

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА**

На правах рукопису

Рижева Надія Олександрівна

УДК 94 (629.5)(477)

**СУДНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ:
ЕТАПИ Й ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ
(ВІД ДАВНИНИ ДО ПОЧАТКУ ХХ ст.)**

Спеціальність 07.00.01 – історія України

Дисертація

на здобуття наукового ступеня

доктора історичних наук

Науковий консультант:

Сергійчук Володимир Іванович,
доктор історичних наук, професор

Київ – 2010

ЗМІСТ

Вступ.....	4
Розділ 1. Історіографія, джерела та методологія дослідження.....	12
1.1. Історіографія проблеми.....	12
1.2. Джерельна база.....	47
1.3. Методологія дослідження.....	61
Розділ 2. Формування базисних засад суднобудування в Україні: історико-аналітичний огляд (від давніх часів до XVIII ст.)	68
2.1. Трансформація процесів спорудження плавучих засобів у давню добу та в часи античності.....	68
2.2. Специфіка суднобудування в східних слов'ян за доби середньовіччя	85
2.3. Козацькі традиції як модифіковані форми досягнень майстрів суднобудування.....	100
Розділ 3. Суднобудування на теренах України і взаємозв'язок зі світовими концепціями його вибудовування (XVIII – перша половина XIX ст.).....	118
3.1. Формування центрів суднобудування в Україні та особливості створення суден.....	118
3.2. Організація управління, форми структуризації, основні чинники функціонування верфей кінця XVIII – початку XIX ст.....	153
3.3. Виробничий потенціал напередодні Кримської війни: роль політико-економічної компоненти.....	183
3.4. Зв'язок цивільного суднобудування з потребами торгово-транспортних операцій.....	203
3.5. Формування кадрового складу суднобудівних осередків.....	223
Розділ 4. Вплив світових новацій на суднобудування в Україні (друга половина XIX – початок XX ст.).....	242
4.1. Закладення панцерного суднобудування. Зміна стандартів та спеціалізації в роботі верфей.....	242

4.2. Адаптація технологій кораблебудування до нових потреб (перехід до класичних панцерників).....	264
4.3. Співвідношення державного і приватного капіталу в галузі. Іноземне фінансування та акумуляція коштів.....	293
4.4. Посилення Чорноморського флоту напередодні Першої світової війни як наслідок скоординованої діяльності основних осередків галузі	310
4.5. Актуалізація комерційного суднобудування. Роль приватного капіталу в створенні цивільного флоту України.....	333
Висновки.....	363
Додатки	376
Список використаних джерел та літератури.....	399

ВСТУП

Актуальність теми. Органічна єдність суднобудування зі світовим соціокомунікаційним і техніко-інноваційним прогресом визнається апріорі в історії цивілізаційного поступу. Саме водний транспорт із найдавніших часів був для населення важливим елементом зв'язку з внутрішнім і зовнішнім світом, а військові та торгові флоти вважалися своєрідним еквівалентом державної політико-економічної могутності. Будівництво суден відбувалося за умов концентрації значних матеріальних та духовних сил, що безумовно впливало на соціально-економічне життя як регіонів, де вони створювалися, так і держав у цілому. У певні історичні епохи суднобудування стимулювало появу відповідних видів ремесла, що сприяло формуванню прошарку майстрових, які накопичували значний досвід та знання. В індустріальному суспільстві його феноменом стає концентрація наукомістких технологій, а згодом і впровадження технічних досягнень в інші галузі.

Отже, вивчення історії України без фокусування на реаліях виміру суднобудування утворює „білі плями” у вітчизняній історичній науці. Слід зазначити, що повноцінного та цілеспрямованого дослідження історії суднобудування на теренах України від давніх до новітніх часів досі не було. Визначене пояснює актуальність теми та першочергову необхідність комплексного підходу до вивчення її проблематики. Постає нагальне завдання проаналізувати всі відомі стадії формування та розвитку галузі. Виявлення та з'ясування загальних і суто специфічних для суднобудування України етапів дозволяє не тільки зрозуміти як відбувалося формування багатопрофільного комплексу із величезними матеріальними та трудовими ресурсами, але – найголовніше – спрогнозувати майбутнє галузі. Звернення до розробки теми актуалізується ще й географічним фактором. Безпосередня близькість вітчизняних земель до морських цивілізацій, можливість виходу у Світовий океан визначали й на перспективу будуть визначати розвиток однієї з найважливіших промислових галузей – суднобудування.

Потребує комплексного переосмислення вже накопичена різнохарактерна за змістом, політико-ідеологічною спрямованістю та інформаційною насиченістю джерельна база. Використання сучасних методів аналізу фактологічного матеріалу (як архівного, так і науково-літературного), що корелюють і доповнюють один одного, цілеспрямовує на створення такого дослідження, в якому б подавався історичний аналіз та інтерпретація джерел за обраною темою.

Зазначений науковий доробок покликаний певною мірою заповнити наявні в історії України лакуни й синтезувати, з одного боку, соціальну історію, а з другого, – історію суднобудівної галузі відповідно до сучасної методології. У запропонованому дослідженні головна увага сфокусована на вузлових проблемах історії суднобудування, що розглядаються комплексно – з позицій соціально-економічних, політичних, історичних, культурних та науково-технічних. Поступ суднобудування сприймається автором як „мобільна система”, що безперервно розвивається та змінюється в часі.

Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана в контексті розробки науково-дослідних тем Центру українознавства Київського національного університету імені Тараса Шевченка „Дослідження проблем українознавства в системі сучасних загальносвітових тенденцій розвитку націєтворчих концепцій” (№2000БФ-010), „Дослідження соціокультурних перетворень в історичному досвіді та сьогоденні української спільноти” (№06БФ034-01).

Об’єктом дослідження є суднобудівна промисловість України. Вона розглядається як складний організм, що має внутрішню структуру (промислово-виробничий комплекс), створену в конкретних історичних умовах для вирішення головної мети – будівництва суден та інших плавучих споруд.

Предметом дослідження є процес розвитку галузі, пріоритетні напрями суднобудування як закономірність соціально-економічних умов, політичних реалій і світових науково-технічних досягнень.

Хронологічні рамки дослідження охоплюють період від давніх часів до

початку ХХ ст. (Перша світова війна). Головна увага приділяється взаємодії та впливу на суднобудування стану людської спільноти в давні часи, в добу середньовіччя та в період розвитку індустріальної цивілізації. Освоєння водних комунікацій України за допомогою суден демонструвало здатність соціуму як до самодостатнього існування, так і прагнення до інтеграції. В окремі періоди історичного суспільного поступу суднобудування та його кінцевий „продукт” – військові кораблі, торгово-транспортні судна ставали або „символами часу”, або не були затребувані й навіть ставали важким тягарем. Нижня хронологічна межа пов’язана з процесом зародження та становлення суднобудування в Україні. Верхня межа хронологічних рамок обумовлена початком Першої світової війни, що докорінно змінила стан галузі та його майбутнє. Загалом в обраному часовому просторі дисертаційного дослідження суднобудування пройшло всі можливі стадії від найпростіших форм до створення багатопрофільного комплексу. Відбувся перехід від будівництва плавучих засобів простих типів до суден найскладніших конструкцій із чітко встановленою функціональною призначеністю.

Територіальні межі дослідження охоплюють великий регіон і мають два виміри. Перший зумовлюється прагненням автора відтворити процес суднобудування в тих регіонах України, де у певні проміжки часу його поступ був найбільш результативним. Під час вибору територій одиницею виміру слугували як сучасні державні кордони, так і територіальні реалії попередніх часів, коли ще не було цілісно окресленої конфігурації українського простору. Основоположне твердження дисертаційного дослідження базується на визначенні, що саме географічне розташування вітчизняних земель на перетині водних шляхів запрограмувало поступ суднобудування.

Другий вимір географічної межі з’являється під час дослідження поступу суднобудування у XVIII – початку ХХ ст. У цей період розвиток галузі на українських землях зумовлювався тими завданнями, що висувала Російська імперія, вирішуючи зовнішньополітичні та економічні питання.

Автор дисертаційної роботи прагнула створити багатовимірне уявлення

про стан галузі як на теренах України, так і у світі. Відповідно до проблематики дослідження відбувалася апеляція до джерел, що за змістом відтворювали історію суднобудування в провідних морських державах – Англії, США, Німеччині, Франції, Японії та ін.

Метою дослідження є комплексний аналіз і розкриття поступу суднобудування на теренах України в історичній ретроспекції з акцентуванням на взаємодії широкого кола чинників, що дозволили втілити конструкторські, технічні, технологічні досягнення часу.

Для досягнення поставленої мети визначені такі основні **завдання**:

- проаналізувати науково-теоретичний рівень вивчення проблеми в українській і зарубіжній історіографії, охарактеризувати джерельну базу, встановити її інформаційний потенціал і репрезентативні можливості;
- з'ясувати об'єктивні причини виникнення суднобудування на теренах України в найдавніші часи та відтворити процес побудови перших плавучих засобів. Розглянути головні аспекти військового й торгового суднобудування в античних державах Північного Причорномор'я;
- виявити загальні тенденції, масштаби, особливості будівництва суден на етапах раннього та класичного середньовіччя; визначити місце й роль головних видів ремесел, задіяних у створенні суден у Київській Русі;
- розкрити, як опанування річкового та морського простору за допомогою флоту сприяло накопиченню козаками навичок, традицій побудови суден та організації налагодженої системи суднобудування;
- інтерпретувати політику Російської імперії у XVIII ст. щодо створення суднобудівних осередків на теренах України: мотивацію, передумови, суспільно-політичне значення;
- дослідити в історичному контексті „епохи вітрил” форми організації, напрями, результативність роботи верфей, що відповідали за будівництво кораблів та торгово-транспортних суден;
- довести необхідність організації підрядної системи виробництва у кораблебудуванні першої половини XIX ст.;

- встановити пріоритетні напрями роботи суднобудівних осередків України у добу „пари та металу”, окреслити наслідки діяльності керівного складу у виконанні завдань із будівництва кораблів в останній чверті ХІХ ст.;
- визначити результативність виробничо-технічних змін у галузі на засадах формування великої машинної індустрії у кінці ХІХ ст.;
- умотивувати залежність суднобудівної галузі в кінці ХІХ – на початку ХХ ст. від іноземних інвестицій та фінансово-промислових груп, з’ясувати їх результативність;
- визначити напрями цивільного суднобудування й пояснити їх результативність в контексті політики правлячого режиму в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.

Методологічна основа дисертації сформована відповідно до науково-теоретичного твердження про вплив на історико-цивілізаційний поступ сукупності факторів: географічного, політичного, економічного, суспільного, геополітичного та ін. Саме тому методологія дослідження ґрунтується на засадах історизму, науковості, об’єктивності, світоглядного плюралізму. З урахуванням складності та багатовимірності об’єкта наукового дослідження здійснювався синтез **методів**, використовувалися: проблемно-хронологічний, історико-порівняльний, комплексно-компаративний, статистичний, біографічний, методи історичного моделювання, аналізу, синтезу, систематизації тощо.

Розширена методологічна основа дозволила в історичній варіативності перебігу процесів формування матеріально-технічної бази суднобудування відтворити суспільно-політичні реалії, що впливали на реалізацію інноваційних завдань галузі під час створення кораблів та торгово-транспортних суден.

Наукова новизна дисертації визначається перш за все тим, що поставлена проблема не мала концептуальної розробки в контексті інституціональної методології. Вперше виділено та розглянуто етапи розвитку суднобудування в українському територіальному просторі від періоду становлення до новітнього часу. Кожен етап проаналізовано на широкому

історичному тлі з поєднанням комплексу складників: економічного – динаміка формування ремісничо-промислового комплексу, виробнича результативність як окремих осередків, так і галузі в цілому (з наведенням статистичних даних); соціально-політичного – вплив на стан галузі державницьких реформ, воєн, політичних криз, соціальних потрясінь, підйомів; технічного – зосередження у суднобудуванні новітніх зразків наукових, проектно-конструкторських, технологічних досягнень, що реалізувалися у суднах. Відповідної названим напрямом наукової роботи в Україні до цього часу не було.

Виявлено надзвичайну вагу ідеологічного чинника в дослідженні історії суднобудування, на підставі чого зроблено висновок, що він був домінантним під час аргументації фактологічного матеріалу в усталених державних історичних школах XIX – XX ст.

Експліковано низку історіографічних стереотипів про початковий етап суднобудування, доведена необхідність додаткової його аргументації на підставі археологічних артефактів та наукових розвідок дослідників давньої історії України. Результати пошуку дозволяють розширити уявлення про масштаби і роль суднобудування в добу середньовіччя, зокрема щодо виділення спеціалізованих осередків будівництва суден та прошарку майстрів, створення необхідних інструментів і ресурсно-сировинної бази. За новими акцентами регіонально-економічної доцільності доведено, що в контексті поставлених питань про пріоритетність певних напрямів суднобудування (військового та цивільного) алгоритм безумовної переваги кораблебудування у широкому хронологічному форматі – кінець XVIII – початок XX ст. – мав суперечливі наслідки не лише для цивільного суднобудування, що розвивалося за циклічно-хвильовим принципом (здебільшого завдяки опікуванню та ініціативам приватних підприємців), але й для самих верфей та міст, де вони функціонували.

Спростовано низку стереотипів стосовно характеру, значення й оцінки приватнопідприємницького чинника, іноземних інвестицій і діяльності фінансово-промислових груп в організації та веденні суднобудування в періоди

вітрильного та парового флотів.

Практичне значення дослідження полягає в тому, що його матеріали, узагальнення й висновки дозволяють переосмислити місце, роль і значення суднобудування в історії України. Вони можуть бути використані під час вибудовування концепції історичного пізнання засад формування національної економіки і впровадження ефективного механізму управління господарським комплексом взагалі та окремими галузями зокрема. Положення дисертації можуть бути використані в узагальнюючих працях, навчальних посібниках і курсах лекцій з історії України, історії науки і техніки, в історико-краєзнавчій роботі.

Апробація отриманих результатів дисертації та її окремі положення здійснювалися на 30 національних і міжнародних наукових конференціях, симпозіумах, семінарах та круглих столах, зокрема: Міжрегіональна наукова конференція „Актуальні проблеми вітчизняної та світової історії, історії освіти, науки і техніки” (Луганськ, 14 жовтня 2002 р.); 3-я Всеукраїнська науково-практична конференція „Український технічний музей: історія, досвід, перспективи” (Київ, 20-21 травня 2004 р.); Міжнародна науково-історична конференція, присвячена 150-річчю початку оборони Севастополя 1854–1855 рр. „Оборона Севастополя 1854–1855 рр. – головна подія Кримської війни 1853–1856 рр.” (Севастополь, 16-17 вересня 2004 р.); XX Міжнародний київський симпозіум з наукознавства, історії науки і техніки. „Академічна наука: минуле, сучасне, майбутнє”. Круглий стіл 1. „Академічна форма організації науки: історико-наукознавчий аналіз ключових основ її становлення і розвитку” (Київ, 10-13 жовтня 2004 р.); 3-я Всеукраїнська наукова конференція „Актуальні питання історії техніки” (Київ, 21-22 жовтня 2004 р.); Міжнародна наукова конференція „Дослідження проблем українознавства в системі сучасних загальносвітових тенденцій розвитку націєтворчих концепцій” (Київ, 20 жовтня 2005 р.); Міжнародна наукова конференція „Архівні джерела у формуванні історичної пам’яті” (Київ – Херсон, 29-30 травня 2006 р.); Другі Чишківські читання з історичної біографістики. До 55-

річчя від дня народження засновника і першого директора Інституту біографічних досліджень НБУВ, Президента Українського біографічного товариства В. С. Чишка (Київ, 15 червня 2006 р.); 5-а Всеукраїнська наукова конференція „Актуальні питання історії техніки” (Київ, 19-20 жовтня 2006 р.); III Міжнародна наукова конференція „Знаки питання в історії України: регіональний вимір української історії” (Ніжин, 19-21 квітня 2007 р.); 6-а Всеукраїнська науково-практична конференція „Український технічний музей: історія, досвід, перспективи” (Коростень, 16-19 травня 2007 р.); 6-а Всеукраїнська наукова конференція „Актуальні питання історії науки і техніки” (Полтава, 11-12 жовтня 2007 р.); I Міжнародна науково-практична конференція „Технічний музей: історія, досвід, перспективи” (Київ, 15-17 травня 2008 р.); XI Кримські Міжнародні Воронцовські читання „Воронцови і російське дворянство між Сходом і Заходом” (Алупка, 23-25 вересня 2008 р.); 7-а та 8-а Всеукраїнські наукові конференції „Актуальні питання історії науки і техніки” (Київ, 2-3 жовтня 2008 р., 17-19 жовтня 2009 р.).

Окремі положення теми апробовано в статтях журналів: міжнародному – „Судоходство” та республіканському громадсько-політичному, літературно-художньому – „Морська держава”.

Наукові положення і висновки дисертаційного дослідження апробовані автором у викладанні курсів „Історія України”, „Історія Миколаївщини”.

Публікації. Основні положення дисертації відображено в одній індивідуальній монографії (обсягом 49,98 умов. друк. арк.), 26 статтях у провідних фахових, 30 нефахових виданнях, матеріалах наукових конференцій, читань, семінарів.

Структура дисертації зумовлена метою, завданнями дослідження, логікою подання матеріалу. Робота складається зі вступу, 4 розділів (16 підрозділів), висновків, 20 додатків (23 с.), списку використаних джерел і літератури (108 с., 1089 позицій). Загальний обсяг роботи – 506 с.

РОЗДІЛ 1

ІСТОРІОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛА ТА МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Історіографія проблеми

Суднобудування синтезує досягнення багатьох галузей науки і техніки, накопичених протягом тисячоліть. Тому цілком закономірним є інтерес до історії названої галузі, що прослідковується в дослідженнях з багатьох проблем, у тому числі й суміжних. Так, українські науковці, вивчаючи суспільно-економічні процеси, промислово-побутове та культурне становище населення, відтворили певні аспекти морського й річкового суднобудування.

Багато поколінь дослідників у період перебування українських територій у складі Російської імперії, а згодом Радянського Союзу, виявляли пильний інтерес до регіонального суднобудування в контексті історії Чорноморського флоту. Слід зазначити, що історія військово-морського флоту завжди була ідеологічно актуалізованою. Специфіка її полягала у поданні військово-морської сили як своєрідного еквівалента державної могутності, що певною мірою завадило об'єктивному сприйняттю інноваційно-трансформаційних устремлінь галузі, відповідальної за створення кораблів, а історія цивільного суднобудування відходила взагалі на другий план.

Державотворчі процеси на пострадянському просторі кінця ХХ – початку ХХІ ст. концептуально змінили підходи до вивчення історичного поступу України й історії суднобудування в тому числі. Нові дефініції й методологічні принципи спонукають до перегляду засад сприйняття історії суднобудівної галузі на теренах України та наукового осмислення проблеми.

Кожний етап історії суднобудування якісно відрізняється один від одного і через те має власне коло зацікавлених дослідників. Науковці-професіонали й аматори своїми роботами, що писалися на певних етапах історичного поступу, продемонстрували в тому чи іншому доробку особливості власного сприйняття

фактажу.

Автор репрезентованого дослідження проаналізував різну за тематикою і спрямованістю літературу та систематизував її у проблемно-хронологічній послідовності. Опорними в історіографічному аналізі були роботи, що в часі наближалися до порушеної проблематики. Окремі розвідки, будучи за характером фрагментарними, при структурованому викладі набули важливого значення. Праці зарубіжних вчених розглянуті окремо.

Кількість публікацій, присвячених давньому періоду історії суднобудування в Україні, незначна, що зумовлюється обмеженістю матеріальних артефактів. Науковці одержали можливість реконструювати плавучі засоби первісних людей тільки в кінці XIX – початку XX ст. на підставі здобутків допоміжних історичних дисциплін. М. Грушевський відзначав: „До недавніх часів історія народів починалася від перших історичних письмових звісток про них. Тепер молоді науки – передісторична археологія чи археологічна етнологія з антропологією і порівняльною соціологією, з одного боку, й порівняльне мовознавство (гльотика) та фольклор, з другого, розширили науковий обрій далеко поза границі писемних звісток” [678, т. 1. с. 17].

Безумовно, до робіт з історії суднобудування початкового періоду слід ставитися критично. Так, однією з перших праць, що на підставі археологічних матеріалів запропонувала відтворення початкової межі суднобудування в Україні, стала робота І. Шубіна (опублікована в 1927 р.). За гравірованим зображенням на бивні мамонта з Кирилівської стоянки у Києві (археологічне відкриття 1893 р. В. Хвойка) І. Шубін робить опис судна первісних людей [1022, с. 5]. Проте сучасне трактування „кирилівської знахідки” є іншим. У „Давній історії України” (1-й том, 1997 р.) авторитетні науковці М. І. Гладких та В. Н. Станко оцінюють складну гравіровану композицію на бивні як відображення загального уявлення первісних людей про три сфери природи: земну, повітряну, водну [660, с. 99]. І відповідно, назване зображення не має нічого спільного з плавучими засобами. Загалом автори першого тому „Давньої

історії України” аргументують суднобудівну „культуру” первісних людей, апелюючи до матеріальних артефактів, що, безсумнівно, мусить бути відправною точкою у з’ясуванні способів пересування водними артеріями [607, с. 231-383].

Статті В. Кравця (1951 р.) та С. Гусєва (1998 р.) поглиблюють уявлення про водний транспорт часів перебування на території України племен трипільської культури [681; 749]. У роботах В. Даниленка (1969 р., 1986 р.) Л. Крижевської (1991 р.), Н. Котової (2002 р.), Б. Михайлова (1999 р., 2005 р.), Г. Шаповалова (2001 р.) зібрані матеріали, які відображають обізнаність первісних людей у плавучих засобах та визначають вплив водного середовища на економічне й духовне життя, вірування та ритуали спільнот давньої України [684; 685; 748; 754; 825; 826; 1000].

Відомості про головні конструкційні елементи давніх човнів подані в статті Б. Фаворова „Конструкція давніх човнів-довбанок” [976], де на підставі повного обміру „південнобузького” і „деснянського” човнів описується процес удосконалення технології побудови плавучих засобів, конкретизуються їхні експлуатаційні якості. Стаття Б. Фаворова невелика за обсягом, але в якісному вимірі надзвичайно важлива. Це перша робота, де представлені цифрові характеристики давніх суден. Матеріали, наведені дослідником, досі перебувають у науковому обігу і не втрачають своєї ваги.

Спроби розширити джерельну базу з давнього суднобудування в Україні зробив І. Богатирьов, автор перших глав (1–5) сучасного російського видання „Історії вітчизняного суднобудування IX – XIX ст.” (1-й том, 1994) [722]. За його твердженням, у Житомирському краєзнавчому музеї знаходиться „деснянський” човен-довбанка. Проте достеменно відомо, що названий музей такої довбанки не має. Тому запропонований дослідником опис основних елементів човна та технології його побудови довіри не викликає [722, с. 12-13].

У наш час не може вважатися коректним і посилання І. Богатирьова на трактовку І. Шубінін гравірованої композиції на бивні мамонта з Кирилівської стоянки як доказ про існування суднобудування на вітчизняних теренах [722,

с. 7]. З другої половини ХХ ст. в науковому обігу широко використовувався опис цього зображення, зроблений українськими і російськими археологами, однак він не має нічого спільного із суднобудуванням [625, с. 153-176; 978; 1030]. Слід визнати, що нагромадження неперевіраних описів артефактів лише ускладнює і без того непростий для дослідників шлях до об'єктивних знань щодо початкового етапу суднобудування.

На початку ХХІ ст. наукові уявлення щодо культури та традицій спорудження перших плавучих засобів розширює праця І. Мельника „Історія найдавнішого кораблебудування і мореплавства. Досвід реконструкції” [807]. На підставі археологічних знахідок та писемних джерел у книзі узагальнюються конструкційні характеристики перших човнів-довбанок, знайдених на різних континентах. Наводяться приклади сучасних експериментів зі створення човнів кам'яними та мідними знаряддями праці. Заслуговують на увагу міркування науковця щодо плоту як досить складної плавучої споруди. І. Мельник пише, що для його будівництва первісна людина мусила мати навички плетіння та зв'язування надзвичайно складних щодо виконання канатів. Отже, вважає він, встановити першість (пліт чи човен-довбанка) досить проблематично.

Більшість дослідників давнього суднобудування на теренах України прийшли до висновку, що створення та вдосконалення перших плавучих засобів зумовлювалися багатьма чинниками, серед яких найважливішою була необхідність долаття водних шляхів з достатньою кількістю вантажів.

За логікою першого розділу наступний період у поступі суднобудування пов'язаний з античними державами Північного Причорномор'я, що розглядаються як невід'ємна частина давньої історії України. У другій половині ХХ ст. з'явилися роботи радянських авторів, які на основі комплексного використання даних різних наукових дисциплін дослідили окремі аспекти суднобудівної практики в античні часи. У контексті дискусії, яка розгорнулася в спеціальній літературі в середині 50-х і тривала майже до середини 90 рр. ХХ ст. про можливі плавальні комунікації Півдня, М. Максимова

(1956 р.), Д. Беренбейм (1958 р.), В. Гайдукевич (1969 р.), І. Брашинський (1984 р.), М. Золотарьов (1996 р.) привернули увагу до суден циркумпонтійського регіону [608; 628; 655; 713; 714; 802].

У статті І. Марченка „До питання про Боспорські торговельні судна” (1957 р.) за допомогою порівняльного аналізу малюнків суден, знайдених під час археологічних розкопок, доводиться, що невеликі торгові судна у Північному Причорномор’ї мали „таку ж конструкційну будову і таку ж систему управління вітрилом, що й торговий флот Римської імперії” [804, с. 237].

У роботі М. Сокольського (1971 р.), заслуговує на увагу розділ „Кораблебудування” [951, с. 66-85]. Наукова цінність поданого матеріалу визначається перш за все залученням значної кількості античних джерел та їх зіставленням. Автор вважає, що кораблебудування було складною галуззю виробництва, яка потребувала і в античні часи чималих ресурсів. Реконструкція технології суднобудування відтворена Н. Сокольським за реальними артефактами – фрагментами суден та їх зображеннями. Безумовною окрасою цього дослідження є авторські узагальнення.

У статтю І. Брашинського „Понтійське піратство” (1973 р.) включено опис конструкційних особливостей суден народів циркумпонтійського регіону [627]. Наведений матеріал дозволяє локалізувати типи плавучих засобів у спільнот, які співіснували в часі й просторі з античними суспільствами.

У дослідженні трансформаційних тенденцій античної суднобудівної культури неабиякого значення набувають наукові роботи, які за тематикою присвячені проблемам нумізматики. Відомо, що на монетах античного періоду відображаються частини кораблів та якорів. Описи, малюнки, фотографічні знімки монет, знайдених у Криму та в Північно-Західному Причорномор’ї, систематизовані в роботах О. Зографа (1951 р.) [710] та В. Анохіна (1977 р., 1986 р.) [577; 578]. Нумізматичний матеріал, накопичений авторами, може бути використаний для широких історичних реконструкцій. Якірній тематиці присвячена монографія Л. Скрыгіна (1979 р.), в якій простежується історія

появи та удосконалення суднового якоря [945].

Усі дослідники історії античності, відзначаючи фрагментарність наявних писемних свідчень, прагнуть заповнити виявлені лакуни джерелами духовної культури того часу. Підтвердження цьому знаходимо в статті В. Яйленка „Графіті Левки, Березані й Ольвії” (1980 р.) [1026]. Опис античних суден на графіті вміщено в розділі „Військова справа” (автор С. Буйських) багатотомного сучасного видання „Історія української культури” (1-й том, 2001) [632, с. 522-523].

Своєрідним підсумком генезису суднобудування за античних часів є монографія Б. Петерса „Морська справа в античних державах Північного Причорномор'я” (1982 р.) [857]. Робота побудована на основі античних письмових, археологічних, епіграфічних, нумізматичних матеріалів та графіті. Автор відтворює еволюцію суднобудівного виробництва у Північному Причорномор'ї з VII ст. до н.е. до IV ст. н.е.

Окремі процеси створення суден з максимальною точністю опису подали І. Брашинський, Б. Петерс, Д. Шелов у статтях, вміщених у книзі „Античні держави Північного Причорномор'я” (1984 р.) [628; 856; 1014] Висвітлюючи загальні питання життєдіяльності держав, автори, зокрема, відзначають: суднобудування в них зумовлювалося політико-економічними потребами – необхідністю ведення торгівлі та військових операцій. На початку XXI ст. нове наукове бачення історії морського флоту Північного Причорномор'я продемонстрував російський дослідник М. Писаревський. За чинними джерелами він спробував зробити історичну реконструкцію обладнання корпусу військових і торгових античних суден. Одним із поставлених завдань було з'ясування суднобудівної інфраструктури (доки, верфі) Боспорського царства, Херсонеса й Ольвії [860; 1083].

У кінці XX – на початку XXI ст. в роботах українських дослідників В. Назарова „До питання про морську справу Ольвіополітів” (1994 р.), О. Одріна „З історії транспортного флоту Ольвійської держави доримського часу” (2003 р.) узагальнено накопичений матеріал про морську справу та флот

Ольвії, що розширило уявлення про рівень суднобудування та типи суден у Північному Причорномор'ї [833; 844]. Функціональність якорів та місце якірної символіки в духовному житті народів Придніпров'я й Причорномор'я досліджував український історик Г. Шаповалов [1002; 1003].

Найбільш об'єктивне і всебічне висвітлення античного суспільства на території України подається в таких виданнях, як „Давня історія України” (2-й том, 1998 р.) [682] та „Історія української культури” (1-й том, 2001 р.) [732]. Матеріали, наведені в цих працях, уможливили визначення місця водного транспорту в історії античних держав та синхронних в часі народів на теренах України в торговельних відносинах та військових операціях. Попри зазначене, потрібно визнати, що з проблем суднобудування цього періоду немає саме комплексного дослідження, яке б створило цілісне уявлення про динаміку суднобудівних процесів на просторі усієї України.

Проблеми розвою суднобудування у східних слов'ян за історіографічною логікою безпосередньо пов'язані зі з'ясуванням одного з найскладніших вузлових сюжетів раннього державотворення в Україні та Росії. Його сутність складає питання пріоритетності „західного” чи „внутрішнього” чинника в остаточному закріпленні політичної та адміністративно-територіальної єдності соціуму.

У літературі, що порушує таку проблематику, практика виокремлення суднобудівного досвіду східних слов'ян наводиться в контексті історії флоту та військової справи. Праці, які становлять науковий інтерес, з'явилися на початку ХІХ ст. Поміж них і доробок М. Бестужева „Досвід історії російського флоту”, який він підготував у 1822–1825 рр. (вперше опубліковано в 1961 р.). Майбутній представник декабристського руху з 1822 р. перебував на посаді історіографа російського флоту, його було обрано почесним членом Адміральського департаменту. Автор „Досвіду...” спробував відтворити історію судноплавства від часів Олега [611; 612]. У роботі йдеться не лише про військові походи русів, а й про торгове судноплавство. М. Бестужев дотримувався думки, що суднобудування в слов'ян виникло з необхідності торгівлі, тобто не

було запозичене у варягів, як подавав М. Карамзін.

Вважається, що матеріали М. Бестужева були залучені відомим дослідником історії флоту А. Вісковатовим під час написання „Короткого історичного огляду морських походів руських та мореплавства їх у цілому до кінця XVII ст.” (вперше опубліковано в 1864 р.; наступне видання – 1946 р.) [648; 649]. Автор названої праці за широким колом писемних джерел – слов'янських, візантійських, арабських – розглядає боротьбу „за море” в добу Київської Русі. Під впливом поширеної в той час в російській історіографії норманської теорії А. Вісковатов твердив, що лише „норманська підприємливість” проклала шлях у Чорне море.

Нову концепцію аналізованої проблеми створили дослідники другої половини XIX ст., які працювали в контексті розробки загальнодержавної ідеї про самостійний розвиток російського військово-морського мистецтва. Біля витоків такого історіографічного напрямку стояли М. Боголюбов, С. Єлагін, Ф. Веселаго. Безумовний пріоритет належить С. Єлагіну, який розробив план написання історії флоту та частково систематизував матеріал [521, с. 116, 246]. У роботах Ф. Веселаго „Нарис російської морської історії” (Ч. 1., 1875 р.) [643] та М. Боголюбова „Історія корабля” (т. 2, 1880 р.) [619] узагальнені різнопланові джерела, виокремлені дефініції і сюжетні лінії. За літописами в них виведена термінологія давньоруських суден, їх устаткування, технологія побудови. Безумовним досягненням робіт є порівняльні характеристики суден „русів” із суднами греків, скандинавів та інших народів. У цілому праці М. Боголюбова й Ф. Веселаго засвідчили, що дослідження з історії суднобудування та флоту набули фахового рівня.

У кінці XIX – на початку XX ст. згідно зі сформованою історичною парадигмою щодо характеру військово-морського мистецтва Давньої Русі відбулася конкретизація і суднобудівної практики. У роботі М. Загоскіна (1910 р.) під час зображення суднобудування у „південних русів” домінує теза про повне „володарювання” слов'ян на Чорному морі. Дефініціям водного транспорту дослідник присвятив окремий параграф – „Найдавніші відомості

про судна й суднобудування у наших предків. Суднова справа в Придніпровській Русі” [700, с. 9, 348-382]. За трансформаційними рівнями він виділяє чотири стадії конструкційного поступу: архаїчний корабель, човен-довбанка, човен набивний, човен дощаний, або дощаник [700, 367]. Авторська реконструкція базується на писемних і лінгвістичних даних, а також на порівнянні з традиціями козацького суднобудування. Значне місце відведене аналізу тогочасної наукової літератури з проблеми та принагідним акцентуванням на тому, до якої школи – „норманської чи слов’янської” – належить автор.

Праця І. Шубіна „Волга і волзьке судноплавство” назвою не вказує на присутність сюжету про давнє суднобудування, але за змістом, обсягом залученого матеріалу, рівнем його узагальнення вважається однією з кращих у доробку кінця ХІХ – початку ХХ ст. Ось лише деякі типи суден, яким автор дає характеристику: „корабель”, „човен”, „лодія”, „дубок”, „струг”, „насад”, „галея”, „учан” [1022, с. 20-59]. Через те що ретроспективні дослідження робляться вченим без опори на відповідні артефакти, то мають сприйматися із певними застереженнями. Але базові положення роботи І. Шубіна і сьогодні заслуговують на увагу. Шляхом порівняльного аналізу автор вирізняє регіональну культуру суднобудування і вважає, що норманський вплив на трансформацію водних засобів пересування „обмежувався виключно найближчим до Скандинавії новгородським районом поселення слов’ян” [1022, с. 14].

Українські науковці кінця ХІХ – початку ХХ ст. розглядали зародження та історію суднобудування в контексті загальних сюжетів розвою вітчизняних земель. На висновки М. Костомарова щодо ролі суден у торгово-транспортних стосунках слов’ян спиралися у своїх роботах М. Загоскін та І. Шубін [700, с. 36; 1022, с. 42].

Зібраний М. Грушевським у багатотомній „Історії України-Руси” (т. 1) різноплановий матеріал, згрупований за логікою високопрофесійного історика, досі залишається цінним джерелом інформації. У ньому через домінанту

геополітичного чинника розкривається роль судноплавства та засобів водного пересування у Давній Україні [678].

Вагомим доробком української історіографії є й колективна праця „Історія українського війська (від княжих часів до 20-х років ХХ ст.)”, видана у Львові в 1935–1936 рр. [731]. Написана І. Крип’якевичем перша частина роботи „Військо княжих часів” стала підсумком багаторічних досліджень автора з усіх питань, охоплених назвою, в тому числі „мілітарної міці” княжих флотилій та морських походів київських князів. На думку вченого, розвиток суднобудування на Русі „за княжих часів” відбувався під впливом культур варягів і греків [731, с. 81-84].

У радянській історіографії етапи розвитку суднобудування в східних слов’ян, Київській Русі розглядалися відповідно до марксистсько-ленінської моделі суспільно-формаційного розвитку та на підвалинах загальнодержавної історичної теорії того часу про єдине слов’янське джерело. Пошуки прикладів інтегрування зі світовою технічною практикою дозволялися за умови підкреслення пріоритетності досягнень слов’янського суднобудування. Відповідали таким вимогам роботи Г. Кублицького (1948 р.), В. Лупача (1952 р.), В. Мавродіна (1949 р.) [775; 793; 795]. Так, відомий історик В. Мавродін у монографії „Початок мореплавства на Русі” висунув ідею про запозичення Візантією, а потім і державами західної Європи терміна „корабель” з російської мови [795, с. 130-131]. Таке твердження здобуло підтримку і транслювалося в інших наукових роботах [720, с. 290]. Проте ще в кінці ХІХ – на початку ХХ ст. лінгвістичний аналіз цей висновок не підтвердив [894]. У роботах І. Яковлева [1027; 1028], Б. Зубова [716] розвій слов’янського суднобудування у період середньовіччя також був описаний за загальноприйнятою у радянські часи концепцією.

Нові сюжети, дефініції внесли в дослідження проблем суднобудування ті українські й російські вчені, що вивчали економічні засади існування східнослов’янських спільнот та політичні й військові відносини Київської Русі з іншими державами. Б. Греков (1949 р.), Б. Рібаков (1982 р.), П. Толочко

(1989 р.) шляхом аналізу форм ведення торгово-транспортних зносин та організації річково-морських військових походів виділяли судно як найважливіший засіб вирішення багатьох питань нормального функціонування суспільства і держави [674; 907; 963].

У нових дослідженнях кінця ХХ – початку ХХІ ст. теоретичний доробок учених попередніх періодів щодо культури слов'янського суднобудування зберігає загальноконцептуальну актуальність [732; 750; 1000].

Історична література, присвячена козацьким традиціям створення суден, за накопиченими сюжетами, дефініціями також має певні характеристики. Найбільш змістовну інформацію за хронологічною логікою подання матеріалу презентують праці іноземців ХVІ – ХVІІ ст. Зокрема, Г. де Боплан та Е. д'Асколі, які були обізнані з типами суден козаків, звернули увагу на конструкційні характеристики „чайок” [286; 299]. Зібрана ними інформація вважається за змістовим наповненням джерелознавчою й використовується в багатьох роботах з історії козацького військово-морського флоту.

Наукові дослідження специфіки судноплавства часів українського козацтва беруть початок з середини ХІХ ст. У контексті з'ясування основ життєдіяльності козацтва як окремої станової групи А. Скальковський систематизував та узагальнив докладні відомості про торгове й військове судноплавство, рибальські традиції [938; 940].

Вагомим доробком з історії військового козацького суднобудування стала фундаментальна праця Д. Яворницького „Історія запорозьких козаків” (в 3-х т., 1892–1897 рр.). У ній проаналізовані культура й традиції створення суден на Січі [1025]. Значимість роботи Д. Яворницького актуалізована залученням археологічних матеріалів, які за часовою ідентичністю пов'язані з існуванням останньої Січі [1025, с. 394].

Праці М. Грушевського та І. Крип'якевича за кількістю фактологічного матеріалу та рівнем його узагальнення набули методологічного змісту [678, т. 6, т. 7; 731]. „Морські походи, – вважав І. Крип'якевич, – дали козакам славу оборонців України, і цим іменем запорозьке військо надзвичайно дорожило”

[731, с. 195].

У російській історіографії кінця XIX – початку XX ст. відтворення козацьких традицій будівництва суден відбувалось у контексті аналізу військово-морських походів. Загальноросійська історична школа оцінювала козацтво неоднозначно, вбачаючи в ньому перш за все стихійний елемент. Тому цілком зрозуміло, що неупередженого висвітлення військових, економічних здобутків козацтва, його ремісницьких навичок, культури суднобудування історики не подають. У спеціальних дослідженнях з історії суднобудування та флоту українське козацтво за термінологічною ознакою становості здебільшого не визнавалося. Так, Ф. Веселаго вміщує характеристику технології побудови запорозьких чайок у розділі, що має назву „Походи козаків на Чорне море” [643, с. 47-51]. М. Загоскін за смисловим навантаженням своєї роботи відносить традиції суднобудування українських козаків до історії „наших південно-руських пращурів”, а „запорозький спосіб ведення війни” вважає спадщиною морської тактики „давніх русів” [700, с. 376]; І. Шубін називає запорожців „руськими козаками” [1022, с. 39].

У радянський період вивчення історії українського козацтва було прерогативою республіканських учених, хоча дослідники, зацікавлені здобутками запорожців, були й у інших республіках СРСР [796; 970]. Беззаперечне визнання мали праці В. Голобуцького. Вони побудовані із залученням значного джерельного матеріалу та системним поданням сюжетного фактажу [662; 663]. Провідним у монографії В. Голобуцького „Запорозьке козацтво” (1957 р.) є комплексний метод аналізу судноплавства на Дніпрі, у процесі чого з’ясовується значення суден для козацтва у військових, транспортних операціях, у торгівлі, рибальстві [662; 664].

Невелика розвідка В. Фоменка „Про козацькі човни „чайки” та „дуби” (1966 р.) присвячена конструкційним і технологічним особливостям козацьких суден XVII – XVIII ст. [981]. В. Борисенко (1986 р.) на основі багатого за обсягом та змістовим наповненням архівного матеріалу про судноплавство на Україні виділив тринадцять типів суден, які будувалися наприкінці XVII ст.

Автор переконливо доводить, що кількість суден, що здійснювали перевезення по річках як на південь, так і на захід, була значною [624].

Нового бачення набуває проблематика з історії суднобудування козацької доби в наукових розвідках кінця ХХ – початку ХХІ ст. В. Сергійчук у роботі „Іменем Війська Запорозького” (1991 р.) за узагальненими відомостями про морські походи козаків відтворив значення „чайки” як основного військового судна й проаналізував процес удосконалення технологій у їх будівництві від зародження суднобудівної традиції до періоду гетьманування І. Мазепи [930].

Окремі змістові лакуни заповнили роботи, що за часом видання пов’язані із святкуванням ювілейної події – 500-річчя виникнення українського козацтва. Розвідка М. Котляра „Давньоруські корені козацтва” з’ясовує історичні реалії життєдіяльності на українських теренах бродників (берладників), які за професійною належністю мали безпосереднє відношення до організації судноплавства [747]. Стаття А. Філіпенка доводить важливість водних артерій України у міжнародній торгівлі Запорозької Січі в ХVІІІ ст. Окрім того, освоєні за допомогою різних типів суден водні комунікації забезпечили стабільне функціонування січової спільноти [979]. Традиції будівництва суден висвітлюються і в роботах А. Сокульського [953; 954; 1086]. У центрі його розробок стоїть козацька „чайка”, що відповідає головному завданню досліджень – історії козацького флоту та військового мистецтва. За термінологічним наповненням змістовних ознак козацьких суден різних типів цінним набуток є енциклопедія „Українське козацтво” (2002 р.). Автори науково-довідкових інформаційних статей О. Олійник, А. Сокульський, Г. Шпитальов залучили різноплановий матеріал до їх характеристики [526; 543; 559]. Своєрідним підсумком наукових досліджень В. Заруби є монографія, присвячена з’ясуванню ролі українського козацтва в російсько-турецьких війнах останньої чверті ХVІІІ ст., де в контексті питань військового мистецтва збройних сил з’ясовується роль засобів водного пересування, зроблена спроба виведення динаміки побудови суден [707].

Надзвичайна зацікавленість українських учених усіма гранями історії

козацтва дозволяє сподіватися на максимальну наукову об'єктивність у дослідженні проблеми культури суднобудування, оскільки сучасна наука сміливо апробує підходи з різних методологічних позицій [740; 931; 998].

Історіографія другого розділу дослідження, згідно з тематичним розгортанням визначеної проблеми, пов'язана з епохою вітрильно-дерев'яного суднобудування. Учені цей період досить часто і не випадково називають добою Чорноморського флоту. Більшість праць, що зачіпають певні питання вітрильного суднобудування в Україні, відтворюють історію військово-морського флоту останньої чверті XVIII – середини XIX ст. Роботи, в яких відбився процес появи центрів вітрильного суднобудування та динаміка спорудження кораблів, писали колишні військові моряки.

Так на початку 60-х рр. XIX ст. представник відомої родини мореплавців З. Аркас (морський офіцер, історик, археолог) створив своєрідний „літопис” вітрильного Чорноморського військового флоту [588; 589; 590]. У його доробку на основі документальних матеріалів за хронологією подій знайшли відображення вузлові аспекти названої проблеми: закладення Херсонського адміралтейства; зростання всіх верфей Півдня; закінчення Кримської війни та її наслідки для Чорноморського флоту (з 1778 до 1856 рр.). Доля Херсона, Севастополя, Миколаєва, Одеси, як доводить автор, з перших днів існування була пов'язана з флотом. За обсягами роботи верфей з'ясована в праці З. Аркаса динаміка поповнення новими кораблями Чорноморського флоту, описані конструктивні новації, що були внесені кораблебудівниками Півдня у певні типи суден.

Серед перших книг, що за змістовою проблематикою стосуються історії вітрильників, визначальний науковий статус має двотомна праця М. Боголюбова [618; 619]. Головна мета вченого задекларована у підзаголовку до книги – „Загальнодоступне подання суднобудування та судноплавства у всіх прибережних народів від давніх до наших часів включно”. Автор спробував систематизувати конструктивні особливості кораблів доби вітрильно-дерев'яного суднобудування. Праця викликає повагу не лише обсягом

інформації, але й умінням дослідника пов'язати найбільш складні питання історії з конкретними типами і класами суден. Безумовний інтерес викликає характеристика типів суден, що здобули визнання на Півдні (за територіальною ознакою – сучасна Україна). Змістова багатогранність праці М. Боголюбова дозволяє сприймати її як енциклопедичне видання, яке не втрачає наукової цінності і нині.

