ІСТОРІЯ

Мордовськой М. М.

УКРАЇНСЬКА СУДНОБУДІВНА ТРАДИЦІЯ В XVIII *ст*.

В сучасних дослідженнях історії вітчизняного суднобудування прийнято його історію розпочинати з найдавніших часів і суцільною лінією доводити до сьогоднішнього дня [1]. Ця традиція бере свої початки ще в царській історіографії XIX — початку XX ст., коли слово «вітчизняний» асоціювалося зі словом «російський». Саме звідти цей архаїзм потрапив до радянської історіографії, а потім до української. Але зі здобуттям Україною незалежності, виникла потреба переглянути деякі усталені віками історіографічні шаблони.

Теза про безперервність вітчизняного, в розумінні українського, суднобудування сьогодні опинилася під великим сумнівом. Намагання розрізнити українське і російське в історії України наштовхнули на цілий комплекс спірних питань в минулому Південної України XVIII ст., особливо його останньої чверті.

Поглянувши на розвиток українського суднобудування можна вирізнити риси та тенденції, характерні саме для нього. Першою і найбільш яскравою рисою була його річкова спрямованість. Розвиток вітчизняного судноплавства саме в цьому напрямку зумовили віддаленість головних центрів від морського узбережжя, а також розгалужена мережа рік. З вищесказаного випливає наступна риса — конструктивні особливості українських суден. Майже всі вони були невеликого розміру, плоскодонні або з невеликою осадкою, на комбінованому весельно-вітрильному ході, та в основу багатьох з них була покладена однодеревка (або колода). Третьою характерною особливістю була відсутність чіткого поділу суден за призначенням.

Всі ці риси були притаманні човнам-довбанкам, лод'ям, стругам, дубкам, дубівкам та байдакам, котрі будувалися здебільшого у верхів'ях Дніпра і його північних допливах до XVIII ст. (а деякі і до початку XIX ст.). Зі становленням козацтва починають з'являтися нові суднобудівні центри — нижче порогів. Повністю наслідуючи класичну українську технологію будівництва човнів, протягом XVII — XVIII ст. на них починають зводити дуби та запорозькі чайки.

Втім вже наприкінці XVII — першій половині XVIII ст. ситуація поступово почала змінюватися. Амбіційні плани Петра I, щодо південних морів, вимагали створення на Дону і Дніпрі сучасних річкових флотилій. Якщо у кампанію 1696 р. у Брянську будували традиційні для Дніпра великі та малі струги, а козаки свої човни [2, с. 36], то під час Російсько-турецької війни 1735 — 1739 рр. спочатку у Брянську, а потім і за порогами з'являються верфі, на яких починають зводити судна абсолютно нового для цих територій типу і конструкції — прами, дюбель-шлюпки, плоскодонні

галери та кончебаси [3, с. 319]. Нова політика Петра I полягала у боротьбі зі «староманірним» суднобудуванням і впровадження будівництва «новоманірних» суден. Так судна, що завжди будували з колод та дощок «сокирної обробки» і дерев'яними кріпленнями, замінювалися суднами більш досконалої конструкції, збудованими з дощок і брусів пильної обробки. Підготовкою нових спеціалістів та контролем виконання указу займалася Петербурзька партикулярна верф [4, с. 43].

Однак, «новоманірні» нововведення не мали належного ефекту, тим більше в умовах Дніпра. Фахівців, як і придатного обладнання для будівництва суден за новою технологією не вистачало, зведення таких суден обходилося дорожче, ніж традиційних, а економічний ефект в умовах сплавного судноплавства був занизький. Тому впровадження будівництва суден за новими технологіями довелося відкласти на довгих тридцять років.

Наступний крок у формуванні нової (і, відповідно, знищення старої) суднобудівної традиції на Півдні України був зроблений вже в останній чверті XVIII ст. Після отримання вільного виходу до Чорного моря постало питання створення Чорноморського флоту. З цією метою була побудована Херсонська верф, на якій вже у 80-х рр. почалося зведення великих кораблів. Протягом чверті століття тут було збудовано більше дев'яти десятків суден різних типів, зокрема кораблі, фрегати, яхти, плавучі батареї, бомбардирські катери, бригантини, канонерські човни, кирлангичи, габари, а також камелі для проведення великих суден через мілини гирла Дніпра і Лиману [5].

