТРИЗУБ: ІСТОРІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ІСТОРИЧНИЙ РЕКОНСТРУКТ / НАН УКРАЇНИ. ІН-Т УКР. АРХЕОГРАФІЇ ТА ДЖЕРЕЛОЗНАВСТВА ім. М. С. ГРУШЕВСЬКОГО. – ЗАПОРІЖЖЯ : ДИКЕ ПОЛЕ, 2008. – 264 с. + іл.

При тому, що у царині історії в принципі не доцільно поділяти проблеми на «актуальні» та «неактуальні», «цікаві» та «нецікаві», для історіографічної ситуації кожного часу є характерною посилена увага до певного кола тем, сформованого великою мірою як відповідь на політичні, ідеологічні виклики. Цілком логічно, що за часів незалежності України чи не першочергова увага вітчизняних істориків прикута до питань державотворення у всьому їхньому багатоманітті. Чільне місце тут посідає і проблематика, пов'язана з історією Державних символів. Навряд чи буде перебільшенням стверджувати, що у цій царині впродовж кількох останніх років чи не найпомітнішою подією став вихід друком фундаментальної монографії Олександра Федоровича Белова та Георгія Івановича Шаповалова «Український тризуб: історія дослідження та історичний реконструкт», виданої у Запоріжжі під егідою Інституту української археології та джерелознавства ім. М. С. Грушевського НАН України.

Як зазначають у «Вступі» Автори, головним і першочерговим завданням (причому завданням не тільки і не стільки духовно-культурницьким, скільки політичним) є розробка і створення сучасної наукової концепції про походження тризуба та історичний реконструкт його прадавнього образу. Тож О. Ф. Белов та Г. І. Шаповалов і взяли на себе громадянську відповідальність за створення такої концепції та її науковий рівень. Автори наголошують, що монографія дає відповіді на наступні питання: Як сталося, що гербом держави, якій на момент виходу книги виповнилось лише сімнадцять років, став один із найдавніших і найзагадковіших символів минулих часів? Коли і де з'явився цей символ? Що він означає, які таємниці приховує, який духовний посил передає?

Перша частина монографії являє собою ґрунтовний виклад історіографії українського тризуба. Побудована за хронологічним принципом, частина включає розділи «Початковий період досліджень (початок XIX ст. — перші роки XX ст.)», «Вивчення тризуба у період українських визвольних змагань (1914 — початок 1930 рр.)», «Дослідження тризуба в еміграції та в СРСР (початок 1930-х — 1960-ті рр.)», «Знаки Рюриковичів, як об'єкт досліджень у 1970 — 1990-ті рр.»», «Відродження досліджень українського тризуба (початок 1990-х — 1996 рр.)», «Дослідження історії Державного герба України в кінці XX — на початку XXI ст.». Фактично, кожен розділ присвячений одному з шести виокремлених Авторами періодів історіографії українського тризуба, які доволі чітко корелюються з сучасною періодизацією історії України.