Праця Ф. Веселаго „Коротка історія російського флоту” (1-й вип. 1893 р.; 2-й вип. 1895 р.) є еталонною для багатьох поколінь дослідників історії флоту та суднобудування [560, с. 95-96; 642]. За періодами правління імператорів династії Романових описується трансформація суднобудівної галузі та генезис дієздатності Чорноморського флоту. Автор подає виклад подій, згруповуючи їх навколо постатей керівників флоту і державного управління регіоном з кінця XVIII ст. та в першій чверті XIX ст. У роботі є оцінні характеристики діяльності Г. Потьомкіна, М. Мордвинова, Д. Сенявіна, Ф. Ушакова, І. де Траверсе, С. Грейга та інших. У залучених Ф. Веселаго матеріалах прослідковується особистісне ставлення до тих чи інших персоналій. Увага до внеску кожного з керівників у розвиток верфей та технологію кораблебудування дозволила персоніфікувати відповідні періоди історії.

Закладені в роботі Ф. Веселаго проблемно-методологічні принципи подання матеріалу були розвинуті на початку XX ст. у працях Є. Аренса, П. Белавенця та С. Огородникова [584; 585; 586; 604; 842], окрім того, в них є деталізація певних етапів суднобудування на Півдні. Праця С. Огородникова присвячена ювілейній події – 100-річчю діяльності Морського міністерства (з 1802 по 1902 рр.). Джерельна цінність роботи визначається професійною компетенцією її укладача: С. Огородников з 1876 р. працював у Петербурзі в ученому відділі Морського технічного комітету, де надавав допомогу Ф. Веселаго в написанні історії російського флоту. З 1895 р. Степан Федорович входив до складу комісії, якій було доручено упорядкувати й описати архів Морського міністерства (з 1900 р. – очолював цю комісію). У книзі „Історичний огляд розвитку і діяльності Морського міністерства за сто років його

існування” С. Огородников аналізує функціональну дієздатність керівної структури крізь виокремлення перш за все поступу суднобудування і флоту на місцях. Послідовно, етап за етапом, задокументовано розвиток кораблебудування в Україні. Для сучасних дослідників важливим є матеріал, що розкриває процес організації постачання устаткування, оснащення Чорноморському флоту та верф’ям регіону. Відзначаючи безсумнівну науково-історичну цінність студійованої праці, слід пам’ятати, що вона „складена за дорученням Морського міністерства”. Тому оцінки роботи вказаного відомства, подані в книзі, вимагають зваженого підходу й послідовного застосування зіставного методу аналізу [892].

На початку ХХ ст. виходить робота Д. Афанасьєва „До історії Чорноморського флоту (1768–1853 рр.)”, яка за сюжетною лінією та смисловим навантаженням включає значний обсяг матеріалу з різних аспектів суднобудування: від матеріально-технічного стану адміралтейств і кадрового їх забезпечення до технічних новацій, запроваджених при створенні кораблів [592; 593].

Особлива заслуга в написанні історії доби вітрильно-дерев’яного суднобудування належить періодичному виданню того часу – „Морському збірнику”, офіційному органу Міністерства. Випуск цього журналу починається з 1848 р., тобто у період апогею вітрильного флоту в Російській імперії. Вміщена в ньому інформація є водночас і важливим джерелом з теми даного дослідження. Публікувалися в „Морському збірнику” і перші історіографічні роботи.

Комплексному сприйняттю всіх аспектів дерев’яного суднобудування допомагають розвідки, написані в ХІХ – на початку ХХ ст., які безпосередньо не стосуються трансформацій суднобудування і розвою флоту, але за сюжетним навантаженням пов’язані з певними аспектами розбудови міст, де відбувалося спорудження кораблів. Результатом наукових пошуків та архівних знахідок А. Скальковського стала низка праць, присвячених історії міст Південної України – Херсона та Одеси (надруковані у 30-50-ті рр. ХІХ ст.) [934; 935; 936;

937]. Прагнення найбільш повно розкрити основні напрями життєдіяльності регіону спрямували автора до вивчення питань суднобудування, дієздатності флоту, функціонування портів і торгово-транспортних водних комунікацій. У праці В. Головачова (1872 р.) історія Севастополя від заснування міста до Кримської війни повністю пов'язана з Чорноморським флотом, його перемогами та поразками [667]. Дослідник підкреслює, що в Севастополі, як головній базі Чорноморського флоту, військово-морське управління перебувало в нерозривному зв'язку з цивільним життям. Книгу Григорія Ге „Історичний нарис столітнього існування міста Миколаєва біля гирла Інгулу” (1790-1890 рр.), опубліковану в 1890 р., можна вважати і сьогодні науково актуальною роботою [658]. Цінність праці визначається джерельною базою, що ґрунтується на матеріалах міського архіву та архіву Чорноморського флоту, більша частина яких вже втрачена. Історія міста сприймається Г. Ге в контексті діяльності верфі як осередку побудови „військових кораблів”. Головним висновком, до якого підводить автор є таке: місто, суднобудування, флот не могли існувати один без одного.

Отже, дослідження XIX – початку XX ст. – як фахові роботи з історії вітрильно-дерев'яного суднобудування та флоту, так і історіографічний доробок з краєзнавчою тематикою – створили змістовне фактологічне підґрунтя, особливо цінне у наш час, бо іноді є єдиним джерелом інформації.

Новий етап вивчення теми розпочався в радянську добу. У багатьох роботах верфі України розглядались виключно крізь призму діяльності всього суднобудівного комплексу Російської імперії. Першим найбільш вагомим дослідженням є праця відомого кораблебудівника, інженера, професора, віце-адмірала О. Шершова „Історія воєнного кораблебудування” (1940 р.). Учений досить докладно розглядає розвиток конструкцій, а також тактико-технічні елементи головних класів кораблів у великих військово-морських державах. Відтворено в праці й будівництво вітрильників для Чорноморського військового флоту [1016]. Свідченням значущості наведеного О. Шершовим матеріалу стало перевидання книги в 1994 році [1017].

У другій половині ХХ ст. починається комплексне вивчення історії вітрильного кораблебудування. Звернення науковців до минулого актуалізувалося зростанням значення кораблебудування та обсягів суднобудівної галузі у військово-промисловому комплексі СРСР. Саме тому головний наголос у дослідженнях був зроблений на динаміці роботи верфей щодо створення військового флоту. Особлива увага приділялась історії побудови кораблів, які відзначились у бойових діях або стали „знаковими” для міст Півдня. Учені приділили немало уваги панорамному поданню матеріалу про життєвий, професійний шлях кораблебудівників, адміралів, флотоводців. У низці колективних робіт, монографій, статей [498; 623; 646; 910; 1021], надрукованих у 50-х рр., що за сюжетною лінією присвячені певним подіям та видатним постатям доби Чорноморського вітрильного флоту, повертають увагу праці А. Лур’є, А. Мариніна (1954 р.), К. Нікульченкова (1956 р.), І. Бакланової (1959 р.). Книга А. Лур’є та А. Мариніна висвітлена за архівними матеріалами та опублікованими документами непростий поступ у морській кар’єрі адмірала Г. Бутакова [794]. У монографії К. Нікульченкова за узагальненими матеріалами з біографії М. Лазарева визначений внесок адмірала в кораблебудування та флот Півдня [838]. Робота І. Бакланової „Робітники суднобудівники Росії в ХІХ столітті” присвячена засадничим аспектам суднобудування [600]. Автор проаналізував специфіку формування кадрового складу адміралтейств Півночі й Півдня, з’ясував динаміку зростання кількості та якості професійної підготовки робітників. Саме в книзі І. Бакланової людський чинник у суднобудуванні вперше став об’єктом окремого історіографічного аналізу.

Логіка наукових досліджень радянського періоду, як відомо, обмежувалася певними ідеологічними штампами. Обов’язковою вимогою до композиційної організації робіт було наведення фактологічного матеріалу стосовно проявів народної боротьби, класового гноблення та реакційної сутності феодально-кріпосницької системи. Історична кон’юнктура загалом не превалювала в роботах, які розглядали генезис суднобудівної техніки, проте в

працях, де розкривався „людський чинник”, вона поставала іноді на першому плані.

Деяке послаблення ідеологічного пресингу з боку державної партії в 60-80-ті рр. ХХ ст. дозволило науковцям розширити історичні пошуки. Об’єктом уваги українських дослідників стає початковий період утворення осередків суднобудування та баз російського флоту на території України в 1736–1739 рр. У розвідці В. Фоменка (1969 р.) за узагальненими матеріалами відтворено етапи розбудови Запорозької верфі та її значення в поповненні і ремонті суден Дніпровської гребної флотилії [980]. У статті Г. Шаповалова (1977 р.) конкретизуються типи козацьких суден часів існування Запорозької верфі. Науковим відкриттям були подані автором креслення козацького човна [1001].

За обсягом залучених у науковий обіг джерел виділяється праця Л. Безкровного (1973 р.), присвячена армії та флоту Росії в ХІХ ст. [609]. Сучасним ученим вона цікава наведеними статистичними даними про зміни корабельного складу Чорноморського флоту та динаміку підготовки кадрів.

Мистецтвознавча за своїм спрямуванням книга Т. Матвєєвої „Оздоблення російських кораблів” (1979 р.) дозволяє скласти загальне уявлення про „розкіш” зовнішнього вигляду вітрильників ХVІІІ – першої половини ХІХ ст. [805]. Автор з багатьох аспектів, пов’язаних із корабельною архітектурою, виділяє лише пластичне оздоблення, яке зараховує до „забутого виду” декоративно-прикладного мистецтва. Книга ілюстрована кресленнями суден, кольоровими фотографіями моделей, гравюрами. Сучасні дослідники історії вітрильного флоту часто спираються на матеріали Т. Матвєєвої у своїх публікаціях.

Праця М. Залеського „Одеса” виходить у море” (1987 р.) розкриває процес впровадження парового суднобудування на Півдні України у першій половині ХІХ ст. Автор не обмежується характеристикою конструктивних рішень перших пароплавів, побудованих на Півдні, і наводить основні історичні відомості про всі пароплави, що здійснювали перевезення на Чорному й Азовському морях у 1827–1855 рр. [703].

У 60-80-ті рр. ХХ ст. видаються монографії, колективні праці, статті,

котрі відображають сталість загальноконцептуальних та методологічних підходів радянської наукової школи до висвітлення парадигми суднобудування на теренах СРСР як в синхронії, так і діахронії [712; 874; 876]. Книги І. Яковлєва „Кораблі і верфі” (виходила двічі: 1970 р., 1973 р.) [1027; 1028], З. Шашкова „Внутрішній водний транспорт СРСР” (1978 р.) [1010], М. Михайлова, М. Баскакова „Фрегати, крейсери, лінійні кораблі” (1986 р.) [827] найбільш повно презентують історико-методологічні стандарти того часу. В них приділена увага і вітрильно-дерев'яному суднобудуванню та судноплавству. Але ці роботи не передбачали дослідницького сприйняття матеріалу з проблем створення суден на Півдні. Проте узагальнений в них фактаж може бути використаний у подальших наукових розробках.

Неабиякий інтерес викликають роботи радянських дослідників, у яких відтворюються певні аспекти соціально-політичного розвитку тих територій України, де відбувалося суднобудування. У монографіях О. Дружиніної, Е. Істоміної, В. Тимофеєнка розглянуто вплив специфіки географічного розташування Півдня на промислово-економічний, торговий розвиток та адміністративно-територіальний устрій регіону [693; 694; 695; 718; 961].

У монографії українського історика Л. Мельника „Технічний переворот на Україні у ХІХ ст.” (1972 р.) розглядаються процеси переходу виробництва від мануфактурної до фабрично-заводської стадії, що пов'язується з появою в Україні пароплавства і відповідно – з необхідністю побудови суден такого типу (в 20-60-ті рр. ХІХ ст.) [809].

У 70-90-ті рр. ХХ ст. дослідження вітрильного кораблебудування та флоту набирають нового змісту. Окреслюється тенденція до формування історіографічного доробку з регіональної історії суднобудування. З'являються книги, присвячені окремим заводам України, які мають характер нарисів і розраховані на широке коло читачів. Їх автори певною мірою зосереджували увагу і на давніх традиціях, культурі спорудження вітрильників в адміралтействах Херсона, Миколаєва, Севастополя [742; 803; 925]. Помітною є робота корабельного інженера, контр-адмірала Б. Зубова „Розвиток

кораблебудування на півдні Росії” (1990 р.). Автор, подаючи відомості про поступ суднобудування, розглядає історію появи та розвитку заводів України, виокремлюючи її за сюжетами в розділи книги [716]. Однак обрані автором принципи структурування заважають комплексному сприйняттю матеріалу з репрезентованої проблематики. До того ж він обходить увагою цивільне суднобудування. Методологічні принципи подання матеріалу представляють радянську наукову традицію, яка притаманна і при аналізі Б. Зубовим даних з історії панцерного кораблебудування на терені України.

Зацікавленість широкого кола дослідників історією суднобудування сприяла започаткуванню на шпальтах всесоюзного журналу „Суднобудування” (щомісячний науково-технічний і виробничий часопис Міністерства суднобудівної промисловості) окремої рубрики з означеної проблематики [617; 640; 864; 865; 869]. Підтримував інтерес читачів до історії суднобудування і флоту всесоюзний журнал „Морський збірник”, де також друкувались історичні розвідки. У 1971 р. в ньому були опубліковані статті й малюнки з тематики „Вітрильні лінійні кораблі російського флоту”, в 1972 р. – „Вітрильні фрегати російського флоту”. До написання статей залучалися інженери-кораблебудівники, морські офіцери, науковці, краєзнавці-аматори.

Історія вітрильного суднобудування доволі успішно вивчалася в цей період у провідному центрі суднобудування України – Миколаєві. Вказана проблематика отримала відображення у публікаціях засновника музею суднобудівного заводу ім. 61 комунара А. Л. Журавля [696; 697]. Його роботам притаманний своєрідний сплав першоджерельного та мемуарного матеріалу, хоча у концептуальному плані перевага надавалася радянським традиціям сприйняття історичного минулого.

Найбільш плідним дослідником історії вітрильників став доктор технічних наук, професор Ю. Крючков, який майже 50 років свого життя присвятив розвідкам цієї тематики. Його оригінальна концепція представлена книгами: „Олексій Самійлович Грейг” (1984 р.), „Історія Миколаєва: від заснування до наших днів ”(1996 р.), „Град Святого Миколая: Путівник по

старому Миколаєву ” (2003 р.), „Корабель і естетика” (2007 р.) „Підводні човни та їх творці” (2007 р.) та ін. [763; 770; 771; 773; 774] і більше ніж 60-ма статтями у періодичних виданнях [759; 761; 762; 764; 765; 766]. Книги Ю. Крючкова отримали високу оцінку фахівців з історії науки й техніки [487; 778]. Сферою першочергової уваги дослідника є історія вітрильного суднобудування у Миколаєві як центрі кораблебудування на Півдні України. Цілісність концепції вченого полягає у висновку: місто створювалось як верф військового флоту, успіхи якої забезпечили в майбутньому становлення і розвиток усіх сфер життєдіяльності Миколаєва. Реалізацію суднобудівних програм автор тісно пов’язує з діяльністю „батьків – засновників міста”, видатних історичних особистостей. Головною ознакою праць Ю. Крючкова є позитивне наукове ставлення до набутків своїх попередників.

Історії вітрильного суднобудування були присвячені роботи ще одного миколаївського дослідника – кандидата технічних наук, доцента А. Сацького. Завдяки його пошукам стали відомими креслення першого корабля, побудованого в Миколаєві, – „Святой Николай” [914; 915; 916; 917; 920; 922]. Він привернув увагу дослідників радянського періоду до складності пошуків в Україні території для розташування першого адміралтейства (майбутньої Херсонської верфі) [918; 919]. Наукова компетентність та обізнаність А. Сацького у питаннях вітрильного суднобудування на Півдні України [947] стали підставою для залучення його до роботи в складі великого колективу відомих науковців Росії над багатотомною працею, що була присвячена трьохсотрічному ювілею Російського флоту – „Історія вітчизняного суднобудування” (у 5-ти т., видана в Санкт-Петербурзі в 1994–1996 рр.). За сюжетною лінією, 15-17 глави першого тому присвячені заснуванню Чорноморського флоту. Саме вони є авторським доробком дослідника з Миколаєва [722, с. 248-410]. Зрозуміло, що узагальнений характер названого видання не дозволив виокремити всі напрями технічного поступу суднобудування на території України та з’ясувати його вплив на життєдіяльність Південного регіону загалом. На жаль, у названих розділах

надзвичайно обмежена кількість посилань (див. примітки т.1. розд. 15-17) на джерела та літературу, що не дозволяє створити уявлення про повноту наукової бази, залученої дослідником. Крім того, історія галузі подається у площині загальноросійської наукової парадигми, що відрізняється від нинішньої української історичної концепції.

На кінець XX – початок XXI ст. російські науковці активно долучилися до розробки головних напрямів історії вітрильного флоту [654; 672; 673; 691; 726; 946]. Окремі аспекти названої проблематики стали предметом дисертаційних досліджень, зокрема: виникнення Чорноморського флоту (А. Смирнов, А. Сизенко) та його роль у досягненні військово-політичної мети на Півдні (В. Овчинников), внесок іноземних спеціалістів у діяльність флоту (С. Бойко), будівництво флоту в 30-ті – 50-ті рр. XIX ст. (Г. Гребенщикова) [1077; 1078; 1082; 1084; 1085].

Щодо України, то в ній немає ґрунтовних комплексних наукових розробок з історії вітрильного суднобудування – ані військового, ані цивільного. Розрізнені матеріали, представлені в статтях та працях краєзнавчої регіоналістики, сприяють накопиченню фактажу, проте не містять тих узагальнень, на які наштовхують безумовно значні досягнення місцевих адміралтейств у добу вітрильно-дерев'яного суднобудування.

Історіографічний напрям з проблем суднобудування в добу „пару та металу” починає формуватися вже в другій половині XIX – на початку XX ст. Це був період інноваційно-технологічних перетворень, обумовлених бурхливим світовим індустріальним прогресом у виробництві. В умовах домінування міжнародного капіталу та ліберальної системи переміщення технологічної інформації науковці отримали доступ до якісно нового джерельного матеріалу, що позначилося на змісті дослідницьких праць.

Нові сюжетні розробки прослідковуються у праці С. Огородникова (1902 р.). Автор урахував визначальні типи джерел, спираючись на численні матеріали Морського міністерства. За обсягом і за змістом вони є документальною цінністю. Трансформацію парадигми суднобудування в добу

„металу” автор назвав „ерою докорінних перетворень” [842, с. 134]. Швидкий розвиток галузі не лише відповідав загальним тенденціям економічного прогресу країни, але, за С. Огородниковим, „суднобудівна діяльність вплинула й на успіхи вітчизняного фабричного виробництва” [842, с. 244].

На початку ХХ ст. увага дослідників до аналізу та узагальнення процесів у суднобудуванні збільшується. У 1909 р. з’являється фундаментальна праця М. Дмитрієва та В. Колпичова „Суднобудівні заводи і суднобудування в Росії та за кордоном” [687]. Автори – висококваліфіковані інженери-практики із чималим досвідом роботи на галузевих підприємствах Російської імперії. Першоджерела, на основі яких створювалася книга, зібрані М. Дмитрієвим. Саме він згодом очолить завод „Россуд” у Миколаєві. Кількісні параметри книги свідчать про її фундаментальність. Обсяг праці складає 1030 сторінок, на яких у тому числі 343 креслення, фотографії та 32 таблиці. Фактологічна канва роботи, що охоплює суднобудування Західних і Східних морських держав, є предметом уваги й сучасних істориків суднобудівної галузі, зокрема: технологія виробництва, статистичний аналіз випущеної продукції, динаміка контингенту суднобудівних робітників, оплата праці, тривалість робочого дня тощо. У книзі описуються усі суднобудівні заводи України. Детальна технічна інформація книги щодо суднобудівних підприємств дозволяє сьогодні, на початку ХХІ ст., відтворити вичерпну й достовірну картину виробничої потужності даної галузі промисловості. У дослідницьку фабулу сучасних праць органічно включено багато основних положень роботи, а її фактологічна канва не втратить інформативної цінності і в майбутньому.

Напередодні Першої світової війни виходить праця П. Белавенця „Чи потрібний нам флот і його значення в історії Росії” (1910 р.) [604]. За проблемно-методологічними принципами подання матеріалу, книга П. Белавенця наближена до традицій, започаткованих роботами Ф. Веселаго. Вельми ґрунтовною є авторська ретроспектива досвіду суднобудування, починаючи з найдавніших часів до початку ХХ ст. включно. Поданий у діаграмах статистичний матеріал дозволяє простежити динаміку бюджету

Морського відомства, його орієнтацію на суднобудування та з'ясувати залежність кількісного складу військового флоту від продуктивності роботи зарубіжних заводів та ін. Визначаються в роботі і причини незадовільного стану цивільного суднобудування та аргументується необхідність його розвою. Окрасою книги є малюнки, фотографії та гравюри, що супроводжують усі розділи праці й ілюструють етапні досягнення підприємств України. Тут наведені копії з фотографій панцерника „Чесма” (та його устаткування), мінного крейсера „Капитан Сакен”, крейсера „Кагул”. Ілюстративний матеріал книги П. Белавенця інші дослідники історії суднобудування широко залучали у свої роботи, проте, на жаль, посилання на першоджерело робили не завжди. Аналізуючи характер та методологію подання документального матеріалу в книзі „Чи потрібний нам флот і його значення в історії Росії”, можна побачити, що він відображає загальний стан російського суспільства напередодні Першої світової війни. У розкручуванні маховика агресивно-мілітаристського тиску державних структур імперії військово-морський флот мав стати вагомим аргументом сили Росії на міжнародній арені. Автор стверджує: „Щиро люблячи свою вітчизну, російські люди бажають розвитку російської могутності й цілісності Російської Держави, тому вони не можуть твердити, що флот не потрібний” (курсив П. Белавенця). [604, с. 254, 277].

На нашу думку, саме імперсько-патріотична забарвленість авторського подання матеріалу сприяла перевиданню книги в сталінсько-радянський період напередодні війни – у 1940 р. (безумовно, з певними редакційними правками) [605].

У радянський період історіографічний доробок з проблем панцерного кораблебудування починає накопичуватися вже з 20-х рр. ХХ ст., що актуалізувалося поточними подіями того часу. Новий режим, відновлюючи суднобудівну галузь країни, вимагав від заводів добудування кораблів, закладених за „старої” влади. Крім того, створення „червоного” військового флоту потребувало залучення великих коштів від населення, яке державні структури „народовладдя” починають „виховувати” на позитивному прикладі

військово-морських перемог у минулому (з обов'язковою критикою царату). Отже, досвід, накопичений під час будівництва панцерних кораблів, та їх дії на морських просторах в кінці XIX – на початку XX ст. використовувалися владною партією як засіб ідеологічного впливу на громадськість. Тому історія суднобудування та флоту останнього періоду існування Російської імперії активно вивчалася науковцями, військово-морськими спеціалістами. Набутком цього часу є книга М. Петрова „Підготовка Росії до світової війни на морі” (1926 р.) [858], де проаналізовані всі суднобудівні програми царського уряду від започаткування панцерного кораблебудування до Першої світової війни. У книзі з'ясовуються плани уряду щодо ролі Чорноморського флоту у військовому протистоянні. Наукова цінність роботи полягає у поданні автором матеріалу крізь призму історичного об'єктивізму. У праці відсутні ідеологічні постулати як Романівської імперії, так і „молодої” радянської влади. Досить об'єктивне подання значного документального та статистичного матеріалу зробило книгу М. Петрова тим історичним джерелом, що активно використовується в наш час.

Високим рівнем наукової достовірності характеризується праця видатного кораблебудівника першої половини XX ст. В. Костенка „Еволюція світового комерційного флоту” (1930 р.), в якій подається динаміка розвитку світового суднобудування і стан торговельних флотів окремих країн протягом перших 30-ти років XX ст. [746]. Автор звернув увагу на тісний взаємозв'язок між технікою військового і торговельного суднобудування, дав науковий прогноз щодо перспектив удосконалення типів суден, показав вплив війни на структурні зміни в галузі.

Вимогам науково-об'єктивного подання матеріалу відповідає праця В. Чернишева „Коротка історія розвитку лінійних кораблів” (1940 р.) [994]. У книзі поетапно прослідковуються основні процеси удосконалення тактико-технічних елементів та гарматного озброєння лінійних кораблів в Росії і передових морських державах. На думку автора, поява парового двигуна, металу, броні забезпечили технічний переворот у військовому

кораблебудуванні. На підґрунті значної джерельної бази відстежується генезис панцерників від батарейних, казематних, моніторних до ескадрених. Розвиток „лінійного кораблебудування”, як пише В. Чернишев, завершується появою кораблів дредноутного типу: „Лінкори-дредноути виявилися кораблями абсолютно не порівнюваними зі своїми попередниками як за вогневими засобами, так і щодо життєздатності та рухливості” [994, с. 32].

У книзі О. Шершова (1940 р.) інноваційно-технологічним змінам у світовому суднобудуванні XIX – початку XX ст. присвячена окрема глава „Військове кораблебудування нового часу”. Докладна характеристика основних конструктивних типів кораблів, що будувалися на верф’ях, пов’язується з непростим перебігом історичних подій того часу. Виклад матеріалу О. Шершов ілюструє кресленнями як кораблів, так і окремих їх елементів. Авторський метод аналізу історії світового панцерного суднобудування адекватно проектується на поступ галузі в Росії. У розділах „Уведення залізного кораблебудування. Перші панцерні кораблі”, „Розвиток класів військових кораблів нового часу: лінійні кораблі, крейсери, міноносці й підводні човни” відтворена загальна парадигма суднобудування в Російській імперії з акцентом на певній специфіці роботи верфей Півночі та Півдня держави [1016, с. 104-199, 226-263]. У канву дослідження вводиться характеристика нового типу суден того часу – підводних човнів. Аналіз значного за обсягом фактичного матеріалу автор підсумовує так: „Хід розвитку російського військового кораблебудування щодо вироблення типів кораблів за незначним винятком залежав від англійських і французьких зразків” [1016, с. 262]. Таким чином, перші роботи радянської історіографії засвідчили прагнення дослідників проаналізувати поступ галузі у взаємодії зі світовим науково-технічним прогресом, який об’єктивно стимулював індустриальні новації.

У другій половині XX ст. вивчення історії суднобудування доби „пару та металу” набуває нового наповнення У кінці 40-х – 50-ті рр. відбувається її „персоніфікація”, з’являються праці, присвячені видатним особистостям: кораблебудівникам, конструкторам, мореплавцям [623; 636; 670; 793; 846; 969].

Більшість книг за характером подання матеріалу мали вигляд нарисів, розрахованих на широке коло читачів. Тому джерельний матеріал, залучений дослідниками, втрачав певну науковість та набував літературно-популярного забарвлення, в якому іноді проступала ідеологічна кон'юнктура [636, с. 5; 793], адже в той час штучна ідеалізація російських досягнень та „боротьба з низькопоклонством перед Заходом” були обов'язковою складовою змістового навантаження книг.

Головним осередком дослідницьких пошуків авторів з історії суднобудування та флоту стало місто Ленінград, де в Центральному державному архіві військово-морського флоту СРСР зосередилися практично всі документи з названої проблематики. Видання наукових книг відбувалося також переважно у „Північній столиці”: тут знаходилося державне видавництво „Суднобудування” (започатковане у 1940 р. – „Судпромгіз”; у 1964 р. перейменоване в „Суднобудування”) [514]. У Ленінграді виходив і вже згадуваний журнал – „Суднобудування”.

Науковці України, зважаючи на особливості історичної науки у радянський період, зверталися до аналізу суднобудування в контексті відтворення загальної парадигми промисловості в індустріальній системі Російської імперії [886]. У концептуальному плані виділяється праця І. Гуржії „Україна в системі всеросійського ринку 60-90-х рр. XIX ст.” (1968 р.) [679]. Суднобудування автор пов'язує із розвитком економіки, торговельним річковим та морським судноплавством. Збільшення суднобудівних сил в Україні, вважає І. Гуржій, було продиктоване необхідністю розширення економічних зв'язків – як внутрішніх, так і зовнішніх. Праця містить дані про роботу верфей Херсона, Миколаєва, Києва. Підкреслюється, що „значним центром суднобудування на той час був Херсон”. Автор вважає, що розвиток галузі, відповідальної за створення водного транспорту, „збільшував потреби на метал і особливо на кам'яне вугілля, що, у свою чергу, сприяло зростанню кам'яновугільної та металургійної промисловості” [679, с. 89-92].

Серед монографій українських дослідників радянського періоду на

особливу увагу заслуговують дві праці Л. Мельника – названа вже робота „Технічний переворот на Україні у ХІХ ст.” (1972 р.) та „Формування робітничого класу на Україні (транспортний пролетаріат у 60-90-х роках ХІХ ст.)” (1988 р.) [809; 810]. Автор книг уводить у науковий обіг матеріал, що робить можливим визначити місце та роль суднобудування в системі вітчизняної промисловості. Зростання морського і річкового цивільного суднобудування у післяреформений період пов’язується з потребами економіки, торгівлі й пасажирських перевезень. Науковець переконливо доводить, що 80-ті рр. ХІХ ст. стають важливим етапом у технічному переобладнанні торговельного флоту і розвитку суднобудування, оскільки „будівництво пароплавів невпинно зростає” [809, с. 178]. Одночасно наведена Л. Мельником статистика свідчить, що темпи спорудження цивільних суден були низькими. Такий незадовільний стан, вважає автор, пояснюється недостатнім розвитком як машинобудування, так і суднобудування [809, с. 164-170, 176-180; 810, с. 56-71, 75-78].

Питання розвитку в Україні промислової системи та її складової – суднобудування – були предметом дослідження республіканських авторів як монографічних праць, так і навчальної літератури [665]. Підручники, що вийшли у другій половині ХХ ст., позначені певним науковим штампом у висвітленні економічних і соціально-політичних процесів, які відбувалися в Україні. Їх упорядники використовували „загальноприйнятий” матеріал, а підручники, як вважалося, мали характеризуватися сталістю основних положень та висновків. Окрім того, у навчальній літературі немає посилань на спеціальні дослідження, хоча вони складають головний, істотний чинник джерельного плану. В узагальнюючій праці „Історія народного господарства Української РСР” (у 3 т.; т. 1 – 1983 р.) в кількісному співвідношенні запропонованого матеріалу суднобудівній промисловості відводиться незначне місце. Але навіть така інформація є цінною, бо в ній подано перелік використаних джерел і літератури, значна частина яких у запропонованій систематизації вперше стає відомою широкому колу читачів [729, с. 439-461]. У

багатотомних працях з історії УРСР суднобудівна промисловість висвітлюється в контексті загальних процесів соціально-економічного розвитку. Характерною особливістю академічних праць з історії України є повторення від видання до видання одного і того ж матеріалу із суднобудування [728, с. 226; 733, с. 654; 734, с. 603]. Однак у названих працях місце суднобудування як однієї з провідних галузей, на жаль, не визначається. Цей недолік „врівноважується” надмірною кількістю матеріалу про діяльність партії більшовиків.

Радянська історіографія на республіканському рівні поповнювалася здебільшого книгами, автори яких відтворювали поступальний розвиток тільки окремих заводів галузі в Києві, Миколаєві, Севастополі (деякі книги вже нами названі під час аналізу літератури з тематики „Вітрильне суднобудування”) [598; 599; 738; 789; 862]. Діяльність заводів подавалася в багатоплановому аспекті: за технологічними змінами епохи „пару та металу”, у тісному зв’язку з життям міст, становленням професійних робітничих колективів, формуванням інженерно-технічних кадрів, з конкретною інформацією про кораблі, що будувались. Усім цим книгам притаманний спільний недолік – велика кількість штампів радянського часу („гнилизна царського режиму”, „полум’я більшовицької боротьби” і под.), без яких публікування було б неможливим.

Щодо загальної парадигми технологічно-інноваційних перетворень у суднобудуванні України другої половини ХІХ – початку ХХ ст., то вона була представлена науковими розвідками, які друкувалися на шпальтах всесоюзного часопису „Суднобудування”. У редакційній колегії журналу плідно працювали співробітники секції „Історія суднобудування”. Журнал друкує статті, які охоплюють різні аспекти проблематики, таких авторів: В. Арбузова, М. Залеського, Р. Мельникова, О. Нарусбаєва, В. Усова, І. Чернікова та ін. [581; 704; 821; 822; 835; 971; 972; 989; 990]. Науковці удосконалюють дослідницькі методи та способи подання матеріалу. Обов’язковими компонентами змісту праць стали: докладний опис розробок проектів суден, їх реалізація підприємствами, визначення інтеграційних зв’язків заводів України з промисловим комплексом всієї Російської імперії та із закордонними

постачальниками окремих механізмів для кораблів, наочні матеріали – креслення, фотографії. З'ясовувалась авторами і подальша доля кораблів.

Заглиблюючись у вивчення історії створення суднобудівниками України певних типів кораблів, автори створюють вагомі наукові доробки. У книзі М. Залеського „Краб” – перший у світі підводний загороджувач” (1967 р.) – на основі багаточисельних, переважно архівних, неопублікованих матеріалів, а також літературних джерел відтворюється історія будівництва на Півдні України першого в світі мінного загороджувача за проектом талановитого винахідника М. Налєтова [702]. Багаточисельні креслення та фотографії човна є складовою частиною праці. У 80-ті рр. ХХ ст. виходять праці Р. Мельникова, присвячені знаковим кораблям революції 1905 р. – „Панцерник „Потьомкін” (1980 р.) і „Крейсер „Очаків” (1986 р.) Їх автор вважається знавцем „панцерної” проблематики в Україні [817; 818]. У названих книгах на базисних архівних матеріалах докладно аналізуються кораблебудівні програми Чорноморського флоту, розглядається процес проектування та побудови кораблів, наводяться їх креслення й фотографії. Багато уваги приділено бойовій службі кораблів. Книги Ю. Степанова, І. Цветкова „Ескадрений міноносець „Новик” (1981 р.), І. Цветкова „Лінкор „Октябрьская революция” (1983 р.) за цільовим спрямуванням торкаються історії побудови кораблів Балтійського флоту [957; 985]. Автори значно розширили коло наукових пошуків, що дозволило віднайти архівний матеріал, який підтверджує відомості про створення однотипних кораблів в Україні (у Миколаєві та Херсоні).

Цілком зрозуміло, що книги, написані у радянський період, відповідали загальноприйнятій, встановленій владною партією методології та сюжетним традиціям подання інформації. Проте не можна недооцінювати їх історіографічного значення за глибиною розкриття генезису суднобудівної техніки. Їх автори ввели в науковий обіг широке коло літературних та архівних джерел кінця ХІХ – початку ХХ ст., розробили фактичний матеріал, зробили висновки та узагальнення.

У радянській історіографії безумовну наукову цінність становлять праці

К. Шацилло, в яких всебічно висвітлюються фінансово-економічні засади військового кораблебудування на Півдні України в кінці XIX – на початку XX ст. [1006; 1007]. Названа проблематика залишалась у колі уваги науковця і за нової суспільно-політичної парадигми в кінці XX ст. [1008; 1009]. Фабула дослідницького доробку К. Шацилло відзначається порушенням значних наукових проблем та комплексною глибиною їх творчого осмислення, глибоким знанням історіографії, сталим інтересом до широкого кола джерел, більшість з яких уперше введені автором у науковий обіг. Основоположні висновки дослідника залишаються актуальними і зараз.

Серед наукових праць останнього періоду радянської історіографії вирізняється монографія А. Шевирьова „Російський флот після Кримської війни: ліберальна бюрократія і морські реформи” (1990 р.), що присвячена дискусійній проблемі – реформуванню управлінських структур, відповідальних за стан суднобудування та флоту в Російській імперії [1013]. У центрі уваги автора – економічна політика морського міністерства та ліберальні зміни в адміністративній сфері. На підґрунті різнопланового джерельного матеріалу автор доводить, що, незважаючи на незавершеність реформ морського відомства, вони сприяли не лише змінам в організації суднобудування та флоту, але й позитивно вплинули на підготовку держави до буржуазних реформ 1860-х рр. Непослідовність урядової бюрократії, яка не спромоглася довести започатковані структурні перетворення до логічного завершення не завадила прогресу в кораблебудуванні, що виявився незворотнім.

Зі зміною суспільно-політичної парадигми на пострадянському просторі з 90-х рр. XX ст. дослідницька робота на теренах України із суднобудівної проблематики доби „парового та металевого” флоту набуває специфічного виміру. Дослідники з регіональної історії продовжують займатися окремими аспектами названої тематики [549; 629; 743; 861; 903; 983]. При тому більшості робіт притаманна нарисова форма, що цілком виправдано – названі книги загалом розраховані на широке коло читачів. На жаль, узагальнювальних науково-дослідницьких робіт з історії суднобудування другої половини XIX –

початку ХХ ст. на території України ще не створено.

У російській сучасній історіографії проблеми суднобудування в Україні і стан Чорноморського флоту в останній період існування династії Романових вважаються одними з найбільш затребуваних і подаються в контексті „вітчизняної історії”. У другому та третьому томах вже згадуваної нами багатотомної праці „Історія вітчизняного суднобудування” певна частина матеріалів видання репрезентує суднобудівну галузь України другої половини ХІХ – початку ХХ ст. [723; 724].

У кінці ХХ – на початку ХХІ ст. виходять книги В. Андрієнка, В. Арбузова, В. Доценка, В. Золотарьова, І. Козлова, Р. Мельникова в яких військово-морський потенціал на Чорному морі досліджується в ракурсі загальнодержавних російських здобутків, що трансформуються в сьогодення [576; 580; 690; 711; 819]. З’явилися в сучасній російській історіографії роботи із історії річкового суднобудування та флоту [553; 991].

Високий рівень наукової зацікавленості російської історичної школи щодо питань суднобудування в Україні сприяє розширенню кола дослідників та захисту дисертацій з названої проблеми. У Москві й Санкт-Петербурзі захищені дисертації А. Кондукова, Р. Московченка, К. Назаренка, О. Тарасова, І. Цветкова, в яких з’ясовані окремі проблеми військового кораблебудування та його впливу на соціально-економічний розвиток Півдня [1079; 1080; 1081; 1087; 1088].

Отже, історіографія близького зарубіжжя продовжує поповнюватися новими розробками, а російська історична школа, не втрачаючи зацікавленості до суднобудування на теренах України другої половини ХІХ – початку ХХ ст., активно моделює нові епіцентри досліджень.

Українські науковці ще не долучилися до розробки нової концепції сприйняття інноваційно-технологічних змін у суднобудуванні крізь призму головних тенденцій вітчизняного промислового поступу. Історики не встановили ролі цієї галузі в життєдіяльності соціуму, очікують на подальше комплексне вивчення і питання історії цивільного суднобудування в Україні в

другій половині XIX – початку XX ст.

Історіографія далекого зарубіжжя сформована надзвичайно різними за науковою спрямованістю дослідженнями, а об'єднує їх сприйняття поступу суднобудування на підґрунті інноваційних перетворень. Щодо персоналій авторів книг, звертає на себе увагу таке: вони представляють держави, що геополітично належать до морської цивілізації. Талассократичні держави одним з напрямів функціонування яких, стала морська діяльність і Морська Сила („Sea Power”) завжди знаходилися в авангарді технічної революції. Саме завдяки їх досягненням значною мірою відбувся розвій суднобудування. Цілком закономірною тому є пильна увага науковців „західного світу” до історії галузі, відповідальної за створення водного транспорту.

Відомий англійський археолог Г. Кларк, досліджуючи всі можливі засоби пересування спільнот в „доісторичній” Європі, розпочинає їх характеристику з проблеми – „Судноплавство: річкове й морське” [739]. Він описує перші типи суден – „обтягнуті шкірою” та „човни довбанки”. Аналізується значне коло артефактів, які збереглися у Західній Європі, згадуються також „челноки” східної Прибалтики і північно-західної Росії. Відтворивши шляхом наукової реконструкції технологію побудови „давніх суден”, Г. Кларк робить висновок про появу в „доісторичній” Європі традиції і навіть „школи” суднобудування [739, с. 288-290].

У книзі Й. Фіркса здійснена реконструкція суден вікінгів, де основою слугували археологічні знахідки в Скандинавії [1040]. Детальна характеристика конструкційно-технологічних елементів суден, наведена в роботі, досконалі їх креслення дозволяють створити досить чітке уявлення про культуру і традиції „плавби” вікінгів.

У середині XIX ст. англійський інженер-кораблебудівник Д. Фінчам (1851 р.) створив фундаментальну роботу, присвячену загальним процесам удосконалення суднобудування на наукових засадах [1035]. Книга Х. Мойса-Бартлетта, що вийшла в Англії в 1937 р., присвячена історії цивільного суднобудування та флоту. Автор досліджує зміни технології суднобудування та

головні напрями розвитку нових типів суден торгового флоту від раннього середньовіччя до початку ХХ ст. [1036].

У книзі німецького автора Е. Генріота „Коротка ілюстрована історія суднобудування” (1974 р.) стисло викладаються загальні відомості від початку суднобудування до появи парових суден ХІХ ст. [659]. Залучений документальний матеріал сприймається як концептуально важлива основа, а значний за чисельністю ілюстративний матеріал наочно характеризує поступ галузі.

Традиції та культуру пересування по воді від початку виникнення плаваючих засобів до новітнього часу розглядаються в монографії німецького дослідника Х. Нойкірхена [1037]. Трансформація типів суден пов’язується у книзі з економічним, соціально-політичним станом та рівнем технічної думки на різних етапах розвитку людства. Учений виділяє такі етапи морських переходів: античний період, середньовіччя, початок океанських переходів, пароплави з механічним двигуном та ін.

Німецький дослідник Х. Ауфхаймер подав у роботі узагальнений опис озброєння кораблів від їх виникнення до 1860 р., коли на зміну дерев’яним бойовим кораблям прийшли перші панцерники [1033]. Розглядаються також окремі типи кораблів і їх озброєння в народів давнього Єгипту, Греції, потім Іспанії, Франції, Англії та ін.

У роботі відомих німецьких учених Р. Дебритца й В. Куінгера досліджується процес удосконалення певних типів вітрильників [1034]. У розділах: „Виникнення фрегатів” і „Типи фрегатів” уміщено важливий матеріал, що створює уявлення про історію появи цього типу вітрильників та процеси удосконалення корпусу, такелажу, озброєння. Автори не обходять увагою і проблему конкуренції між суднобудівниками провідних світових морських держав.

За всебічністю інформації про історію певних типів суден потрібно назвати англійську енциклопедію „Британіка”, перше видання якої було в 1768–1771 рр. [565] Вона витримала 63 перевидання і вважається однією з найбільш

відомих і популярних енциклопедій світу. За нашого часу в науковому обігу використовується п'ятнадцяте видання з оновленими статтями. Важко переоцінити значення й енциклопедії „Американо”, що витримала, починаючи з першого видання у 1829 р. до останнього – 2004 р., вже 76 перевидань [564].

У цілому книги зарубіжних авторів дозволяють зробити висновки та узагальнення щодо головних напрямів світового суднобудування з подальшою проекцією його вузлових досягнень на поступ даної галузі в Україні.

Отже, історіографія з репрезентованої проблематики багата і різноманітна: у певних часових вимірах відтворюється трансформація плавучих засобів, фактологічна канва досліджень віддзеркалює рівень виробничих досягнень та технічних новацій за періодами поступу людської цивілізації, проаналізований досвід, накопичений століттями, сприймається як важливий чинник прогресу суднобудування. Зародження та розвій суднобудування на українських землях, оформлення його у високотехнічну галузь стали предметом досліджень учених, які працювали на межі кількох історичних дисциплін, – інженерів-суднобудівників, морських офіцерів, аматорів-дослідників. Історіографія створювалася й зусиллями вчених, що досліджували економічні й соціально-політичні аспекти життєдіяльності соціуму України. Визначення функціональних типів суден та аналіз інноваційних технологій, котрі впроваджувалися при їх створенні у суднобудівних осередках, дозволили авторам наукових праць піднятися до широких узагальнень з багатьох питань.

Незважаючи на доволі значну кількість робіт з проблем суднобудування, в українській історіографії комплексних досліджень щодо аспектів його поступу на вітчизняних теренах немає, чим і пояснюється наше прагнення зробити історію суднобудування об'єктом дослідження.

1.2. Джерельна база

Дослідження історії суднобудування у тривалій просторово-часовій перспективі відбувалося з орієнтацією на ті сучасні підходи аналізу

джерельного масиву, які вписуються у поняття нової історичної науки, народженої в останній третині ХХ ст., а саме – „глобальна історія”. Йдеться про компаративний метод (компаративістику), який найбільш оптимально допомагає знайти адекватні відповіді на вузлові й дотичні проблеми. Компаративний метод враховує інтегральні процеси в сучасному джерелознавстві та дозволяє залучати джерела відповідно до завдань наукового дослідження. Джерельна база цієї роботи формувалася на міждисциплінарних засадах. Використовувалися відомості з різних галузей знань – археології, етнографії, лінгвістики, нумізматики. Аналізуючи джерела, автор враховував, що суднобудування синтезує знання багатьох суміжних галузей науки й техніки, а судна є складними інженерними спорудами.

Документальне підґрунтя дослідження визначилося з урахуванням того, що джерела мають доповнювати одне одного, створюючи науково-інформаційний простір для осмислення проблеми у відповідності з сучасною динамікою історичного процесу в Україні. Пріоритет надавався документальним джерелам – як опублікованим, так і неопублікованим.