Напередодні та під час Російсько-турецької війни 1787 — 1791 рр. в басейні Дніпра працювали ще кілька верфей, призначених для забезпечення Чорноморської гребної флотилії суднами — Шкловська, Брянська, Мошенська, Смілянська та Кременчуцька. Вони спеціалізувалися на зведенні воєнних човнів, бомбардирських кораблів, бригантин, транспортів і лансонів [5]. Одночасно на Кременчуцькій корабельні будували чайки [6, с. 60]. Козацькі човни, за зізнанням у 1788 р. принца Нассау-Зігена, були «легки и самыя пригодныя для захвата мелкихъ судовъ, приходящихъ въ Очаковъ» [7, с. 112].

У 1796 р. за порогами неподалік селища Кічкас для потреб торговельного флоту була заснована Дніпровська верф [8, с. 508]. На ній будували габари — невеликі воєнні транспортні судна, поширені у XVIII — XIX ст. на Середземному морі [9, с. 129].

Абсолютно нові для України види суден, навіть після багаточисленних вдосконалень їх конструкції (в тому числі і на основі запорозьких човнів), не могли конкурувати з традиційними для цієї території суднами. Невдалі проходження порогів у 1737 р. та протягом останньої чверті XVIII ст. є зайвим тому підтвердженням [10, сс. 80 — 82].

Керували роботою дніпровських верфей, а також були безпосередніми виконавцями, здебільшого російські фахівці. Наприклад, до Херсонського адміралтейства у 1781 р. було направлено 618 осіб, у 1782 р. сюди ж з Санкт-Петербургу прибуло 700 теслярів і у 1783 р. очікувалося прибуття з Казані ще 300 рекрутів [11, с. 1]. Більш того, в їх числі були не лише професійні корабели, але й колодники.

Отже, разом з приходом на українські території в останній чверті XVIII ст. російських корабелів, сюди були принесені і нові європейські технології будування суден. За лічені роки Україна перетворилася на потужну базу зведення і дислокації російського воєнного морського флоту. В той же час, іншим боком цієї медалі було поступове витіснення українського суднобудування російським. Так, зведенням і управлінням верфей займалися російські спеціалісти. Здебільшого

російські суднобудівники та військовослужбовці і працювали на цих верфях. Типи суден, що в цей час почали активно зводити на території України, були запозичені за кордоном, а вдосконалювалися й адаптувалися до місцевих умов все тими ж російськими майстрами. Врешті, фінансувала нове суднобудування Російська імперія, а значить і задачі, поставлені перед Чорноморським флотом, збігалися з інтересами Росії у Чорноморському регіоні.

В подальшому українське суднобудування ще деякий час продовжувало існувати на Верхньому Дніпрі у вигляді будівництва байдаків для сплавного судноплавства, а також приватного суднобудування для побутових потреб. Таким чином, XVIII ст., особливо його остання чверть, стало часом занепаду звичного для Півдня суднобудування, переривання української суднобудівної традиції і впровадження нових типів суден і технологій будівництва, не характерних для Південної України.

Бібліографія

1. Рижева Н. Історія суднобудування на теренах України (від давніх до новітніх часів) / Н. Рижева. — К. : ПП Сергійчук М. І., 2008. — 476 с.

2. Черников И. И. Русские речные флотилии за 1000 лет (907 — 1917) / И. И. Черников. — СПб. : Б.С.К., 1999. — 122 с.

3. Золотарев В. А. Три столетия Российского флота. В 3-х т. / В. А. Золотарев, И. А. Козлов. — СПб. : ООО Изд-во «Полигон», 2003. — Т. 1. — 624 с.

4. Черников И. И. Флот на реках / И. И. Черников. — СПб. : ООО Изд-во «Полигон», 2003. — 704 с.

5. Веселаго Ф. Списокъ русскихъ военныхъ судовъ с 1668 по 1860 годъ / Ф. Веселаго. — СПб. : Тип. Морскаго Министерства, 1872. — 798 с.

6. Вирський Д. С. Кременчук Новоросійський : «потьомкінська деревня» або епізод з історії фаворитизму / Д. С. Вирський // Наукові праці історичного факультету ЗНУ. Зб. наук. праць. — 2005. — Вип. XIX. — С. 58 — 62.