Значна кількість джерел, опрацьованих автором, міститься в архівах та музеях України. Передусім це ті, що зібрані у Центральному державному історичному архіві України, м. Києва: Ф. 268 – Південне районне охоронне відділення; Ф. 274 – Київське губернське жандармське управління; Ф. 356 – Канцелярія Миколаївського військового губернатора; Ф. 574. – Канцелярія старшого фабричного інспектора Київської губернії Міністерства торгівлі і промисловості м. Києва; Ф. 970. – Начальник відділу корабельних лісів у західних губерніях. Департамент корабельних лісів Морського міністерства м. Києва; Ф. 1424. – Правління товариства пароплавства по Дніпру та його притоках і Другого пароплавного товариства (м. Київ) .

Вагома частина документів збережена в державному архіві Миколаївської області. Згідно з проблематикою та хронологією, визначеною в роботі, до наукового обігу вводяться документи: Ф. 216 – Миколаївська міська управа; Ф. 222 – Миколаївська міська дума; Ф. 229 – Канцелярія Миколаївського

градонаачальника; Ф. 230 – Канцелярія Миколаївського військового губернатора (вважається одним з найбільш інформативних і особливо цінних [512, с. 68-70]. Він містить архівні матеріали не лише миколаївського, а й севастопольського походження). Ф. 246 – Управління Чорноморських адміралтейських поселень; Ф. 297 – Миколаївський суднобудівний завод „Наваль” Бельгійського акціонерного товариства, м. Миколаїв; Ф. 300 – Миколаївський суднобудівний завод Російського суднобудівного товариства „Руссуд”, м. Миколаїв; Ф. Р – 3020 – Особистий фонд А. Л. Журавля; Ф. Р – 5858 – Особистий фонд Ю. С. Крючкова.

У дослідженні використані матеріали, що містяться у фондах обласних державних архівів, зокрема: фонди державного архіву Одеської області: Ф. 1 – Управління Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора; Ф. 2 – Канцелярія одеського градонаачальника; Ф. 3 – Головний статистичний комітет Новоросійського краю; Ф. 147 – Особистий фонд. Скальковський Аполлон Олександрович; державного архіву Херсонської області: Ф. 180 – Міністерство торгівлі і промисловості управління Херсонського торгового порту, м. Херсон Херсонського повіту і губернії; Ф. Р – 629 – Херсонський підрайонний комітет Всеросійської професійної спілки робочих металістів, м. Херсон Херсонської губернії; Ф. Р – 735 – Херсонський державний історичний архів; Ф. Р – 4009 – Вадон Борис Євгенович (колекція документів краєзнавців Херсонщини); Державний архів м. Севастополя – Ф. 4 – Благочинний церков Севастопольського округу; Ф. 15 – Канцелярія Севастопольського градонаачальника.

У монографії використано колекцію мікрофільмів Севастопольського міського архіву, до якої увійшли документи, відзняті: в Російському державному архіві давніх актів, Російському державному військово-історичному архіві, Російському державному історичному архіві, Російському державному архіві Військово-морського флоту (м. Москва, Санкт-Петербург). Джерельні матеріали, що були опрацьовані в названих архівах, севастопольські архівісти систематизували за такою тематикою: „Документи з історії міста

Севастополя” (колекція мікрофільмів № 1) та „Канцелярія Севастопольського градоначальника” (колекція мікрофільмів № 3).

Важлива частина документів з історії суднобудування в Україні зосереджена в архівосховищах Російської Федерації. У даній роботі використовувалися документи таких архівів: Російського державного архіву давніх актів (м. Москва): Ф. 1 – Секретні пакети; Ф. 10 – Кабінет Катерини II та його продовження; Ф. 21 – Справи Морського відомства; Ф. 1261 – Воронцови; Ф. 1292 – Російське історичне товариство. Вивчення документів названих фондів дозволяє відтворити становлення та перші етапи розвитку вітрильного суднобудування і флоту в Чорноморському регіоні.

Документи з історії кораблебудування України кінця XVIII – першої половини XIX ст. зберігаються в Російському державному військово-історичному архіві (м. Москва): Ф. 52 – Потьомкін-Таврійський Григорій Олександрович; Ф. 846 – Колекція військово-вченого архіву (ВВА). У названих фондах збережено матеріали, що становлять неабияку цінність для вивчення політичних, соціально-економічних умов виникнення суднобудівних осередків на Півдні. Перш за все – Всепідданіші звіти, журнали іменних наказів, рапорти і доповіді, листи відомих осіб. Окремі з них опубліковано, проте поза увагою науковців залишилася частина матеріалів з історії суднобудування.

Вагомий за чисельністю та змістовою цінністю матеріал накопичено в Російському державному історичному архіві (Санкт-Петербург): Ф. 37 – Міністерство торгівлі та промисловості. Гірський департамент; Ф. 95 – Міністерство торгівлі та промисловості. Відділи торговельного мореплавання і торговельних портів; Ф. 159 – Міністерства шляхів сполучення. Експедиція водних комунікацій; Ф. 1276 – Фонд Ради Міністрів. Рада Міністрів; Ф. 1284 – Міністерство внутрішніх справ. Департамент загальних справ. Ці фонди містять матеріали, що дозволяють дослідити стан та специфіку цивільного суднобудування на Півдні України у XIX – початку XX ст.

У дослідженні використовувалися документи, сконцентровані в Російському державному архіві Військово-морського флоту: Ф. 166 –

Департамент Морського міністерства. С.-Петербург (1803–1828 pp.); Ф. 172 – Канцелярія Віце-президента Адміралтейств-колегії генерал-фельдмаршала І. Г. Чернишова. С.-Петербург (? - 1797 p.) (176 - 1797 pp.); Ф. 197 – Канцелярія князя Г. О. Потьомкіна-Таврійського по управлінню Чорноморським флотом (1778—1801 pp.); Ф. 198 – Канцелярія Віце-президента Адміралтейств-колегії адмірала Г. Г. Кушелева. С.-Петербург (?-1801) (1787–1801 pp.); Ф. 227 – Височайші повеління, рескрипти і укази (колекція) (1725–1917 pp.); Ф. 243 – Управління Головного командира Чорноморського флоту й портів Чорного моря. Миколаїв (1785–1908 pp.) (1783–1910 pp.); Ф. 245 – Чорноморське Адміралтейське правління. Херсон. Миколаїв (1785–1798 pp.); Ф. 410 – Канцелярія Морського міністерства. Петроград (1836–1918 pp.); Ф. 1047 – Виконавча експедиція при управлінні Чорноморським департаментом (1808–1831 pp.) У названих фондах відкриті документи, на підставі яких робиться аналіз суднобудівної політики владних структур, організації роботи верфей, побудови суден, стану суднобудівних осередків загалом. З метою дослідження проблем панцерного суднобудування автором опрацьована частина документів таких фондів: Ф. 26 – Шестков Іван Олексійович (1820–1888 pp.); Ф. 78 – „Новгород”, поповка Чорноморського флоту (1874–1903 pp.); Ф. 167 – Всепідданіші звіти по флоту й Морському відомству (колекція) (1829–1916 pp.); Ф. 409 – Управління Морською будівельною частиною. Москва (1911–1918 pp.); Ф. 417 – Головний Морський штаб (ГМШ). Петроград (1884–1918 pp.); Ф. 418 – Морський Генеральний штаб. Петроград (1906–1918 pp.); Ф. 427 – Головне управління кораблебудування і постачання Морського міністерства. Санкт-Петербург (1885–1911 pp.); Ф. 602 – „Иоанн Златоуст”, лінійний корабель Чорноморського флоту (1903–1917pp.); Ф. 1248 – Верховна морська слідча комісія (1917–1918 pp.). Документи і матеріали названих фондів містять інформацію не лише про процес реалізації певних суднобудівних програм, а й дозволяють конкретизувати події з історії галузі на підставі персоніфікації (за постатями та „долею” кораблів і цивільних суден).

У процесі роботи над темою залучено документи, відібрані у фондах

Російської Національної бібліотеки (РНБ, Санкт-Петербург), зокрема ті, що зберігаються у відділі рукописів: Ф. 342 – Картографічні матеріали; Ф. 417 – Лазарев М.П.; Ф. 550 – Загальне зібрання рукописної книги; Ф. 856 – Шестаков І. О. Окрім того, використовувалися матеріали відділу картографії РНБ.

Уведений в роботу джерельний матеріал архівного зберігання (всього автором опрацьовано 58 фондів та 266 справ) за цільовим призначенням й особливостями змісту має певну специфіку, що дозволяє поділити його на такі групи:

- матеріали офіційних установ, відповідальних за стан суднобудування, постанови, накази, циркуляри; організаційно-розпорядчі документи Морського міністерства;
- розпорядження головного командира Чорноморського флоту і портів; листування з управлінськими структурами Морського відомства; підсумкові та поточні звіти;
- рапорти, доповідні, пояснювальні записки, звіти установ, відповідальних за комплектування, постачання обладнання адміралтейств;
- кошториси, відомості, таблиці щодо конструкції суден, креслення;
- документи галузевих управлінь та їх установ на місцях, відповідальних за цивільне суднобудування;
- матеріали приватних суднобудівних заводів – листування з Морським міністерством; контракти на спорудження кораблів, постачання обладнання та графіки побудови суден; оперативна інформація.

Аналізуючи архівні джерела, автор мав можливість порівняти кількісний та якісний склад справ архівосховищ в Україні та Росії. Потрібно визнати, що пріоритет у науково-інформаційній значимості збережених документів з проблем історії суднобудування в Україні належить фондам Російського державного архіву Військово-Морського флоту (Санкт-Петербург). У 20-30-ті рр. ХХ ст. фонди цього архіву поповнилися за рахунок 23371 справи, переданої з державного архіву Миколаївської області [518, с. 256-258].

Значна частина матеріалів з історії суднобудування і флоту зберігається у фондах музеїв України – Запоріжжя, Миколаєва, Одеси, Севастополя, Херсона та ін. До їх вивчення автор підходив на загальноприйнятих засадах – музейний предмет „оригінал, першоджерело знання” [832, с. 13]. Ці джерела стали належним підґрунтям у розробці конкретних проблем з досліджуваної теми. Музеї зберігають багатий фактичний матеріал, фотографії, особисті речі видатних осіб, учасників подій, які допомагають зрозуміти колорит епохи і можуть доречно його проілюструвати.

Серед вітчизняних музеїв, де зберігаються унікальні експонати про найдавніші традиції суднобудування та судноплавства в Україні, можна назвати: Запорізький обласний краєзнавчий музей, Національний заповідник „Хортиця”, Історико-археологічний заповідник „Кам’яна Могила” (Запорізької області), Львівський історичний музей та ін. Зібрані в них музейні предмети дозволяють дослідити зміни в конструкції, архітектурі, оснащенні суден та роль судноплавства в духовному житті народів, що проживали на території України в різні історичні періоди [1000].

Значну частину документальних джерел з історії суднобудування на Півдні України доби утворення та розвитку Чорноморського флоту у XVIII–XX ст. зберігають фонди та експозиції музеїв Севастополя, Миколаєва й Херсона. Фондам більшості музеїв Миколаєва притаманна своєрідність, обумовлена виробничою спрямованістю міста як центру суднобудування на Півдні України. Характерною особливістю змістового наповнення колекцій міських музеїв є переважання матеріалів, пов’язаних з історією суднобудівної промисловості. На сьогодні у п’яти музеях міста компактно зосереджено загалом понад 20 тис. одиниць зберігання з історії суднобудування і флоту. Різноманітні за видами джерела, безперечно, дозволяють відтворити історію даної галузі як у Миколаєві, так і в Україні в цілому [885]. У фондах Миколаївського краєзнавчого музею зберігаються документальні матеріали, фотоматеріали, моделі кораблів та ін. Зібрані у фонді першоджерела є доступними для дослідників. У 2002 р. на основі колекції Миколаївського

обласного краєзнавчого музею було видано „Каталог документів і фотоматеріалів родини Аркасів” [513]. Найбільша кількість музейних джерел з історії суднобудування зосереджена в Миколаєві у фондах єдиного в Україні музею суднобудування і флоту [984]. У 1981 р. колектив організаторів музею був відзначений Державною премією України імені Т. Г. Шевченка [556, с. 586; 1067]. Музей нараховує близько 10 тисяч одиниць зберігання, тематично пов'язаних з назвою музею. Відповідно до наукової класифікації експонатів увесь фонд музею суднобудування і флоту поділяється на 7 груп зберігання. З них 4 основні й 3 допоміжні [880]. Основні групи зберігання: письмові, образотворчі, речові пам'ятки, нумізматика [269, 270, 271, 272]. Музеї на Миколаївських заводах – імені 61 комунара, Чорноморського суднобудівного орієнтувалися на історію конкретного підприємства. Формування їхніх фондів здійснювалося на громадських засадах. Основне джерельне навантаження в цих музеях несуть експозиції, що інтегрують увесь матеріал з історії заводів [879]. Загалом джерельні матеріали, які зберігаються в архівах та музеях, досить різнопланові за характером відтворення поступу суднобудування в Україні, і це дозволило автору комплексно підійти до розробки проблеми.

Значну джерельну частину матеріалів, використану в роботі, складають опубліковані документи. Тривалі часові межі дослідження стимулювала автора до залучення, по можливості, документального матеріалу первинної об'єктивності, який крізь призму соціо-історичної парадигми віддзеркалює прогрес суднобудування в Україні. Залучення опублікованих джерел відбувалося на підставі проблемно-хронологічного підходу.

З історії давнього суднобудування коло джерел обмежене, інформативно-документальне поле складається та доповнюється загалом наративними матеріалами. До важливої групи джерел належать праці античних авторів. В „Історії” Геродота (близько 484-425 рр. до н. е.) з'ясовується значення водного середовища для населення давньої України – „народів Скіфії” [297]. Розвинені річкові системи, вважав Геродот, були життєдіальною основою самовдосконалення спільнот того часу. „Географія” Страбона (III ст. до н. е.)

дозволяє скласти уявлення про інтенсивність суднобудування у Боспорській державі [427]. Крім того, в роботі Страбона фіксуються конструкційні особливості плавучих засобів народів Північного Причорномор'я, які проживали у безпосередній близькості від античних держав-полісів.

Певне уявлення про рівень забезпеченості Ольвії головним суднобудівним матеріалом – деревом – дозволяє скласти праця готського історика Йордана [312].

У з'ясуванні питань суднобудування на теренах України в епоху раннього середньовіччя значиму групу джерел становлять нарративні матеріали, складені представниками тогочасних „західної та східної” культур, що мали певні відомості або були обізнані з суднами слов'ян доби племінних князівств [399]. Частина таких документів представлена у „Зводі найдавніших писемних відомостей про слов'ян” [470]. Джерела свідчать, що наявна у слов'ян суднобудівна культура, традиції дозволяли їм створити такі типи суден, які відповідали функціональному призначенню – проводити військові операції та займатися торгово-транспортною діяльністю. Винятково цінною є праця візантійського імператора Константина Багрянородного „Про управління імперією”, в якій окремий розділ – „Про русів, що вирушають із моноксилами з Русі до Константинополя” – присвячено опису слов'янського суднобудування [316].

З давньоруських джерел у роботі використані: „Повість минулих літ” [383; 384], „Літопис Руський” [321], „Повне зібрання руських літописів” [388]. Окремо потрібно виділити звід права „Руська правда” (Коротка і Просторова редакції). Порівняльно-зіставний аналіз її статей дозволив визначити розмаїття типів суден у Київській Русі [402].

До групи джерел з історії козацького суднобудування та судноплавства відносяться проаналізовані вже нами праці Г. де Боплана [286], Е. Д. Д'Асколі [299], а також робота К. Крюйса [318]. Для розширення документального кола автор використовував джерела, що містять відомості про козацьке судноплавство та опосередковано подають інформацію про типи та

функціональне призначення суден. Таку інформацію знайдено в козацьких літописах Самовидця [322], Г. Граб'янки [298; 320], С. Величка [288]. Їм притаманна достовірність у зображенні подій та певна узагальненість у викладенні матеріалу.

Сучасні українські історики прагнуть розширити недостатній документально-інформаційний простір з історії козацького суднобудування і судноплавства, у зв'язку з чим систематизуються документальні джерела. Цікавий матеріал з історії морських походів козаків з 1545 по 1789 рр. вміщено у збірці „Морські походи запорожців” відомого українського дослідника В. Сергійчука [411]. Документи, наведені в збірці, переконливо засвідчують значення „чайки” як бойового судна козаків, що за особливостями конструкції відповідало функціональному призначенню.

Опубліковані джерела відтворюють певні аспекти історичної парадигми „вітрильного кораблебудування” та висвітлюють військово-політичні орієнтири Російської імперії в Україні у другій половині XIX – початку XX ст. (епоха панцерного флоту). У цьому ракурсі заслуговують на увагу документи „Повного зібрання законів Російської імперії”, що присвячені заснуванню міст Півдня України, які стали в майбутньому центрами суднобудування і флоту; змінам їх адміністративно-територіального статусу; створенню структури управління та подальшим організаційним реформуванням [385; 386]. Частина джерел опублікована у „Зводі морських постанов”, що складався з офіційних розпоряджень по Морському відомству. Вони дають можливість з'ясувати повноваження посадових осіб, штати управлінь, зміст розпоряджень головних командирів Чорноморського флоту [407; 408; 409; 410].

За змістовим наповненням відібраних документів з історії вітрильно-дерев'яного суднобудування вагоме значення мають „Матеріали для історії російського флоту” (17 томів). Їх укладачами були відомі дослідники Ф. Веселаго, С. Огородников та інші. Джерельною базою для їх систематизації „служували документи архіву Морського відомства” [459, с. II.]. У наукових колах сьогодення „Матеріали...” вважаються „золотим фондом” друкованого

джерельного масиву, що охоплює всі „пласти” документів: накази Його Величності, циркуляри, доповіді, звіти, листування, статистично-довідкові матеріали [459; 460; 461; 462; 463; 464; 465; 466].

Становлення „вітрильного” суднобудування в Україні прослідковується в опублікованих документах, які тематично пов’язані з діяльністю в цьому напрямку видатних осіб того часу: „Папери князя Григорія Олександровича Потьомкіна-Таврійського” [442; 443] та „Архів графів Мордвинових” [439; 440].

Важливим джерелом офіційної інформації про стан суднобудування „доби пару та металу” стали звіти по Морському відомству, звіти адміністративних установ міністерства. У них містяться основні відомості про кораблебудування на місцях, розташування і обладнання адміралтейств, портів та ін. [305; 306; 307; 308].

Не обходилися увагою при дослідженні питань, що стосуються історичного переходу від вітрильного до панцерного суднобудування і подальшого генезису галузі, матеріали, вміщені в „Огляді діяльності морського управління в Росії у перше двадцятип’ятиліття щасливого царювання Государя імператора Олександра Миколайовича 1855–1880” [293; 324]. „Огляд...” включає найважливіші події: реформування Морського міністерства; зміни в організації суднобудування в Україні; діяльність РТПіТу та структур, що його підтримували; початок створення нових типів суден – „поповок”, міноносок та ін.

Окрему, досить специфічну, групу джерел з історії суднобудування складають довідково-інформаційні матеріали, які характеризують особливості конструкцій, параметри, тактико-технічні елементи суден побудованих на верф’ях України. Такі документальні матеріали систематизовано у довідникові „Списки” суден військово-морського або цивільного флотів. Поява перших таких довідників відноситься до доби „вітрильників”, саме тоді з’являється традиція складання „Списків”, „Відомостей” військових суден Чорноморського флоту: „Відомість про судна флотів Чорноморських, 1795 р.”, „Список суден

флоту Чорноморського за 1828 р.”, „Про судна Чорноморського флоту, побудовані з часу вступу на престол Государя імператора Миколи Павловича” (1844р.), „Список суден Чорноморського флоту, з 1824 по 1860 рр.” [503, с. III; 507] Довідковий характер „Списків” визначив специфіку систематизації матеріалу, що в „класичному” вигляді набула остаточного оформлення у праці Ф. Веселаго „Список російських військових суден з 1668 по 1860 рік” [503]. Весь матеріал, наведений у „Списку”, систематизовано автором у таблицях (за типами суден), графи яких вміщують головні відомості про кораблі: довжина, ширина, осадка (кількість гармат), місце побудови, час закладин та спуску, прізвище будівельника. Крім того, подається інформація про подальше „життя” кораблів. Матеріал, залучений свого часу Ф. Веселаго, підтвердив вагомість „Списку”, який вважається найціннішим джерелом з історії вітрильного кораблебудування та флоту і в наш час. Проте в кінці ХХ на початку ХХІ ст. скрупульозний підхід зацікавлених науковців до даних, наведених у „Списку” Ф. Веселаго, дозволив виявити в ньому окремі помилки, неповні відомості або навіть суперечності [866; 946].

Автор даного дослідження намагався залучати уточнені інформаційні матеріали про певні типи кораблів. Зауважимо, що уточнені матеріали публікуються в наш час у Росії, де довідково-інформаційне поле досліджень збільшується за рахунок створення науковцями близького зарубіжжя нових фундаментальних робіт [554; 555; 558]. В Україні джерельна інформація такого характеру представлена лише щодо суден, побудованих окремими верф’ями; на жаль, узагальнювальних „Довідників” не існує [549; 630, с. 165-185; 743, с. 48-55, 104-119; 772].

З початком будівництва парових металевих суден складання списків кораблів військово-морських флотів Російської імперії набуває системного характеру. Своєрідним узагальненням багатьох матеріалів зі списками суден: звітів, доповідей, розпоряджень, кошторисів та інших документів Морського відомства – стає „Список кораблів Російського парового і панцерного флоту”, укладений радянським дослідником С. Мойсєєвим (1948 р.) [519]. Учений

вважав, що його „праця є продовженням Списку Ф. Ф. Веселаго” [519, с. 3].

На кінець ХХ – початок ХХІ ст. джерельно-довідковий масив з історії парового-металевого флоту доповнюється новими матеріалами, які публікуються у близькому зарубіжжі, – це „Енциклопедії” та „Довідники” [495; 496; 515; 530; 547; 548]. У них подані головні тактико-технічні елементи всіх типів кораблів, що будувалися для Чорноморського військового флоту.

Ще одним джерелом для характеристики конструктивно-технічних параметрів цивільних суден слугують матеріали, вміщені в спеціальні довідники щодо „річкових” та „морських” флотів, які виходили в кінці ХІХ – на початку ХХ ст. [534; 538; 539; 540; 541; 544]. Вони фіксують зміну типів та конструкцій суден – як парових, металевих, так і дерев’яних.

Серед збірників документів, на наш погляд, особливого наукового значення набувають тематичні видання, в яких комплектація матеріалів відбувалася за діяльнісною ознакою, зокрема видатних флотоводців: В. Корнілова, М. Лазарева, С. Макарова, П. Нахімова, Ф. Ушакова, [436; 437; 438; 444; 453; 454; 455; 458]. Упорядковані в них архівні матеріали дають змогу з’ясувати, у чому полягав внесок кожного з адміралів у розвиток суднобудівних осередків України та Чорноморського флоту. Наведені в збірниках матеріали – листування, щоденники зазначених діячів – дозволяють скласти певне уявлення про їх особистісні характеристичні риси.

Багатим джерелом з досліджуваної тематики є збірник „Записки Одеського товариства історії й давнини”, що виходив у 1844–1915 рр. (32 томи) [535]. У ньому публікувалися документи, пов’язані з історією створення Південних осередків суднобудування України та розглядалася їх подальша виробнича спеціалізація. Окрему цінність становлять редакційні довідки, що наводяться за текстами джерел, вміщених у збірниках [349; 424; 425; 1024].

Підлягали розгляду та аналізу і матеріали періодичних видань, перш за все – „Морського збірника”. У ньому публікувалися офіційні накази та звітні матеріали. На сторінках журналу обговорювалися найважливіші питання кораблебудування. Друкувалися статті інженерів-суднобудівників, морських

офіцерів. Матеріали „Морського збірника” відображали стан структур управління Морського міністерства та його установ на місцях. Час від часу з’являлися в часописі матеріали дослідників з історії регіонального суднобудування та розвитку верфей України [380; 396; 779; 829].

Джерельна інформація з цивільного суднобудування виявлялася і в часописі „Російське судноплавство торгове й промислове, на річках, озерах і морях” (з 1902 р. „Російське судноплавство”), який виходив з 1886 по 1917 рр. У статтях, вміщених у журналі, поданий цінний матеріал про стан цивільного суднобудування в Україні в окремих регіонах. Наведені у журналі статистичні дані дозволяють відтворити динаміку розвитку верфей. З аналітичних розвідок на його сторінках можна з’ясувати причини повільного поступу приватного капіталу в галузі. Автори статей часопису робили й порівняльний аналіз цивільного суднобудування за кордоном і в Російській імперії, який був не на користь останньої.

Для дослідження суднобудівної політики керівних структур та її реалізації на місцях безумовний інтерес становлять матеріали, вміщені на шпальтах газет того часу: у Миколаєві – „Південець”, „Трудова газета”, „Миколаївська газета”; у Херсоні – „Рідний край”, „Південь”, „Херсонська пошта”, що розповідають про події, за якими простежується „подих часу”.

Частину важливих джерельних матеріалів відібрано автором у довідниках, що за тематичною спрямованістю не мають безпосереднього відношення до суднобудування або військового морського флоту: адрес-календарі, довідкові путівники та огляди [283; 432; 527; 536; 537]. Крім того, використовувалися окремі документи зі збірок, що вийшли в радянський період. Вони присвячувалися або певним ювілеям міст [467; 469; 471], або мали тематичну спрямованість [468]. Брався до уваги і такий вид джерел, як спогади [474; 480; 489]. Наведені в них матеріали зіставлялися з іншими документами.

Отже, у процесі дослідницького опрацювання джерел з’ясовувалася наукова цінність документів та ступінь об’єктивності вміщених у них відомостей. Водночас встановлювалося, які документи вже наведені у наукових

працях і мають визнання серед фахівців. У цих випадках автор керувався такими міркуваннями: якщо його точка зору збігалася з відповідними тлумаченнями матеріалу, тоді наводився і документ, і точка зору науковця. У випадках незгоди з попередніми аналітичними висновками автор даного дослідження не лише наводив певні документи, але й висловлював власне бачення і подавав оцінку фактів. Вибір джерел здійснювався відповідно до мети та завдань дослідження.

Таким чином, сутнісне сприйняття історіографічного та джерельного матеріалу з історії суднобудування як однієї з найдавніших галузей промисловості України дозволяє розраховувати на створення об'єктивної картини його поступу протягом століть, що постає як результат креативної роботи багатьох поколінь.

1.3. Методологія дослідження

Сучасна концепція історико-наукового пізнання передбачає інтеграційне вивчення спадщини за умов глибокого всебічного аналізу окремо взятих її складових в єдиній картині адекватно чинним реаліям того чи іншого часу. Нове історичне мислення дозволяє комплексно дослідити як усталену спадкоємність розвитку людського суспільства, так і характеристичні ознаки його набутків у матеріальному виробництві – цілеспрямованій творчій діяльності людей.

Специфіка методологічного підходу, застосованого в дослідженні, зумовлюється розумінням автором головного завдання суднобудівної галузі як сумарного виявлення потреб, що виникали в різних сферах суспільно-економічного життя. Започатковані загальнолюдські потреби формувалися, регулювалися в економічних відносинах (від давніх до новітніх часів) та позначалися на певному „соціальному замовленні” до плавучих засобів, відповідно, визначаючи розвиток суднобудування загалом. Формувалися конкретні й специфічні завдання (на побудову військових кораблів, торгово-

транспортних суден), які поступово ставали рушійною силою розвитку виробництва та його окремих напрямів, а також сприяли формуванню прошарку майстрових зокрема і висококваліфікованих кадрів взагалі.

Засадничі підвалини дослідження викристалізувалися завдяки сприйняттю теми і як науково-актуальної, і як інтегрально-значимої, що дозволило цілковито раціонально визначити місце застосування класичних і некласичних пізнавальних парадигм, аби досягнути вичерпності історичного знання про об'єкт, про соціально-економічні, науково-технічні явища, тощо. Їх поєднання мало забезпечити об'єктивність науково-історичного дослідження.

Принагідно відзначено, що методологічні питання вивчення історії суднобудування певною мірою опрацьовувалися окремими дослідниками в ХХ ст., проте вони носили фрагментарний характер. Можливо, тому попри велику кількість різноаспектних досліджень, в історичній науці навіть у кінці ХХ ст. не виокремився напрям, що має назву – „Історія суднобудування” [847, с. 4].

Суверенізація історіографій, яка розпочалася на початку 90-х рр. минулого сторіччя, вирізняла проблемно-тематичні пріоритети на пострадянському просторі. Так, для російських науковців стала характерною відмова від виокремлення „свого” та „чужого” в історії суднобудування. Вони опрацьовують тему як з використанням нових теорій та методологічних підходів до науково-історичних досліджень, так і за сталими моделями, започаткованими ще дорадянською і радянською історичними школами. Історіографічна ситуація позначена аналізом змісту, пошуком концепцій дослідження текстів та історії конкретних подій у суднобудівних осередках, у тому числі в Україні [721; 722; 723; 724; 726; 852].

Дослідники сучасної незалежної України також працюють у зазначених напрямках з історії суднобудування [630; 631; 767], проте питання про шляхи реалізації завдань залишається дискусійним. Сучасний український науковець Ю. С. Крючков, узагальнюючи стан методологічних напрацювань на пострадянському просторі, зазначив: „Здається, в наш час визначилися два підходи до вивчення історії кораблебудування... У першому випадку історики,

спираючись на масив джерел, скрупульозно відтворюють хроніку суднобудування, насичуючи її низкою другорядних і незначних фактів, поміж котрих губляться головні, „знакові” віхи розвитку суднобудування і майже не зіставляється історія суднобудування країни із загальним удосконаленням суднобудування у світі.

У другому випадку історики свідомо ігнорують велику кількість другорядних фактів, виокремлюючи із загального масиву джерел головне, те, що визначає прогрес у техніці й технології суднобудування, зіставляючи це із загальносвітовим розвитком суднобудування, показуючи тим самим місце регіонального суднобудування у світовому історичному процесі загального його розвитку” [767, с. 27].

Отже, творення широкого формату історії суднобудування в Україні не тільки нагальна потреба сьогодення, а й перспективне завдання майбутнього. Саме за таких умов у нашій роботі відпрацьовується методологія, застосовуються як апробовані, так і новітні методи наукового пошуку.

Методологія історичного дослідження має гнучку форму, яка залежить від багатьох об’єктивних чинників та суб’єктивних обставин. Тому вирішення поставленої в дисертації проблеми відбувалося як на підставі загальних методів дослідження – філософських, загальнонаукових, так і спеціальних історичних, зокрема таких, як принцип об’єктивності, історизму, системності, детермінізму, багатофакторності історичного процесу тощо.

Прагнення до об’єктивності полягало в намаганні звільнитися від впливу усталених традиційних оцінок тих чи інших процесів та постатей, забезпечити неупереджений розгляд подій. Покладений в основу дослідження принцип наукової об’єктивності дав змогу: по-перше, під час викладу матеріалу максимально відійти від ідеологічної актуалізації проблеми; по-друге, врахувати причини нерівнозначного відображення в джерелах певних етапів та подій в історії суднобудування; по-третє, визначити головні умови, суттєві властивості, зв’язки, тенденції розвитку галузі. Оскільки об’єктивність вимагає відтворення „реалій” часу як єдиного цілого, автор прагнув залучити різнопланове

коло джерел. При цьому не виключений певний суб'єктивізм бачення процесу та його оцінок, що цілком припустиме (і навіть бажане) в антропоцентризмі сучасної наукової парадигми.

Дотримання принципу історизму забезпечило, по-перше, сприйняття історії суднобудування як процесу, в ході якого всі складові елементи розвивалися в сукупності взаємозв'язків і взаємозалежностей; по-друге, об'єкт дослідження органічно пов'язується з певними суспільно-політичними, економічними, техніко-інноваційними змінами, що дозволяє сфокусуватися на якісних перетвореннях, переходячи від одного етапу до іншого; по-третє, з'ясовується значення головного конститутивного критерію – практики в результативній дієвості галузі.

У процесі дослідження теми автор використав методи загальнонаукового, конкретно-історичного, та міждисциплінарного характеру.

Загальнонаукові методи, насамперед індуктивний і дедуктивний, дозволили зорієнтуватися в різноплановому колі джерел та на підставі їх систематизації й співвідношення створити єдину концепцію знань про об'єкт дослідження. Індуктивний метод допоміг встановити за наявними підставами логіку поступу суднобудування та з'ясувати структурно-організаційні перетворення галузі. Дедуктивний метод сприяв визначенню неподільної єдності світового поступу суднобудування та конкретного його прояву в Україні. Завдяки зазначеним методам суднобудування постає в інтегрально-індустріальній перспективі не лише як об'єктивно зумовлена сфера діяльності людей, а і як причинно-наслідкова сутність інноваційно-технічних пошуків.

Комплексний аналіз об'єкта дослідження відбувався на підставі застосування таких методів і прийомів: проблемно-хронологічного, порівняльно-історичного, синхронного, діахронічного, структурно-системного, систематизації, опису подій, історичного моделювання, зіставлення, комплексно-компаративного, статистичного, біографічного.

Проблемно-хронологічний метод допоміг проникнути в сутність теми з моделюванням відносно вузьких питань, кожне з яких розглядається у фактологічній послідовності історичного виміру від давніх до новітніх часів.

Порівняльно-історичний метод дозволив встановити подібності та відмінності загальних рис суднобудування та його кінцевого продукту – кораблів й торгово-транспортних суден, що будувалися на теренах України і світу. Він дав змогу зіставити виробничу діяльність верфей, виявити спільність їх завдань та різницю в структурній організації і веденні виробництва. Фактологічна сукупність матеріалу, наведена за таким методом, допомогла дійти висновку, що суднобудівні осередки діяли за принципом продукування суден, які відповідали певним вимогам. Порівняльно-історичний метод дозволив, крім того, проводити історичні паралелі та здійснювати порівняльний аналіз розвитку суднобудування в різні історичні періоди.

Застосування синхронного методу зумовлюється винятковою складністю взаємозв'язків, що мали місце в осередках суднобудування в один і той самий час.

Діахронічний (діахронний) метод дозволив виявити якісні особливості поступу галузі в різні періоди, простежити дію історичних закономірностей і тенденцій, встановити ступінь та форми їх прояву з метою перспективного визначення часу появи нових процесів.

Структурно-системний метод надав можливість інтегрувати просторово-часовий формат поступу галузі й забезпечити її сприйняття як єдиного цілого, вмонтованого в економічну структуру, а отже, з'ясувати константні зв'язки між характером державної політики і станом суднобудування.

Метод систематизації дав змогу здійснити періодизацію розвитку суднобудування в Україні відповідно до зазначеного автором часового простору.

Метод опису подій надав процесу розгортання і перебігу суднобудування на теренах України рис конкретності та унікальності.

Метод історичного моделювання став надзвичайно важливим під час встановлення характерних ознак у технології виготовлення давніх суден та суднобудівної культури доби середньовіччя. Залишки минулого та ретроспекційні паростки майбутнього реконструювалися за джерельними матеріалами та науково-дослідницькими роботами з більш пізніх етапів

розвитку галузі.

Метод зіставлення сприяв висвітленню основних властивостей досліджуваного об'єкта та виокремленню потенцій і реалій, які мали суднобудівні осередки України в процесі виробничої практики.

Комплексно-компаративний метод джерельного аналізу уможливив систематизацію документальних пластів на методологічних засадах „глобальної історії”, контекстуальність якої відповідає за розуміння сутності явищ і факторів.

Використання статистичного методу дозволило отримати узагальнені показники роботи верфей та промислових підприємств, охарактеризувати якісні параметри, тактико-технічні елементи військових кораблів та цивільних суден.

Застосовано також біографічний метод, що дало можливість визначити роль окремих особистостей у формуванні організаційної структури, матеріально-технічної бази, наукових засад суднобудування на теренах України.

Отже, досліджувана проблема сприймалася автором на підставі синтезу різноманітних методів.

Певне методологічне навантаження в роботі має термінологічний апарат. За термінологічним визначенням, „суднобудування” (суднобудівна промисловість) – галузь обробної промисловості, основною продукцією якої є судна, кораблі та інші плавучі засоби, а також ремонт суден. Суднобудування належить до галузей машинобудування і металообробки. До його складу входять суднобудівні заводи (об'єднання, фірми), проектно-конструкторські організації (самостійні або ті, що входять до складу організацій та фірм) [522, с. 290].

Кінцева продукція суднобудівної промисловості позначається термінами – „судно” й „корабель”. У сучасних тлумачних словниках означені терміни використовуються як синоніми. Ця термінологія близька до англійських понять ship – судно, naval ship – військове судно, merchant ship – торгове судно. Проте, суднобудівники, спеціалісти-професіонали, пов'язані з військовим та цивільним флотами, на підставі цільового призначення плавзасобів вбачають

певну різницю в термінах „судно” і „корабель”. *Судно* призначається для перевезення вантажів та пасажирів, водного промислу, розвідування та добування корисних копалин із дна морів та океанів, проведення наукових досліджень та ін. [522, с. 276]. *Корабель* входить до складу військово-морського флоту і призначається для ведення бойових дій або виконання спеціальних завдань [521, с. 340].

Суднобудування і кораблебудування – споріднені галузі. Їх поєднують єдині технологічні, організаційні проблеми та спільна наукова база. Зародження й тривалий шлях розвитку військового і цивільного суднобудування були неподільними, тому в цьому дослідженні генезис їх поступу визначається комплексно.

РОЗДІЛ 2

ФОРМУВАННЯ БАЗИСНИХ ЗАСАД СУДНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ: ІСТОРИКО-АНАЛІТИЧНИЙ ОГЛЯД (ВІД ДАВНІХ ЧАСІВ ДО XVIII СТ.)

2.1. Трансформація процесів спорудження плавучих засобів у давню добу та в часи античності

Початок суднобудування в Україні невіддільний від періоду формування людської цивілізації. Розгалужена гідрологічна система – багаті сировинними ресурсами Дніпро, Південний Буг, Прут, Тиса, Дністер, інші річки й озера – сприяла формуванню у первісної людини уявлень про можливість використання водних артерій і як життєдайного джерела для існування (рибальство), і як способу пересування, що, у свою чергу, стимулювало потребу розвитку засобів для опанування водного середовища.

Свідоме використання людиною водних артерій в якості транспортних шляхів відноситься дослідниками історії світового суднобудування, археологами, етнографами до палеолітичного періоду (близько 50 тис. років тому) [735, с. 62-63; 739, с. 280-290; 807; 812; 988, с. 123-125]. Найвірогідніше, засобом пересування тоді була колода, або декілька деревин, що вважаються „природними” відносно матеріалу та принципів транспортування у водному середовищі.

Засадничими у вивченні історії поступального розвитку суднобудування доцільно покласти технологічні принципи (*суднобудування = судно + будування*), тобто принципи, закладені у свідомій діяльності людей і класифіковані як „творчі”, яким передувала „ідея” створення моделі засобу пересування по воді і втілення її в життя за допомогою відповідних матеріалів та інструментів.

У цьому контексті технологічно-інформаційною моделлю постає судно, тобто специфічний тип плавучої споруди, що має водонепроникний корпус і

яка призначена для перевезення вантажів, пасажирів та ін. З-поміж основних характеристик судна можна виділити такі: плавучість, остійність, швидкохідність, керованість, стійкість на курсі, водотоннажність, основні розміри (довжина, ширина, осадка, висота борту), місткість, вантажопідйомність [522, с. 276].

Продукування творчої ідеї – найбільш складне питання в історії світового суднобудування. Точно визначити час появи у первісному суспільстві „задумок” про типи засобів пересування водними артеріями неможливо. Це пояснюється відсутністю, а іноді й сумнівними відомостями про перші пам’ятки з історії суднобудування.

Сучасні логічні реконструкції, практичні експерименти зі створення найпростіших човнів що проводилися авторитетними спеціалістами-суднобудівниками, істориками, археологами, науковцями з різних галузей знань, досить умовно визначають хронологічні межі раннього досвіду плавання людей на основі використання певних норм і правил техніки [807, с. 8-25]. Створення засобів пересування по воді залежало від наявності у первісної людини будівельних матеріалів, інструментів і допоміжних засобів [659, с. 16-18; 926, с. 261-280, 330; 927, с. 18-35]. Виготовлення нових зразків техніки здійснювалося з накопиченням емпіричних знань та удосконаленням знарядь праці [739, с. 51].

В Україні матеріальні докази існування певних навичок суднобудування у первісних людей, за свідченнями археологічних джерел, прослідковуються у VI-V тис. до н.е. (доба неоліту), коли відбувався перехід від економіки привласнення до економіки відтворення.

Деякі дослідники окресленої проблеми схильні віднести започаткування історії „творчого” суднобудування на теренах України до більш раннього періоду – доби палеоліту (понад XVIII тис. років тому) [722, с. 7]. Підставою для такого твердження є гравіроване зображення на бивні мамонта, знайдене під час археологічних розкопок Кирилівської пізньопалеолітної стоянки в Києві, яку відкрито в 1893 р. (мал. 1-а додатку А).

Складна гравірована композиція бивня, за свідченням знавця суднобудування І. Шубіна (опис уведений до його книги, виданої у 1927 р.) (мал. 1-б додатку А), „зображує доволі гарний і глибокий безпалубний човен, короткий і широкий, з тупим утворенням носа та усіченою, дещо підгорнутою кормою”. На основі зовнішніх обрисів зображення на кістці дослідник припускає, що він „був вже не простою довбушкою-одnodеревкою, а являв собою легкий тип водохідної споруди з основною рамою з дерева або обтягнутою чимось чи набраною з тонких поперечних дощок” [1022, с. 5].

Описаний І. Шубіним тип суден в історії суднобудування вважається найбільш раннім (найдавнішим), тому сама характеристика сумніву не викликає. Каркасні судна, обтягнуті шкурами, застосовуються і сучасними етнічними популяціями [735, с. 62-63; 926, с. 266-267]. Час виникнення подібних суден точно не визначений [1037, с. 47-52]. Однак достеменно встановлено, що за доби палеоліту в Україні не існувало ще в людських спільнот інструменту для обробки „дощок” [633, с. 33-35; 807, с. 9].

Прочитання зображень доби палеоліту без підкріплення відповідними артефактами взагалі є вельми проблемним, оскільки у переважній своїй частині вони реалізують семіотичну функцію: зазвичай це знакові системи, які відображають тематику життя первісного суспільства, що не пов'язана з основним призначенням судна бути засобом пересування людей і транспортування вантажів [633, с. 35-39; 660, с. 98-113].

Таким чином, цілком виправданим є рішення залишити проблему створення суден за доби палеоліту відкритою для подальшого вивчення спеціалістами-археологами і розпочати відлік ери суднобудування в Україні з появи конкретних артефактів, як образотворчих, так і матеріальних, знаходження яких датується неолітичним періодом.

Археологічні джерела, що репрезентують матеріальну й духовну культуру первісного суспільства, дозволяють припускати наявність певних навичок, традицій суднобудування в Україні саме за неоліту.

У цю добу, на думку вчених, човен вже використовується як засіб

пересування по воді. Відсутність матеріальних знахідок такого типу водного транспорту компенсується наявністю серед археологічних джерел аналізованого періоду доволі складних знарядь деревообробки, рибальства, кам'яних якорів [633, с. 49, 62; 685, с. 121; 748, с. 72-73; 926, с. 332-333].

Технологічний прогрес, наслідком якого стає, безперечно, видатний винахід – судно, нероздільно пов'язаний із загальним розвитком людського суспільства. У регіонах із розгалуженою гідрологічною системою (а такою і була територія України) водні артерії ставали головними шляхами пересування і перевезення вантажів. Отже, сам спосіб життя обумовлював нагальну потребу створення плавзасобів.

Рільницькі племена трипільської культури, що освоїли за часів енеоліту (мідно-кам'яна доба) з другої половини IV – до середини III тис. до н.е. весь Правобережний український лісостеп та інші території, були добре обізнані з водним довкіллям та способами взаємодії з ним. Через те що тяжіння трипільської та інших дотичних рільницьких культур до поселення поблизу великих і малих водних артерій є фактом встановленим, це дозволяє сучасним українським дослідникам стародавньої історії України стверджувати про існування в них „розвинутого водного транспорту у вигляді човнів та плотів” [607, с. 317].

Певні навички суднобудування у племен трипільської культури репрезентує культова модель глиняного човна (додаток Б), знайдена на поселенні Городниця-Городище у Верхньому Дністров'ї (М. Смишко, археологічне відкриття 1938–1939 рр.). Її розміри становлять у довжину 7,2 см, у ширину – 4, висотою – 3 см. Важливо підкреслити, що модель зберігає необхідні для найпростішого річкового плавзасобу пропорції – ширина більша за висоту, довжина щонайменше удвічі перевищує ширину. Човен має ніс, який плавно опускається до днища, і плоску кормову частину. В середині моделі дно овальне [681, с. 25-26; 749, с. 130-131].

Загальне уявлення про суднобудування найдавніших спільнот України дозволяє певною мірою відтворити зображення суден, виявлених у другій

половині ХХ ст. у Кам'яній Могилі під Мелітополем. Унікальний природний комплекс гrotів і печер, використовуваний упродовж кількох тисячоліть як найдавніший культовий центр, є своєрідною енциклопедією первісного монументального мистецтва. На думку українського вченого В. Даниленка, зображення Кам'яної Могили розкривають семантику матеріальної й духовної культури первісного суспільства. У стилізованій формі тут доволі докладно зображено спілкування людини з водним доквіллям, рибальська тематика (зустрічається зображення сіток та верш). „В окремих випадках, – фіксує В. Даниленко, – трапляються відтворення човноподібних предметів” [684, с. 55, 59]. Сучасний дослідник кам'яногомогильських зображень Б. Михайлов присвятив цьому окремий розділ монографії. В роботі він подає петрогліфи восьми човнів, що, на його думку, відтворюють коробчасті й місяцеподібні форми суден. Окремі з них оснащені щоглою та вітрилом [825, с. 117-118, 168; 826, с. 149-151].

Переконали докази суднобудівних традицій в Україні містять матеріальні артефакти, які були знайдені під час археологічних досліджень неолітичних поселень, стоянок на островах Дніпра – Козачому, Демському, Кизлевому, Шулаєвому, Вовчку, Похилому, Виноградному, Сурському та інших поблизу Кам'яної Могили. Це кам'яні диски, тесла, рубила й інший інструмент, що, можливо, застосовувався „стародавнім майстром” для виготовлення човнів-однодеревок [825, с. 116; 826, с. 29-41].

Будівництво човнів-однодеревок, які з'явилися в стародавні часи на водних артеріях, є вельми важливим етапом у розвитку суднобудування як в Україні, так і в Європі в цілому. Відомий англійський археолог Г. Кларк зазначав таке: „Човен-довбанка належав до числа таких предметів, які, коли раз з'явилися, то не виходили з ужитку протягом усього доісторичного періоду, а у багатьох регіонах Північної, Центральної та Південно-Східної Європи він доіснував до ХХ ст.” [739, с. 285]. У 1924 р. професор Б. Лобач-Жученко писав, що в Україні й сьогодні можливо зустріти довбанки з одним або декількома рядами дощок, закріплених із боків човна [790, с. 10]. Заслуговує на увагу і таке

твердження науковців: „Довбанки вийшли з ужитку не тому, що вони виявилися неефективними, а тому, що виготовлення їх у сучасних умовах (мається на увазі ХХ ст. – Авт.) стало досить трудомістким” [739, с. 285]. Човен, видовбаний чи випалений із стовбура дерева, виявився епохальним винаходом.

Загальне уявлення про будівництво й архітектуру таких суден в Україні створюють „південнобузький” і „деснянський” човни – археологічні знахідки ХХ ст. (додаток В). Південнобузький човен віком приблизно 3000 років був знайдений у 1937 р. на річці Південний Буг у Миколаївській області поблизу села Саботинівка професором Р. Орбелі [845]. Деснянський човен, збудований близько 2200 років тому, було знайдено в 1967 р. в заплаві правого берега Десни біля с. Хатянівка, що поблизу Києва (дані професора Д. Телегіна) [976, с. 58]. Незважаючи на географічну відмінність місць знахідок, значну дистанцію в часі виготовлення та вікову різницю човнів, технологія їх побудови майже однакова. Ця важлива обставина вказує на спадкоємність досвіду побудови човнів-довбанок. Стародавній майстер для створення таких плавучих засобів потребував спеціальних інструментів – сокир, тесел, доліт, різців, зубил, скребачок та ін.

Найвірогідніше, перші однодеревні човни не мали ані перегородок (переділів), ані плавно загострених обводів. Це були видовбані з дерева (напевне, дуба) човни коритоподібної форми, які поступово вдосконалювалися: спочатку в підводній частині були утворені підзори в носовій і кормовій частинах, а з часом з’явилися перегородки, що розділили човен на кілька відсіків. Розміри човнів визначалися величиною дерев тих часів. Є підстави для припущення, що під час створення таких човнів давні майстри застосовували не лише найпростіші інструменти, але й вогонь. Результати обробки деревини „південнобузького” човна свідчать, що колоду після видовбування випалювали. Маленькими ватрами у вертикально поставленій деревині випалювали порожнини, які потім оброблялися скребачками. Такий спосіб обробки був доволі повільним і трудомістким.

Природно, що будівництво човнів у первісних людей супроводжувалося створенням та удосконаленням рушія – жердини, гребка (весло без упору), весла. Давні майстри передбачили (і в „південнобузькому” і в „деснянському” човнах) встановлення переділів з метою зміцнення всієї конструкції судна в разі зовнішніх впливів середовища. Відповідно до функціонального призначення ці човни (високобортні) будувалися для господарських потреб певної групи людей. Їх вантажопідйомність сягала: „південнобузький” – до 1570 кг (вантажів – 900 кг і 6-9 чоловік), „деснянський” – до 1700 кг (вантажів – 1200 кг і 7-10 чоловік). У „деснянському” човні в кінцевих підводних частинах були підзори, що полегшувало підходи до берега і відповідно вантажні операції [976, с. 57-58; 1027, с. 9-10].

Отже, встановлена загальна характеристика видовбаних човнів, знайдених в Україні, дозволяє говорити про формування специфічної групи людей, яка займалася створенням водних засобів пересування [891]. Під час виготовлення човна давні фахівці враховували особливості водоймища, для якого він призначався. Як правило, для річки чи невеликого закритого озера судно робилося низькобортне, для широких водойм – високобортне. Вантажність човнів визначали господарчі потреби: малі (індивідуальні) і великі – громадського призначення. Пересуватися такі човни (за достатньої висоти надводного борту) могли і в умовах легкого хвилювання води. Стародавні суднобудівники мали доволі високий професійний рівень. Створені ними човни були відносно безпечними для навігації в річкових та озерних умовах. Різноманітний кістяний і камінний інструмент, використовуваний під час будівництва, свідчить про технічну зрілість і професіональність давнього майстра-суднобудівника, який був обізнаний із тонкощами обробки деревини. Цей досвід передавався від покоління до покоління упродовж багатьох віків.

Історія суднобудування України стародавнього періоду безпосередньо пов'язана, з одного боку, зі світовим суспільним прогресом, а з другого – зумовлена специфікою розвитку економіки, культури, побуту тих народів, які проживали на її території. Важливим чинником, що сприяв поступу

суднобудування, було існування упродовж тисячоліття на північному узбережжі Чорного моря античних держав – Боспору, Херсонесу Таврійського, Ольвії й Тіри, які охоплювали такі регіони північнопричорноморського простору, як Нижнє Подністров'я, Нижнє Побужжя, Західний та Східний Крим.

Регіон Північного Причорномор'я стає своєрідною контактною зоною, де взаємодіяли три різні за своїм політичним і культурним розвитком світи – номади, елліни, землеробські племена та ін. Разом вони відігравали надзвичайно важливу роль у міжнародній торгівлі стародавньої Ойкумени. Доставка життєво необхідних продуктів у циркумпонтійський (причорноморський) регіон здійснювалася за рахунок морського транспорту, що, в свою чергу, стимулювало розвиток суднобудування. О. Шершов, авторитетний вчений, фахівець саме з історії світового суднобудування, зазначав: „Греків і римлян можна вважати організаторами кораблебудування і військово-морського мистецтва, оскільки вироблені ними зразки кораблів і тактичні способи ведення морських операцій перейшли і в подальші за ними історичні епохи” [1016, с. 26].

Заснування в античному світі на краю Ойкумени грецьких колоній було результатом успішних морських експедицій середземноморських держав, бо вже в кінці II – на початку I тис. до н. е. морські комунікації чорноморського регіону були вельми жвавими.

У кінці VII ст. до н. е. на північному узбережжі Чорного моря виникають грецькі поселення, а в VI – V ст. до н. е. цей процес охоплює всі прибережні регіони. Греки добре знали водні артерії на території стародавньої України. В „Історії” Геродота саме річки – Гіпаніс (Південний Буг), Борисфен (Дніпро), Тіра (Дністер), Пантикапа (Ворскла) – слугували автору орієнтирами для опису населення (народів Скіфії) цих земель [297, с. 241-257].

Через річкові системи елліни встановлювали зв'язок з місцевими племенами, які, за свідченнями історичних джерел, нерідко володіли певними навичками суднобудування. Отже, саме географічне положення України сприяло виникненню унікальної геополітичної ситуації – взаємодії передової

культури суднобудування греків із практикою суднобудування місцевих народів. „Історичне значення грецьких колоній, – писав І. Крип’якевич, – є в тому, що це були перші зорганізовані міста на території України, перші центри торгівлі і культури, що мали великий вплив на сусідні племена – і в тому, що вони зорганізували мореплавство і торгівлю на Чорному морі, і відкрили Україні шлях до зв’язків з південними, культурними народами” [757, с. 27].

У VII – V ст. до н. е. грецькі переселенці прибули до Північного Причорномор’я на торгових, транспортних, військових суднах тих типів, які були поширені в метрополії. Елліни здавна мали водний транспорт, що використовувався локально-цілеспрямовано: для економічних, господарських, політичних, військових, релігійних, родинних та інших зв’язків із державами Середземномор’я. Для колоністів основна загроза з боку варварів надходила з материкової частини континенту, тому флот – військові й торгові судна – гарантували виживання на нових територіях. Цим пояснюється те, що держави Північного Причорномор’я змушені були утримувати і будувати значну кількість суден.

Чорноморський басейн знаходився на межі Європи і Азії. Своїми природними і кліматичними умовами він значно відрізнявся від водоймищ Середземномор’я. Береги Понту Евксінського (так греки називали Чорне море) були мало „вирізані”: тут було недостатньо бухт, заглиблених у сушу, і півостровів, що виступають у море. Велика кількість річкових стоків, часта зміна вітрів, різні глибини морського дна спричиняли штормові хвилювання, особливо потужні в холодну пору року. Судна, захоплені штормом у морі, не мали можливості швидко сховатися в гавані чи затоці, перебути негоду за виступами мисів або біля островів, а великі глибини не дозволяли кинути якір на безпечній відстані від берега. Такі своєрідні умови позначилися на суднобудівній практиці греків-переселенців, які зобов’язані були враховувати специфіку регіону [857, с. 31-32]. Елліни створили різноманітні судна, пристосовані для безпечного плавання по Чорному морю. Колоністи, згідно з географічними особливостями Понтійського регіону, доволі раціонально

використовували суднобудівну практику, яка сформувалася на досвіді античної цивілізації Середземномор'я.

Історія та технологічні прийоми будівництва суден на території Північного Причорномор'я в історичних джерелах, на жаль, не виявлені. У той же час виразно прослідковується, що технологія суднобудування в державах понтійського регіону відповідала рівню античної доби. Створювані тут судна характеризувалися належною якістю, що забезпечувала навігацію. Для розбудови власного флоту поліси мали достатньо кваліфікованих майстрів, що знали на корабельній справі. Очевидно, поліси мусли зберегти традиції кораблебудування та мореплавства метрополій, адже деякі з майстрів могли переселитися до держав Північного Причорномор'я.

Тривалість терміну служби судна античного часу визначалася 40-50 роками [621, с. 335]. Півстолітнє життя цих транспортних засобів дозволяло еллінам-переселенцям освоїти суднобудування на нових територіях і приступити до будівництва суден, пристосованих для плавання як у Чорному, Азовському, так і Середземному морях. Оскільки поселенці прибували кількома хвилями, то перед очима місцевих майстрів поставали і нові моделі суден, які копіювалися і вдосконалювалися.

Рівень суднобудування Північного Причорномор'я вочевидь визначався рівнем розвитку античних полісів, які у свою чергу зазнавали змін у соціально-економічному і політичному устрої. З об'єднанням у 480 р. до н. е. міст-держав, розташованих на західному і східному узбережжі сучасної Керченської протоки, в єдину Боспорську державу зі столицею Пантікапей роль морського транспорту в економічному і політичному житті значно збільшується, відповідно зростає і роль суднобудування.

У цей період переважають два типи суден – з таранами (військові) і без них (торгові, промислові, транспортні й допоміжні). Зображення зазначених типів суден збереглися дотепер (позначення 1, 2, 3 додатку Д), що дозволяє зі значним ступенем достовірності відтворити їхні характеристики [857, с. 44]. У IV – III ст. до н. е. прогрес суднобудування у Північному Причорномор'ї був

нерозривно пов'язаний із загальними тенденціями розвитку античного суспільства епохи еллінізму. У цей період наука і техніка сягають високого рівня, що сприяє і розквіту суднобудування, новий етап якого ознаменувався будівництвом великих кораблів з основним весловим рушієм.

У науковій літературі з проблем історії суднобудування існує думка, що в північнопричорноморському регіоні будувалися переважно судна малої водотоннажності. Проте подібне твердження навряд чи має підстави, бо є свідченням недооцінки суднобудівних можливостей античних держав Північного Причорномор'я. На наш погляд, переконливішими є позиції тих учених, які вважають, що в даному регіоні спостерігається тенденція до загального розвитку суднобудування, адже торгові судна і військові кораблі доби еллінізму демонструють високу досконалість [844; 857, с. 76, 94-101; 951, с. 66-78].

Повідомлення античного географа Страбона дозволяють скласти уявлення про розмах суднобудування у Боспорській державі. „У Пантікапеї, – пише він, – у східній частині міста знаходяться гавань і верфі приблизно на 30 кораблів” [427, с. 283, 310]. У спорудженні суден брали участь не менше кількох сотень фахівців. За підрахунками сучасного російського дослідника М. Писаревського, кількісний склад Боспорського флоту у IV–III ст. до н. е. нараховував 40 кораблів різного класу та призначення: крейсерських, військово-транспортних, вартових; залучались також для перевезень війська і провізії судна торгового флоту [1083, с. 15]. Суднобудівельники у Боспорській державі застосовували переважно довгоствольні хвойні дерева, якими в часи античності були вкриті (тепер майже безлісі) Таманський і Керченський півострови [951, с. 21-41; 66-76].

Цілком вірогідно, будування і ремонт суден здійснювалися й в інших містах Північного Причорномор'я, і звичайно, в Ольвії та Херсонесі [614, с. 45; 844, с. 101-105; 1014, с. 171]. Ольвія була добре забезпечена корабельним лісом, оскільки поряд з нею розташовувалися досить великі лісові масиви Гілеї. Відомий готський історик Йордан (VI ст. н. е.), який особисто відвідав цю

територію, засвідчив наявність біля міста „широченних земель, що заросли лісами” [312, с. 74, 227]. Деякі сучасні дослідники навіть вважають, що на першому етапі розвитку міста корабельний ліс був одним із основних предметів експорту. До речі, й сама лісозаготівля могла стати додатковим стимулом до розвитку в Ольвії вантажного флоту, зокрема для перевезення сировини хоча б з Гілеї до міста [844, с. 100-101; 951, с. 15-16].

У IV – II століттях до н. е. у військовому кораблебудуванні Північного Причорномор'я переважали дієри (або біреми), що мали два ряди весел і вдосконалений таран, який переходив у відігнутий назовні форштевень. Останній виконував при таранному ударі роль grindжол, що наповзали на борт ворожого судна і таким чином підминали його під себе. На скулах судна зазвичай зображувалося око тварини. Дієру (позначення 4 додатку Д) можна вважати своєрідною перехідною ланкою від суден з одним рядом весел – уніреми (монери) до кораблів із трьома рядами весел – трієр (трирем).

У кінці XX ст. дослідники (із колишнього СРСР) відновили за чинними джерелами конструкцію дієри. Детальний проект був розроблений в Україні в Миколаївському кораблебудівному інституті (сучасний Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова). Практична реалізація запропонованого проекту була здійснена на верфі міста Сочі. Створена дієра отримала назву „Івлія”, її довжина – 25,5 м, ширина – 4,6 м, водотоннажність – 40 т, екіпаж – 50 веслярів. Судно мало пряме вітрило площею 50 кв. м. Максимальна швидкість під час руху, показана веслярами, – 4,5 вуз., під вітрилом – 7 вуз. „Івлія” за сім років пройшла більше шести тисяч миль у Чорному й Середземному морях, Біскайській затоці і по річках Франції. Судно на практиці підтвердило високі морехідні якості давніх дієр [808, с. 100-101].

У період еллінізму, з IV ст. до н. е., до складу флотів держав Північного Причорномор'я входили трієри. Істотним удосконаленням у трієрі, на відміну від попередніх типів суден, була наявність суцільної палуби, під якою розташовувався трюм (таламос). Розміри цього типу судна варіювалися у межах від 25 до 40 м у довжину і 4-6 м завширшки. Відповідно змінювалася і

його водотоннажність – від 45 до 100 т. Основним видом рушія у трієри були три ряди весел, розташованих вздовж борту один над одним. Пряме вітрило виконувало роль допоміжного рушія і під час бою згоралося [618, с. 60-70; 857, с. 56-59; 1017, с. 28-29; 1083, с. 17].

Оскільки таранний удар був основним тактичним прийомом морського бою, то обов'язковою приналежністю грецьких кораблів був таран. „Таранами називалися, – писав М. Боголюбов, – масивні краї з металу або дерева ним обкованого, що виступали перед носовою частиною судна. Форма і кількість таранів були різні, як і їх розташування” [618, с. 49]. Тарани відрізнялися своїми розмірами і конструкцією. Типи таранів північнопричорноморських кораблів широко представлені на пантікапейських і херсонеських мідних монетах кінця II – початку I ст. до н. е. [557; 558; 710, с. 179, 186, 188-189, табл.: XLI, 14; XXXVI, 10; XLIII, 1] (позначення 5, 6, 7, 8 додатку Д).

Чи будували у Північному Причорномор'ї у період еллінізму більш крупні військові кораблі: пентери, гексери, октери (тобто судна із п'ятьма, шістьма і вісьмома рядами весел вздовж борту) – однозначно відповісти неможливо. Суднобудування цього регіону відповідало тим потребам, які висувалися перед ним конкретною історичною ситуацією та географічними особливостями середовища. Тому до аналізу рівня розвитку суднобудування північнопричорноморського регіону недоцільно підходити через порівняння з технічними можливостями і масштабами античних суднобудівників Середземномор'я.

Особливе місце в суднобудуванні Північного Причорномор'я посідало створення торгових суден. Як свідчать історичні джерела, значення і роль торгового флоту постійно зростали. Збільшення товарності виробництва й ролі товарно-грошових відносин в економіці та житті античних суспільств виявлялося, зокрема, в розширенні обсягів торгівлі – як внутрішньої, так і зовнішньої. Разом із традиційними торговими партнерами – Афінами та Мілетом – з'являлися нові контрагенти – Синоп, Родос та ін.

Основними об'єктами торгівлі з античною Грецією, бідною на

сільськогосподарські угіддя, були зернові культури і продукти з риби: „Хліб і рибу – два головні предмети античної грецької поживи, – вважав М. Грушевський, – чорноморські Греки добували й вивозили у великих масах” [678, Т. 1. с. 102]. Складова Північного Причорномор’я в торгівлі зерном та продукцією сільського господарства постійно зростала [715, с. 194-195; 755, с. 118-124; 905, с. 259], що стимулювало необхідність збільшення тоннажності торгових суден. Боспор доставляв Афінам половину всього імпортованого зерна [944, с. 35].

Усі північнопричорноморські держави підтримували активне морське сполучення як з містами циркумпонтійського регіону, так і між собою, що передбачало наявність чисельного торгового флоту, а також полісних і приватних суден [628; 655; 656, с. 67; 758; 804]. Б. Петерс вважає, що саме типи суден торгового флоту переконливо засвідчують раціоналізм суднобудівників античних держав Північного Причорномор’я. Як зазначав дослідник, при спорудженні суден греки-переселенці широко використовували прийоми суднобудування народів, які проживали в безпосередній близькості з ними. Так, з великих стовбурів дуба робилися човни-однодеревки, здатні здійснювати каботажні морські та річкові плавання [857, с. 125]. У сучасній літературі, яка репрезентує історію античного суднобудування на теренах давньої України, існує і протилежна думка, котра полягає в тому, що човни-однодеревки не знаходили широкого застосування на Чорному морі [951, с. 76].

Торгові судна, збудовані в грецьких полісах Північного Причорномор’я, продовжували традиції античного суднобудування і характеризувалися такими особливостями: це були вітрильники з високою кормою і водонепроникною палубою, які мали не менше двох якорів. Для стернового передбачене спеціальне укриття – високо зведена рубка. Нижня частина бортів вітрильників (від ватерлінії), а також днище покривалися свинцевими листами, щоб убезпечити дошки від гниття й обростання черепашками. Густо просмолені борти мали чорний колір. Торгові судна зазвичай буксировали рятувальні плавзасоби [856, с. 197]. Загальне уявлення про конструкції торговельних та

транспортних суден і їхніх частин можна скласти завдяки зображенням пізньоантичного часу (позначення 9 – 16 додатку Д).

Сьогодні відомі численні знахідки стародавніх якорів, які також репрезентують достатньо високий рівень суднобудування в північнопричорноморському регіоні [632, с. 523; 945]. Археолог В. Назаров на підставі класифікації якорів, знайдених в Нижньобузькому регіоні, стверджує, що „ольвійці були принаймні добре ознайомлені з тогочасними досягненнями еллінів у галузі суднобудування” [833, с. 96-97].

На початку I тис. н. е. (римський період) динаміка суднобудування в Північному Причорномор’ї безпосередньо зумовлювалася особливостями політичного, економічного розвитку регіону та ролі і місця військового і торгового флотів у житті держав. Військовий флот користувався попитом через тогочасні численні війни, а торговий використовувався заможними греко-римськими вихідцями у посередницьких торгових операціях з населенням прикордонних територій.

Загалом суднобудування у Північному Причорномор’ї достатньо успішно розвивалося впродовж усієї історії античних держав, розташованих на давніх українських землях. Маючи непогану сировинну базу, а також традиції суднобудування й мореплавства, привнесені з метрополії, держави названого регіону створюють власний флот, при тому торговий і військовий флоти виконували свої завдання відповідно до історичної ситуації того часу. Так, торгово-транспортний флот доставляв вантажі на великі відстані, здійснював перевезення пасажирів, продуктів харчування, сировини, побутових предметів, озброєння, облогових пристосувань. Військові кораблі Північного Причорномор’я брали участь у розв’язанні низки завдань, основними з-поміж яких були: боротьба з флотом супротивника; блокади і облоги фортець з моря; захоплення торгового флоту ворога та ін.

Таким чином, суднобудування античних держав Північного Причорномор’я пройшло непростий шлях розвитку, в якому синтезувалася різноманітність плавучих засобів та досягнення технічної думки еллінів [888].

Досвід суднобудування античної доби не був здобутком лише власне грецьких держав Північного Причорномор'я, він простежується різною мірою в подальші історичні епохи, зокрема в середньовічному морському і річковому суднобудуванні.

Дослідження історії суднобудування в I тис. до н. е. – першій пол. I тис. н. е. передбачає виокремлення основних його напрямів на всіх українських територіях. На жаль, знавці історії стародавності констатують: „Одним із складних питань усе ще залишається дослідження взаємовідносин греків і варварів Північного Причорномор'я”, що безумовно впливає і на створення цілісної картини суднобудівної практики народів давньої України [682, с. 7]. Старогрецькі й римські джерела відтворюють її в контексті історії морського піратства аборигенів, яке створювало значну небезпеку на торгових шляхах у Чорному морі. На основі узагальнення наявних письмових та археологічних джерел дослідник понтійського піратства І. Брашинський доходить висновку, що саме знання морської справи та суднобудівельна практика таврів, сатархеїв (або сатархі) та інших народів пояснює тривалість негативного впливу морського розбою на торгові комунікації античного світу в Чорному морі [627].

Судна, створювані місцевими народами Північного Причорномор'я, ймовірно співвідносилися за загальними особливостями конструкцій з плавзасобами народів циркумпонтійського регіону. Невеликі вузькі й легкі човни, що вміщували 25-30 осіб, будувалися без жодного металевих цвяха. Верхні частини високих бортів судна розташовувалися близько один від одного, а корпус розширювався. Під час штормової погоди борти судна нарощувалися дошками, утворюючи дах, що захищав від захльостування хвилями. Гострий зігнутий ніс і своєрідна корма сприяли тому, що судно за необхідності могло приставати до берега будь-яким краєм. Подібні судна елліни називали „камарами”, від грецького „камара” – „візок зі склепінчастим верхом”, або „склепінчаста кімната” [427, с. 470-471; 627, с. 126-127; 1083, с. 24-25].

На думку античних авторів, знайомство з морем і морською торгівлею

впливало на побут місцевих племен. Страбон вважав, що після того, як вони навчилися будувати судна, вдалися до морського розбою [427, с. 282-283, 470-471]. Безумовно, точка зору античного ученого – представника високої соціокультурної цивілізації – не відбиває справжньої ролі водного транспорту в житті місцевих народів, адже досягнення античних майстрів-суднобудівників, опосередковано проникаючи в різні сфери економічного життя населення, що мешкало у безпосередній близькості від держав-полісів Північного Причорномор'я, активізували розвиток їх ремісничої справи і торгівлі. Історія зберегла цікаве свідчення щодо вагомого внеску скіфів у прогрес античного суднобудування. За даними греко-римських пам'яток, скіфському мудрецю Анахарсісу належить винахід „дворогого” якоря [427, с. 277].

Актуалізація засобів водного пересування знайшла відображення у культових уявленнях осіло-кочового населення України, зокрема у поховальних обрядах. Скіфська поховальна модель судна, знайдена в 1909 р. у похованні IV – III ст. н. е. в Пантікапеї (нині зберігається у фондах Одеського археологічного музею), відтворює пропорції плавучого засобу. Судно має подовжений, відкритий зверху корпус із виразно загостреною носовою частиною і високими бортами. Корма судна зверху покрита настилом. Від нього вгору піднімаються, перехрещуючись, дві дуги-ручки. За допомогою осей, розташованих у центральній частині і в кормі, судно встановлене на чотири колеса. У передній, відкритій, частині судна на підвищенні розміщена фігурка чоловіка [1000, с. 107].

Деякі дослідники другої пол. XX ст. на основі аналізу стародавніх джерел прийшли до висновку, що скіфи в другій пол. II ст. до н. е. мали власний військовий флот [627, с. 131; 671, с. 87]. Проте лаконізм і фрагментарність наявних документів, значні розбіжності в їх трактуванні, відсутність необхідних артефактів не дозволяють визнати достатньо обґрунтованою думку про можливість спорудження скіфами власного флоту [645, с. 244; 833, с. 99]. Тому питання про рівень опанування місцевими народами Північного Причорномор'я суднобудівельною майстерністю слід визнати відкритим для

подальшого вивчення фахівцями-ученими.

Одночасно з розвитком суднобудівельної практики і морської справи в Північному Причорномор'ї процес освоєння водних артерій за допомогою плавзасобів відбувався у всіх народів, які проживали на теренах України. За даними археології, землеробські племена українського Лісостепу в VII ст. до н. е. за допомогою водних артерій вели активну торгівлю з античним світом. Археологічно цей процес прослідковується за знахідками грецьких виробів у лісостепових районах. Саме звідси до грецьких полісів, насамперед до Ольвії, розташованої на березі Дніпровсько-Бузького лиману, був спрямований потік різноманітних товарів, у тому числі вирощених у Середньому Подніпров'ї зернових культур. Показником торговельної активності населення цього регіону, на думку Б. Рибаківа, була одна із назв Ольвії – „Торжище борисфенітів” [908, с. 138].

Сприятливі природні умови Полісся, Середнього Подніпров'я, зокрема наявність значних лісових масивів, сприяли розвитку суднобудування та вдосконаленню процесів деревообробки. Отже, конкретні артефакти переконують у тому, що в Україні в I тис. до н. е. – першій пол. I тис. н. е. традиції суднобудування стабільно підтримувалися й розвивалися. Відповідно до рівня соціально-економічного розвитку чинних на українських землях спільнот склалися і певні традиції та культура суднобудування.

2.2. Специфіка суднобудування в східних слов'ян за доби середньовіччя

Згідно із загальноприйнятою історичною концепцією, підтвердженою найрізноманітнішими джерелами, розселення слов'ян на території Південно-Східної Європи, й України зокрема, здійснювалося за допомогою водних артерій. Слов'яни, „з'явившись на історичній арені” в епоху пізньої античності, починають використовувати гідрологічні системи як для пошуку нових родючих земель, так і для встановлення контактів співробітництва й

конкурування із сусідами [601, с. 18-19; 683, с. 5]. Саме завдяки водним артеріям давні слов'яни, що проживали на українських землях, опинились на перехресті найважливіших комунікаційних і торговельних магістралей, на зіткненні головних цивілізаційних потоків, в одному з головних епіцентрів історичного протиборства й співробітництва Північ – Південь, а згодом Схід – Захід. У другій половині I тис. н. е. слов'яни стали однією з основних груп, які формували етнічну карту ранньосередньовічної Європи. Схожість загальних закономірностей розвитку слов'янських суспільств у V – VIII ст. дозволяє зробити припущення, що процес консолідації слов'янських племен в етнополітичні об'єднання прискорювався саме завдяки активному використанню водних артерій за допомогою різних видів плавзасобів. З періоду раннього середньовіччя водні шляхи були переважним, а часто і єдиним способом сполучення й торгівлі.

На жаль, відомості про суднобудівельну практику давніх слов'ян, які мешкали в цей час на території України, відсутні. Однак є вагомі аргументи, що свідчать про розвинутий рівень суднобудування: це письмові пам'ятки (візантійські хроніки, історичні твори) щодо військових походів слов'ян на Візантію, які були б неможливі без використання суден як засобів пересування.

Сучасні українські історики, аналізуючи свідчення візантійських авторів про перші контакти слов'ян з імперією, схиляються до думки, що їх необхідно розглядати в загальному контексті розвитку тогочасної „варварської” Європи [683, с. 517].

Слов'янське суспільство раннього середньовіччя вже було поінформованим про міжнародні політичні процеси, які призводили до воєн (з використанням суден та флоту). Згідно даних Прокопія Кесарійського (візантійський історик), східнослов'янські племена склавів та антів з 527 р. регулярно „переходили” (на суднах – Авт.) Дунай, здійснюючи походи на територію Візантійської імперії [399, с. 52-53, 294, 337, 365, 369; 913, с. 22-23]. Джерела свідчать, що, починаючи з другої половини I тис. н. е., Візантія ледве витримувала потужний тиск слов'янського світу. Під час війни 550 – 551 рр.

слов'яни взяли в облогу столицю імперії. М. Грушевський з приводу цієї події зазначав: „Коли прийшло „слов'янське військо, якого не було”, так що Юстиніан мусив звернути проти Слов'ян війська, призначені для походу в Італію, але Слов'яне ухилилися від рішучої битви” [678, т. 1. с. 168]. Наприкінці VI ст. вони здійснили декілька спроб захопити Константинополь [399, с. 294, 337, 364, 372-373, 459].

Накопичивши достатній досвід пересування водними шляхами, слов'яни здійснювали в VII ст. складні походи по Чорному й Середземному морях: до грецького міста Солунь (Фессалоніка, 610 р.), острова Крит (623 р.), Константинополя (626 р.) і до південних берегів Італії (642 р.) [498, с. 7; 573, с. 74; 962, с. 12, 14-15]. Використовуючи судна, слов'яни регулярно нападали на Константинополь та інші міста Середземномор'я [470, с. 17, 49, 63, 81; 648; 649; 968, с. 13-15].

У багатьох візантійських джерелах зустрічається така назва слов'янських суден, як „однодеревки”. Згадування про них є у творах Феоділакта Симокатти, Феодора Сінкелла, Феодана та ін. [451, с. 193]. Сучасні дослідники найдавніших писемних відомостей про слов'ян роблять припущення, що вони вже у VII ст. „володіли різними типами суден”. Зокрема, під час морських атак на міста вони покривали свої судна згори дошками для захисту від каменів та стріл з боку городян, при цьому веслярі залишались усередині. Такі захисні засоби здатні були утримати лише великі морські судна. Окрім того, наявні у слов'ян плавучі засоби дозволяли здійснювати далекі морські рейди до берегів Греції й Малої Азії, що навряд чи можливе на маленьких човнах [451, с. 193]. На початку VII ст. пресвітер храму Св. Софії в Константинополі Феодор Сінкелл писав, що „слов'яни набули великих навичок у відважному плаванні по морю” [450, с. 85]. Принагідно звернемо увагу на твердження видатного візантійського богослова, історика кінця VIII – початку IX ст. патріарха Никифора, який повідомляє, що у морських битвах брали участь і жінки-слов'янки [457, с. 227, 237].

Доволі високий рівень суднобудування в східних слов'ян засвідчує і

похід 860 р. руського флоту на Константинополь. 18 червня 860 р. 200 руських кораблів раптово підійшли до столиці імперії, висадили десант та взяли місто в облогу. Доля столиці Візантії перебувала під великою загрозою. За деякими відомостями, від „падіння” Константинополь врятувала буря, яка розкидала руський флот [321 с. 13]. Ця подія, відповідно до відомостей патріарха Фотія, викликала величезний резонанс [300]. Візантійські хроністи згадували даний історичний прецедент протягом п'яти століть [854, с. 58-59; 906, с. 164-165; 913, с. 51]. Давньоруський літопис теж відзначав цей факт як надзвичайно важливий, переломний в історії давньоруської держави [321, с. 13]. Отже, в середині IX ст. саме морським походом уперше сповістило Київське князівство, попередник Давньоруської держави, середньовічний світ про своє існування й початок боротьби з Візантією за пріоритетність на Чорному морі.

У контексті дослідження історії суднобудування України у період середньовіччя, вірогідно, найдоцільніше зупинитися на особливостях Дніпровського басейну та Середнього Подніпров'я. Характеристичні ознаки цього регіону в геополітичному ракурсі отримали висвітлення в сучасній літературі [674, с. 448-449; 933; 964, с. 22-23; 965, с. 16; 966, с. 131]. Головна теза дослідників зводиться до такого: мешкання чисельного й переважно однорідного населення на берегах однієї з найбільших річок Європи, а саме Дніпра та в безпосередній близькості до басейнів великих водних транспортних магістралей Волги та Дунаю, прискорило утворення держави, яка увійшла в історію під назвою „Київська Русь”. Винятково вигідне природно-географічне розташування мав Київ (виник приблизно в кін. V – поч. VI ст.) і Київські землі. Переваги їх геополітичного розташування пов'язані із панівним становищем щодо широкого використання за допомогою плавзасобів розгалуженої системи річкових магістралей верхньої частини Дніпровського басейну, його зв'язку із системами Західної Двіни на півночі, Оки й Дону на сході, Дністра й Немана на південному й північному Заході.

Включеність усіх водних артерій середньовічної Ойкумени в торгово-транспортну мережу зумовлювало створення суден особливої конструкції – від

примітивних до складних. Такі типи суден повинні були забезпечити як вільне пересування верхів'ями дрібних річок – сполучними ланками різних річкових басейнів, так і можливість їх перетягування (волоком) через вододіли (Дніпровські пороги, мілини) на значні відстані. При цьому те саме судно могло використовуватися і як річкове, і як морське. Отже, існувала потреба у суднах із мінімальним осіданням, легких, порівняно невеликих розмірів, із значною вантажопідйомністю. Авторитетний дослідник історії давнього дерев'яного суднобудування проф. М. Загоскін (кін. XIX – поч. XX ст.), описуючи технічні переваги „кораблів-човнів” придніпровської Русі у військових діях, характеризував їх так: „Повна несподіваність походу, стрімкість атаки, можливість швидкого відступу у відкрите море або до мілководного узбережжя, плавнів і річкових гирл, де не змогли б наздогнати їх важкі судна грецького флоту” [700, с. 368].

У 882 р., з початком князювання у Києві Олега, робиться вирішальний крок на шляху становлення східнослов'янської державності і в той же час розширюються зв'язки Давньоруської держави із зовнішнім світом за допомогою водного транспорту. Пам'ятка історіографії Київської Русі „Повість минулих літ” свідчить, що з кінця IX ст. і особливо у першій половині X ст. активно функціонувала Волховсько-Дніпровська система водних шляхів від Балтійського моря до Чорного, відома з літопису як „Путь з варягів у греки”. Подана літописцем схема цього шляху яскраво виявляє його міжнародний „заморський” характер [383; 384].

Вихід Київської Русі до зовнішнього світу джерелознавча база відтворює за матеріалами військово-політичних відносин молодій державі з Візантією, що також дозволяє певною мірою окреслити і масштаби суднобудування. За даними літопису, князь Олег у 907 р., зібравши „кораблів числом дві тисячі” і військо, здійснив успішний похід на Константинополь: „І зажадав Олег, щоб вони (греки) данину дали на дві тисячі кораблів: по дванадцять гривень на чоловіка, а в кораблі [було] по сорок мужів” [321, с. 16-18]. Відомі з історичної літератури політичні, економічні, торговельні наслідки цього походу не входять

у коло означених темою даного дослідження проблем. Звернення до цієї історичної події дозволяє нагадати, що у 860 р., тобто менше ніж за 50 років, (до 907 р.) руський флот під Константинополем нараховував 200 суден. Зіставлення зафіксованого унаочнює уявлення про темпи і масштаби розвитку суднобудування в Київській Русі наприкінці IX – початку X ст. Побудова та спорядження флоту на 2000 суден передбачала значну кількість обізнаних майстрів і багатогалузеве ремісницьке виробництво, яке забезпечувало обробку лісу, виробництво металевих виробів, полотна, приладдя, предметів озброєння, різних інструментів.

У контексті наведеного стає зрозумілим, чому сучасник Київського князя Ігоря (912 – 945 рр.), візантійський імператор Константин Багрянородний (905 – 959 рр.), у відомій праці „Про управління державою” опису плавучих засобів і судноплавства в русів присвятив цілий розділ – „Про русів, що вирушають із моноксилами (суднами – Авт.) з Русі до Константинополя” [316, с. 45-51]. Звернемося до оригіналу, що є першим письмовим джерелом з історії суднобудування на теренах давньої України. Константин досить детально зупиняється на виготовленні слов’янами суден і сплавланні їх від Києва до Царграда. „Слов’яни рубають на своїх горах, – пише К. Багрянородний, – моноксили під час зими і, спорядивши їх, з настанням весни, коли розтане лід, вводять у найближчі водойми. Оскільки ці (водойми) впадають в річку Дніпро, то і вони з тамтешніх (місць) входять у цю саму річку і вирушають до Києва. Їх витягують (для оснащення) і продають русам. Руси ж, купивши одні ці довбанки і розібравши свої старі моноксили, переносять з тих на ці весла, кочети й інше обладнання... І в червні місяці (після спадання весняних вод), рухаючись по річці Дніпру, вони спускаються до Вітичева, який є фортецею-пактіотом росів, і зібравшись там протягом двох або трьох днів, доки об’єднуються усі моноксили, тоді вирушають в дорогу і спускаються по названій річці Дніпру”. Біля порогів „одні волоком, інші на плечах, переправляють свої моноксили”. Далі, досягнувши острова Св. Єферій (нині Березань), „...знову вони переоснащують свої моноксили всім тим потрібним,

чого їм не вистачає, – вітрилами, стернами, які вони доставляли (з собою)”, для морського плавання [316, с. 45-49].

Відповідно до згадок Константина, судна на Русі виготовляли практично на всіх територіях, прилеглих до річкових басейнів. К. Багрянородний подає такий перелік пунктів їхнього збору: Чернігів (басейн Десни й Сейму), Любеч (басейн Березини, частина Дніпра й Сожу), Вишгород (басейн Прип'яті й Тетерева), Новгород (басейн Ільменю), Смоленськ (басейн Верхнього Дніпра). У Києві було відведене спеціальне урочище (очевидно, Почайна, як припускав Б. Рибаків), де остаточно оснащувалися всі судна, що доставлялися із названих річок. Виготовлення суден здійснювалося в зимовий час і на початку весни (сплав і оснащення). Весь комплекс щорічного виготовлення декількох сотень суден вимагав зусиль багатьох тисяч ремісників і міг здійснюватися лише на основі застосування державних принципів управління й регулювання процесами суднобудування.

Відомий фахівець історії Давньоруської держави, Б. Рибаків вважав, що підтвердженням державного контролю за виготовленням суден є створення централізованих пунктів збору плавзасобів, які розташовувалися по території протяжністю до 900 км [907, с. 320]. Отже, суднобудування досягло такого розвитку, що складало окрему організовану галузь із центром у Києві.

На жаль, ні опис К. Багрянородного, ані інші джерела не відображають технологію спорудження суден майстрами Київської Русі. Зарубіжні автори, мало знайомі з життям населення східнослов'янської держави, не знали й не могли належно висвітлити практику створення суден. Про технологію суднобудування можна говорити лише виходячи з досвіду пізнішого часу на основі історичних реконструкцій і припущень. У XIX – XX ст. дослідники історії давньоруського суднобудування способом ретроспекції з пізнішими старожитностями, такими, як суднобудування запорозького козацтва, а також на підставі порівняльних даних археології, етнографії, письмових лінгвістичних та антропологічних джерел створили наукові розвідки, які дозволяють з високим рівнем вірогідності визначити загальні напрями розвитку даної галузі.

За порівняльними даними лінгвістики, найдавнішими термінами слов'ян, які вживалися стосовно плавзасобів, були „корабель” і „човен” (чълнѣ і лодія), У письмових джерелах Давньоруської держави терміни „корабель”, „човен” застосовувалися в широкому, альтернативному значенні до будь-якого типу судна [894, с. 163-173].

Звід права „Руська правда” подає загальне уявлення про поступальний прогрес суднобудування. У Короткій редакції „Руської правди”, стаття 35 (створена орієнтовно у 30-ті – 70-ті рр. XI ст.), читаємо: „А хто вкраде лодію, платить хазяїнові 30 резан за лодію і 60 резан штрафу князеві”. У Просторовій редакції „Руської правди” (за Троїцьким списком), що була укладена у першій половині XII ст., у статті 79 визначається: „Якщо хто украде лодію, той 60 кун штрафу, а лодію повернути особисто, за морську лодію – 3 гривні, за набивну – 2 гривні, за човен – 20 кун, а за струг – гривня”. Наведені витяги з „Руської правди” засвідчують швидкий розвиток суднобудування. Якщо в „Короткій” редакції зводу законів типи суден законодавець не класифікує, то в „Просторовій” редакції розрізняються: „морська” та „набивна” лодія, „човен”, „струг”. Розмаїття типів суден змусило законодавчо розробити класифікацію і встановити ціни на найпоширеніші. Звернемо увагу, що звід законів Київської Русі фіксує підвищення цін на судна. Так, вартість судна виросла з 30-60 резан до 2-3 гривень (резан – дрібна монета. В XI ст. 50 резан дорівнювали півгривні або 25 кунам) [402, с. 6, 7, 21, 36]. Залежно від призначення і місця плавання судна розрізнялися своїми розмірами, спорядженням, будовою. Зокрема, пересування по річкових транспортних артеріях забезпечували річкові човни („чълнѣ” – невелике судно), які створювалися методом обтісування, „видовбування”, „випалювання” зі стовбура одного дерева.

Технологія виготовлення човнів-довбанок з'ясовувалася під час аналізу початкового етапу історії суднобудування на теренах України. Не вдаючись до повторного опису технології виготовлення „однодеревок”, підкреслимо, що з поліпшенням знарядь праці удосконалювалася і технологія виробництва „довбанок”. При тому спадкоємність традицій у створенні суден-однодеревок

зазвичай зберігалася.

Човни-ододеревки, або, за грецькими джерелами – „моноксили”, не мали морехідних якостей. Умовам морського плавання відповідав „набивний” човен. Конструкція такого типу суден, їх спорудження значно відрізнялися від річкового човна-ододеревки. Оброблене дерево-заготовка (зване „колодою” або „трубою”) з видовбаною виїмкою правило в набивному човні тільки за основу. Надводна частина такого судна збільшувалася нашиванням на борти колод шляхом „набивання” край на край, одна на одну, дощок („набоїв”), що значно збільшувало його розміри, вантажопідйомність та остійність. Усередині човна встановлювали і кріпили декілька основних і полегшених опруг (шпангоутів), кінці яких вивершувалися над бортами видовбаної частини судна. Опруги кріпилися до днища й до бортів дерев’яними кілочками або пришивалися вицею (особливо обробленим ялиновим корінням).

Саме на такому типі суден південні русичі вперше з’явилися біля стін Константинополя й увійшли до світової військово-морської історії. Названі судна якісно відрізнялися від первинного видовбаного човна-ододеревки [720, с. 282; 795, с. 133].

Процес спорудження набивних суден у Київській Русі безперервно удосконалювався. За наявними ретроспективними даними, на початку X ст. морський княжий човен – унікальне судно наших далеких предків – включало характеристики досить високого рівня [722, с. 18].

Судно такого типу було доволі міцним і легким, що дозволяло перетягувати його за допомогою катків на волоках для подолання порогів і пересування під час безвітря. „Руси, – писав М.Загоскін, – не стояли твердою ногою поблизу північного чорноморського узбережжя, де вони стикалися з конкуренцією греків, корсунців і генуезців, а також відтіснялися від нього ордами печенігів і половців, і як наслідок – не мали у своєму розпорядженні приморських портів. Наші пращури X – XII ст. і не могли розвинути тут спеціальне морське суднобудування: у їх відчайдушних морських починаннях їм доводилося задовольнятися тими ж, лише до певної міри пристосованими до

вимог морського плавання, суднами, які були типовими і для їх дніпровського річкового флоту взагалі, хоча для цієї мети і вибиралися, звичайно, човни найнадійніші і більш значні за розмірами” [700, с. 368].