7. Письмо принца Нассау-Зигена князю Потемкину, отъ Глубокой пристани, 1788 года мая // Матеріалы для исторіи русскаго флота. — СПб. : Тип. Морского Министерства, 1902. — Ч. XV. — С. 111 — 112.

8. Высочайшій рескриптъ князю Зубову, 1796 года іюля 29 // Матеріалы для исторіи русскаго флота. — СПб. : Тип. Морского Министерства, 1902. — Ч. XV. — С. 507 — 508.

9. Габара // Военная энциклопедія / [под ред. К. И. Величко, В. О. Новицкаго и др.]. — СПб. : Тип. Т-ва И. Д. Сытина, 1912. — Т. VII. — С. 129.

10. Кобалія Д. Р. «Запорозька чайка» : Історія однієї знахідки / Д. Р. Кобалія, В. В. Нефьодов. — Запоріжжя : Дике Поле, 2005. — 168 с.

11. Донесеніе генералъ-поручика Ганнибала графу Чернышеву, изъ Херсона, 1783 года января 26 // Матеріалы для исторіи русскаго флота. — СПб. : Тип. Морского Министерства, 1902. — Ч. XV. — С. 1.

Мордовской М. М.

Украинская судостроительная традиция в XVIII в.

В данной статье предпринята попытка выделить черты традиционного украинского судостроения, обозначив его территориальные и хронологические рамки.

Mordovskoy M. M.

Ukrainian shipbuilding tradition in the XVIII century

This article attempts to highlight the features of the traditional Ukrainian shipbuilding, marked its regional and chronological framework.

Кравчук П. П.

МІСЦЯ УВ'ЯЗНЕННЯ У ПІВДЕННІЙ УКРАЇНІ ЯК СКЛАДОВА ДЕРЖАВНОГО ГОСПОДАРСТВА: ОСТАННЯ ЧВЕРТЬ XVIII – ПЕРША ПОЛОВИНА XIX СТОЛІТТЯ

Місця ув'язнення завжди були скромним союзником адміністративного апарату у провадженні державної політики. Дані установи логічно включилися у процес державної колонізації Півдня України. Їх особлива роль у цій системі військово-адміністративних та господарських заходів, спрямованих на стале функціонування інститутів держави, становитиме предмет даного дослідження.

Здебільшого розглядаються місця ув'язнення, які діяли у межах сучасної Запорізької області. Географічні рамки дещо розширює необхідність розкриття функціональної єдності тюремних установ Катеринославської, Херсонської і Таврійської губерній.

Хронологічно охоплюється період із 1770 по 1867 рік, але основні висновки дослідження стосуються останньої чверті XVIII — першої половини XIX ст., коли починає фіксуватися вплив місць ув'язнення на повсякденне життя краю та виявляється їх зв'язок з політикою державної колонізації.

Повноцінна історія в'язничної справи починається у межах сучасного Запорізького регіону із укорінення на землях Січі елементів централізованої держави, які було запроваджено через будівництво фортець Дніпровської лінії, зокрема, Олександрівської — родоначальниці міста Запоріжжя. До цього у Запорозьких Вольностях панувало козацьке звичаєве право, для якого характерними були фізичні розправи — повішання, скалічення, тортури та просте побиття. Відомий дослідник місцевої старовини Аполлон Скальковський, посилаючись на спогади столітнього запорожця Микити Коржа, називає «три рода казней и три особые для них орудия», поширені у Вольностях: шибениця, загострена паля або кіл, киї або бичі [1, сс. 620 — 621]. Спеціальні місця ув'язнення не були обов'язковим елементом ані самої Січі, ані паланкових центрів. Заарештованих могли тримати у глибоких сирих ямах або в так званих військових пушкарнях, де часто і проводилися «кваліфіковані» допити обвинувачуваних [2, сс. 321 — 324]. Лише після появи на Запорожжі російських військових залог спеціальні тюремні приміщення міцно входять до правового побуту краю.

За основне джерело кримінального судочинства новоросійські губернії дістали Уложення царя Олексія Михайловича 1649 р. та Установи для управління губерній Російської імперії 1775 р. Даниною щільній мілітаризації краю було використання Артикулів воїнських (1715 р.) та Уставу морського (1720 р.) Петра Першого, які визначали порядок покарання усіх осіб, причетних до справ, де об'єктом посягань були інтереси військового та військово-морського відомств.