З літописних джерел відомо, що слов'янський морський човен (лодія) уміщував від 40 до 100 чоловік [321, с. 18; 678, Т.1. с. 434; 731, с. 83]. Проте звичайна завантаженість, особливо у походах, беручи до уваги необхідність вільного розташування людей з метою зручності в діях, очевидно, не перевищувала 40 чоловік, а в окремих випадках становила і 20 осіб. Враховуючи середню вагу людини (75 кг), його озброєння і запаси провізії, можна припустити, що вантажопідйомність суден складала від 4 до 16 т. Якби ці судна були тільки вантажними, то їх довжина не могла перевищувати 12 м. Але в них розташовувалися ще й люди. Отже, довжина такого типу суден коливалася від 12 до 16 м, ширина складала не менше 3 м, при осіданні близько 1,2 м [722, с. 18]. Як свідчать історичні джерела, осадність човна через його порівняну легкість та якісне виготовлення була значно меншою, ніж у відповідних типах іноземних суден. Ліутпранд (історик X ст.) писав про староруські судна: „Кораблі русів унаслідок невеликих своїх розмірів проходять по найменшій воді, так що грецькі судна при своїй глибокій осадності нічого не в змозі (з ними) вдіяти”. Технічні характеристики, швидкохідність, легкість суден русів дивували й захоплювали сучасників [1022, с. 38].

Флот Давньоруської держави був панівним на Чорному морі, що пояснює, чому в іноземних джерелах середньовіччя воно зветься „Руським морем” [678, т. 1, с. 284].

Судна Давньоруської держави не були власне вантажними. Довгі й доволі вузькі в основі, вони не відзначалися великою підйомною силою. Між тим торгіві відносини, що зав'язалися з часом як із заходом – через систему Балтійського моря, так і зі сходом – через системи Волги, Дону й інших річок, висунули потребу у водному транспорті, здатному доставляти вантажі на значні відстані. Судна такого типу, як вважають фахівці історії суднобудування Русі,

носили назву „стругів” (вперше вони згадуються на початку XII ст.). Логічно припустити, що первинне їх термінологічне „визначення” було дещо іншим. У пам’ятках стародавньої писемності зустрічається така назва суден, як „ширі”: „ушли въ ширяхъ” або „на ширяхъ”, догнали „въ шир'ѣ”. Можливо, це і були плоскодонні, широкі судна нового типу [1022, с. 40]. Проаналізувати особливості конструкцій перших стругів не видається можливим, через те що їх описи не збереглися. У той же час з історичних джерел постає, що струги були порівняно невеликими суднами. Згідно з „Руською Правдою”, струг поціновувався дешевше – удвічі від набивного човна і втричі від морського [402, с. 21]. Імовірно, будівництво перших стругів здійснювалося так само, як і човнів – із суцільною основою з одного дерева. Однодеревна основа (труба) розширялася „практично до плоского стану”, що дозволяло розробити необхідні технічні параметри низькобортного судна [1022, с. 41].

З розвитком суднобудування назва „струг” стає загальним терміном, який позначав різні типи плоскодонних суден – „з набоями”, палубні, „дощаті”, з відповідними пристосуваннями для перевезення пасажирів і т.д. Поступово, термін „струг” набуває узагальненого змісту, як і слова „корабель”, „судно”, „човен”. Костомаров вважав, що „назва струга (була на Русі) найбільш вживана і часто застосовувалася для позначення судна взагалі” [1022, с. 42, 43].

У сучасній історичній літературі дискусійним залишається питання про можливість застосування аж до середини XII ст. палубного настилу на судах Київської Русі. Ані археологічні матеріали, ані дані лінгвістики не змогли заповнити історичної лакуни з названої проблеми. Зауважимо, що термін „палубний човен” взагалі не використовувався в Давньоруській державі. Проте логічно припустити наявність, починаючи з X ст., особливого типу княжих суден, в конструкцію яких входили, як звали їх на Русі, „мости” (напівпалуба або палуба).

Появу палубного корабля в історії давнього суднобудування загальноприйнято пов’язувати з відомим фактом, датованим в Іпатіївському літописі 1151 р., коли відбулася битва на Дніпрі між князями – київським

Ізяславом Мстиславичем і ростово-суздальським Юрієм Долгоруким. У цій битві на боці киян діяли судна нового типу [389, с. 121; 731, с. 84]. Вони були побудовані так, що веслярі розташовувалися під дощатою палубою, яка одночасно слугувала помостом для воїнів, що вели бій із супротивником. Човни мали по два керма-весла – одне на кормі і одне на носі, що давало можливість маневрувати і переднім і заднім ходом. На думку відомого українського історика П. Толочка, ці „кораблі, безсумнівно, побудовані на Київській верфі, причому за порівняно короткий термін” [963, с. 114]. У спеціальній історичній літературі човен Ізяслава Мстиславича розглядається як „спроба витворити свій власний тип воєнного корабля” [731, с. 84].

Оснащення давньоруського човна позначене різноманітністю. Найвідомішими технічними пристосуваннями були: *кочети* для весел; весла – *гребки* або *гребки*, *гребла*; кермо – *правило* або *стерно*, велике стернове весло – *потесь*, *навесь*, *бабайка*, *слопець*, *лопасшина*; мачта – *шьгла*, *ша(о)гла*, *ще(о)гла*, з реєю – *раиной* або *раей*; декілька якорів (іноді званіх *укоп*); вітрила – *ветрила*, канати – *ужи* або *при*. Судна дальнього плавання Київської Русі у IX – XI ст. оснащувалися спеціальними пристосуваннями для перетягування: полози, катки і навіть колеса, а на морському човні існували особливі пояси зі звитих пучків очерету для більшої остійності на хвилях. Під час сильних бур човни зв’язувалися поясами у пороми, що витримували великі хвилювання [1022, с. 37].

У XI – XII ст. закономірним етапом загального технічного прогресу в суднобудуванні стає створення судна виключно з дощок. Його розміри не регламентувалися розмірами днищевої видовбаної заготовки „колоди” і повністю залежали від вимог замовника, а також майстерності суднобудівника. Звичайно, особливості гідрологічних систем Давньоруської держави (Дніпровські пороги) серйозно впливали на загальні розміри нових типів суден і не дозволяли створювати складні конструкції великої вантажопідйомності. Створення нового типу суден збігається з політико-економічним піднесенням Київської Русі, яка стає провідним посередником в азійсько-європейській

торгівлі, а Київ – головним центром торгових операцій. Через Київ здійснювалося і транзитне постачання товарів у північноросійські міста. Згадував про руські торгові судна в Олександрії і європейський мандрівник XII ст. Веніамін Тудельський [591, с. 473-483].

Інтенсивні торгові операції за допомогою водного транспорту потребували суден більшої вантажопідйомності. І. Шубін вважає, що до нового типу суден застосовувався термін „насад”. Дослідник пише: „Насади, судячи з багатьох даних, були вже суднами дощатими або, насамкінець, попервах складали перехідний етап від одnodеревок до дощаників. Крім того, насади були суднами критими, палубними” [1022, с. 40]. Днищева видовбана частина в насаді замінювалася дошками, що кріпилися за допомогою нагелів. Новий тип судна відрізнявся від набивного човна більшою висотою бортів, що забезпечували досить велику висоту судна і значний запас плавучості. Інколи борти були вищими за рівень весел і служили надійним захистом під час бою. Поява суден нових типів саме у період найвищого розквіту Київської Русі не викликає сумнівів у сучасних дослідників історії середньовічного суднобудування [722, с. 19].

До будівництва суден було залучено значну кількість кваліфікованих спеціалістів. Ремісники-чоловіки виготовляли корпус та його оснащення, а жінки ткали спеціальну тканину для вітрил [849, с. 103]. Суднобудування потребувало створення налагодженого виробництва грубого вітрильного полотна, котре б відповідало певним стандартам як за розмірами, так і за якістю. Так, за підрахунками Б. Рибаківа, на обладнання вітрила лише одного корабля йшло 16 м² „толстини” (грубої тканини). Загальні розрахунки, здійснені цим дослідником, показали, що для флотилії з 400-500 суден була потрібна робота 2 тисяч ткацьких верстатів протягом усієї зими або праця жінок з 80-100 сіл того часу. А до того необхідно було виростити льон та коноплі в такій кількості, щоб можна було виготовити приблизно 20 тисяч „ужиць” – корабельних канатів [907, с. 320-321]. Отже, жіноча праця широко використовувалася в суднобудуванні Давньоруської держави. На нього

працювала ще й велика кількість князівських ремісників у містах і селян-общинників у селах. Залучення до побудови суден ремісників різних професій було можливим лише за умов застосування державних принципів координації їх діяльності. Загальний контроль за спорудженням суден здійснювали спеціально призначені п'ять державних чиновників (як пише Б. Рибаків, „обласних начальників”), у тому числі син Великого князя [907, с. 320]. Отож слушними є твердження спеціалістів-істориків Київської Русі, що суднобудування як одна з найважливіших галузей середньовічного ремесла знаходилося під безпосереднім контролем великокняжої влади [907, с. 320, 321; 963, с. 113, 114].

З розвитком зовнішньополітичних, економічних зв'язків суднобудування запозичувало зарубіжний досвід, переймаючи іноземні конструкції суден та їх назви. У VIII – IX ст. військово-політичні контакти східних слов'ян із заповзятливими варягами (вікінгами) надавали можливість для вивчення чужоземних суднобудівних принципів. Варяги, опанувавши північні і східні моря, накопичили певний досвід будівництва суден, придатних для плавання як морями, так і річками [831, с. 7, 147]. Їх досягнення, вважав І. Крип'якевич, мали „великий вплив на розвиток й удіпшення плавби у нас” [731, с. 81].

У XII ст. суднові майстри Дніпровського і Дністровського водних басейнів запозичували в Генуї досвід будування нового для Русі крупного веслового судна – галери (у південноруській транскрипції – „галея”) [700, с. 365]. До цього ж періоду відноситься і поява на річках Київської Русі ще одного типу суден, назва якого – „учан” або „чан” – є східного походження. Учан належав до розряду вантажних транспортних плоскодонних суден [1022, с. 50-52]. Щодо місцевих умов плавання, то майстри-суднобудівники інтегрували власний досвід із зарубіжними інноваціями, покращуючи тим самим характеристики чинних і створюючи нові типи суден.

Отже, розмаїття типів суден свідчить про поширення суднобудування по всій території держави [890]. Конструкції суден Київської Русі відповідали функціональним вимогам. Судно, призначене переважно для перевезення

людей, відрізнялося від вантажного. Форма носової і кормової кінцевих частин морських суден створювалася з додатковими розширеннями в надводній частині, щоб не черпати у відкритому морі воду при зануренні у хвилі.

Основним матеріалом майстрів було дерево, що, у свою чергу, передбачало високий рівень розвитку деревообробного ремесла. Відкриті археологічні пам'ятки кінця XX ст. дозволили українським науковцям здійснити історичну реконструкцію процесу розвитку деревообробної культури у V – XII ст. За археологічними матеріалами, уже в середині I тис. н. е. технологія обробки дерева, найбільш уживаного природного матеріалу, досягла у східних слов'ян вельми високого рівня. У майстрів були тесла, долота, ложкоподібні свердла. Знаряддя теслярів вже мало вужче призначення: для грубого обтісування колод, для досконалої обробки виробів, для виготовлення клепок. У III – IV ст. на слов'янській території з'являється токарний верстат [683, с. 133-134]. Майстри-суднобудівники досконало володіли всіма відомими на той час знаряддями праці. Основним інструментом була сокира, якою рубали дерева і тесали дошки. У вправних руках майстра сокира ставала універсальним знаряддям праці. Стругом знімали кору з колод, теслом обробляли дошки („тес”), видовбували і обстругували човни, свердлом робили отвори в дошках і кокорах, які зшивали лозинами або збивали дерев'яними цвяхами. Пили, що використовувалися, були невеликі за розмірами і застосовувалися для виконання допоміжних видів робіт.

Судна, будучи продуктом людської праці, задовольняли низку потреб: забезпечували пересування на значні відстані по річках, морях; служили засобом реалізації військових і торгових операцій; гарантували промислове рибальство і подібне. Завдяки активному розвитку суднобудування водні артерії Давньоруської держави перетворилися на найзручніші на той час транспортно-торговельні шляхи, що забезпечили вихід Русі у близький і далекий світи та створили умови для швидкого й органічного входження в міжнародне життя. Саме досягнення майстрів-суднобудівників Київської Русі у модифікованому вигляді демонструвало українське козацтво.

2.3. Козацькі традиції як модифіковані форми досягнень майстрів суднобудування

Історія розвитку суднобудування на території України у період середньовіччя безпосередньо пов'язана зі складними геополітичними процесами, що відбувалися в Давньоруській державі, у Західній та Східній цивілізаціях. Київська Русь поступово втрачала здатність координувати політичні та економічні процеси суспільства. Зростання в другій половині XII ст. на території Русі окремих князівств активізувало регіональні тенденції до децентралізації.

З піднесенням Галицького князівства зростає роль Дністровського водного шляху, який простягнувся від Балтійського моря вздовж Одри, Вісли, Сяну й Дністра до Чорного моря. Галич завдяки цьому поширює свій контроль уздовж Дністра й Пруту. У XII – XIII ст. на Волині та Прикарпатті утворюється досить розгалужена мережа регіонального сполучення. Від Галича до пониззя Дністра йшли як водні, так і суходільні шляхи. До сфери торгово-економічних інтересів Галича належало і пониззя між Дністром та Дунаєм.

Державна криза на українських землях внаслідок руйнації Русі монголами не спричинила припинення суднобудування. Певне уявлення про його історію можна скласти на основі документальних джерел, що відбивають загальний стан судноплавства транспортними артеріями України.

У XII ст. переселенці з земель Київської держави, насамперед із Галицького князівства, активно освоювали в Нижньому Подунав'ї водні системи, плавневі протоки та озера [528, с. 61]. Населення цієї території, за вітчизняними джерелами, відоме під назвою „берладники” (бродники). Сучасний український дослідник М. Котляр зазначає: „В основі терміну „бродник” лежить, найімовірніше, іменник „брід” і утворене від нього дієслово „бродити”: переходити через воду, долати брід”. Термінологічно слово вказує не на місце проживання, а на професію [747, с. 35]. У нашому дослідженні використовується термін „бродники”.

Обравши територією розселення землі, де проходили водні артерії, що правили за торговельні та військові шляхи, бродники забезпечували купцям та „іншим перехожим” безпечне судноплавство, виконували лоцманські обов’язки, займалися прибутковими промислами, брали участь у військових походах. У зонах свого мешкання бродники вправно проводили судна, незважаючи на мілини, пороги тощо. Їхніми послугами користувалися там, де не можна було обійтися без знання водних шляхів і навичок лоцмана [747, с. 32-40]. Історичні джерела вказують, що землі бродників обмежуються нижнім Подунав’ям. Нові археологічні дослідження кінця ХХ ст. дозволили уточнити їх поселення: це зони Дніпрових порогів, Крарійської переправи, південної частини о. Хортиці на місці колишньої Кам’янської Січі (с. Республіканець), острів Великопотьомкінський у гирлі Дніпра та інші території [952, с. 74].

Літописними джерелами підтверджуються такі фахові спеціалізації бродників, як судноплавство, суднобудування та військова справа. У 1223 р., коли руські князі війська просувалися до р. Калки назустріч монгольській навалі, до Хортиці прибув великий флот бродників, що налічував 1000 суден (вигнанців галицьких): „І ввійшли вони в ріку Дніпро і провели (човни) вгору до порогів, і стали коло ріки Хортиці, на броді біля Протолчів” [321, с. 379; 387, с. 506].

Зазначена у літописі кількість суден (можливо, дещо перебільшена), дає підстави для припущення про активний розвиток суднобудівної практики у цієї категорії населення українських земель. Інші свідчення про наявність суднобудування у бродників не збереглися. Цілком логічно вважати, що навички і традиції будування річкових суден вони запозичили у майстрів-ремесників Київської Русі.

У XIII – XV ст. суднобудування розвивалося в складній геополітичній ситуації, яку потрібно розглядати крізь призму стосунків України з іншими державами – Литвою, Польщею, Угорщиною, Кримським ханством, Османською імперією, Московським князівством. Цей розвиток безпосередньо

залежав від стану державних інституцій, потреб у засобах водного сполучення, міських форм життя, рівня торгівлі та військової справи тих держав, до складу яких входили українські землі.

Значення суден у торгово-економічному житті міст України, що входили до складу Великого князівства Литовського в кінці XV – 60-х рр. XVI ст. було надзвичайно великим. Вправні майстри досконало володіли мистецтвом побудови річкових суден. Серед човнів різних типів, котрі будувалися ними на берегах річок, найбільшою вантажопідйомністю позначені ком'яги. Такі судна мали прямокутну форму з 7-12 веслами. Завдяки неглибокому осіданню ком'яги успішно використовувалися на мілководних річках, зокрема на Західному Бугу. Вони стали головним транспортним засобом для перевезення зерна та інших експортованих товарів спочатку до Гданьська, а потім у різні європейські держави. Один з найбільш значних центрів спорудження ком'яг був розташований на Західному Бугу (містечко Устилуг). На початок сплавного сезону тут будувалися судна на замовлення феодалів та багатой міської верхівки. У XVI ст. ком'яжні майстри будували човни на кошти замовників. Разом з тим в Устилузі нові ком'яги були й у вільному продажі. Покупцям їх пропонували перекупники [912, с. 88-89].

У контексті досліджуваної проблеми необхідно акцентувати увагу на тому, що зіткнення на Україні цивілізаційних потоків – Заходу і Сходу – сприяло народженню в процесі історичної творчості українського народу в XIV – XV ст. особливої соціальної сили – козацтва, виникнення якого зумовлене економічним, політичним, військово-стратегічними та соціальним чинниками. Козацтво – це своєрідний прояв європейського лицарства в Україні [706, с. 99]. Вийшовши на історичну арену, воно започаткувало новий етап розвитку суднобудування в Україні, оскільки постало перед нагальною необхідністю будівництва власного флоту для річок, морів, закритих водойм. Створюючи нові типи суден, козаки послуговувалися суднобудівними традиціями Київської держави. Зокрема, суднобудівники козацької доби, як і майстри Київської Русі, при спорудженні суден враховували особливості гідрологічних систем

тогочасної України, перш за все – Дніпровські пороги, мілини, а також необхідність перетягування плавзасобів волоком. Особливості конструкцій створюваних суден повинні були відповідати таким функціональним завданням, як забезпечення воєнної оборони й задоволення необхідних життєвих потреб.

У середині XVI ст. козацтво створило військово-політичну організацію – Запорозьку Січ, яка породила вмілих організаторів, впливових політичних діячів, талановитих воєначальників, суднобудівників. Загально визнаними засновниками козацького флоту стали Дмитро Вишневецький, Самійло Кішка, Петро Конашевич-Сагайдачний, Іван Сулима, Іван Сірко та інші.

Опановуючи за допомогою суден водні артерії України, козаки просто змушені були добре знати їх специфіку. Більшості річкових мисів та річковим косам півдня України козаки присвоїли первинні назви, їх перейменування (сучасні назви) відбулося вже в XIX ст. в Російській імперії [967, с. 166-188].

На межі XVI – XVII ст. українське козацтво, як зазначав М. Грушевський, переросло в окрему станову групу з особливими інтересами, економічними і суспільними прерогативами [678, т. 7. с. 253-287]. Козак-воїн існував поряд із козаком-землеробом. Військовий елемент природно уживався із хліборобським і, доповнюючи його, створював сприятливі умови для політичних та економічних зносин із навколишнім світом [288; 949].

Потреби торговельно-обмінних операцій задовольняв значний за кількістю водний транспорт, який дозволяв займатися рибальством та торгівлею [664, с. 110-111, 199; 979]. Торговими партнерами запорожців були Польща, Литва, Греція, Росія, Крим, Туреччина, Персія, Вірменія та інші країни. Торговельні зносини Запоріжжя здійснювалися за допомогою водних і сухопутних шляхів. Поєднані між собою, суходільні шляхи та дніпровська водна артерія складала розгалужену мережу сполучень, якими в обидва боки пересувалися Дніпром човни, чайки, дуби та інші річкові судна. Дніпро слугував головною транспортною артерією для всієї України. За джерелами середини XVI ст., по Дніпру до Києва везли „рибу, м'ясо, хутро, мед, а також

сіть з таврійських лиманів” [319, с. 49-50; 320].

Козацький флот, виконуючи велику кількість завдань, мусив мати різні типи річкових та морських суден – військових, транспортних, пасажирських, промислових. Протягом сторіч у Запорозькій Січі для боротьби проти турків і татар у повній бойовій готовності перебували флотилії військових кораблів.

У світовій історії суднобудування і військово-морського флоту добре відоме бойове судно запорозьких козаків, яке отримало назву „чайка”. Етимологія назви козацького військового судна „чайка” достеменно не відома. Слово „чайка” в значенні „судно”, „корабель”, „піратське судно” зустрічається в мовах середземноморських і чорноморських країн: турецьке – saika, румунське – saica, болгарське – шайка, сербохорватське – sajka, італійське – saicca, мадярське – sajka, французьке – saïque, німецьке – tschaïke.

Науковцями етимологія терміна „чайка” трактується по-різному. Д. Яворницький, відомий дослідник історії козацтва, вважав, що назва „чайка” походить від татарського слова “каік” – „чаік”, („круглий човен”) [322; 1025, с. 388]. Ю. Тушин, автор праці з історії російського мореплавства (видана 1978 р.) висловлював думку, що цей термін має італійське походження [970, с. 53]. М. Фасмер, вчений, укладач відомого етимологічного словника, вважав, що слово „чайка” має південне походження, від турецького saika – „човен”. Таке визначення видається найбільш достовірним [551, с. 312].

Польський хроніст М. Бельський (кінець XVI ст.) свідчить, що козаки переправлялися через пороги в човнах, які вони називали „чайками” (czajka) [472]. У джерелах XVII ст. назва „чайка” стає більш поширеною, набуваючи узагальненого значення військових кораблів запорозьких козаків [448, с. 122, 210-211].

Особливості конструкції, переваги „чайок” неодноразово описувалися в джерелах козацького періоду. Сучасний дослідник, авторитетний знавець історії козацтва В. Сергійчук, проаналізувавши архівні й документальні матеріали морських походів козаків (з 1545 по 1789 рр.), писав: „Чайка мала велику бойову силу і в зазначений час на Чорному морі була вона досконалим і

дуже дешевим знаряддям боротьби. Стала вона незамінною в боях біля берегів, на водах з численними мілинами, недоступними великим кораблям, і на ріках” [411, с. 8].

В історичних повідомленнях про військово-морські перемоги козаків підтверджується велике значення „чайок” у боротьбі з турецьким флотом. Так, навесні 1616 р. дві тисячі запорожців на „чайках” під проводом Петра Конашевича-Сагайдачного прийняли бій на виході в Чорне море з турецькою ескадрою, що нараховувала близько 14 тис. воїнів. Внаслідок бою до козаків потрапило 15 галер і 100 допоміжних суден. Восени турецька ескадра у складі 6 великих галер і багатьох менших кораблів під командуванням адмірала Циколі-паші спробувала розбити козаків. Однак вони сміливо вступили у морський бій і виграли його, потопивши 3 турецькі військові судна [929, с. 88; 953, с. 82].

Іноземці, які побували в Україні в XVI – XVII ст. і мали можливість ознайомитись із суднами такого типу, звертали увагу на високу швидкохідність і боєздатність „чайок”. Префект Кафи Е. Д’Асколі у творі „Опис Чорного моря і Татарії” (1634 р.) писав про запорозькі чайки таке: „На морі жоден корабель, який би він не був великий і добре озброєний, не є в безпеці, якщо, на нещастя, зустрінеться з ними (чайками – Авт.), особливо в тиху погоду” [299, с. 98]. За Е. д’Асколі: „Ці чайки видовжені, подібні до фрегатів, вміщують 50 чоловік, йдуть на веслах і під вітрилом. Щоб вони могли витримати жорстокі бурі, довкола бортів їх обв’язують соломою” [299, с. 97-98].

Французький інженер Г. де Боплан, який перебував на службі в польського короля (переважно в Україні, початок 1630-х – 1648 рр.), склав ґрунтовний опис запорозької „чайки” та подав її малюнок [286, с. 62-63]. Будівництво суден, за його даними, набуло значного розмаху. „У Запоріжжі, – як пише Г. де Боплан, – збирається від 5 до 6 тисяч міцних, добре озброєних козаків, котрі негайно беруться до будівництва човнів. Не менш як 60 осіб, що є вправними майстрами всіх ремесел, працюють біля одного і обладнують його за 15 днів, так що за два чи три тижні виготовляють близько 80 чи 100 човнів”. Г. де Бопланом наводяться і дані стосовно озброєння козаків під час морського

походу: „На човен сідають від 50 до 70 козаків, кожен із них має дві рушниці й шаблю. На човні є також від 4 до 6 фальконетів (малі гармати – Авт.), туди ж кладуть ядра та життєво необхідні припаси” [286, с. 64]. Фотографічно точний опис Г. де Бопланом процесу побудови, зовнішнього вигляду, ходових якостей „чайки” стали „класичними” і наводяться у працях дослідниками як з історії козацтва, так і з історії суднобудування.

Загальна характеристика „чайок” складена Г. де Бопланом, практично ідентична з описом запорозьких суден, зробленим більше ніж півстоліття по тому (1699 р.) віце-адміралом К. Крюйсом, сподвижником Петра I (у джерелі 1824 р. його прізвище подане як Крейс) [318, с. 68-69].

Конкретизувати основні конструктивні характеристики „чайок” дозволяє фундаментальна праця Д. Яворницького „Історія запорозьких козаків” [1025, с. 394]. Необхідність наведеного у роботі матеріалу пояснюється тим, що автор подає відомості про досліджені наприкінці ХІХ ст. решток двох козацьких суден.

Описи запорозьких „чайок”, зроблені Г. Бопланом, К. Крюйсом, Д. Яворницьким та іншими знавцями козацької доби, дозволяють сьогодні методом історичної реконструкції відтворити технологію побудови українського військового судна доби середньовіччя, а саме: днищева частина „чайки” видовбувалася із товстого стовбура липи чи верби (осики); борти нашивалися на дубові шпангоути дерев’яними кілками (нагелями); через кожні чотири нагелі вбивався один кований цвях з круглою голівкою. Корпус судна конопатився конопляним або лляним клоччям, морською камкою і ретельно смолився. Зовні до бортів підв’язувалися тугі в’язанки очерету, що забезпечувало як кращу остійність безпалубного судна, так і слугувало амортизатором при зіткненні з корпусом ворожого судна чи кам’янистим берегом, а також захищало від ворожих куль [543, с. 531]. Залежно від розмірів судна кількість пар весел (головного способу швидкого просування) становила від 10-12 до 20-30 і навіть 40 (за К. Крюйсом). На чотириметровій зйомній щоглі використовувалося прямокутне вітрило для попутного вітру, а з ХVІІ ст. і

скошене (тендер) для бокового вітру. Отже, „чайка” могла йти одночасно і на веслах, і на вітрилах. Козацькі майстри облаштовували судно двома кермовими веслами (кормовим та носовим), що дозволяло на місці змінювати галс, не витрачаючи часу на розвороти.

З розширенням радіусу дії кораблів та ускладненням бойових завдань змінювалося й військово обладнання морських „чайок”. За даними джерел, запорозькі козаки „на початку свого історичного існування” не брали у морські походи ніяких гармат, а вже наприкінці XVII ст. „чайки” несли до 6 легких [318, с. 70; 411, с. 7; 929, с. 78].

Центром спорудження „чайок” було „особливе місце на Січі, яке називалося військовою скарбницею”, де сконцентровувалися основні виробничі потужності [1025, с. 388]. Цілком логічно припустити наявність значної кількості козацьких верфей, на яких будувалися різні типи морських та річкових суден. Історичні джерела також свідчать про невтомне опікування з боку козацького керівництва процесом вдосконалення побудови „чайок”. На Січі постійно мешкало кілька сотень ремісників для виробництва човнів, реманенту й озброєння. Зокрема, самих лише ковалів бувало більше сотні. Козаки виробляли порох, гармати, ядра, кували холодну зброю [707, с. 141-142].

Лише час від часу, коли до запорожців мали приєднатися городові козаки, судна сплавлилися на Січ з інших територій України, де було розвинуте суднобудування, – це басейни Дніпра, Бугу, Дністра. Як свідчать джерела XVII – XVIII ст., потреба у великій кількості суден під час розгортання військових дій змушувала запорожців просити в царя або в гетьмана дерева, смоли, конопель, полотна, парусини, канатів, заліза, якорів. „Чайки” січовики споруджували виключно самостійно.

Високий рівень суднобудівної практики козаків, що розвинули кращі традиції Київської Русі в спорудженні військових кораблів, дозволила сучасному українському досліднику А. Сокульському припустити: “Схоже, що козацькі „чайки” були прологом для донських „стругів”, вони за

конструктивними особливостями і розмірами майже тотожні” [954, с. 77].

Козаки, як уже зазначалося вище, будували різні типи суден за технологією, подібною до тієї, що застосовувалася при будівництві „чайки” (додаток Е). Починаючи з XVII ст., вантажі перевозили на суднах спеціальної конструкції, які мали назву „дуб”. Цією назвою козаки підкреслювали міцність своїх споруд і навіть їхню певну громіздкість. Саме такі плавзасоби у 1615 р. супроводжували „чайки” Петра Конашевича-Сагайдачного в поході на Кафу. Місцями їх побудови були Київ, Січ (Запорозжя), Переволочна, Кодак, Новобогородицьк, а також райони впадання в Дніпро річок Самари й Орелі.

За конструкцією „дуб” був великим плоскодонним безпалубним однощогловим вітрильно-гребним судном [559, с. 141]. Протягом XVII – XVIII ст. „дуби” використовувалися для воєнних походів і перевезення вантажів. Довжина судна сягала 20 м, ширина – 3,6 м, висота кормової і носової частин – близько 3 м, середньої частини – до 2 м. „Дуб” мав 12 банок на 12 пар весел, вантажопідйомність 25 т, екіпаж із 50-70 осіб. По днищевій площині судна (від носа до корми), йшов дубовий брус, який був завтовшки 24 см. Інколи брус складався з 2-х частин і скріплювався посередині човна. Судна відзначалися міцністю конструкції. Шпангоут і обшивка судна були також з дуба. Верхня частина бортів, банки та настили на кормі й носі виготовлялися з інших порід дерев (сосна, ялина). Запорозький „дуб” мав кормове і загібне весло. За допомогою загібного весла, що знаходилося в носовій частині судна, на мілководді Дніпрових порогів і плавнів „дуб” міг легко маневрувати. Уздовж його бортів для плавання у вітряну погоду закріплювалися в’язки сухого очерету. Як на веслах, так і під вітрилом „дуби” легко розвивали швидкість у 8 вузлів (до 15 км/год.). У воєнний час на річках запорозькі „дуби” зазвичай ходили без вітрил, щоб не виказати ворогові свого місця перебування. На їх озброєнні були фальконети. На кожному із суден можна було встановити до шести таких гармат. Проте, як правило, на „дубах” був один фальконет, який розташовувався в носовій частині судна.

Протягом XVI – XIX ст. на Нижньому Подніпров’ї будували невеликі за

розмірами човни, матеріалом для їх побудови слугував головним чином дуб. Вони називались -„дубками” і „дубівками” . „Дубок” був невеликим вітрильно-гребним судном зі шпринтовим вітрилом: довжина 8-10 м, ширина близько 2,5 м, осадка 0,5-0,6 м, вантажопідйомність 3-3,5 т, екіпаж 5-10 чоловік. „Дубівка” застосовувалася як рибальський човен: довжина 6-7,5 м, ширина близько 1,6 м, висота борту 0,5-0,7 м, осадка 0,3-0,4 м, вантажопідйомність близько 2 т, екіпаж 3-5 чоловік. У воєнний час „дубки” і „дубівки” призначалися для розвідки і посильної служби, а в мирний час – для рибальства і перевезення вантажів [559, с. 141].

Майстри козацької доби для річкових артерій України створювали судна типу „байдак”. Такі судна будувалися досить швидко з кількох сортів дерева. „Байдак” – веслове палубне річкове судно, довжиною від 36 м до 60 м зі шпринтовим такелажем та клівером. В основі конструкції був дубовий кіль зі шпангоутами, на які нашивались липові та вербові дошки. Правила цими суднами одночасно носовим і кормовим стернами. „Байдаки” використовувалися для рибальства, перевезення людей та вантажів вагою 160-250 т. На цих, здавалося б, неповоротких, але міцних суднах запорозькі лоцмани долали пороги, перевозячи вантажі з Києва до Січі. Такий тип суден був поширений завдяки своїй простоті в побудові та надійності в експлуатації. Окремі „байдаки” служили до ста років [526, с. 26].

У літературі з історії суднобудування козацької доби виявлено твердження про існування в запорожців „трищоглових, дводечних кораблів”. Такий висновок робиться на підставі військового прапора, „дарованого” Катериною II запорозькому війську [1025, с. 394-395] Але конкретні історичні факти про систематичне використання запорожцями великих кораблів невідомі. Технічно складні судна передбачали наявність значної виробничої бази, кваліфікованих спеціалістів, постійних морських портів та баз, а цього, як відомо, Січ не мала. За джерелами козацької доби, взяті на абордаж у ворога морські кораблі січовики, як правило, знищували [970, с. 57-58].

Історія суднобудування козацького періоду представлена

документальними джерелами, що зафіксували й опис підводного плавання козаків [969, с. 8-9]. Факти можливого підводного плавання козаків у Чорному морі в 1595 і 1643 рр. стали предметом наукових дискусій і теоретичних узагальнень вчених XVIII – XX ст. у Франції, Туреччині, Польщі, Росії, Україні та ін. [571, с. 1, 30; 953, с. 22-23; 958; 969, с. 8-10; 970, с. 59-60] На початку XIX ст. французький морський офіцер Жак-Філіпп де Монжері, автор ряду книг, що мали широку популярність та викликали жваву полеміку у військово-морських колах Франції, Росії, Великобританії й інших державах, віддав запорозьким козакам „першість у здійсненні підводного плавання”. Він зробив спробу опису обладнання підводних суден козаків [969, с. 9-10]. Запропонована Монжері історична реконструкція технічних особливостей „підводних човнів” українських козаків не знайшла підтвердження конкретними матеріальними артефактами і залишається науковою гіпотезою дискусійного характеру. Найбільш переконливим аргументом у зв’язку із зазначеним є те, що з урахуванням загальних законів фізики наведену „модель підводного човна” неможливо відтворити.

Певно, слід погодитися із думкою тих сучасних дослідників козацького періоду, які вважають, що навички січовиків „тривалий час перебувати під водою, тримаючи у роті очеретину” й при необхідності „притоплювати” човни, окреслювало загальну перспективу розвитку плавзасобів, а саме –можливість підводного плавання [664, с. 172; 953, с. 23]. „Ідея” козаків про підводне плавання за нашого часу сприймається як спроба освоєння водного середовища за допомогою принципово нових типів суден. Однак цілком зрозуміло, що така „ідея” в епоху середньовіччя не могла бути реалізованою.

Історичні джерела кінця XVI – XVII ст. доводять, що організації процесу суднобудування на території України у козацький період була притаманна позитивна динаміка [298; 299, с. 97-98]. Завдяки розвитку суднобудування козаки створили флот, що відповідав потребам часу. І. Крип’якевич з цього приводу писав: „На переломі XVI – XVII ст. козаки ходили на Чорне море в 20-50 чайках. В 1651 р. у поході на Царгород було 80 човнів, в дальші ж роки

фльота безнастанно зростає: в 1620 р. під Царгородом було 150 кораблів, у поході 1625 р. мало бути від 300 до 380, в 1630 р. турки знову нарахували 300 чайок” [731, с. 280]. У морських битвах чисельність бойових суден запорозького козацтва іноді сягала 1200-1500 одиниць. Козацькі експедиції перемагали турецький флот на Чорному морі [664, с. 238-242; 929, с. 80-92; 953, с. 88].

Як уже зазначалося, у XVII ст. розвиток суднобудування в Україні зумовлювався не в останню чергу політичними та соціально-економічними процесами, що відбувалися в Європі. Тому доцільно розглянути загальні тенденції історичної парадигми цього періоду. Револьюційні події середини XVII ст. (часи Хмельниччини) перетворили Україну з невідомої східно-кресової провінції Речі Посполитої в потужну незалежну політичну силу. З нею мусили рахуватися всі учасники східноєвропейського міждержавного співробітництва: не лише найближчі – Москва, Порта, Ханат, Річ Посполита, Молдавія, Валахія, Бранденбург, Швеція, а й віддаленіші – Австрія, Франція, Англія. На відміну від XVI і початку XVII ст., коли козацтво на міжнародній арені репрезентувало Річ Посполиту, у цей час воно вже представляє власне Україну.

Важливим засобом швидкої колонізації родючих земель лісостепової і степової України, гарантом успішної боротьби з ворогом (в умовах татарської небезпеки), був, як уже зазначалося, козацький флот. Україна мала значний обсяг зарубіжних торговельно-обмінних операцій, в яких лідирували саме власники плавзасобів. Вони сприяли утворенню такого різновиду ринкової економіки, який був властивий ранньобуржуазній Європі. Хоча за рівнем розвитку промисловості Україна відставала від Німеччини, Англії та Нідерландів, однак у цей період розпочинається розпад цехового ремесла у багатьох промислах, перш за все в суднобудуванні, з’явилися початкові форми мануфактурного виробництва.

Українська національна революція середини XVII ст. спричинила істотну зміну співвідношення сил у Східній, Південно-Східній і Центральній Європі. Вона різко послабила геополітичні позиції Речі Посполитої та Криму і водночас

помітно зміцнила роль Росії, яка розпочала експансію на Захід. Подальший розвиток нових форм економічних відносин, відповідно – розвій суднобудування, обумовилися знаковою подією – Переяславською радою (січень 1654 р.). Зміна парадигми історичного процесу приводить до соціально-політичної переорієнтації України [841, с. 59-110].

Союз з Росією сприяв формуванню засад зовнішньої політики Москви на півдні та південному сході Європи. Вони мали такі напрями: вийти до берегів Азовського й Чорного морів та здійснити остаточну інкорпорацію всіх українських земель. Наприкінці XVII ст., за часів Петра I, боротьба за реалізацію названих настанов набула всебічного характеру. Вирішення Росією питань щодо розширення території на півдні багато в чому залежало від підтримки козацьким флотом дій московського війська і, відповідно, від темпів і рівня суднобудування в тогочасній Україні [707, с. 381-410].

На жаль, конкретних свідчень про форми організації процесу суднобудування в Україні того періоду не знайдено. Однак джерела фіксують постійне зростання значення козацьких суден у бойових діях під час російсько-турецьких воєн. Протягом 1695–1698 рр. царським урядом та гетьманським правлінням були вчинені великомасштабні військові акції проти Туреччини та Криму на двох напрямках – на Азов та Очаків. Вони були спрямовані на завоювання виходу до Азовського та Чорного морів. Внаслідок Азово-Дніпровських походів російській армії з участю багатотисячних полків українських козаків (загалом до 20 тис. чоловік) вдалося здобути Азов і зруйнувати турецько-татарські фортеці в пониззі Дніпра. Лівобережні полки спромоглися штурмом узяти фортецю Кизикермен, а запорожці, які на чайках здійснювали блокаду ворога з боку Дніпра, примусили капітулювати захисників Таванської (Мустриткерменської) фортеці. На чайках козаки, очолювані Я. Морозом, Г. Сагайдачним, П. Сорочинським та іншими отаманами, успішно діяли проти турецької флотилії. Бойові дії українців стали важливим етапом у боротьбі за визволення Північного Причорномор'я [680, с. 159].

Вихід Московії до моря з погляду політичного мав для України суперечливі наслідки. Однак безумовно важливим є те, що певна частина українців могла вже цілковито вільно займатися господарською діяльністю на південь від Запорозької Січі [680, с. 159-160].

У радянській історіографії про роль І. Мазепи в цих походах майже не згадувалося. Тим часом він брав у них вельми дійову участь, здійснював загальне керівництво українським військом, чим дуже сподобався Петру I та „завоював велику довіру в нього”. Джерела аналізованого періоду дозволяють переконатися в прагненні гетьмана забезпечити зростання обсягів будівництва суден й удосконалити процес суднобудування в Україні взагалі. 11 травня 1697 р. І. Мазепа доповідав у Малоросійській приказ, що городові козаки виготовили 70 морських суден і 600 човнів. Сам гетьман власним коштом побудував у цей час 50 суден [707, с. 399; 1023, с. 249].

Якщо в період „раннього козацтва” майстри створювали судна із застосуванням найбільш доступних природних матеріалів, то за гетьманування Івана Мазепи на один козацький човен, окрім дерева, витрачалося 13 пудів заліза, 2 діжки смоли, 200 аршин полотна, 20 сажнів линви, 3 пуди клоччя, 195 аршин різних шнурів для підв'язування очерету [929, с. 73].

Московська держава в кінці XVII ст. вела активну боротьбу не лише зі своїми суперниками. Одночасно був організований наступ і на український народ. Тягар дніпровських походів 1697–1698 рр. витримували саме українці. Населення Лівобережної України постачало „живу” силу, будівельні матеріали, продукти, гроші, боєприпаси. Незважаючи на напруження, виснаження матеріальних і людських ресурсів у боротьбі проти Османської Порти й Кримського ханату, обсяги суднобудівних робіт в Україні зростають. Навесні 1698 р. українські козаки змайстрували 430 різних суден [707, с. 406].

У російсько-турецьких війнах кінця XVII ст. запорожці своїм флотом підтримували з води сухопутні команди, перевозили козаків, вантажі, атакували ворога з моря чи ріки, несли берегову охорону. На підставі сучасних історичних розвідок щодо ролі українського-козацтва в російсько-турецьких війнах того

часу можна стверджувати, що завдяки високому рівню суднобудування козацьке „плавне” військо повністю реалізувало ті завдання, що перед ним висувалися [981; 998, с. 308].

За активну участь в азовській та дніпровській військових компаніях, за перемоги, отримані в боях, гетьман І. Мазепа був нагороджений високими нагородами, що засвідчувало заслуги всього українського козацтва в боротьбі з турецько-татарською агресією останньої чверті XVII ст. [626; 806; 956].

Отже, козацтво, ставши складовою соціально-структурної моделі українського суспільства, створило ґрунтовну матеріальну базу, яка дозволяла майстрам споруджувати різні типи суден [624 с. 107-109; 896]. Конструктивні рішення створених суден сприяли виконанню завдань оборони українських територій від можливих ударів ворога, через те що були пристосовані саме до специфічного характеру морської війни з турками і татарами, котрі володіли фортецями у гирлі Дніпра й уздовж побережжя Чорного моря. „Чайки” були маневреними, швидко ховалися в мілководних протоках, очеретяних заростях, порівняно легко перетягувалися суходолом, а в разі необхідності притоплювалися. „Чайки” запорозьких козаків виправдовували себе і в морській війні з турками, і під час висадки десанту на узбережжя. Галери (судна складних конструкцій), з яких складався військовий флот Оттоманської імперії, так і не змогли протистояти швидкохідним козацьким човнам. Представник французького короля Людовика XIII у Константинополі De Cesy (де Сезі) писав: „Поява в морі чотирьох козацьких човнів наганяла на Константинополь більший жах, аніж прояви чуми” [700, с. 378].

У незалежній Україні з початку 90-х рр. XX ст. здійснено декілька спроб реконструкції козацької „чайки”. Однією із найбільш вдалих вважається робота товариства „Кіш” у Львові. В основу 20-метрової „чайки” „Пресвяті Покрови” покладено стовбур дуба-дуплянки, що став основою широкого (3,5 м) набивного човна. Головний рушій – вітрило, площею 56 кв. м, 24 весла, висота надводного борту 1,75 м. Із 1992 по 2002 рр. судно пройшло декілька тисяч миль у Чорному, Мармуровому й Середземному морях, Атлантичному океані.

У 2002 р. „чайка” повернулася в Україну й експонується у Львові [807, с. 63]. У 1992 р. інший колектив, „Українське море”, реалізував проект 22-метрової „чайки”. Містке велике судно було збудоване на верфі в місті Миколаєві й суттєво відрізнялося від своїх попередниць. Якщо старовинні „чайки” не мали палуб, то сучасна стала однопалубним двощогловим судном – „Еней”. Нова „чайка” розпочала свою подорож із Одеси в 1993 році і здійснила два плавання Чорним і Середземним морями [269, ПП- 430; 270, ОП – 293; 807, с. 141]

Отже, за козацької доби завдяки розвитку суднобудування були створені морський і річковий військовий і промислово-транспортний флоти.

Розвиток суднобудування в Україні активізував усі сфери соціально-економічного й торгового життя суспільства. Власник рибальського судна вважався заможним козаком, котрий „для експлуатації рибальського угіддя” залучав найману працю [664, с. 115]. Суднобудування, ставши одним із провідних напрямів середньовічного ремесла, сприяло зародженню в Україні нового типу економічних відносин – капіталістичного способу виробництва [949, с. 6].

Таким чином, наведений у розділі матеріал дозволяє зробити певні висновки. Історична парадигма реалізації на теренах України ідеї створення засобів пересування по воді неупереджено доводить, що від давніх часів до XVIII ст. необхідність освоєння водних шляхів спонукала до вдосконалення різноманітних типів плавучих засобів, що, у свою чергу, дозволяло народам, які населяли українські землі, не лише налагоджувати товарообмін з іншими спільнотами, але й значно розширювати межі свого розселення.

На ранніх стадіях суднобудування навички і прийоми створення плавучих засобів передавалися від одного покоління до іншого в обсязі накопиченого практичного досвіду. Людина почала формувати й реалізовувати задуми на підставі природних базових зразків. Так, набір із найпростіших елементів – колод – дозволив створити зручний та ефективний засіб пересування – пліт. Із колоди ж після обробки довбанням або випалюванням отримали човен-довбанку, що на подальших стадіях розвитку перетворився на конструкцію

набивного судна.

Розгляд поступу суднобудування в Україні доби раннього (V – IX ст.) і класичного середньовіччя (кінець IX – середина XIII ст.) приводить до висновку, що вона відповідає загальним законам світового інноваційного прогресу [653, с. 138]. Якщо на першому етапі основними чинниками, що впливали на розвиток суднобудування, були особливості гідрологічних систем українських територій і природний матеріал, то на другому етапі провідними були вимоги, які висувалися до функціонального призначення судна. У суднобудуванні Київської Русі відбувається перехід від простих типів суден до суден складніших конструкцій. Окремі фізико-механічні залежності, емпірично виявлені середньовічними майстрами та виправдані практикою, застосовувалися свідомо й систематично, зазнаючи в подальшому конструктивних удосконалень.

У цьому процесі кількісні та якісні зміни перебували в тісному взаємозв'язку. Кількісні зміни в конструкціях суден (збільшення розмірів при збереженні прийнятих для малих суден методів спорудження) поступово переходили в якісні. Поведінка „великого” судна в морі вимагала інших, складніших конструктивних „зв'язків”. Творці нових конструкцій плавучих засобів вирішували широкий спектр питань: на весловому судні разом із банками для веслярів передбачалися місця кріплення і прибирання весел; на вітрильному – місця кріплення щогли, стоячого і біжучого такелажу.

Технологія суднобудування запорожців ґрунтувалася на попередньому досвіді. Успадкованість українськими козаками традицій суднобудування Київської Русі ніколи не підлягала сумніву. Англійський історик другої половини XVIII ст. Гіббон у праці “Історія занепаду і руйнації Римської імперії” використовував для історичної реконструкції суден Давньої Русі саме описи водного транспорту козаків [700, с. 377]. Накопичений козаками досвід враховувався в майбутньому, зокрема в кінці XVII – XVIII ст. під час побудови малих та середніх суден для Російського флоту (наприклад, дубель-шлюпок) [722, с. 43].

У цілому загальні процеси розвитку суднобудування визначалися специфікою гідрологічних систем територій мешкання козаків, а також геополітичними тенденціями взаємодії та протиборства Заходу і Сходу на українських землях. За допомогою судноплавства козаки освоїли величезні території України. Це дозволило убезпечити від винищення населення „ойчизних” земель та закласти в економіку козацького господарства основи товарного виробництва.

РОЗДІЛ 3

СУДНОБУДУВАННЯ НА ТЕРЕНАХ УКРАЇНИ І ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ЗІ СВІТОВИМИ КОНЦЕПЦІЯМИ ЙОГО ВИБУДОВУВАННЯ (XVIII – ПЕРША ПОЛОВИНА XIX СТ.)

3.1. Формування центрів суднобудування в Україні та особливості створення суден

Протягом XVIII – першої половини XIX ст. у суднобудуванні на теренах України домінували стандарти, що відповідали загальним тенденціям світового технічного прогресу. Саме тому головні засади та регіональні набутки у цій справі доцільно розглядати в контексті західноєвропейської суднобудівної практики, основи якої заклададено в кінці XVI – XVII ст.

У свою чергу напрями європейського суднобудування в зазначений період зумовлювалися наслідками географічних відкриттів епохи пізнього середньовіччя. Суперництво між європейськими державами в прагненні оволодіти новими територіями в Азії, Америці й Африці, формування світового ринку, збільшення товарообігу активізували морську торгівлю, а це викликало необхідність збільшення торговельного і військового флоту.

Англія, Іспанія, Португалія, Франція, Голландська республіка, розглядаючи флот як найважливіший гарант світової торгівлі й засіб колоніальних загарбань, поступово переходили від системи залучення у воєнні дії торговельних суден до спорудження й утримання власне військових кораблів. Основою регулярного військового флоту були вітрильні кораблі. Гребні судна (галери й вітрильно-гребні галіони) будувалися лише для місцевого плавання.

У 1610 р. в Англії споруджується 64-гарматний корабель „Royal Prince”, що стає прототипом серії вітрильних лінійних суден. Водотоннажність його становила 1400 т, довжина – 35 м, ширина – 13 м, екіпаж налічував близько

500 осіб. Зі створенням „Royal Prince” в кораблебудуванні розпочався новий період. У конструкції суден системно запроваджуються новації. До найбільш вагомих фахівці відносять такі: довжина корабля по кілю повинна дорівнювати трьом ширинам, а ширина – трьом осадкам (остання – не більше 5 м); довжина по ватерлінії була на кілька метрів довша через підйом носової частини. Різні надбудови, що поліпшують вигляд корабля, але перевантажують його і погіршують маневреність, зводяться до мінімуму. На великих кораблях доречними є 3 палуби, з яких нижня повинна бути на 0,6 м вище від ватерлінії задля дієздатності нижньої. Побудований відповідно до зазначених вимог у 1637 р. в Англії перший трьохдечний лінійний корабель „Sovereign of the Seas” став етапним явищем у світовому суднобудуванні. Водотоннажність судна складала 1500 т, найбільша довжина – 71 м (довжина по батарейній палубі – 53 м), найбільша ширина – 15,3 м, глибина інтрюма – 6,1 м.

У другій половині XVII ст. у західноєвропейських країнах судна зазнають подальших удосконалень: поліпшувались обриси корабля й вітрильності, гарматні порти розташовувалися вище ватерлінії, вводилися шпилі для підйому якорів; впроваджувалися помпи для відкачки води із трюму, підводна частина корпусу корабля обшивалася мідними листами для запобігання обростанню і т.д. У цей період з’являються основні типи бойових кораблів і суден забезпечення, розробляється лінійна тактика бою. Військові кораблі цілеспрямовано створюються для ведення бойових операцій і значно відрізняються від торговельних суден. Із виникненням регулярного флоту визначилася тенденція до створення великих серій однотипних кораблів. Наприкінці XVII – початку XVIII ст. вітрильні кораблі загалом отримують таке оформлення, яке зберігалось з тими чи іншими змінами до кінця епохи дерев’яного суднобудування [619, с. 10-55, 69-73; 1017, с. 76-81; 1035; 1036].

В Україні основні напрями розвитку суднобудування у XVIII ст. пов’язувалися з надбаннями Росії в цій галузі. Тому з’ясувати головні тенденції та особливості суднобудування можливо лише на підставі певної деталізації історичних подій, що мали місце в цей час. Зупинимося на організаційних

засадах російського суднобудування, починаючи з „петровського” періоду.

Наприкінці XVII ст. Росія, маючи вільний вихід до Каспійського й Північного (Білого) моря, до берегів Тихого океану, практично не володіла навичками великого вітрильного суднобудування, за винятком деяких окремих спроб Олексія Михайловича Романова. Тільки починаючи з Петра I, флот починає розглядатися як один із найважливіших засобів утвердження статусу Росії в Європі та світі. Саме діяльність Петра I у галузі суднобудування сприяє перетворенню Росії на морську державу. Формували російську суднобудівну практику західноєвропейські школи: голландська, англійська, французька та інші. Суднобудівна політика Петра I стала складовою частиною загальнодержавних реформ, метою яких було введення Росії до кола європейських держав. Принагідно слід зауважити, що всі заходи, вжиті для досягнення цієї мети, мали мілітаристську спрямованість.

Петра I цікавило зміцнення військового потенціалу для здійснення експансії на захід та південь. Реформи проводилися не за рахунок розвитку ринкової економіки, як це робили в Європі, а шляхом надцентралізації влади, позаекономічного примусу до праці, посилення кріпосного режиму. Авторитетний дослідник російської історії, суспільний діяч О. Корнілов, який жив і працював на початку XX ст., констатував: „Росія була зведена в ранг європейської „ціною руйнування” країни” [745, с. 9]. У кріпосницькій державі вільних рук не було, і самодержець вирішив проблему забезпечення промислових осередків робітниками шляхом приписання до них кріпаків. Фактично Петро I намагався побудувати європейську економіку за допомогою неефективної системи феодалного господарювання. Російська державна політика, як вже зазначалося вище, у період правління Петра I набуває яскраво вираженої мілітаристської спрямованості. На початку XVIII ст. 3/4 державного бюджету йшло на утримання армії і флоту: „подушні” податки направлялися на забезпечення армії, а всі непрямі – на спорудження флоту [745, с. 10]. Загальна сума 1 400 000 руб., що виділялася на створення й утримання флоту, формувалася за рахунок коштів, які надходили від 33-х податків (шинкарських,

митних та інших) [842, с. 11].

Перший досвід Петра I щодо організації будівництва вітрильно-гребних бойових кораблів датується кінцем XVII ст., коли Росія вела боротьбу з Туреччиною, прагнучи здобути вихід до Азовського моря (період Азово-Дніпровських походів російської армії та полків українських козаків). Так званий Азовський період „петровського” військового суднобудування (1695–1712 рр.) досить детально освітлений в історичній літературі [642, вип. 1. с. 280-281; 716, с. 27-51]. Зупинимося на деяких відомостях, що є суттєвими в контексті нашого дослідження. Запрошені Петром I для створення Азовського флоту закордонні фахівці будували судна відповідно до суднобудівних традицій своїх країн (Нідерландів, Греції, Англії, Данії та ін.). Кораблі виходили різнотипними, з низькими морехідними й бойовими якостями [725; 762, с. 55].

Застосування Петром I феодальних методів управління як організаційних засад – встановлення „суднової повинності”, використання політики „кумпанського суднобудування”, відсутність необхідних технічних розробок – засвідчило неможливість створення суднобудівної бази європейського зразка. До початку російсько-турецької війни 1710 р. Азовський флот, який „дорого коштував Росії”, став небоєздатним. Більшість із побудованих кораблів були непридатними до використання, корпуси згнили. Зазнавши воєнної поразки в 1711 р., Росія змушена поступитися Туреччині Азовом з усіма прилеглими землями [642, вип. 1. с. 17; 643, с. 101-103]. Крім того, держава зазнала значних людських втрат: „В перше десятиліття XVIII ст. зі складу малонаселеної країни, – писав О. Корнілов, – було забрано до 200 000 робітничих рук і біля половини з них загинуло” [745, с. 10].

Реалізація Петром I жорсткої мілітарної зовнішньої політики у першій чверті XVIII ст. вимагала переосмислення накопиченого досвіду в суднобудуванні. Так, для боротьби за вихід до Балтійського моря створюється регулярний флот за західноєвропейським зразком і відповідно формується необхідна суднобудівна база.

На початку XVIII ст. флагманами західноєвропейських флотів були трищоглові лінійні кораблі з прямим вітрильним озброєнням, що мали на борту до 90 гармат. Іншим за значимістю класом суден були фрегати, які з'явилися в англійському флоті в XVII ст. [1034, S. 8-10]. Фрегати, котрі були менших розмірів, аніж лінійні кораблі й мали таку ж швидкість, вважалися універсальними суднами флоту. Саме з них і почалося велике військово-суднобудування в Росії.

Особливістю створення російської суднобудівної бази в Петербурзі, Новгороді, Архангельську, інших регіонах є застосування всебічного адміністративного контролю. „Регламентом про управління Адміралтейства і верфі й про посади колегії адміралтейської й інших усіх чинів, що при адміралтействі існують” (прийнятий у 1722 р. – далі Регламент – Авт.), визначалися права Адміралтейств-колегії – спеціального державного органу для забезпечення загального керівництва суднобудуванням і флотом [643, с. 456]. Відповідно до цього документа встановлювався порядок розробки креслень і затвердження проектів майбутніх кораблів [385, VI. – С. 580-582; 642, вип. 1. с. 62; 643, с. 546-547]. Усі майстри зобов'язувалися виконувати креслення в державній установі – Модель-камері. Створення спеціальної установи дозволяло здійснювати суцільний контроль за діяльністю суднобудівників. Це суттєво відрізняло їх роботу від західноєвропейських фахівців, які працювали в умовах конкуренції, що вимагала від них постійних пошуків кращих технічних розробок. Згідно з Регламентом в Росії визначалися й види спеціалізації майстрів: з обробки дерева (столярному виробництву), металу, виготовлення канатів, вітрил, конопатних робіт та інших. Підготовка робітників відбувалася як шляхом учнівства у більш досвідчених, так і за рахунок навчання на закордонних верф'ях суднобудівників-початківців.

У 1726 р. вводиться в практичний обіг „Штат корабельного й галерного такелажу”, що містив відомості щодо рангоуту й вітрильного озброєння. Наприкінці 20-х – початку 30-х рр. XVIII ст. прийнята ще низка постанов, якими визначалися загальні алгоритми проектування й типізації

конструктивних розрахунків суднового набору на базі рангової класифікації бойових засобів флоту. Тобто зроблено спробу створення нормативно-законодавчих засад суднобудування в Російській імперії.

Відповідно до прийнятих документів будівництво лінійних суден дозволялося виключно на основі певного стандарту (штатного припису). Штати визначали форму, пропорції і конструкцію корпусу, тип і розміри рангоуту, такелажу й вітрил, шлюпкове оснащення, калібр, кількість і спосіб розміщення артилерії, розміри зовнішніх архітектурних деталей (ліхтарів носової скульптури і под). Відступи від штатів могла дозволити лише Адміралтейств-колегія. Загалом це було можливо лише в разі будування дослідних суден за особистим наказом царя. Адміністративний „імператорський контроль” слід вважати однією з характерних умов організації суднобудування в Росії. Окрім того, всі кораблі будувалися за державні кошти й на казенних (державних) верф'ях.

У сучасній науковій літературі немає однозначної оцінки законодавчих документів із суднобудування, розроблених за „петровської” доби. Напевно, із застереженням слід поставитися до оцінок, які говорять про „глибоку науковість” прийнятих документів, що „випередили час на ціле сторіччя”, оскільки це заперечують подальші кризові явища в суднобудуванні Росії [751, с. 12].

Із цього приводу авторитетний знавець історії вітрильного суднобудування, наш сучасник, Ю. Крючков пише: „Будівництво лінійних суден за петровськими штатами, що тривало без істотних змін понад півстоліття... свідчить про застій техніки російського суднобудування за спадкоємців Петра” [762, с. 54]. У Російській імперії другої половини XVIII ст. Адміралтейств-колегія не наважувалася без санкції імператорської особи навіть на незначні відступи від штатів 1826 р. [461, с. 679].

У „петровську” добу складається практика спорудження на казенних верф'ях переважно військових кораблів, що поглинає всі кошти й матеріально-виробничі ресурси. Торгово-транспортні судна були сферою діяльності

окремих підприємців, які не отримували, як правило, належної підтримки держави [642, вип. 1. с. 247]. Відтак переважний обсяг зовнішньоторговельних перевезень здійснювався іноземними суднами.

У російській історичній літературі XVIII – XXI ст. діяльність Петра I щодо створення військового флоту оцінюється виключно позитивно. „Він..., – пише сучасний російський дослідник В. Доценко, – усього за чверть століття створив флот, який нічим не поступався флотам будь-якої європейської держави” [691, с. 123; 968, с. 274 – 301]. Погоджуючись з таким твердженням, доцільно звернути увагу на майбутнє петровського флоту. Одразу після смерті імператора відбувається різкий спад у суднобудуванні та виробництві в цілому. Господарство без економічних стимулів набуває застійного, інертного характеру. У суднобудуванні, однієї із провідних галузей економічного комплексу Російської імперії того часу, така тенденція була найбільш значимою. За кілька років по смерті імператора з 48 лінійних кораблів і фрегатів та 787 галер й інших суден флоту на Балтиці в море могли вийти лише кілька суден [725, с. 80-100; 1017, с. 215]. На рубежі тридцятих років XVIII ст. в урядових колах обговорювалося питання про недоцільність утримування в Росії потужного флоту. Пропонувалося знищити великі кораблі, зберігши лише галерний флот [642, вип. 1. с. 75-81; 842, с. 16-19]. Отже, успіхи, досягнуті внаслідок політико-економічного примусу, виявилися нетривкими.

Однак, у безперервних війнах, що вела Росія, реалізація амбітних імперських планів вимагала розбудови флоту. У черговій російсько-турецькій війні 1735–1739 рр. бойові операції проти фортець Очаків і Кінбурн велися об'єднаними зусиллями армії й флоту. Саме з цим періодом пов'язані одні з перших спроб започаткування адміністративно-військовими структурами Росії широкомасштабного суднобудування на території сучасної України. Військові події виявили потребу забезпечення Дніпровської флотилії необхідною базою в безпосередній близькості від театру бойових дій (за дніпровськими порогами) [597, с. 474]. Тому приймається рішення звести верф, де будувати нові й ремонтувати ушкоджені судна. Місцем розташування „Корабельні”, (заснована

в кінці жовтня 1737 р.) названої Запорозькою, була Мала Хортиця. Зручний для суднобудування й стоянок гребної флотилії острів лежав на перехресті водного й суходільного шляхів: „Фортеця побудована на одному з малих Хортицьких островів і, отримавши назву Запорозька верф, слугувала для захисту самої верфі, де відбувалося будівництво суден Дніпровської гребної флотилії ” [459, с. 613, 647; 784, с. 354].

Відновити загальний план Запорозької верфі й особливості її функціонування дозволяють наукові розробки й пошукові роботи, розпочаті в другій половині ХХ ст. істориками, краєзнавцями, археологами, активістами громадських і благодійних організацій України [740, с. 4-13, 141-146; 980; 1001]. Так, завдяки дослідницькій роботі В. Фоменка і Г. Шаповалова знайдено й оприлюднено креслення козацького човна, виготовленого в 1736 р. галерним майстром А. Алатчаніним (у працях з історії суднобудування також зустрічається Алатенцев, Алаторцев, Алатченин) та план розташування Запорозької верфі й її укріплень [980, с. 51-52; 1001, с. 52]. На початку ХХІ ст. дослідники Д. Кобалія та В. Нефьодов на основі як писемних джерел, так і матеріалів гідроархеологічних пошуків, відтворили історію появи нових типів суден, що мали скласти ядро Дніпровської флотилії. „При цьому, – підкреслюється в роботі науковців, – за основу їх створення (суден – Авт.) брався досвід козаків” [740, с. 69]. Судна українських козаків найкраще відповідали особливостям гідрологічних систем Дніпровського басейну. Спорудженням та ремонтом суден на новій верфі займалися умільці Запорозької Січі та російські теслі, надіслані до Хортиці з Брянської суднобудівної верфі, на якій вже в 1736 р. було налагоджене виробництво суден для Дніпровської флотилії. У Брянську споруджувалися галери, прами та інші типи суден. Найбільш відомими стають дубель-шлюпки, що були створені з урахуванням конструкції запорозьких дубів [597, с. 337]. Дубель-шлюпки були наборними, мали по 18 пар весел, могли ходити під вітрилом. „Кожен човен ... міг поміщати до 40 осіб” [642, вип. 1. с. 87]. Креслення й модель дубель-шлюпки виконав обер-інтендант Джеймс Броун (досвідчений суднобудівник,

англісець за походженням) [459, с. 609].

Російсько-турецька війна 1735–1739 рр. стала важким випробовуванням для України та її економічного потенціалу [597, с. 315-316, 328-329; 688, с. 192-193]. Виснажливий характер війни негативно вплинув на інтенсивність роботи Запорозької верфі [784, с. 368; 1001, с. 52]. Через епідемію чуми, нестачу провіанту суднобудівники не могли забезпечити повний обсяг робіт. У вересні з 260 суден, що базувалися на Хортиці, 213 вимагали ремонту, і тільки 15 не потребували його, 32 були призначені на „злам” [459, с. 677-678].

У другій половині ХХ – на початку ХХІ ст. українські науковці за допомогою гідроархеологічних досліджень у місцях стоянок кораблів дніпровської флотилії виявили комплекс затоплених суден, значну кількість якорів, артилерійське озброєння, корабельний інструмент. Новітні відкриття дали змогу провести історичну ретроспекцію типових ознак суднобудування в середині ХVІІІ ст. [740; 1000, с. 34]. Загальний висновок сучасних науковців щодо діяльності Запорозької верфі під час війни 1736–1739 рр. такий: „Схоже, лише з появою „крепосниці у Вышних Хортиц” у Петербурзі, – пишуть Д. Кобалія та В. Нефьодов, – почали серйозно замислюватися про військове кораблебудування за порогами Дніпра” [740, с. 146].

Восени 1739 р. російська армія змушена відійти з низов'я Дніпра. Перманентні перемоги та поразки Росії у війні, що супроводжувалися погіршенням її міжнародного статусу, не дозволили реалізувати амбітні плани щодо виходу до Чорного моря. Отже, величезні втрати, що їх зазнали українські землі, виявилися марними. Після закінчення війни на Запорозькій верфі почали будувати невеликі судна, замінюючи ними ті, що вибули з ладу. Це тривало до серпня 1741 р., коли Дніпровська флотилія остаточно припинила свою діяльність [459, с. 614-615].

У середині ХVІІІ ст. в Російській імперії, де суспільні відносини та виробництво були побудовані на феодално-кріпосницьких засадах, суднобудуванню приділялося мало уваги. Вважалося, що флот повинен виконувати своєрідну функцію „доповнення” армії і тому бути виключно

військовим.

У західноєвропейських країнах на той час відбулося значне поліпшення архітектури, вітрил та артилерії лінійних суден. З'являється більш досконалий і прогресивний тип судна – ост-індський. При тому новий тип судна впроваджується спочатку під час створення торговельних суден (Ост-індської компанії). Російська держава, існуючи поряд із розвинутою Європою, мусила сприймати її прогресивні впливи. Починаючи з 60-х рр. XVIII ст., в імперії відбувається складний, а отже повільний процес засвоєння західних новацій. У Росії поява елементів європейської економіки збігається в часі з вирішенням крупномасштабних завдань у зовнішній та внутрішній політиці на півдні України. До реалізації цих завдань залучене судноплавне козацьке військо.

У період російсько-турецької війни 1768–1774 рр. запорожці перевозили своїми човнами частини російської армії, висаджували десанти, здійснювали численні успішні напади на турецькі війська, завдавали поразок турецьким військовим кораблям тощо.

Кючук-Кайнарджийська мирна угода, яка завершила російсько-турецьку війну 1768–1774 рр., дозволила збільшити володіння на півдні. До Росії відійшли, зокрема, турецькі фортеці Єникале і Керч, Кінбурн (при виході з Дніпровсько-Бузького лиману в море) й частина території між гирлами Дніпра й Південного Бугу.

Ці територіальні надбання були невеликими за площею, але важливими для укріплення кордонів та військових позицій [692, с. 283-284]. Завдяки отриманню земель між Бугом та Дніпром кордон Російської імперії відтепер проходив не суходолом, а річками, що утворювало природний бар'єр. Включення до державних володінь гирл Дніпра та Керченської гавані забезпечувало сприятливі умови для ведення чорноморської торгівлі. Однак цінність завойованих надбань розглядалася урядом з імперських позицій: приєднання територій демонструвало військову силу та успіх його зовнішньополітичної діяльності.

Росія, отримавши, нарешті, право виходу до Чорного моря, скористатися

ним практично не могла. У даному регіоні практично були відсутні її бойові судна. Перед урядом постало питання про якнайшвидше створення в близьких до моря районах суднобудівних баз. Першочерговість їх будівництва диктувалася неможливістю спорудження великих багатогарматних кораблів на донських і азовських верф'ях – найближчих до Півдня України. Утримання сильного, боездатного флоту на Чорному морі російський уряд вважав життєвою необхідністю. Кючук-Кайнарджийська мирна угода не вирішила остаточно чорноморську проблему. У далекоглядних планах щодо приєднання Криму та Північночорноморських степів флот повинен був стати вирішальною силою.

Степова Україна, офіційно іменована Новоросією, перетворилася на зону великого політичного та соціально-економічного експерименту, реалізація якого мала супроводжуватися утворенням значних суднобудівних центрів та Чорноморського флоту. Враховуючи безпосередній зв'язок цих процесів, деталізуємо „механіку” управління регіоном в останній чверті XVIII ст. У цей період адміністративна влада в Новоросійській губернії належала Головному Командирові. У 1774 р. посаду Головного Командира Новоросійської губернії обіймав Київський військовий губернатор. Для здійснення управління південним краєм при ньому діяла Новоросійська експедиція [867, с. 33-34; 935, с. 64].

Нова розстановка політичних сил у середині 70-х рр. XVIII ст. привела до реформування губернських установ. Перші зміни зачепили посаду Головного Командира. За наказом від 3 липня 1774 р. генерал-губернатором Новоросійської губернії та Головним Командиром поселених у ній військ призначено Г. Потьомкіна (Новоросійська експедиція ліквідована) [935, с. 188]. За допомогою Г. Потьомкіна російський уряд прагнув реалізувати на півдні амбітні імперські плани: остаточно вирішити Чорноморську проблему, укріпити кордони, створити нові поселення та протидіяти запорожцям. Принагідно слід зауважити, що попри безумовну цінність територіальних надбань досить неприємним відкриттям для російської адміністрації (після

російсько-турецької війни 1768–1774 рр.) виявилось те, що землі, які значилися як незаселені, були освоєні значною кількістю запорозьких зимівників – індивідуальних господарств, сформованих на засадах вільної праці [323, с. 175; 935, с. 4, 120]. Шкідливість цих, по суті капіталістичних, господарств була для імперії очевидна. Російський уряд вважав зимівників та військовий осередок козацтва – Січ – головною небезпекою. Саме вони залишилися прикладом українському населенню політичної автономії та економічної незалежності, і тому їх потрібно було негайно ліквідувати. Незаперечним злочином Г. Потьомкіна проти козаків, військовий талант яких, до речі, він сам використовував у боротьбі проти Туреччини, була активна участь генерал-губернатора в реалізації антиукраїнських наказів Катерини II. Знищенням Січі (1775 р.) та зимівників Г. Потьомкін завоював абсолютну довіру імператриці.

Генерал-губернатор стає в Новоросійській губернії уособленням вищих органів влади з майже необмеженими повноваженнями. Він здійснював загальний нагляд за діяльністю місцевих органів управління, контролював надходження прибутків та витрати в губернії [950, с. 137]. У приватному листуванні між імператрицею та Г. Потьомкіним вирішувалася більшість питань, що стосувалися півдня України. За мовчазною згодою Катерини II величезний комплекс поточних справ з управління Південною Україною, що належали до компетенції департаментів Сенату та Колегій Росії, поступово перейшли до відомства військово-похідної канцелярії Г. Потьомкіна [620, с. 59]. Отож упродовж 70-х рр. XVIII ст. управління південноукраїнським регіоном виокремлено та повністю передано генерал-губернатору. За визначенням українського історика Євгена Загоровського, „Потьомкін протягом 17 років був повновладним правителем і облаштувачем Новоросійського краю” [699, с. 15]. Він же підкреслював, що діяльність Григорія Олександровича в управлінні Південною Україною була надзвичайно багатогранною. Вона включала й заснування суднобудівних центрів на українських землях.

Початок створення першої суднобудівної верфі на Півдні України припадає на 1774–1775 рр. Тоді на території, підлеглий генерал-губернаторові

Новоросійської губернії Г. Потьомкіну, розпочалися пошуки місця для її розташування. Пріоритетність Дніпра як провідної водної артерії України зумовила першочергову увагу до даного регіону. Найбільш зручним визнавався район Дніпровсько-Бузького лиману й ділянка Дніпра від його гирла до порогів (пропонувалася також і Керченська бухта на Кримському півострові) [400; 459, с. 689-691; 667, с. 23-26].

У грудні 1775 р. на адресу Адміралтейств-колегії відіслано наказ Катерини II (у 12 статтях) про створення морських сил на Півдні. Адміралтейств-колегії пропонувалося скласти тимчасове штатне положення з п'ятирічним терміном дії, в якому передбачалося виконання робіт щодо спорудження верфі, військового порту й гавані. Викладена в наказі програма значною мірою визначила й особливості організації та розвитку суднобудування [459, с. 693-696].

До середини XVIII ст. у практиці світового суднобудування вже визначився певний тип будівельної верфі, основою якої були похилі стапелі, нахил яких до лінії обрію становив близько 4°. Спорудження суден повністю здійснювалося на стапелях шляхом послідовної установки й приєднання деталей корпусу (кільового бруса, штевнів, шпангоутів, бімсів та ін.). Спускалися судна на воду під дією сили ваги на полозах, насалених спускових доріжках. Поруч зі стапелями знаходилися різноманітні майстерні – лісопильна, столярна, такелажно-вітрильна, мідницька, інші приміщення. Такий багатоплановий виробничий комплекс і передбачалося створити на території адміралтейства Півдня України.

Першими осередками з „будівництва Чорноморської флотилії” в Україні стають – м. Мошни (Черкаський повіт Київської губернії), Глибока пристань (Дніпровський лиман), с. Вітовка (пізніше с. Богоявленське поблизу Миколаєва) [349, с. 363]. З метою виявлення найбільш оптимальної території „...для закладання верфі й гаванного місця” в 1775–1778 рр. організуються експедиції [150, л. 15 – 15 об.; 459, с. 697; 642, вип. 1. с. 157; 667, с. 47-48]. Їх робота одержала в спеціальній історичній літературі кінця XX – початку XXI

ст. всебічне висвітлення й не потребує додаткової конкретизації [716, с. 90-91; 722, с. 250; 918; 947] .

Зупинимося лише на основних, найбільш важливих подіях, які визначили майбутнє регіону розвитку суднобудування на Півдні України. Згідно з матеріалами, представленими Адміралтейств-колегією в „Екстракті про закладання на Дніпрі при Херсоні верфі, 1778 року”, Катерина II у наказі до Г. Потьомкіна (від 18 червня 1778 р.) писала, що адміралтейство, верф та порт повинні розташовуватися в одному місці [459, с. 711]. 8 липня 1778 р. Адміралтейств-колегія приймає рішення: верф, адміралтейство й цивільне поселення для флотських і адміралтейських службовців будувати в урочищі Александр-шанці на правому березі Дніпра в 30 км від його впадання в лиман [459, с. 712]. Розробляється в цей час і план міста, в який включаються майбутні „будівлі адміралтейства та верфі” [150, л. 3, 11 – 11 об].

19 жовтня 1778 р. урочисто закладено – адміралтейство з верф'ю, фортеця, порт із гаванню і саме місто. Керування будівництвом доручалося генерал-цейхмейстеру Івану Абрамовичу Ганнібалу (1736–1801 рр.) [150, л. 5 – 6, 21; 782], який доповідав Г. Потьомкіну: „...Після мого прибуття до Александр-Шанців на четвертий день місто Херсон, сухопутне укріплення й два корабельних елінги розпочав...” [471, с. 27]. Планувалося протягом 1778–1780 рр., тобто за три неповних роки, побудувати 5 елінгів (за початковим проектом – не менше 15 елінгів), 8 кораблів і необхідну кількість камелей [277; 459, с. 714-715, 722; 588, с. 262].

Забезпечувалося будівництво Херсонського адміралтейства робочою силою за прийнятою на той час у феодальній Російській імперії схемою: за рахунок казенних майстрів, найманих фахівців, приписних селян та каторжан. У листопаді 1778 р. І. Ганнібал констатував украй незадовільне кадрове забезпечення [459, с. 715]. Використання переважно кріпацької праці, хронічна відсутність кваліфікованих спеціалістів з основ суднобудування та незадовільне забезпечення необхідними будівельними матеріалами унеможливлювали виконання програмних завдань щодо темпів створення суднобудівної бази в

Херсоні [147, л. 53; 150, л. 16 – 16 об., 37 – 37 об.; 151, л. 153 – 153 об.; 350, с. 327, 336, 364; 667, с. 49].

Навесні 1779 р. завершується будівництво тільки одного елінгу, в якому 26 травня закладається *60-гарматний* корабель, названий „ на честь славного імені Її Імператорської Величності” [150, л. 36] імператриці „Святая Катерина”. Закладини даного корабля ознаменували початок роботи Херсонської верфі [150, л. 36]. Спорудженням судна керував корабельний майстер В. Селянінов.

У спеціальних наукових працях з історії суднобудування, надрукованих у ХІХ – ХХ ст. подаються різні дати закладин та створення перших кораблів Херсонської верфі, що ускладнює докладність хронологічних уявлень про розвиток кораблебудування на Півдні. Зокрема, це стосується *66-гарматного* корабля „Слава Катерини” (відрізняти від „Святая Катерина” – Авт.), який став етапним та найбільш вагомим у діяльності місцевого адміралтейства [459, с. 716, 718]. Його закладини в деяких працях відносять до 26 травня 1779 р [471, с. 5; 492, с. 77; 503, с. 454-455; 508, с. 10; 642, вип. 1. с. 158; 652, с. 55; 716, с. 92]. Однак, у кінці ХХ ст. науково-пошукові роботи зацікавлених дослідників привели до уточнення дати закладин *66-гарматного* корабля „Слава Катерини” та, відповідно, всієї хронологічної послідовності спорудження перших лінійних кораблів Чорноморського флоту на Півдні України. Шляхом аналізу значного кола вперше залучених архівних документів і вже надрукованих матеріалів, деталізовано, крім того, особливості їх конструкцій, з’ясовано етапи розробки креслень [554, с. 74-76; 722, с. 253; 919; 946]. За уточненими даними закладини „Слава Катерини” відносяться до літа 1780 р., але на цей час корабель ще не мав назви. У протоколі Адміралтейств-колегії від 21 серпня 1780 р. зафіксовано таке: „Заслухано рапорт генерал-цейхмейстера Ганнібала, яким доповідає... *липня 7* (курсив – Авт.) дня, за даним йому, Їя І. В. підписаному кресленню, заклав два *66-гарматного* рангу кораблі під №№ 1 и 2” (за № 2 і був майбутній корабель „Слава Катерини”). Їх будівництвом керував корабельний майстер С. Афанасьєв [195, л. 92; 459, с. 718].

Початок суднобудівної діяльності Херсонського адміралтейства потребував розробки технології спорудження суден і визначення особливостей їх конструкцій. Кораблі мали відповідати як специфіці Чорноморського регіону, обмеженого розмірами й можливостями театру бойових дій, так і природнокліматичним особливостям. Перший проект 66-гарматних кораблів для Херсонського адміралтейства, розроблявся в Петербурзі. Загальні розміри були встановлені штатним положенням про кораблі 66-гарматного рангу (довжина по нижній палубі – 48,77 м, ширина без обшивки – 13,51 м, глибина інтрюма – 5,79 м) [459, с. 720-722; 919, с. 56]. Креслення отримали дозвіл на практичну реалізацію „за підписанням Його Високості” [459, с. 721-722].

Темпи роботи Херсонської верфі у 1779–1781 рр. не відповідали вимогам Адміралтейств-колегії. Так, згідно з її розпорядженням (від 18 лютого 1780 р.), „бажано будувати по 4 кораблі на рік, у чому й колегія впевнена” [459, с. 717]. Проте за три роки закладається 5 лінійних кораблів, з яких жоден не спущено на воду [195, л. 92-92 об., 107; 503, с. 454-455; 554, с. 74-76; 946].

На відміну від тривалого будівництва бойових кораблів Чорноморського флоту, результатом роботи верфі на третьому році існування стає спорудження торгового судна „Борисфен” (довжина 32 м, ширина 9,6 м, тоннаж 384 т). Джерела фіксують дату його спуску на воду – 28 жовтня 1781 р. Судно будувалося на замовлення прем’єр-майора М. Фалєєва, який організував спорудження на власні кошти, зі своїх матеріалів, „як рівно й майстровими власними” [459, с. 727]. Отже, виробництво засноване на приватно-комерційних засадах, швидко дало результати. Особливістю торгового судна була можливість переобладнання його в разі необхідності на військовий фрегат [459, с. 728]. У 1784 р., згідно з історичними розвідками З. Аркаса, „Борисфен” викуплено у підприємця й зараховано фрегатом „Григорий Богослов” до складу Чорноморського флоту [503, с. 470-471; 588, с. 265]. Слід додати, що в Західній Європі вже наприкінці XVII ст. відбулося розмежування типів торгових і військових суден за функціональним призначенням.

Завершення першого п’ятиріччя з організації суднобудування на Півдні

України (від постанови 11 грудня 1775 р.) ознаменувалося прийняттям у березні 1781 р. височайшого наказу. Генерал-поручик І. Ганнібал отримував фактичну незалежність від Адміралтейств-колегії у вирішенні питань матеріально-технічного забезпечення Херсонського адміралтейства, розміщення замовлень на озброєння майбутніх кораблів, укладання підрядів на заготівлю лісу і под. [459, с. 723-724].

Амбітні плани імперського керівництва відносно швидкого створення суден на Півдні України варто розглядати в контексті зовнішньополітичної діяльності Російської імперії в Чорноморському регіоні. Починаючи з 1782 р., імперія активізує мілітарну зовнішню політику, головним у якій є здобуття Криму. Цілком зрозуміло, що в майбутній війні з Туреччиною Чорноморський флот має відіграти важливу роль, лише він міг зашкодити появі турецьких військ у Криму.

У червні 1782 р. Катерина II підписала рескрипт, яким зобов'язувала Адміралтейств-колегію забезпечити до наступного 1783 р. побудову в Херсоні „обладнанням і озброєнням” семи кораблів [205, л. 13; 459, с. 728]. „Вочевидь, у Петербурзі не уявляли собі істинного стану справ на Херсонській верфі, – писав дослідник вітрильного суднобудування А. Сацький. – Про які сім кораблів могла йти мова, якщо навіть закладений першим корабель „Святая Екатерина” ще перебував у елінгу, а значна частина корабельних лісів, необхідних для спорудження кораблів, стояла ще на корені в придніпровських лісах?” [722, с. 255]

Окрім того, перші роки роботи Херсонського адміралтейства виявили суттєві труднощі, якими супроводжувалося спорудження суден у цьому регіоні. Одночасне створення суднобудівної бази, котра складалася зі значної кількості виробничих структур, порту й міста, вимагало поставок у великому обсязі якісного лісу. Вже початкова заготівля лісу в придніпровських угіддях показала, що припущення про достатню кількість високоякісного корабельного лісу не підтвердилося. Херсонське адміралтейство, розташоване в безлісній зоні, на відміну від балтійського й біломорського, які забезпечувалися

необхідними лісоматеріалами з казенних лісництв, майже повністю залежало від приватних поставок. У цей період постачальниками корабельних лісів були, як правило, поміщики, господарі великих лісових угідь, розташованих у басейні Дніпра, в Білорусі, Польщі. Найбільшим постачальником корабельних лісів був Г. Потьомкін [150, л. 12, 17 – 17 об., 26 – 26 об., 36 – 36 об.; 167, л. 72 – 72 об., 91, 92; 350, с. 327, 337, 368]. Доставка лісу сплавом із верхів'їв Дніпра обходилася дорого. Ліс прибував на верфь сирим, його доводилося тривалий час просушувати, що значно затримувало будівництво плавзасобів. Озброєння й обладнання для комплектації споруджуваних суден постачалося із центральних регіонів переважно через дніпровські пороги. Виведення побудованих на верфі морських суден мілководним порожистим дніпровським гирлом здійснювалося за допомогою спеціальних понтонних пристроїв – камелів. Усе це обмежувало виробничі можливості місцевої верфі [198, л. 1-1 об., 2-2 об.].

Наведений нами матеріал дозволяє резюмувати, що рескрипт, прийнятий Катериною II у червні 1782 р., свідчив про цілковите ігнорування імперським керівництвом конкретних умов Півдня України. Прагнення уряду розв'язати проблему створення Чорноморського флоту без урахування економічних важелів практично одразу прирікали грандіозні плани щодо швидкого створення суднобудівного центру на провал.

Треба сказати, що на початку 80-х рр. XVIII ст. зовнішньополітична ситуація у світі була сприятливою для вирішення „кримського питання” на користь Росії. Наприкінці 1782 р. князь Г. Потьомкін вирушив до Петербурга для узгодження з імператрицею плану дій щодо приєднання Кримського півострова. Однодумцем Г. Потьомкіна був канцлер Олександр Безбородько (українець за походженням), який мав колосальний вплив на тогочасну російську зовнішню політику [168 л. 1-1 об., 2-2 об.; 315, с. 290, 380, 520-525]. Майже кожен свій лист до імператриці Г. Потьомкін дублював листом до графа О. Безбородька, знайомлячи його зі своїми планами та намірами [159, л. 1-7, 14-21; 449, с. 179-180, 744]. Російський історик А. Ловягін писав: „З паперів О. Безбородька видно, що стосовно приєднання Криму Потьомкін і

Безбородько клопотали в одному й тому самому напрямі” [483, с. 655].

11 січня 1783 р. з’являється документ, із яким традиційно пов’язується створення Чорноморського флоту. „...Для командування створюваним флотом нашим на Чорному й Азовському морях, – говорилося у розпорядженні Катерини II, – наказуємо негайно відрядити нашого віце-адмірала Клокачова”. Згідно з наказом від 12 січня „до команди” Ф. Клокачева направлявся контр-адмірал Т. Мекензі [195, л. 11,12; 206, л. 5, 6; 463, с. 2]. Урядовий маніфест від 8 квітня 1783 р. оголосив включення Кримського ханства до складу Російської імперії [126]. У червні 1783 р. місцеві жителі Криму прийняли присягу „у вірнопідданості всеросійському імператорському престолу” [148, л. 43 – 46; 158, л. 1 – 4]. Ці події дозволили розпочати освоєння Ахтіарської бухти, названої Ф. Клокачевим найкращою в Європі як бази для Чорноморського флоту і нового регіону суднобудування [195, л. 14 – 14 об; 667, с. 73].

На початку літа 1783 р. майстри-кораблебудівники, які прибули з Херсона до Ахтіарської бухти, спільно з фахівцями корабельних команд, що вже перебували в ній, здійснили перші судноремонтні роботи [196, л. 12 об; 469, с. 28]. Отже, стратегічна особливість регіону, а саме використання Ахтіарської бухти як військово-морської бази, обумовила загальну спрямованість здійснюваних робіт: ремонт і переобладнання кораблів.

За наказом Катерини II від 2 лютого 1784 р. відбуваються подальші територіально-управлінські зміни, зокрема з’являється нова адміністративна одиниця – Таврія, до складу якої увійшов Кримський півострів [490, с. 102]. Князеві Г. Потьомкіну-Таврійському урядовим наказом від 10 лютого 1784 р. пропонувалося побудувати „фортецю велику Севастополь, де нині Ахті-Яр і де повинні бути адміралтейство, верф для першого рангу кораблів, порт і військове поселення” [469, с. 29].

Історія створення Севастопольського адміралтейства описана у спеціальних дослідженнях, опублікованих у другій пол. XX ст. [742, с. 11-13; 743, с. 14-17] Додамо, що наприкінці XVIII ст. поступово формується виробнича база, будуються кам’яна кузня, слюсарна, ливарна, столярна,

вітрильна й блокова майстерні, адміністративний будинок для управління портом та адміралтейством, щогловий і шлюпковий сараї, кілька складів та інших службових приміщень. Перші зимівлі кораблів виявили кліматичні особливості Севастопольської гавані. Найбільш пристосованою для виконання виробничих робіт, пов'язаних із судноремонтом, виявилася бухта, що пізніше отримала назву Корабельної, в якій „найбільші судна могли підходити впритул до землі” [163, л. 57-57 об., 59 об.-60; 199, л. 6, 7, 7 об., 8, 8 об.; 592, с. 205-206; 667, с. 72, 105].

Із перших днів Севастополь розвивався як міжнародний торговий порт. Маніфестом Катерини II від 22 лютого 1784 р. місто було відкрите „для всіх народів, що в дружбі з імперією нашою знаходяться, на користь торгівлі їх із вірними нашими підданими” [153, л. 30-30 об., 31 – 31 об; 385, т. XXII. – № 15935]. За „Височайшим Наказом” від 13 серпня 1785 р. князеві Г. Потьомкіну повідомлялося: „Пристані на півострові Таврійському... звільняємо від сплати мита на 5 років... з 1 січня 1786 р.” [211, л. 2; 385, т. XXII. – № 16239].

Джерела останньої чверті XVIII ст. свідчать, що саме з позицій бачення Потьомкіним-Таврійським інтересів Російської імперії у Північнопричорноморському регіоні визначався загальний розвиток суднобудування в Південній Україні. На цей час князь був не лише цивільним правителем Південної України, але й людиною, яка фактично визначала військову політику всієї імперії. Він обіймав посаду віце-президента, а з 1784 р. – президента військової колегії Росії [584, с. 271-275; 668, с. 46]. Відомий український історик Н. Полонська-Василенко в середині XX ст. зазначала: „Ігнорувати Потьомкіна, розглядаючи історію Південної України, не можна, бо все життя, добре та зле, залежало тільки від його волі, ніхто – ні сама цариця, ні органи центральної адміністрації (Сенат та Колегії) – не втручалися в те, що робилося в його „державі”. У той самий час безперечним був його вплив і на зовнішню політику Росії” [867, с. 209-210]. Будучи майже самостійним „господарем Півдня”, Г. Потьомкін планував розширити „свої території” на берегах Чорного моря. У майбутній війні з Туреччиною князь відводив флоту

значне місце. Однак, темпи спорудження суден на Херсонській верфі не відповідали далекоглядним планам генерал-губернатора. Активізувати процес суднобудування Г. Потьомкін вирішив відповідно до усталених традицій російської імперської системи управління, тобто замінивши керівника Херсонського адміралтейства. У березні 1783 р. І. Ганнібал за Найвищим повелінням відкликаний з Херсона. На його місце Г. Потьомкін призначив віце-адмірала Ф. Клокачова [180, л. 538; 195, л. 25-28, 34].

Новий керівник визнав загальний стан Херсонського адміралтейства й темпи будівництва суден навесні 1783 р. вкрай незадовільним [195, л. 16 Б, 16 В; 199, л. 1; 464, с. 10-11; 592, с. 205; 667, с. 75-76]. Дійсно, на першому, закладеному чотири роки тому, 60-гарматному кораблі „Святая Екатерина” через підгнивання необхідно було міняти обшивку. Із закладених шести кораблів тільки чотири мали виставлений повністю набір. У такому стані справ у адміралействі Г. Потьомкін, після поїздки до Херсона звинуватив його працівників. У листі до Катерини II від 13 липня 1783 р. він писав про них так: „Із усіх один майстер корабельний – людина чесна (О. Катасанов – Авт.), інші всі злодії” [449, с. 172-173]. Таке твердження Григорія Олександровича не відповідало дійсності, і його не можна вважати коректним. Головними причинами зриву виробничого процесу були не особисто працівники, а загальний незадовільний стан забезпеченості верфі будівельними матеріалами та низька продуктивність примусової праці у феодальній імперії. У серпні 1783 р. Г. Потьомкін, прагнучи в черговий раз ліквідувати проблему кадрів у Херсоні, здійснює набір найманих робітників [180, л. 467; 350, с. 336].

У кінці травня 1783 р. Г. Потьомкін наказав прискорити будівництво корабля № 2, який закладено, як вже говорилося, одночасно з № 1 у липні 1780 р. Згідно з розпорядженням князя корабель № 2: „названо „Екатерина”, але через декілька днів переіменовано у „Слава Екатерины” [195, л. 41,41 об., 50; 919, с. 57; 946, с. 70]. Зберігся досить цікавий лист Катерини II до Г. Потьомкіна, який засвідчує ставлення імператриці до гучних назв кораблів. „Будь ласка, не давай кораблям дуже гучні імена, щоб досить відомі імена не

стали для них обтяжливими...будь обережним, поскільки краще бути чим здаватися і не бути” [180, л. 420].

16 вересня 1783 р. 66-гарматний корабель „Слава Катерини” стає першим спущеним на воду в Херсонському адміралтействі та відкриває епоху вітрильних військових кораблів, створених для Чорноморського флоту в Україні [471, с. 30]. У серпні 1784 р. „Слава Катерини” увійшла до складу Чорноморського флоту, і вже в кінці місяця первістка Херсонської верфі зустрічала в морі ескадра Чорноморських кораблів, що вийшла з Севастополя на чолі з контр-адміралом Т. Мекензі [154, л. 19, 20] (у березні 1788 р. корабель перейменовано на „Преображение Господне”). За наступні два роки – 1784–1785 рр. – у Херсонському адміралтействі спустили на воду ще два кораблі. Доля першого херсонського 60-гарматного корабля „Св. Катерина” так і не склалася. Його набір прогнів настільки, що недобудований корпус розібрали [277; 503, с. 454-455; 946, с. 69-70].

13 серпня 1785 р. затверджуються Височайшим рескриптом підготовлені Г. Потьомкіним перші штати адміралтейства й флоту, згідно з якими визначалася кількість кораблів та фрегатів на Чорному морі [128; 180, л. 355; 277]. Загальне управління суднобудуванням і флотом покладалося на утворене Чорноморське адміралтейське правління, головою якого було призначено 31-річного капітану 1 рангу М. Мордвинова [439, с. 368; 667, с. 92-93]. Проте реально Чорноморське адміралтейське правління, як і флот, надходило у повне підпорядкування князя Г. Потьомкіна-Таврійського [464, с. 32-33; 917; 997, с. 120].

З 1785 р. Херсон стає військово-морською столицею Півдня імперії та центром суднобудування України. У місті створюються інституції Чорноморського адміралтейського правління, розміщується ставка головного командира, відповідні служби, морський кадетський корпус, де вчилися майбутні морські офіцери.

У процесі роботи Херсонського адміралтейства з’ясувалося, що вартість чорноморських суден була вища, ніж балтійських. Причиною такої різниці

були: необхідність виплачувати власникам лісових угідь значні кошти за корабельний ліс; складність транспортування суднового оснащення з центральних регіонів держави; широке використання найманої праці, залучення якої вимагало значних коштів [155, л. 15, 16-19; 1085, с. 14-15].

Суднобудівна діяльність Херсонського адміралтейства відповідно до штатів 1785 р. тривала два роки (до військових подій 1787 р.). Згідно з планами Г. Потьомкіна, у майбутньому передбачалося подальше збільшення флоту за рахунок поповнення його новими типами суден [156, л. 99; 204, л. 67-68]. Проте з початком російсько-турецької війни 1787–1791 рр. судна будувалися з ігноруванням штатних положень про склад флоту. Поповнювався флот залежно від військової ситуації та матеріальних і фінансових можливостей [161, л. 309 об. – 310, 336; 277; 503, с. 454-455, 472-473; 946, с. 69].

Участь кораблів Чорноморського флоту у військових діях російсько-турецької війни 1787–1791 рр. під командуванням флотоводців М. Мордвинова й Ф. Ушакова представлена багатою джерельною базою та отримала широке висвітлення в спеціальній науковій літературі й не вимагає додаткової конкретизації [130; 162; л. 9, 15, 15 об., 16; 436, с. 49-555; 657; 716, с. 106-112; 840; 1021].

Щодо суднобудування, то війна зумовила необхідність різкого підвищення його інтенсивності. Однак Чорноморське правління, яке функціонально створювалося для організації оперативних дій флоту, виявилось погано підготовленим до його забезпечення в бойових умовах. У передмові до матеріалів „Архіву графів Мордвинових” (виданому в 1901 р.) порівнюється готовність Г. Потьомкіна і, відповідно, адміністративних та військових органів, підпорядкованих генерал-губернаторові, до двох етапних подій 1787 р.: війни з Туреччиною та відомої подорожі Катерини II в Україну. Під час подорожі імператриця ознайомилася зі станом кораблебудування в Херсоні та флоту в Севастополі [164, л. 5-28; 180, л. 361; 667, с. 110; 934, с. 26-27; 935, с. 190-191]. Як пишуть укладачі „Архіву” графів Мордвинових: „До огляду (зустрічі імператриці – Авт.) приготувалися, до війни ж далеко не були готові, і кн.

Потьомкін розгубився: після першої ж невдачі він благав Катерину II повернути Крим туркам!" [439, с. XXVII.] Неготовність адміралтейської частини флоту пояснювалася хронічною відсутністю необхідних фінансово-платіжних коштів, будівельних матеріалів, робітників та кваліфікованих фахівців.

Доречно припустити, що інтенсифікувати суднобудування в Україні в період російсько-турецької війни 1787–1791 рр. могла б суднобудівна база Запорозької Січі. Однак вона була зруйнована в 1775 р. Таким чином, ліквідація Січі стає знаковим явищем. Із її зникненням перестає діяти й головний центр українського „народного” суднобудування, що негативно вплинуло на темпи спорудження суден для козацького флоту, який Росія змушена була залучити до війни. Показовим у цьому контексті є ордер Г. Потьомкіна до Ф. Клокачова ще 1783 р.: „Потрібно помножити число човнів Запорозьких. Я рекомендую докласти зусиль до відшукування їх на околицях Херсона й до озброєння відповідним чином, утримуючи їх тим часом у повній готовності аж до відправлення”. У 1787 р. Г. Потьомкін доручив М. Фалєєву „побудувати 150 Запорозьких човнів” [350, с. 334; 592, с. 211]. Із початком російсько-турецької війни в традиційних центрах українського козацького суднобудування – низов'ях Дніпра, Дніпровсько-Бузького лиману, на околицях Херсона (в Альошках, Збруївці й Голій Пристані) – розгорнулося будівництво чайок, байдаків, дубів, які активно використовувалися для перевезення військ, боєприпасів, провізії, амуніції і спорядження до Кінбурна, Очакова.

Запорозький флот, маючи багатолітній досвід війни з турками, стає дієвою бойовою силою у війні. У 1788 р. створено Чорноморське козацьке військо та флот [180, л. 583; 445, с. 10-11] (у боях взяли участь більше 12,5 тис. чорноморців). Г. Потьомкін у листі до Катерини II від 3 січня 1788 р. акцентував увагу імператриці на тому, що „для запорожців кораблі будуються” [449, с. 260, 804]. Судна створювалися в Херсоні та в придніпровських маєтках князя Г. Потьомкіна.

Гребний флот чорноморців успішно громив турків і забезпечував армію під Очаковом, Хаджибеєм, Ізмаїлом та ін. [445, с. 15; 652, с. 58-59; 955, с. 600].

Своїми діями в 1790–1791 рр. козаки принесли армії Г. Потьомкіна низку блискучих перемог, за що отримали високі нагороди [160, л. 149 об.; 161, л. 291 об. – 292; 304, с. 221; 445, с. 42-48; 446, с. 211-220, 247-253]. Історик Роман Шиян звертає увагу на фразу з особистого листа Потьомкіна до цариці від 16 січня 1791 р.: „...Наскільки корисні козаки піші – це вже доведено під Очаковом та в Ізмаїлі... а Чорноморці – безцінні” [741, с. 96-105].

Політика Російської імперії, спрямована на зміцнення позицій на Півдні України, вимагала посилення Чорноморського флоту. Перед урядом стояло завдання якомога швидше організувати забезпечення й поповнення новоствореного військового флоту бойовими кораблями, збройними транспортами й допоміжними суднами. Херсонська верфь одна не могла забезпечити потреби всього флоту в нових суднах.

У час російсько-турецької війни 1787–1791 рр. виявилася доцільність спеціалізації Севастопольського адміралтейства на проведенні судноремонтних робіт. Так, увесь комплекс робіт з відновлення бойових кораблів ескадри адмірала Ф. Ушакова став можливий завдяки зусиллям фахівців адміралтейства [129; 160, л. 152; 161, л. 277; 166, л. 153; 436, с. 352, 360, 361, 440-441, 460, 464; 667, с. 125-126, 142; 721, с. 53]. Як показала практика перших років існування, адміралтейство повністю завантажувалося виконанням ремонтних робіт на тих суднах, що вже перебували в складі флоту.

Із початком російсько-турецької війни становище суднобудівної бази на Півдні України значно ускладнилося. Темпи створення суден у розглянутий період визначалися феодальною системою господарювання, що характеризувалася як неефективними виробничими відносинами, так і низькою продуктивністю праці. За екстенсивної системи виробництва найбільш результативним стає створення нової верфі. Її швидка поява зумовлена й об'єктивними чинниками воєнно-стратегічного, зовнішньополітичного, регіонального характеру (зокрема невдале розташування Херсонської верфі).

На відвойованій території Г. Потьомкін зосереджує увагу на Бузькому лимані. Пошукові роботи на прилеглий території дозволили визначити за місце

розташування майбутньої верфі: ділянку біля злиття річок Південний Буг та Інгул [197, л. 21; 441, с. 330; 464, с. 80-81]. Практична реалізація нового проекту доручалася Михайлові Леонтійовичу Фалєєву, з ініціативи якого збудовано в Херсоні судно „Борисфен”. У цей час М. Фалєєв став одним із найближчих однодумців Г. Потьомкіна, який на практиці реалізував плани князя [149, л. 50, 50 об., 51; 157, л. 85; 197, л. 19; 486].

У липні 1788 р. Потьомкін-Таврійський спеціальним ордером наказав М. Фалєєву „заготувати на Інгулі елінги...” [311, с. 200; 879; 903, с. 163]. І на обраному місці ще до початку будівництва верфі приступають до ремонту та удосконалення невеликих суден [197, л. 116, 117; 424, с. 668, 672; 425, с. 212; 443, с. 172, 181, 187; 667, с. 146].

23 травня 1789 р. Г. Потьомкін зобов’язав корабельного майстра С. Афанасьєва розробити проекти нових кораблів. На майбутній верфі першим передбачалося побудувати „в найкращих пропорціях” 46-гарматний фрегат, віднесений князем до розряду лінійних кораблів [442, с. 148].

У ті часи у зв’язку з невеликою чисельністю в російському Чорноморському флоті лінійних кораблів світового зразка 50- і 40-гарматні фрегати, „озброєні гарматами великих калібрів, називалися кораблями” [180, л. 410; 464, с. 170-171; 667, с. 132]. Така класифікація існувала в Чорноморському адміралтейському правлінні до кінця 1793 р. Надалі кораблі, що мали до 50 гармат, іменувалися фрегатами.

У серпні 1789 р. новостворювана верф змінює статус. Згідно з ордером Г. Потьомкіна полковнику М. Фалєєву (від 27 серпня), затверджується іменування „новозведеної верфі на Інгулі – місто Миколаїв”. 10 листопада князь просить імператрицю затвердити „сіє місце під назвою – місто Миколаїв” [157 л. 104; 160, л. 158 об.; 424, с. 672; 442, с. 242]. Відповідна резолюція Катерини II про це надійшла в жовтні 1790 р.

У спеціальній історичній літературі XIX – XX ст. поява м. Миколаєва та його Адміралтейства – майбутнього центру суднобудування на Півдні України – отримала доволі широке висвітлення [658; 716, с. 195-206; 768, с. 10-37; 779;

803, с. 9-29; 903, с. 163-164]. Досліджені документи засвідчують особливу увагу Г. Потьомкіна до спорудження нової верфі й міста. Проте, як фіксують джерела, інтенсивність робіт була вельми низькою. Її засновники зустрілися з тими ж проблемами, що раніше й херсонські: відсутність фінансового, кадрового й матеріального забезпечення [22, арк. 30, 50, 55; 157 л. 85, 86, 148; 160, л. 188 об.; 161, л. 277; 197, л. 91, 92; 200, л. 79 - 81; 467, с. 24; 486; 592, с. 118-119;]. В умовах війни перший суднобудівний елінг верфі на р. Інгул закінчили лише в грудні 1789 р., після чого закладено 46-гарматний фрегат „Святой Николай” (далі „Св. Николай” – Авт.).

За деякими документами, що знайшли відображення в науковій літературі, датою закладин судна вважається – 6 січня 1790 р. [503, с. 472-473; 716, с. 197] Проте слушними є твердження тих науковців, які вважають початком спорудження першого корабля Миколаївської верфі 5 січня, напередодні церковного свята дня Богоявлення Господнього, який відзначався 6 січня. Добре відомо, що в XVIII – XIX ст. на церковні свята не можна було працювати [91 Т.1. арк. 29; 92, арк. 52-53; 722, с. 267].

Спорудження фрегата „Св. Николай”, що став своєю „візитною карткою” міста Миколаєва, заслуговує на особливу увагу. На основі матеріалів спеціальних наукових досліджень, здійснених у другій половині XX ст. миколаївськими вченими – професором Ю. Крючковим і доцентом А. Сацьким – можливе досить повне відтворення головних конструкційних рішень і процесу побудови фрегата [759; 764; 914].

На думку Ю. Крюčkова, автор проекту корабля С. Афанасьєв під час підготовки креслень „скористався власним, але раніше розробленим проектом”, за яким у Херсоні вже створювалися кораблі „Св. Георгий Победоносец” (1785 р.), „Апостол Андрей” (1786 р.), „Александр Невский” (1787 р.) і „Навархия” (1790 р.). Згідно зі списком суден Чорноморського флоту 1790 р., характеристики „Св. Николая” співпадають із даними названих кораблів [92, арк. 50]. Однак миколаївський фрегат відрізняють і нові конструктивні рішення. С. Афанасьєв запропонував робити обводи кораблів і фрегатів

меншими, що відповідало специфіці чорноморського регіону [197, л. 168, 220, 223; 200, л. 106 - 116; 914, с. 64-65]. Замкнутість Чорноморського басейну й невелика відстань між портами дозволяла суднам брати менший, порівняно з балтійськими лінійними кораблями, запас води й провізії. Концепція нетривалих плавань уможлилювала створення судна з більш гострими обводами підводної частини корпусу й, відповідно, з поліпшеними, як передбачалося, морехідними якостями. Незвична гострота обводів (у порівнянні з іншими чорноморськими й балтійськими кораблями) стає особливістю підводної частини корпусу „Св. Николая” [503, с. 472-473; 914, с. 64-65].

Побудова „Св. Николая” здійснювалася під керівництвом О. Соколова та І. Должнікова. Стапельні роботи тривали вісім місяців. 25 серпня 1790 р. корабель спущено на воду. „Під час спуску корабля, – як повідомляв М. Фалєєв князю Г. Потьомкіну, – народ, що зібрався у великій кількості, кричав багатократне „Ура!” і при тому говорив: „Слава Богу, ми дожили до того, що бачимо прикрашені кораблями Інгул і Буг” [197, л. 235 об]. Наприкінці вересня „Св. Николай” на камелях відбукували до Очакова для добудування й озброєння артилерією. У листопаді корабель перейшов до Севастополя [197, л. 247, 251, 270; 467, с. 25]. Використання камелів обумовлювалося наявністю мілин у гирлі Інгулу та Бузькому лимані.

Треба відзначити, що за архітектурою корпусу й вітрильним озброєнням „Св. Николай”, як і всі лінійні кораблі російського флоту того часу, був застарілої конструкції. Передові морські країни Західної Європи вже перейшли до будівництва „плоскопалубних” суден із більш досконалим вітрильним оснащенням (як уже вказувалося вище, „ост-індської” архітектури й вітрильності). Проте варто визнати: тенденція до пошуку нових конструктивних рішень є безумовним досягненням чорноморського суднобудування розглянутого періоду. Подібні технічні рішення застосовував і С. Афанасьєв під час спорудження суден у Херсонському адміралтействі. Так, фрегат „Навархия, Вознесение Господне”, на якому Г. Потьомкін планував

підняти прапор командувача флоту (корабель наварха), також мав більш гострі обводи підводної частини корпусу [442, с. 98; 443, с. 17].

Історичні джерела свідчать про розгортання суднобудівної діяльності в Херсонському й Миколаївському адміралтействах у 1789–1791 рр.: у 1789 р. в Херсоні закладаються 66-гарматний лінійний корабель „Богоявление Господне” і 46-гарматний фрегат „Навархия, Вознесение Господне”; у Миколаєві після спуску на воду „Св. Николая” заклали більш крупний фрегат „Григорий Великия Армении” [197, л. 106, 113; 349, с. 371; 424, с. 672, 674; 486, с. 186; 503, с. 454-455, 472-475].

Малі судна в Миколаєві створювалися із застосуванням таких технологічних прийомів, як „каль” і „на стовпах”. „Каллю” була певна ділянка акваторії, відділена паралельними насипними стінками з поперечною перемичкою. Із цієї ділянки відкачувалася вода й зводився стапель, де закладався корабель. Після завершення будівництва поперечна перемичка руйнувалася й судно спливало по воді, що заповнювала „каль”. „На стовпах”, підпірках, споруджувалися невеликі судна, які можна було „зіштовхнути” на воду за допомогою мускульної сили [92, арк. 38; 197, л. 125 об., 280; 424, с. 674].

У листопаді 1791 р. на Миколаївській верфі відбулася закладка 90-гарматного корабля „Св. Павел” (довжина – 54,86 м, ширина – 15,24 м, глибина інтрюму – 6,25 м). Третій корабель Миколаївської верфі, спущений на воду 9 серпня 1794 р., був за своїми розмірами і озброєнням найбільшим із числа проєктованих і споруджуваних у ті роки на Чорному морі [204, л. 52 ; 277; 503, с. 456-457; 554, с. 134-136; 915;].

Складовим компонентом виробничої діяльності адміралтейств Півдня України був ремонт суден, що в загальному обсязі роботи верфей займав значне місце. Якщо на Балтійському морі Фінська затока, яка замерзає в зимовий період, зупиняла діяльність флоту майже на півроку, то в Чорноморському басейні кораблі експлуатувалися цілий рік. Перші плавання суден у Чорному морі розкрили природно-кліматичну специфіку регіону, що безпосередньо

впливала на організацію судноремонтних робіт. У ході морських плавань дощата обшивка суден потрапляла під негативні природні впливи: обліплювалася товстим шаром черепашки, проїдалася хробаками, роз'їдалося фарбування, вилазила конопать, рвалися вітрила, рангоут розгойдувало до тріщин, артилерія втрачала рівновагу [667, с. 172]. Отже, кораблі, які плавали на Чорному морі, вимагали частого ремонту.

Ремонт суден і створення необхідної для цього бази організовано на Півдні України раніше, ніж суднобудівні верфі й адміралтейства. У 70-90-ті рр. XVIII ст., у період підготовки й ведення російсько-турецьких воєн судноремонтні роботи здійснювалися в селищі Мошни Київської губернії, Глибокій Пристані (на Дніпрі), потім на території майбутніх верфей у містах Херсоні, Севастополі, Миколаєві [349, с. 363; 592, с. 211]. Особливі труднощі виникали під час ремонту підводної частини суден. Профілактичне очищення від водоростей і черепашок, випалювання й смоління корпусу, заміна захисної дощатої обшивки, пошкодженої морською червицею, здійснювалося на основі технологій кілювання й кренування (додаток Ж). Випорожене судно заводили на мілководдя під берегом і валили на бік до виходу з води його кіля або певної підводної частини. Це була трудомістка робота, що вимагала витрат великих коштів і сил. У розглянутий період така профілактична операція проводилася з періодичністю в 2-3 роки.

У другій половині 80-х рр. XVIII ст. у Севастополі в Корабельній бухті побудовано кіленбанок – пристрій для ремонту підводної частини корабля методом кілювання. Кіленбанок складався із пристані й занурених на дно бухти дерев'яних зрубів, завантажених каменем і крупним щебенем. Для кожної щогли робився окремий ряж, верх якого виступав над рівнем моря. Корабель заводився між пристанню і ряжами, потім за допомогою талів і ручного шпиля кріпився на борт до виходу з води кіля. У 90-ті рр. XVIII ст., коли старий кіленбанок став непридатним для використання, з ініціативи командувача Чорноморським флотом Ф. Ушакова побудовано новий, більш потужний кіленбанок на три щогли [199, л. 8 об.; 592, с. 235; 667, с. 72, 106; 742, с. 14-15].

Створенню суднобудівного центру в гирлі ріки Інгул (м. Миколаїв) передувала організація в регіоні судноремонтних робіт і спорудження кіленбанка. Згідно з розпорядженням Г. Потьомкіна від 21 липня 1789 р., статському радникові Фалєєву надано ордер про „спішне готування кіленбанків” на Інгулі й заготівлю всього потрібного для верфі, що зводиться [424, с. 672]. Дане завдання було виконане. Відомо, що в середині 90-х рр. XVIII ст. у Миколаєві ремонтні роботи підводної частини суден проводили на двох кіленбанках [273, л. 1].

Адміралтейства України, крім профілактичного ремонту, здійснювали перетімберування великих кораблів, тобто практично повну заміну набору й обшивки підводної частини корпусу з метою усунення ушкоджених або гнилих частин. Ця операція вимагала великої кількості лісу, що становило залежно від стану ремонтваного корпусу до 50-60% (а в деяких випадках до 80%) матеріалів, які витрачали на спорудження нового корабля. Отже, ремонт суден, ставши складовим компонентом роботи адміралтейств України, припускав залучення значних матеріальних ресурсів і трудових сил, що впливало на характер формування технічних потужностей верфей.

29 грудня 1791 р. в Яссах підписується мирний договір, що завершив війну з Турцією. У результаті російсько-турецької війни 1787–1791 рр. до Росії відійшла територія між Бугом, польським кордоном та Дністром, (із фортецями Гаджибей і Очаків). Статті Яського мирного договору, закріпивши завоювання Росії в Північному Причорномор’ї, дозволили перейти до розробки нових форм організації суднобудування на Півдні України.

Із закінченням війни завершується етап „екстреного” суднобудування, спрямований на створення флоту будь-якою ціною. В історії суднобудування України цей період є надзвичайно результативним, адже заснувалися всі центри суднобудування – Херсонське, Миколаївське й Севастопольське адміралтейства. Вони склали основу виробничої бази суднобудівної промисловості Півдня Російської імперії (разом зі старим Таганрозьким адміралтейством).

Наприкінці 70-х – 80-х рр. XVIII ст. адміралтейства освоюють побудову лінійних кораблів і фрегатів. Верфі України відмовилися від спорудження 66-гарматних кораблів балтійського зразка й розпочали пошук нового типу корабля, що відповідав би специфічним умовам закритого чорноморського театру. Окрім того, усі кораблі проектувалися на місці, за винятком перших. У Миколаївському адміралтействі за пропозицією Г. О. Потьомкіна побудовано судна принципово нового типу – акати, щось середнє між малим фрегатом і турецькою шебекою (судно враховувало особливості середземноморського регіону) [197, л. 269; 766].

Корабельний інженер Херсонського адміралтейства С. Афанасьєв, не обмежений жорсткими настановами і правилами Петербурзької Адміралтейств-колегії, розробив проекти суден, що відрізнялися якщо не оригінальністю технічних рішень, то низкою прогресивних конструктивних нововведень. Накопичений при цьому досвід робив реальністю ідею спорудження в майбутньому кораблів 120-гарматного рангу – найбільших суден, що входили до складу флотів того часу.

Завершення воєнних дій варто розглядати як початок наступного етапу розвитку суднобудування в Україні. Методи нагального суднобудування, обумовлені надзвичайними військовими обставинами, належало замінити організацією стабільної й систематичної діяльності адміралтейств. Якщо наприкінці 70-х – у 80-ті рр. XVIII ст. розвиток суднобудування на території України проходив за умов підготовки флоту до війни на Чорному морі, то мирний період вимагав визначення довгострокової перспективи щодо планомірної модернізації верфей, побудови елінгів, заміни застарілих типів кораблів новими.

Подальший розвиток суднобудування регіону відбувався за затвердженими в липні 1794 р. новими штатами Чорноморського відомства, відповідно до яких передбачалося зміцнення корабельного і гребного флотів. Цими штатами визначалися усі необхідні потреби: з суднобудування та утримання адміралтейств; постачання і озброєння флотів [997, с. 120]. Ними

передбачалося спорудження транспортних суден різних типів і вантажопідйомності. До речі, на початку 1792 р. віце-адмірал М. Мордвинов знову призначається на посаду керівника Чорноморського адміралтейського правління [443, с. 313-314].

Базу гребного флоту планувалося розташувати на місці колишньої турецької фортеці Хаджибей [160, л. 152-152 об., 158 об.-162.]. Будівництво військового порту, купецької гавані й міста доручено в 1794 р. командувачу гребним флотом віце-адміралові Й. Де Рибасу [937, с. 33-35]. Географічне положення майже незамерзаючої Хаджибейської бухти, що перебувала в центрі торговельних шляхів із Придніпров'я, Криму й Поділля, сприяло швидкому економічному розвитку міста, яке отримало в січні 1795 р. назву Одеса. У новому місті передбачалося створення в 90-ті рр. XVIII ст. адміралтейства, однак здійснитися цьому не судилося [716, с. 113].

Наприкінці XVIII ст. відбувалося подальше визначення статусних особливостей міст Півдня. Наказом Катерини II адміралу М. Мордвинову від 27 травня 1794 р. Севастополь планувалося перетворити на виключно військовий порт [198, л. 58-58 об.].

До розглянутого періоду належить перший досвід організації в Севастополі повного циклу суднобудівних робіт. У 1794 р. тут закладаються дві морські шхуни (довжина корпусу – 23,8 м, ширина по ватерлінії – 7,3 м, глибина трюму – близько 2,9 м, число знарядь – 8). Їхнім спорудженням керував корабельний підмайстер І. Юхарін [743, с. 23-24, 48.]. Шхуну № 1 спущено на воду 18 серпня 1795 р. За твердженням З. Аркаса, це було „перше судно, створене в Севастополі із кримського лісу з підряду австрійського дворянина Макюзі” [588, с. 308]. Другу шхуну спущено 19 листопада цього ж року. Можливо, вони будувалися в елінгу, який на карті 90-х рр. XVIII ст. відзначений як партикулярний, тобто такий, що не належав військовому відомству [742, с. 16].

Наприкінці XVIII ст. суднобудівні роботи в Севастополі не отримали подальшого розвитку. Основними причинами були як труднощі доставки в

Крим будівельних матеріалів, так і загальна мілітарна спрямованість міста. Імперський уряд не дозволяв розвиватися в Севастополі жодним економічним інститутам, окрім тих, що належали військовому відомству. Відповідно до такого погляду на Севастополь, навіть після проголошення Маніфестом 13 лютого 1798 р. на Таврійському півострові порто-франко на 30 років, іноземцям надано право вільно селитися на всьому півострові й у приморських пристанях, „окрім одного Севастополя, яко військової гавані” [385, Т. XXV. – № 18373].

Центром суднобудування на Півдні України лишався Херсон. На його верф'ях було збудовано на початок 90-х рр. всі лінійні кораблі Чорноморського флоту, які представлено у таблиці 3.1 [214, л. 30, 137; 503, с. 454-457; 554, с. 74-78, 133-134; 946].

Таблиця 3.1

**Лінійні кораблі, побудовані у Херсонському адміралтействі
(1780–1791 рр.)**

№ п/п	Назви кораблів	Ранг (гармати)	Закладено	Спущено на воду	Довжина по нижній палубі, м	Ширина без обшивки, м	Глибина інтрюму, м	Примітки
1.	„Слава Екатерины”	66	07.07. 1780 р.	16.09. 1783 р.	48,8	13,5	5,8	з 3.3.1788 р. – „Преображение Господне”
2.	„Святой Павел”	66	07.07. 1780 р.	12.10. 1784 р.	48,8	13,5	5,8	-
3.	„Мария Магдалина”	66	28.06. 1781 р.	16.06. 1785 р.	48,8	13,5	5,8	-
4.	„Александр”	66	28.06. 1781р.	11.04. 1786 р.	48,8	13,5	5,8	-

5.	„Святой Владимир”	66	01.08. 1785 р.	15.05. 1787 р.	48,8	13,5	5,8	-
6.	„Мария Магдалина”	66	13.06. 1786 р.	12.04. 1789 р.	47,3	12,93	5,64	з 1799 р. – „Мария Магдалина первая”
7.	„Иосиф II”	80	08. 1786 р.	15.05. 1787 р.	54,9	15,1	6,2	з 1790 р. – „Рождество Христово”
8.	„Богоявление Господне”	66	15.03. 1789 р.	22.03. 1791 р.	49,4	13,7	5,9	-
9.	„Святая Троица”	66	30.09. 1790 р.	06.05. 1791 р.	48,8	13,6	5,8	первинна назва – „Сошествие Святого Духа”

Херсон був одним із найбільших і передових за технікою суднобудування центрів Російської імперії. Херсонське адміралтейство мало в той час три елінги, які були спроектовані й споруджені в 1793–1794 рр. корабельним майстром О. Катасановим (він змінив С. Афанасьєва на посаді старшого корабельного майстра Чорноморського відомства) [169, л. 41-41 об.; 592, с. 234-235].

О. Катасанов створює проекти нових херсонських лінійних кораблів. Проектуючи 74-гарматні корабля, він урахував особливості ост-індського типу суден, про які говорилося вище. Розробки О. Катасанова були практично реалізовані в кораблях „Св. Петр” (1794 р.) і „Св. Захарий и Елизавета” (1795 р.) [642, вип. 1. с. 280-281]. Головна перевага конструктивного рішення полягала в збільшенні поздовжньої міцності корпусу в найбільш навантаженій його частині. З’єднання шканців і бака утворювало другу повністю закриту батарею палубу, вільну від снастей і матросів, що працювали з ними. Ще одна

палуба дозволяла посилити вогневу міць корабля, полегшувалося управління вітрилами.

Конструкційні новації, запропоновані О. Катасановим, викликали протест командувача Чорноморського флоту Ф. Ушакова, який надіслав свої заперечення до Адміралтейств-колегії. З Петербурга прийшло розпорядження провести всебічні випробування нових кораблів під час плавання. Обстеження проводилося спеціальною комісією під керівництвом голови Чорноморського адміралтейського правління адмірала М. Мордвинова. До складу комісії входили віце-адмірал Ф. Ушаков, командири багатьох кораблів, фахівці-суднобудівники. Думки двох адміралів щодо доцільності нововведення були кардинально протилежними. Особистий конфлікт М. Мордвинова й Ф. Ушакова не дозволив останньому оцінити позитивні якості прогресивного технічного рішення О. Катасанова [436, с. 674, 682-683, 685-689; 440, с. 337-339, 346-352].

За свідченням джерел, нова архітектура корпусу, запропонована корабельним майстром, пізніше отримала визнання в суднобудуванні всієї Російської імперії. За кресленнями О. Катасанова споруджувалися судна й у Петербурзі. У 1897 р. в усіх великих портах для нагляду за якістю суднобудування вводиться посада „обер-сарвайера”. О. Катасанов, який став кращим кораблебудівником свого часу, призначається на цю посаду в Петербурзі [642, вип. 1. с. 281].

3.2. Організація управління, форми структуризації, основні чинники функціонування верфей кінця XVIII – початку XIX ст.

Наприкінці XVIII – початку XIX ст. на розвиток суднобудування в Україні безпосередньо впливає зміна самодержця в Російській імперії. Вивчені джерела та їх зіставлення дозволяють стверджувати, що уявлення імператорів про роль і місце флоту в державі та на зовнішньополітичній арені безпосередньо впливали на розвиток та напрями суднобудування в Україні.

Починаючи з 1796 р., коли престол посів Павло I, майже повністю призупинилося кораблебудування за чинною програмою 1794 р. Наслідки безперервних довготривалих воєн у період правління Катерини II, перевантаження сил і коштів вплинули на стан флоту. Проте вище керівництво не було зацікавлене в розкритті недоліків. Тільки після смерті імператриці все вийшло назовні. В одному з перших наказів Павла I, направленому до Адміралтейств-колегії, говорилося: „Прийняли Ми флоти в такому ветхому стані, що кораблі, з яких вони складаються, більшою частиною виявилися за своєю гнилістю до служби нездатними” [642, вип. 1. с. 279].

У листопаді 1796 р. наказом імператора ліквідовувалася самостійність Чорноморського адміралтейського правління, флот виводився з-під контролю новоросійського генерал-губернатора (як було в часи Г. Потьомкіна) [465, с. 2]. М. Мордвинов призначався командиром Чорноморського флоту й портів Чорного моря, а Ф. Ушаков – командувачем силами Чорноморського флоту [207, л. 70; 592, с. 233-234]. Замість Чорноморського адміралтейського правління в січні 1798 р. створюється „Контора головного командира Чорноморських флотів і портів” [997, с. 124-125]. Нова адміністративна установа мала стати регулярним центром управління, але, порівняно з колишнім правлінням, повністю підкорялася керівним структурам Петербурга. З ліквідацією регіонального Адміралтейського правління здійснення поставок і укладання контрактів для Чорноморського відомства перейшло у відання центральної Адміралтейств-колегії. Закладка й спуск судна, внесення змін до проекту, створення креслень і багато чого іншого вирішувалося тепер виключно в Петербурзі. Аналізуючи період із 1785 р., коли утворено Чорноморське адміралтейське правління, можна помітити, що діяльність незалежного від Петербурга регіонального органа дозволяла оперативно вирішувати всі поточні питання зі створення суднобудівної бази на Півдні України. Чорноморське правління відійшло від традиційних алгоритмів спорудження суден і розробило нові їх типи. Архітектура корпусу, вперше застосована в суднах Херсонського й Миколаївського адміралтейств, у

майбутньому отримала загальне визнання в суднобудівній практиці Російської імперії.

У спеціальній науковій літературі немає однозначних оцінок діяльності Павла I щодо розвитку суднобудування і флоту на Півдні. Його ім'я пов'язується з ліквідацією Чорноморського адміралтейського правління, „спадщини ненависного Павлові I Г. Потьомкіна”, й утвердженням диктату центральних органів влади [716, с. 114]. Проте, потрібно визнати, що політика Павла I цілком відповідала тогочасним уявленням керівників державних інституцій про методи управління стратегічно важливою сферою – флотом [638; 650; 828, с. 87-96]. Імператор розглядав флот як один із найбільш дієвих інструментів організації зовнішньої політики Росії і тому прагнув посилити контроль над ним [181; 711, с. 4-10].

Із приходом до влади Павла I відбувається і загальна уніфікація управління Новоросійським регіоном вищими органами влади Російської імперії. У 1796 р. відновлюється Новоросійська губернія, в якій наказом імператора від 10 березня 1797 р. частина земель передається Чорноморському адміралтейському правлінню [385, т. XXIV. – № 17634; 518, с. 260]. Місто Севастополь у 1798 р. перейменовано на м. Ахтіар, і ця назва зберігалася до 1826 р. [127] (у дослідженні послідовно вживається назва м. Севастополь).

В організації управління та самого процесу суднобудування на Півдні України відбувалося таке: головні інститути управління південним суднобудуванням та Чорноморським флотом концентруються в Миколаєві, а основне виробництво – в Херсоні. На початку 1799 р. адмірал М. Мордвинов звільняється з посади головного командира Чорноморського флоту й портів. Замість нього призначається адмірал Вілім Петрович Фондзін (фон Дезін), який походив із прибалтійських німців. На початку 1801 р. Ф. Ушакова переводять на Балтійський флот. Замість нього флотським начальником у Севастополі й командувачем Севастопольською ескадрою призначили віце-адмірала П. Пустошина [533; 550; 592, с. 233-234, 255].

Основним центром суднобудування Півдня, як уже зазначалося вище,

наприкінці XVIII – на початку XIX ст. стає Херсон. Адміралтейство міста було головною базою постачання всіх верфей України. Тому тут, окрім звичайних адміралтейських будівель, знаходилися кам'яні магазини для зберігання артилерійських запасів, провіанту, парусини, мундирних тканин; дерев'яні магазини для складування дорогих сортів деревини, вугілля та ін. [897; 911, с. 237-239].

Наприкінці XVIII ст. стан суднобудування на Півдні України слід сприймати в контексті загальних промислово-технічних змін, що відбувалися в цей період у світі. Внаслідок промислового перевороту в західноєвропейських країнах відбувається становлення машинного виробництва. Революція у промисловості сприяла якісним змінам у технології побудови водного транспорту. Основним економічним стимулом для цього був значний розвиток внутрішньої і зовнішньої торгівлі. Зростання торгового обороту вимагало поліпшення засобів водного сполучення. У 1753 р. Паризька академія оголошує конкурс, його метою стають пошуки принципово нових типів суден, що зможуть обійтися без використання сили вітру. У 60-80-ті рр. XVIII ст. питання про побудову парових суден прагнуть вирішити аматори Північної Америки, Франції, Шотландії [553, с. 285-286; 790, с. 93-94]. Слід зауважити, що процес „витіснення” дерева й вітрил із заміною їх залізом починався насамперед у європейському цивільному суднобудуванні.

Суднобудування в Російській імперії не могло не сприймати прогресивні світові технічні новації, які відповідно впливали на загальне удосконалення виробництва. На суднах вводиться обов'язкове залізне болтове кріплення частин корпусу. У листопаді 1799 р. в Херсонському адміралтействі спускається на воду 74-гарматний корабель „Св. Параскева” (закладено 1798 р.), підводна частина якого вперше в історії чорноморського суднобудування обшита мідними листами („Св. Параскева” ще відома, за списками суден, під назвою „Св. Прасковея”) [277; 465, с. 493]. На необхідність упровадження такого заходу в кораблебудуванні Півдня звернув увагу Ф. Ушаков. У серпні 1798 р. він мав можливість оглянути будівництво турецьких

кораблів у Константинополі та порівняти їх якість зі споруджуваними суднами в чорноморських адміралтействах. „Усі вони (турецькі кораблі – Авт.), – констатував Ф. Ушаков, – створені з гарного витриманого лісу, усі обшиті міддю. У той же час наші важко сиділи на воді, їх підводна частина – обшита сосновими дошками, товщиною у цілий дюйм, покрита ракушками та водяними наростами” [667, с. 205].

У лютому 1800 р. з’являється імператорська постанова з вимогою обов’язково обшивати мідними листами підводну частину „кораблів та 50- і 44-х гарматних фрегатів”, що споруджуються в Південних адміралтействах [465, с. 485]. Мідна обшивка підводної частини була більш радикальним засобом захисту кораблів від обростання й проточування хробаками (у розглянутий період зовнішня обшивка в підводній частині випалювалась або обмазувалась різними сумішами). Практична реалізація цієї ухвали ускладнювалась повільним розвитком важкої промисловості та обмеженими можливостями приватного капіталу в Російській імперії. Наслідком такого стану стає висока вартість і дефіцит листової міді, що перешкоджало її широкому використанню в суднобудуванні.

На початку ХІХ ст. державно-адміністративні реформи і відповідно перетворення в суднобудуванні пов’язані з діяльністю Олександра І (вступив на престол у 1801 р.). 8 вересня 1802 р. вийшов „Маніфест про створення міністерств”, за яким створюється „Міністерство Морських сил” (перейменоване в 1815 р. на „Морське міністерство”) [385, т. XXVII. – № 20406; т. XXXIII. - № 26028; 997, с. 127-131]. У подальшому з’являється низка указів стосовно суднобудування та військово-морського флоту [385, т. XXVII. – № 20456; №20503; №20682; № 20859; т. XXVIII. – № 21653; № 21663].

Структурно-організаційні зміни супроводжувалися окресленням перспектив розвитку суднобудування і ролі флоту. До спеціально створеного для цього „Комітету для створення флоту” (далі Комітет – Авт.) увійшли компетентні фахівці [586, с. 18; 997, с. 130-131]. „Комітет”, проаналізувавши загальний стан суднобудування й флоту, визнав його незадовільним.

Принагідно нагадаємо, що подібний стан зазначеної галузі вже фіксувався після смерті Петра I та Катерини II. Зібрані комітетом матеріали свідчили про значне відставання суднобудування в Росії від західноєвропейських темпів його розвитку. Порівняльні дані з англійським суднобудуванням показали технічну відсталість Адміралтейств, низьку кваліфікацію робітників, неефективність примусової праці [301; 302]. Комітет досить багато попрацював над упорядкуванням суднобудування. Але його діяльність обмежувалася реформами лише адміністративної частини. Досягнення ж у техніці – головному здобутковій галузі – залишалися за іноземними корабельними інженерами, що перейшли на службу за часів попередніх царювань, та їхніми талановитими учнями в адміралтействах [726, с. 252].

Основною причиною такої ситуації були феодально-кріпосницькі засади виробництва та самодержавна влада, про що, цілком зрозуміло, у документах Комітету нічого не говорилося. За тогочасних суспільно-економічних умов погляди Російського імператора на флот визначали, як уже говорилося вище, і політику держави щодо суднобудування.

Сучасні російські історики, ставлення до флоту нового імператора характеризують так: „Імператор Олександр I флот не любив, не розумів, судив про нього, як він сам висловився, “ніби сліпий про кольори”, – і в решті-решт його довге царювання справедливо повинно вважатися найпохмурішою епохою в історії російського флоту” [726, с. 248]. Олександр I відводив флоту другорядну роль, вважаючи армію основою в реалізації державної зовнішньої політики. Флот, порівняно з армією, вимагав значних коштів на створення нових кораблів, верфей і портових споруд. Думку Олександра I підтвердив і Комітет: „Росії бути не можна в числі головних морських країн, та в тому ні потреби, ні користі не вбачається” [586, с. 16].

Загальні уявлення щодо морської політики в імперії безпосередньо відбилися на чорноморському суднобудуванні, що переживало стан стагнації. Концентрація суднобудування в Херсоні негативно впливала на бази Миколаївського та Севастопольського адміралтейств. Верфі втрачали

виробничу дієдатність, що супроводжувалося і зменшенням кількості робітників [895].

Відзначаючи негативні тенденції в суднобудуванні початку XIX ст., доцільно звернути увагу на низку адміністративно-територіальних реформ на Півдні України, з якими пов'язані в подальшому кардинальні зміни в діяльності Адміралтейств даного регіону. У жовтні 1802 р. Новоросійська губернія була розділена на Миколаївську, Катеринославську і Таврійську. Місто Севастополь за територіальною належністю входило до складу Таврійської губернії, але набувало особливого статусу й не підпорядковувалося її адміністративним органам [385, т. XXVII. – № 20449]. У травні 1803 р. відбулися й інші структурно-адміністративні реформи. Миколаївська губернія ліквідувалася і створювалася Херсонська [111, арк. 8, 8 звор., 264-265; 385, т. XXVII. – № 20760; 562, с. 111-112].

Миколаїв, втративши статус губернського міста, поступово підпорядковувався Морському відомству. Як вважає дослідник Л. Левченко, „управління містом... вже в 1803 р. повністю перейшло до головного командира Чорноморського флоту й портів” [787, с. 41]. У лютому 1804 р. головним військовим портом на Чорному морі визнається Севастополь, іноземцям, що вели раніше торгівлю, з цього часу заборонялося перебування в місті [171, л. 1; 189, л. 8-12; 469, с. 7].

У 1805 р. процес мілітаризації Севастополя й Миколаєва остаточно завершується. Наказом від 20 березня 1805 р. до посади головного командира Чорноморського флоту й портів додається посада Миколаївського і Севастопольського військового губернатора. В одну адміністративну одиницю, незважаючи на територіальну приналежність, виділено міста та селища, пов'язані з військовим флотом та суднобудуванням: Миколаїв, адміралтейські селища Богоявленськ, Воскресенськ, Покровськ, Калинівка Херсонської губернії, Знам'янка і Богданівка – Катеринославської, Севастополь – Таврійської. Губернаторство йменувалося як „Миколаївське і Севастопольське військово-губернаторство” (з такою назвою воно існувало до 1864 р.).

Управління губернаторства звільнялося від територіальної підлеглості цивільним державним структурам Херсонської і Таврійської губерній [787, с. 42-43; 1019, с. 86-87].

Центром військового губернаторства був Миколаїв, де в той час знаходилося Чорноморське адміралтейське правління. „Миколаїв, – писав дослідник-краєзнавець, суспільний діяч другої половини XIX ст. Г. Ге, – оголошено особливим губернаторством, при тому посада Миколаївського губернатора була надана головному командирі Чорноморського флоту... місто остаточно стає флотським; його цивільна громадськість відсувалася на задній план” [311, с. 118-119]. Загальна координація суднобудуванням і флотом на Чорному морі здійснювалася канцелярією головного командира Чорноморського флоту, що була „поставлена в залежність від Міністра морських сил” [301; 385, т. XXVIII. – № 21699; 407; 842, с. 53; 997, с. 162-165]. Головному командирові підпорядковувалися всі чини, що служили в Чорноморському флоті, а також корпуси морської артилерії, флотських штурманів, корабельних інженерів та ін. Під началом головного командира Чорноморського флоту й портів об’єднувалися чорноморські ескадри, порти, адміралтейства, верфі, інші структури, які відповідали за суднобудування в регіоні.

Адміністративні зміни на Півдні Україні, пов’язані з указом від 15 травня 1803 р., сприяли отриманню Херсоном статусу губернського міста. Херсон як адміністративний центр губернії стає промислово-комерційним осередком [209, л. 1-6; 385, т. XXVII. – №20760; 471, с. 40]. На початку XIX ст. специфічного змісту набуває соціально-економічний розвиток Одеси. Російський уряд розглядав місто як перспективний торговельний центр [843, с. 129; 941, с. 48-49]. Таким чином, у соціально-економічному розвитку міст Південної України простежується певна градація: мілітарна спрямованість Севастополя, Миколаєва та торговельно-промислова Херсона й Одеси. Така спеціалізація визначила в майбутньому характер організації процесу суднобудівних робіт.

У 1802 р. головним командиром Чорноморського флоту й портів

призначено адмірала маркіза Івана Івановича де Траверсе (Жан-Батист де Траверсе, француз-емігрант, що походив зі старовинного дворянського роду, 1753–1831 рр.). У 1805 р. він став першим військовим губернатором Миколаєва і Севастополя [163, л. 58 об.; 191, л. 1; 208, л. 391; 592, с. 255-256]. Діяльність І. де Траверсе на посту головного командира Чорноморського флоту й портів (1802–1811 рр.), а потім на посаді Морського міністра Російської імперії (більше 16 років), оцінюється в історичній літературі XIX – XX ст. неоднозначно. „На Чорному морі, – пише радянський контр-адмірал Б. Зубов, – маркіз прослужив дев'ять із половиною років, при ньому погіршилися флотські й адміралтейські справи” [716, с. 206]. Такий вердикт щодо діяльності І. де Траверсе, задекларований радянською історичною школою, не відповідає об'єктивним історичним фактам. Дотримуючись основної політики імперського уряду, що, як уже зазначалося вище, відводив флоту другорядну роль, маркіз І. де Траверсе зумів організувати роботу Миколаївського й Севастопольського адміралтейств, а також інтенсифікувати суднобудування в Херсоні (як Миколаївський і Севастопольський військовий губернатор, І. де Траверсе здійснював заходи, спрямовані на розвиток підлеглих міст) [187, л. 58, 59-64; 188, л. 13-18 ; 190, л. 2 – 3, 6-7, 7 об.; 191, л. 5-5 об., 8-8 об., 9; 592, с. 256-257; 667, с. 217-218; 943, с. 53-55].

У 1804 р. Херсонське адміралтейство спускає на воду 76-гарматний корабель „Правый”. Авторитетним знавцем Чорноморського вітрильного дерев'яного флоту З. Аркасом саме „Правый” (а не корабель „Св. Параскева” спущений на воду в 1799 р., дивись вище – Авт.) названо першим кораблем, „обшитим мідними листами” [589, с. 899]. Напевно, з „легкої руки” З. Аркаса, починаючи з другої половини XIX ст. і в подальших дослідженнях з історії флоту, тільки з „Правым”, пов'язується початок упровадження такого технологічного прийому в практику суднобудування адміралтейств України. Проте, як відомо, корабель „Правый” характеризувався іншими новаціями [722, с. 288; 898].

У листопаді 1802 р. видається Височайший указ (із приводу реалізації

постанови від 11 грудня 1796 р.), відповідно до якого адміралтействам пропонувалося надавати імператорові: проектні креслення планованих до спорудження нових кораблів; розрахунки необхідних матеріалів, робочої сили; графік побудови суден із початковими і кінцевими термінами. Після закінчення роботи корабельні майстри мали подавати технічні звіти й фінансові кошториси здійснених витрат [465, с. 23]. Встановлюються поетапні терміни спорудження кораблів протягом трьох років: „У перший рік заготівля лісу, а в наступні два здійснювати саму побудову суден” [643, вип. 2. – с. 310]. У березні 1805 р. затверджується нормативний документ „Про кораблебудування з приналежними до нього майстернями по Чорноморському флоту”, згідно з яким для адміралтейств Півдня України встановлювалися розрахунки тривалості спорудження суден різних типів. Відповідно до документа оптимальний термін побудови був 3 роки, як і для балтійських. У той же час зменшувалася, порівняно з балтійськими, кількість майстрових, зайнятих у Чорноморських адміралтействах. У Севастополі та Миколаєві кількість робітників мала дорівнювати 2520 [385, т. XXVIII.– № 21663]. У процес ведення суднобудування впроваджується ряд організаційно-технічних новацій: в адміралтействах затверджується посада корабельного директора для контролю за використанням матеріалів; при верф’ях створюються креслярські, а самі верфі забезпечуються підйомними кранами й шпилями. Однак, названі заходи проводилися із властивою феодално-кріпосницькій системі незграбністю [1017, с. 222].

Проаналізовані документи свідчать, що увага уряду Російської імперії до адміралтейств Півдня України підсилювалася виключно під час загострення зовнішньополітичної ситуації в регіоні. У досліджуваній нами період з початком російсько-турецької війни 1806–1812 рр. [178, л. 341, 341 об. 342, 342 об.; 726, с. 274-293] відбуваються загальні зміни в організації суднобудування. Воєнні дії імперії в Чорноморському регіоні змусили уряд вжити заходи щодо зміцнення флоту й, відповідно, активізації кораблебудування [590, с. 401-425].

1806 р. доцільно вважати значимим у роботі адміралтейств Півдня

України. У Херсоні закладається первісток нової серії кораблів 74-гарматного рангу „Анапа” і 110-гарматний „Полтава”. У Миколаєві після восьмирічної перерви (в 1797 р. були закладини останнього транспортного судна) розпочинається будівництво двох бригантин і одної яхти. Севастопольське адміралтейство у вересні 1806 р. отримує постанову про бажаність „спорудження на перший випадок хоча б одного корвета” з використанням місцевої кримської деревини [503, с. 458-459, 536-537, 598-599; 667, с. 226; 742, с. 16; 770, с. 57].

Відновлення суднобудівних робіт у Севастопольському адміралтействі проходило паралельно з інтенсивними судноремонтними роботами на кораблях Чорноморського флоту (нагадаємо, севастопольці більше 10 років не займалися суднобудуванням). Проте виробнича база цього осередку не була на рівні потреб нового часу [188, л. 79-85]. Тому у комплекс організаційних робіт входило оснащення будівельного елінгу, підготовка фахівців, забезпечення спорудження судна необхідними матеріалами, заготівля деревини з місцевих кримських лісів. Цикл виробничих підготовчих робіт тривав більше двох років. У листопаді 1808 р. закладається 18-гарматний корвет „Крым” (довжина 27,7 м, ширина 8,7 м, глибина трюму 3,1 м). Спорудженням керував корабельний підмайстер І. Юхарін. Через чотирнадцять місяців, у січні 1810 р., корвет спустили на воду [555, с. 33; 667, 217; 716, с. 137; 743, с. 48].

Наприкінці 1808 р. Чорноморський флот мав усього шість лінійних кораблів, що перебували в строю (за штатами цього часу передбачалося – 21). Таку чисельність флоту І. де Траверсе вважав недостатньою. В умовах постійного дефіциту державного фінансування, що поглиналося безперервними війнами Російської імперії, головний командир Чорноморського флоту й портів запроваджує в суднобудування України стандарти західноєвропейського комерційного підприємництва. В організацію чорноморського суднобудування він уводить нетрадиційний для Російської імперії економічний прийом, який у той період отримав назву „підряд”, – створення суден за рахунок залучення приватної підприємницької ініціативи й капіталу [192, л. 2; 210, л. 1-2].

Відповідно до плану головного командира Чорноморського флоту й портів передбачалися такі спорудження з підряду: у Херсоні – фрегата й транспорту; у Миколаєві – корвета й двох транспортних суден. У Херсоні у зв'язку з відсутністю вільних площ в адміралтействі для підрядного суднобудування планувалося створити спеціальну верф [192, л. 2; 920, с. 51]. Першим підрядником у Херсоні стає один із найбільших адміралтейських постачальників лісу радник комерції Абрам Ізраїльович Перетц (син равина, народився в місті Левертове, що в Галичині) [188, л. 11-11 об.; 208, л. 343; 525, с. 258]. Підприємницька діяльність А. Перетца на цей період була багатоплановою, а її висока результативність у соляних промислах у Криму позитивно відзначалася відомим істориком ХІХ ст. – А. Скальковським [208, л. 345 - 361; 936, с. 90].

Відповідно до укладеного у квітні 1809 р. контракту (довіреною особою А. Перетца стає купець Л. Львов) підрядник зобов'язувався за допомогою найнятих майстрових звести два стапелі та з власних матеріалів побудувати корпуси двох суден. Відповідальність за правильність їх спорудження й спуск покладали на адміралтейство, яке для управління роботами виділяло корабельного майстра. Столярні, малярські й конопатні роботи виконувалися адміралтейськими службовцями з державних матеріалів. Місцем розташування верфі стає Карантинний острів „при річці Кошовій”. Наприкінці жовтня 1809 р. на відведеній території відбулася закладка 32-гарматного фрегата „Африка” й транспорту „Рион”. Спорудженням керував корабельний майстер М. Суровцев [192, л. 7 об.; 193, л. 118; 210, л. 7 об., 71; 503, с. 474-475, 544-545; 554, с. 203; 555, с. 372-373; 722, с. 306].

У середині 1809 р. в організаційній структурі управління адміралтействами й суднобудуванням Півдня України відбуваються зміни. І. де Траверсе призначається керівником Морського міністерства і переїжджає до Петербурга, хоча юридично залишається на своїй посаді. Функції головного командира Чорноморського флоту й портів виконував віце-адмірал М. Язиков. У 1811 р. І. де Траверсе затверджено на посаді Морського міністра. Новим

головним командиром Чорноморського флоту й портів обирається віце-адмірал Р. Галл (англієць за походженням), але його неоперативність щодо прийняття обов'язків приводить до нових змін. У листопаді 1811 р. на посаді головного командира Чорноморського флоту і портів, військового губернатора Миколаєва й Севастополя зартверджується М. Язиков [504; 511; 563].

Саме з його діяльністю пов'язується подальша організація підрядного суднобудування в адміралтействах Півдня України. У розглянутий період Херсонське й Миколаївське адміралтейства мали сім елінгів (відповідно – 5 і 2) [768, с. 35; 911, с. 10-11]. Такі потужності не гарантували швидкого спорудження лінійних кораблів та фрегатів, крім того, не всі елінги були в належному виробничму стані. Тому вже в серпні 1809 р. М. Язиков запропонував Морському міністерству започаткувати на Півдні України будівництво з підряду не лише малих і середніх суден, але й лінійних кораблів.

Центр великого підрядного кораблебудування пропонувалося розташувати в Миколаєві, створивши для цього нову верф. Можливості практичного впровадження нових форм організації суднобудування (підряд) обговорювалися на Височайшому рівні. Дозвіл на проведення „експерименту” (Авт.) було отримано від Олександра I за таких умов: підрядник повинен був звести елінг, у якому зобов'язувався завершити у 1811 р. будівництво одного корабля [210, л. 76, 76 об., 77]. У квітні 1810 р. контракт на спорудження корабля підписується з Л. Львововим, який як і раніше, був довіреною особою А. Перетца. Підприємець зобов'язувався побудувати корпус 74-гарматного корабля. За умовами контракту ним споруджувалися поблизу Миколаївського адміралтейства елінг із пристанями та необхідні будівлі на загальну суму 657 790 руб. Відповідальність за комплексне будівництво покладалася на адміралтейство, що виділяло корабельного майстра й фахівців для нагляду за ковальськими й теслярськими роботами. Адміралтейство зобов'язувалося виконати широкий спектр робіт, які вимагали високої кваліфікації майстрових: столярні, малярські, конопатні, а також обшивку судна міддю. У листопаді 1810 р. на новому елінгу закладено 74-гарматний корабель „Кульм” [175, л. 1, 1

об., 2.; 193, л. 76-81, 113-115; 210, л. 7–8, 14-24, 44-54; 503, с. 458-459; 554, с. 113]. Будівництво „Кульма” на першій підрядній верфі в Миколаєві отримало висвітлення в спеціальних роботах, опублікованих у кінці ХХ – на початку ХХІ ст. [722, с. 311; 920, с. 51; 924, с. 60-62].

У жорстких умовах феодально-кріпосницької системи приватна ініціатива і можливості вільного капіталу оперативно реагувати на потреби виробництва не могли реалізуватися в повному обсязі. Порухення термінів доставки лісу, відсутність в адміралтействі заліза й традиційні для кріпосницької Російської імперії кадрові проблеми призвели до зриву контрактних зобов'язань. Спорудження корабля було закінчене з порушенням встановленого Олександром І терміну: не 1811 р., а лише в 1813 р. Так, будівництво „Кульма” було довготривалим, але якщо порівняти темпи побудови даного корабля підрядним способом з іншими кораблями такого типу, що споруджувалися в Миколаївському адміралтействі, то можна наочно пересвідчитися у його (підряду) перевагах. Отже, динаміка побудови у 10-ті рр. ХІХ ст. трьох 74-гарматних кораблів була такою:

- „Лесной” створювався адміралтейством протягом 1 року 7 місяців і 29 днів (з 6 листопада 1809 р. по 5 липня 1811 р.);

- „Кульм” будував з підряду А. Перетц 2 роки 11 місяців 10 днів (з 24 листопада 1810 р. по 4 листопада 1813 р.);

- „Николай” споруджувався адміралтейством 4 роки 6 місяців 21 день (з 25 листопада 1811 р. по 16 червня 1816 р.) [193, л. 113-122; 503, с. 458-459].

Враховуючи необхідність побудови підрядником нового елінгу та корабля, термін спорудження „Кульма” був значно коротшим, ніж однотипного „Николай”. Свідченням високої якості побудованого з підряду „Кульма” можна вважати термін його перебування в складі Чорноморського флоту – 1813–1826 рр. (для порівняння – „Николай” – 1816–1827 рр.) [554, с. 113]. У жовтні 1814 р. Миколаївське адміралтейство прийняло від підрядника елінг, пристані, магазини й інші споруди [193, л. 157-162.]. Окрім того, одночасно зі створенням у Миколаєві 74-гарматного корабля підприємець А. Перетц у Херсоні

побудував з підряду три 32-гарматних фрегати й великий транспорт. Таким чином, очевидно, що вже перший експеримент із впровадження в суднобудування підприємницької ініціативи засвідчив явну перевагу приватнокапіталістичного способу організації праці порівняно з казенним, заснованим на феодално-кріпосницьких відносинах.

На початку 10-х рр. XIX ст. Севастопольське адміралтейство отримує замовлення на спорудження брига. Після проведення підготовчих робіт і розробки документації (креслення здійснювалися в Петербурзі) у червні 1811 р. закладається 16-гарматний бриг „Мингрелія” (довжина 26,9 м, ширина 8,5 м, глибина інтрюма 4 м.). Створення брига затяглося більш ніж на два роки (спущено на воду в липні 1813 р.). З-поміж причин порушення термінів була і хибна практика адміралтейства переводити після літніх морських кампаній практично всіх робітників зі споруджуваних суден на виконання ремонту кораблів діючого флоту [503, с. 510-511; 743, с. 49].

У середині 10-х рр. XIX ст. темпи роботи всіх адміралтейств Півдня швидко спадають, що свідчило про надсерйозну кризу в усій системі суднобудування [94, арк. 45; 1017, с. 222]. Уряд Росії відмовлявся розглядати провал кораблебудівної програми адміралтействами Півдня України в контексті загального стану феодално-кріпосницького ладу. Доступним і найбільш прийнятним виходом у системі гіпертрофованого контролю державних структур над всіма сферами життя імперії стає зміна лідера Чорноморського відомства. У 1816 р. головним командиром Чорноморського флоту й портів і військовим губернатором Миколаєва й Севастополя було призначено віце-адмірала Олексія Самуїловича Грейга. В історії суднобудування Півдня України діяльність О. Грейга (1775–1845 рр.) займає значний період – близько вісімнадцяти років [163, л. 58 об; 510]. Олексій Самуїлович був сином відомого за часів Катерини II адмірала Самуїла Карловича Грейга, шотландця за походженням (в 1764 р. на запрошення імператриці перейшов із англійського флоту до російського). У спеціальній науковій літературі кінця XIX – початку XXI ст. з іменем О. Грейга пов’язується багато організаційно-структурних

перетворень і технічних нововведень у суднобудуванні [473; 475; 478; 479; 586, с. 78-90; 763]. На основі вивчених джерел і опублікованої літератури доцільно розглянути загальний поступ суднобудування України в кінці 10-х – початку 30-х рр. XIX ст., виокремивши діяльність О. Грейга.

Головний командир з 1817 р. упроваджує в роботу адміралтейств Півдня кораблебудівну систему обер-сарвайєра Британського королівського флоту сера Роберта Сеппінгса [94, арк. 45-46; 1035, р. 197-207]. Особливостями нової системи стає застосування діагональних зв'язків (ридерсів), що сприяло посиленню поздовжньої міцності корабля, введення залізних книць замість дерев'яних та мідного кріплення наборів [503, с. 476-477; 763, с. 50]. Підкреслимо, що запроваджена О. Грейгом акція відбулася в суднобудуванні Півдня майже на п'ять років раніше ніж на Балтиці [721, с. 65].

Із приходом Олексія Самуїловича на пост головного командира модернізуються й удосконалюються виробничі потужності адміралтейств Півдня України. У 1816–1830 рр. на території Миколаївського адміралтейства побудовано три елінги й переобладнано два вже чинних [94, арк. 10; 475, с. 39; 763, с. 59]. До середини 20-х рр. XIX ст. у Севастопольському адміралтействі подовжується другий стапель і будується новий – третій. Із його введенням у адміралтейства з'являється реальна можливість створення великих багатогарматних фрегатів довжиною понад 40 м [163, л. 61 об.; 274, л. 1; 743, с. 28].

О. Грейг був прибічником прогресивних перетворень з використанням світових досягнень у кораблебудуванні. У всіх адміралтействах Півдня України надзвичайно продуктивно функціонували креслярські майстерні, де здійснювалися розрахунки основних розмірів кораблів, їх водотоннажності, остійності, розроблялися робочі креслення деталей корпусу, вітрильного озброєння й судових пристроїв, узагальнювався досвід регіонального, російського й іноземного суднобудування. За часів адмірала О. Грейга прийнято ряд реальних заходів щодо збільшення терміну служби суден [94, арк. 9, 51, 52, 57; 176, л. 29, 29 об.; 475, 49-51].

Однією з найважливіших подій в історії суднобудування України цього часу стає впровадження у виробничу практику верфей принципово нового „продукту” світового технічного прогресу – парових суден. Перш ніж розглянути зміни в регіоні, пов’язані з даною новацією, нагадаємо, що з появою універсальної парової машини створюється можливість застосування її як двигуна на судах. Світові технічні новації знаходять застосування спочатку в річковому транспортно-пасажирському суднобудуванні. У 1803 р. на річці Сені (Франція) пройшов випробування пароплав Р. Фултона. У 1807 р. водами Гудзону (США) здійснив свій перший рейс пароплав „Clermont”, який теж побудував Р. Фултон [570, с. 70; 790, с. 94-99; 1035, р. 14]. Згодом Т. Шевченко, оцінюючи спорудження винахідником пароплава, писав, що його колосальне відкриття зробить переворот у громадському житті на всій планеті [613, с. 186]. У 1815 р. в Росії, на Неві, випробувано перший пароплав, який збудували на заводі відомого промисловця Карла Берда [553, с. 111, 286-287; 646, с. 24-29]. Протягом наступних десяти років у США було вже близько 300 пароплавів, а в Англії – до 150 [631, с. 12-13; 790, с. 102; 1017, с. 101; 1035, р. 313-315].

Перші парові судна в Україні побудовано в Миколаївському адміралтействі: „Везувий” (1820 р.), „Метеор” (1825 р.), „Молния” (1826 р.), „Громоносец” (1830 р.). Особливості конструкцій, етапи будівництва цих пароплавів відбиті в спеціальній історичній літературі. Звернемо увагу на зростання потужності парових машин на судах: із 32 к.с. на першому, і відповідно, на наступних – 60 к.с. , 80 к.с., 100 к.с. (механічні установки виготовлялися в Петербурзі на заводі К. Берда та на Іжорському заводі) [503, с. 498-499; 703, с. 108-109; 716, с. 210; 475, с. 48; 803, с. 30-32].

У розглянутий період визначається тенденція до розширення функціонального призначення пароплавів. Якщо перші пароплави використовувалися головним чином як буксири, то „Громоносец” стає 14-гарматним військовим пароплавом (відзначимо, першим пароплавом з артилерійським озброєнням був „Метеор”, 1825 р.). Порівняємо перший пароплаво-буксир та перший військовий за призначенням пароплав: „Везувий”

– довжина 28,65 м, ширина 6,10 м, глибина інтрюма 2,74 м; „Громоносец”, відповідно, 40,54 м, 6,71 м, 5,18 м [503, с. 498-499; 630, с. 172]. Саме на військовому пароплаві „Громоносец” начальник Головного морського штабу Росії князь О. Меншиков здійснив у 1837 р. огляд Чорноморського флоту в Севастополі [136].

Перші експерименти з використання парових суден у військових флотах як Російської імперії, так і в західноєвропейських країнах зустріли скептичне ставлення до них моряків-практиків. Сформовані багатовікові традиції вітрильного флоту не дозволяли „морським авторитетам” бачити в нових суднах альтернативу вітрильним дерев’яним кораблям [900]. Цілком зрозуміло, що перші парові військові судна не могли зрівнятися за боездатністю із традиційними вітрильними кораблями. Тому своєрідною „поступкою” вимогам технічного прогресу у військово-морських флотах стає використання парових суден допоміжного призначення: буксирів і малих корветів.

У той же час загальна техніко-економічна відсталість феодальної Росії – висока ціна механізмів і металу, низька кваліфікація працівників, зневажливо-недовірливе ставлення чиновників Морського відомства до новацій у суднобудуванні – призвели до цілком прогнозованого результату: пароплавобудування не отримало належного розвитку ні на Півдні України, ні в усій імперії. До кінця 30-х рр. XIX ст. у Миколаївському адміралтействі споруджено тільки 9 пароплавів за цільовим замовленням військово-морського відомства [503, с. 498-501].

Повне завантаження Миколаївського адміралтейства військовими замовленнями призвело до відмови казенного суднобудівного осередка від виконання контрактів на створення вантажопасажирських пароплавів для цивільних державних установ і приватних осіб. Їх будівництво в кінці 20-х на початку 30-х рр. XIX ст. передавалося „на підряд за вільними цінами” [259, л. 193, 222-242, 263; 703, с. 15-44; 920, с. 52-53]. Більш детально це розглядатиметься в розділі 3.4 „Зв’язок цивільного суднобудування ...”.

Із призначенням головним командиром Чорноморського флоту й портів

віце-адмірала О. Грейга система підрядного суднобудування отримала на Півдні України подальший розвиток. У Херсоні й Миколаєві, крім А. Перетца, з'явилися й інші підрядники, в основному крупні постачальники чорноморських адміралтейств – купці М. Серебряний (М. Сребреній), Д. Ісаков, М. Варшавський та ін. За умовами контрактів підприємці споруджували судна або на готових стапелях, вільних від побудови суден, або зводили верфі поза адміралтействами (за рахунок державних коштів) [255, л. 40].

У 1818–1825 рр. підрядники освоюють будівництво практично всіх типів середніх і дрібних суден: бригаів, канонерських човнів, транспортів, катерів. Джерела фіксують загальну тенденцію до збільшення обсягів фінансів, які спрямовуються на підрядне суднобудування. Якщо за перший миколаївський корабель побудований підприємцем (1810–1813 рр.), грошова сума підряду склала 482 083 руб., то за десять років, на 1823 р. (за неповним даними), обсяг пірядів склав 1 549 300 руб. За підрахунками Ю. Крючкова у 1818–1825 рр. підрядниками в Миколаєві споруджено: бригаів – 2, канонерських човнів – 27, іолів – 15, транспортів – 8, портових суден – 20 [92, арк. 229; 920, с. 52]. Таким чином, суднобудування стає однією з перших виробничих сфер України, де вже в першій чверті XIX ст. активно впроваджуються і дають практичний результат капіталістичні принципи виробництва.

У Севастопольському адміралтействі накопичений до середини 20-х рр. досвід суднобудівних робіт дозволив розпочати спорудження великих суден. У квітні 1825 р. в адміралтействі закладається 36-гарматний фрегат „Рафаил” (довжина – 41,8 м, ширина – 11,8 м, глибина інтрюма – 4,1 м). День закладин фрегата (20 квітня) відомий в історії адміралтейства як початок спорудження ще двох суден – брига „Пегас” і катера „Жаворонок”. Створювалися вони під керівництвом корабельного інженера І. Осьмініна [503, 476-477, 512-513, 518-519; 743, с. 28]. З цього часу усі три стапелі Севастопольського адміралтейства завантажувалися повністю.

На початку 20-х рр. XIX ст. Херсонське адміралтейство як колишній

центр суднобудування України переживало кризу. Це пояснювалося економічними перевагами створення суден у Миколаївському адміралтействі. У 1827–1829 рр. за розпорядженням головного командира Чорноморського флоту й портів О. Грейга виробнича суднобудівна база Херсонського адміралтейства переводиться до Миколаєва [503, с. 460-461, 476-477; 997, с. 226]. На час ухвали рішення про ліквідацію Херсонського адміралтейства на його території розташовувалося три корабельних і два фрегатних елінги, дві верфі – одна для побудови суден менших рангів, друга – для спорудження й ремонту камелів. Усього в топографічному плані Херсонського адміралтейства на 1825 р. позначено 78 різних споруд на декілька мільйонів рублів [911; 996].

Зі значних матеріальних цінностей, що були в Херсоні, О. Грейг дозволив залишити лише те, що було потрібно для виробничої діяльності ливарного й канатного заводів, а також щоглових тесль, задіяних на виготовленні щогл для кораблів, які споруджувалися в Миколаєві. До початку 1829 р. основну частину адміралтейських і берегових команд Морського відомства вивели з Херсона [997, с. 226].

У другій чверті ХІХ ст. державна суднобудівна політика Російської імперії зазнає значних змін. Новий імператор Микола І (вступив на престол у 1825 р.) формулює й нову військово-морську доктрину, відповідно до якої Росія мала зайняти одне з провідних місць серед морських країн [604, с. 182-183]. Категорична заява імператора обумовила зміни в суднобудівній програмі Головного Чорноморського адміністративного управління. В умовах загострення міжнародної обстановки, коли Російська імперія боролася за збереження впливу на Балканах і готувалася до чергової російсько-турецької війни (1828–1829 рр.), флоту призначалася значна роль. У 1826 р. створюється черговий „Комітет створення флоту”, до складу якого увійшов і віце-адмірал О. Грейг. „Комітет” подав імператорові програму розвитку флоту. Пріоритетними напрямками в суднобудуванні Південних адміралтейств визначилося будівництво великих лінійних кораблів і фрегатів, а також збільшення обсягів спорудження транспортних суден.

Практична реалізація програмних завдань супроводжувалася як упровадженням у вітрильно-дерев'яне суднобудування Південних верфей технологічних змін, так і вдосконаленням конструкцій нових кораблів. У спеціальній історичній літературі комплекс проведених у розглянутий період заходів цілком обґрунтовано пов'язується з діяльністю О. Грейга [453, с. 382-396; 475; 485; 763].

Відомо, що до кінця XVIII ст. проектування суден, особливо їхньої підводної частини, здійснювалося майстрами-кораблебудівниками „інтуїтивно” і „на око”. Розрахунки плавучості, остійності, вантажопідйомності, вітрильності, ходовості й інших морехідних якостей виконувалися шляхом арифметичних обчислень, заснованих на попередній розбивці теоретичного креслення судна сіткою перетинів на безліч окремих елементів. Таке проектування було копітким, вимагало багато часу й призводило до позитивного результату лише за наявності великого особистого досвіду проєктанта зі спорудження й випробовування суден.

Шведський кораблебудівник Ф. Чапман наприкінці XVIII ст. описав підводну частину суден як своєрідну математичну поверхню – параболічними кривими. О. Грейг, ґрунтуючись на ідеях Ф. Чапмана, спільно з К. Кнорре розробив удосконалений спосіб математичного розрахунку поверхні підводної частини корпусу й застосував його в проектуванні суден [94, арк. 52; 434; 593, с. 374, 375; 642, вип. 2. – с. 385]. У 1826 р. цей спосіб уперше застосовано під час створення креслень 84-гарматного корабля. Первістком серії кораблів 84-гарматного рангу стає закладена 23 вересня 1826 р. „Императрица Мария”. Корабель спущено на воду Миколаївським адміралтейством 17 жовтня 1827 р. Відповідальним за спорудження корабля стає І. Разумов – один із найбільш результативних кораблебудівників. Тільки в Миколаєві він побудував 40 суден [503, с. 460-461; 760, с. 83].

Плани Миколи І щодо прискореного „висування” Російського флоту до когорти світових лідерів передбачали перегляд організаційних основ всієї системи суднобудування. Виробничі потужності Миколаївського й

Севастопольського адміралтейств не могли забезпечити виконання намічених планів. Гарантувати їх реалізацію могли лише нові форми економічних відносин. У процесі співробітництва з підприємцями, підрядниками-суднобудівниками О. Грейг вже у 1818–1825 рр. переконався, що спорудження з підяду кораблів здійснювалось з тією ж „правильністю й точністю”, як і в адміралтействі. Створення судна з підяду проводилося за кресленнями адміралтейства й під загальним керівництвом і спостереженням досвідченого інженера-кораблебудівника. Безпосередньо побудову судна здійснювали вільнонаймані майстри, наймані підрядником. Підприємець, згідно з контрактом, за договірну суму будував на стапелі корпус, спускав його, обробляв і здавав флоту. Вітрильне оснащення й артилерія встановлювалися адміралтейством. Особливою умовою контракту було використання підрядником лісу, придатного для суднобудівних робіт. Поставка корабельного лісу, як правило, також здійснювалася з підяду. Найчастіше це були миколаївські, одеські, херсонські підприємці, в руках яких зосереджувалися практично всі поставки для Чорноморського відомства. Залізні кріплення й мідні листи для обшивок корпусів забезпечувало переважно адміралтейство, оскільки метал, який поставлявся підрядниками, не завжди був якісним. Спорудження суден з підяду дозволялося лише після торгів (аукціону), попереднього узгодження з адміралтейством кошторису, особистого звернення передбачуваного підрядника до царя й отримання від нього дозволу на побудову [92, арк. 211-214; 255, л. 15-16, 53, 94, 327; 761; 769; 924, с. 60-62]. Отже, у підрядному методі суднобудування на Півдні України сполучалися як передові капіталістичні форми господарювання (аукціон), так і постійний державний контроль феодально-кріпосницьких адміністративних інститутів Російської імперії (дозвіл царя). У Чорноморському відомстві практика підписання контракту передбачала авансування підрядника (до третьої частини від суми домовленості) казенними грошима. Видача наперед коштів була вимушеною мірою, оскільки без цього підрядники, як правило, відмовлялися приймати на себе виконання адміралтейських поставок. Це обумовлювалося тим, що

підрядники були в основному місцевими жителями, які не мали достатніх власних капіталів, щоб розпочати виконання підрядів без отримання початкової суми від скарбниці.

За підтримки О. Грейга в 1825–1826 рр. у Миколаєві відбулися торги з приводу одержання підрядниками великого військового замовлення на створення серії кораблів і фрегатів. За рішенням Миколи I, замовлення було поділено між підрядниками О. Перовським і М. Серебряним. Вони отримали право побудувати по два кораблі й по два фрегати. Для спорудження підрядним методом чотирьох кораблів і чотирьох фрегатів О. Перовським і М. Серебряним казна виділила екстраординарну (додаткову) суму в розмірі 6 702 375 руб. 32 $\frac{3}{4}$ коп. За умовами контрактів підприємці зобов'язувалися забезпечити побудову не лише бойових кораблів, але й нових елінгів, створення яких гарантувало зміцнення всього суднобудівного комплексу в Миколаєві. Передбачалося зокрема, що після завершення підрядниками робіт усі споруджені ними виробничі об'єкти, матеріали, інструмент і под., які залишаться, буде передано до казни [92, арк. 214; 255, л. 4 об.-5, 17-26, 56-66, 96-101; 256, л. 4-5, 140-144; 920]. Треба сказати, що в умовах постійного дефіциту фінансування Чорноморського відомства, екстраординарні суми, виділені казною, відігравали значну роль у підрядному суднобудуванні. Отже, наприкінці 20-х – початку 30-х рр. XIX ст. у Миколаєві в процесі побудови суден проходила перевірку на результативність приватнокапіталістична форма організації праці.

У 1830 р. підрядні верфі Миколаєва забезпечили спуск на воду двох лінійних кораблів – „Память Евстафия” і „Адрианополь” та фрегата „Варна”, крім того, підприємці заклали два останні контрактні 60-гарматні фрегати – „Энос” (О. Перовський) і „Бургас” (М. Серебряний). У 1831 р. на Спаській верфі О. Перовського спускаються 84-гарматний корабель „Императрица Екатерина II” і 60-гарматний фрегат „Энос”. Верфь М. Серебряного в 1832 р. закінчує спорудження 60-гарматного фрегата „Бургас” [277; 503, с. 460-463, 476-477; 554, с. 252]. Одночасно з великими бойовими кораблями

М. Серебряний будував з підряду середні й малі переважно транспортні судна.

Проаналізований матеріал дозволяє дійти узагальнення, що в розглянутий період приватні верфі переросли у великі виробничі об'єднання. У ході виконання контрактних зобов'язань М. Серебряним побудовано 2 елінги, 2 пристані, тимчасова дамба, спусковий фундамент та необхідні будівлі. У майбутньому верф викупили до казни, і вона увійшла до складу адміралтейства з назвою „Срібний док”, де продовжували будувати судна. Верф О. Перовського – це 2 нових елінги, пристань, будинки. Після спорудження запланованих кораблів, відповідно до укладеного контракту, її викупило Морське міністерство і вона стає відомою, як Спаське адміралтейство [92, арк. 207; 255, л. 131-132, 239-244; 256, л. 268-273; 761, с. 68-69; 769; 920].

У другій половині 20-х рр. ХІХ ст. у Миколаєві й Херсоні досить результативно працювали приватні верфі херсонського купця першої гільдії Маркуса Варшавського. У Миколаєві, згідно з архівними джерелами, його підприємство одержало назву „Маркусів елінг”. Основною спеціалізацією верфі була побудова транспортів („Буг”, „Ингулец” – 1826 р.). В історії суднобудування України з іменем М. Варшавського пов'язується спорудження на замовлення Одеського градобудівного комітету першого на Чорному морі вантажо-пасажирського пароплава „Одесса” (1826–1827 рр.). Його створення на Маркусовому елінгу буде предметом нашої уваги в розділі 3.4 „Зв'язок цивільного суднобудування ...”.

У 1830–1831 рр. М. Варшавський збудував у Миколаєві ще один вантажо-пасажирський пароплав „Наследник” і два транспорти. Не витримавши конкурентної боротьби з великими миколаївськими підрядниками (О. Перовським і М. Серебряним), він перестав займатися суднобудуванням у цьому місті. Подальші виробничі роботи підрядник сконцентрував у Херсоні [703, с. 33-45, 108-109; 716, с. 210-211; 920, с. 210-211].

Усього за десять років (1818–1828 рр.) у Миколаєві за підтримки віце-адмірала О. Грейга й завдяки приватнопідприємницькій ініціативі побудовані три нові верфі. Назвемо їх, нагадавши прізвища підприємців-суднобудівників:

„Срібний док” – підрядник М. Серебряний; „Маркусів елінг” – підрядник М. Варшавський; „Спаське адміралтейство” – підрядник О. Перовський. Робота цих верфей сприяла утворенню значної групи вільнонайманих робітників. У 1830 р. – у час найвищої інтенсивності підрядного суднобудування в Миколаєві на верф’ях підприємців працювало понад 3 тис. вільнонайманих майстрових [921, с. 140].

Таким чином, на початку 30-х років XIX ст. приватнопідприємницька ініціатива та капітал дозволяли результативно розвивати суднобудування на Півдні. Неупереджений аналіз джерел вимагає і врахування ролі та значення казенних адміралтейств в організації спорудження суден з „підряду”. Побудова суден підрядниками полягала в спорудженні корпусів. За загальне технічне керівництво відповідали кваліфіковані морські інженери адміралтейства. Казенними майстровими здійснювалися усі роботи з установки вітрильного озброєння та артилерії. Частка участі адміралтейських майстрових у спорудженні підрядних суден становила не менше 30% загального обсягу.

У 20-ті – на початку 30-х рр. XIX ст. в адміралтействах України в конструкції корпусів споруджуваних кораблів і фрегатів вводяться технічні новації. Так, набір корпусу для посилення поздовжньої міцності доповнюється накладанням на нього дерев’яних діагональних зв’язок – ридерсів і розкосів (як вже говорилося, за системою Р. Сеппінгса). Дерев’яні книці, що з’єднують палубні бімси зі шпангоутами, замінюються залізними [94, арк. 46, 47, 48]. Приймаються „постійні правила” для обчислення розмірів рангоуту, такелажу, товстих канатів, ваги якорів. Вводяться технологічні правила шиття вітрил: розкрій, посадка та ін. На суднах встановлюються громовідводи, ланцюгові канати, кам’яний баласт замінюється чавунним, цегельні камбузи – залізними. У каютах з’явилися ілюмінатори, й замість сальних свічок встановили лампи, у ліхтарі почали вставляти скло та ін. [393, с. 8-11, 39-48; 475, с. 43, 50; 642, вип. 2. – с. 385; 760, с. 85].

У 20-ті рр. XIX ст. верфі Півдня України активізують будівництво невеликих бойових та транспортних суден: канонерських човнів та іолів – для

дій у плавнях Придунав'я (для Дунайської флотилії); транспортів – для доставки корабельного лісу й інших вантажів; бомбардирських суден – для штурму турецьких приморських фортець; люгерів, катерів і тендерів – для розвідок, крейсерських операцій та ін., крім того, вони слугували для професійної підготовки молодих офіцерів флоту; пароплавів – для вантажних перевезень і буксирування; парових землечерпалів – для поглиблення фарватерів і под. [94, арк. 82; 475, с. 48, 52-53; 763, с. 32-36]

Будівництво нових типів суден, удосконалювання проектних рішень уже чинних типів супроводжувалося впровадженням технологічних новацій, спрямованих на збереження основного конструкційного матеріалу – дерева. У 20-ті – на початку 30-х рр. ХІХ ст. створено комісії для огляду лісів і нагляду за їх якістю [381]. З метою загальної координації праці „організовано комісії для спорудження суден, одні під час виконання робіт, а інші перед самим спуском” [94, арк. 51; 893].

30 березня 1832 р. в Миколаївському адміралтействі закладено перший у Чорноморському флоті 120-гарматний корабель „Варшава” (основні розміри: довжина по нижній палубі – 63,8 м, ширина з обшивкою – 17,2 м, середнє заглиблення під час повного завантаження – 7,7 м [503, 462-463]. Створювалося судно з урахуванням креслень 120-гарматного англійського корабля „Neptun”, які були принципово перероблені О. Грейгом (проект „Варшави” розроблявся за параболічним методом) [765]. Заклали судно в елінгу, де раніше будувалися кораблі М. Серебряного. „Варшава” стала еталонним для всіх 120-гарматних кораблів, що будувалися пізніше [813, с. 57]. Усього за параболічними кресленнями, розробленими під керівництвом О. Грейга, споруджено 53 судна, серед яких 7 кораблів, 6 великих фрегатів і 40 інших військових і транспортних суден [763, с. 46-47]. Проекти суден О. Грейга в друкованих джерелах ХІХ ст. отримали високу оцінку спеціалістів-професіоналів [485, с. 55].

Характеризуючи суднобудівну діяльність О. Грейга на посту головного командира Чорноморського флоту й портів, необхідно відзначити, що вона була вельми результативною. Якщо на початку ХІХ ст. у всіх адміралтействах півдня

України (Херсонському, Миколаївському, Севастопольському) кораблі будувалися на 11 стапелях, то в 1832 р. тільки в Миколаєві було 11 чинних елінгів [769, с. 77; 996, с. 477-481]. У Севастопольському адміралтействі налічувалося 3 стапелі. Виробничі потужності верфі дозволяли споруджувати поряд із малими й середніми суднами багатогарматні фрегати й великовантажні транспорти [549, с. 7-8; 667, с. 233].

У кінці 20-х – на початку 30-х рр. ХІХ ст. відбувається реформування Морського відомства. У 1828 р. „для зосередження всіх частин Морського управління, у вищому їх відношенні, затверджено при Його Імператорській Величності Морський штаб”, переіменований у 1831 р. на Головний морський штаб (ГМШ). Контроль за виробництвом на верф'ях, замовлення матеріалів, оснащення та забезпечення інструментами, а також відповідальність за проектну документацію здійснював Кораблебудівний департамент Морського міністерства. Вирішення найбільш важливих питань, у тому числі і тих, що вимагали надкошторисних асигнувань, покладалося на начальника Головного морського штабу лише з дозволу імператора [842, с. 86-87; 997, с. 170-191]. Плани Росії в Південному регіоні обумовили на початку 30-х рр. ХІХ ст. реорганізацію Чорноморського відомства. 16 грудня 1831 р. створюється Головне управління Чорноморського флоту й портів. За новим положенням загальне керівництво управлінням зосереджувалося в особі головного командира. У його підпорядкуванні перебували портові управління в Миколаєві, Севастополі, Херсоні, Очакові й на Дунаї [997, с. 218-224].

Особливе значення надавалося Севастопольському порту, в якому вже в 1789 р. засновано спеціальну контору [214, л. 107]. 31 грудня 1831 р. місцевий флотський начальник призначався „командиром Севастопольського порту”. У 1833 р. засновується севастопольський кораблебудівний обліковий комітет, незалежний від такого ж комітету, що діяв у складі Головного управління флоту й портів [997, с. 226-227]. Адміністративним центром і місцем зосередження всіх інститутів Головного управління Чорноморського флоту й портів продовжував залишатися Миколаїв, хоча були пропозиції перенести

адміністративний центр до Севастополя.

Нова система керування, заснована на принципі децентралізації, звільняла адміністративний апарат Головного чорноморського управління від тотального контролю Морського міністерства. Робота управління набувала оперативного, гнучкого й дієвого характеру. Створення нових органів керівництва Чорноморськими адміралтействами й флотом – це також ініціатива О. Грейга. Однак працювати в умовах реформованої системи управління адміралові не довелося, бо гіпертрофовані державні інститути Російської імперії, які прагнули зберегти контроль центральних адміністративних органів влади над регіонами і їхніми структурами, виштовхнули „незручного” підлеглого. Головний командир чорноморського флоту й портів постійно конфліктував із Морським міністерством, звинувачуючи його чиновників у некомпетентності.

Опубліковані дослідниками історії суднобудування в XIX – XX ст. наукові праці й виявлені нові джерела засвідчують, що в умовах станової феодально-кріпосницької системи стиль керівництва Морського міністерства основними структурами на місцях прирікав ініціативних і незалежних керівників, таких, як О. Грейг, на постійний конфлікт із чиновниками. За весь період діяльності адмірала на Півдні України приводів до конфліктів було цілком достатньо: відсутність належного фінансування; прагнення чиновників Морського відомства комплектувати кадри постачальників суднобудівних верфей за великодержавною національною ознакою (з витісненням євреїв-купців) [103, арк. 154- 154 звор, 155-155 звор; 386 т. IV. – № 3286; Т. V. – № 3703, 4204; 390, с. 257-258, 264-267; 508, с. 209-213]. Негативно позначилося на стосунках О. Грейга з чиновниками й повстання 1830 р. городян у Севастополі проти зловживань адміністрації під час протичумного карантину в місті [95, арк. 17-17 звор., 18-18 звор., 20-20 звор., 21-21 звор., 357-357 звор., 358, 393; 96, арк. 673-697; 97, арк. 1-1 звор., 23-25 звор., 27, 36; 101, арк. 21-21 звор; 133; 134; 172, 66 л.; 469, с. 35; 475, с. 126-132].

Конфлікт „стилів адміністративного управління” доповнювався чутками

про єврейську корупцію в оточенні адміністрації Чорноморського відомства й плітками про родину адмірала [593, с. 419; 770, с. 82-85]. Цілком очевидно, що боротьба О. Грейга із чиновниками Морського відомства була приречена на поразку.

Приводом до відставки послужило порушення звітності Головного Чорноморського управління за 1830–1831 рр. У документах відомства (насамперед фінансових) було виявлено помилки, суперечності, неточності. З-поміж претензій до чорноморського керівництва закидалося й зниження темпів суднобудування. Все це давало підстави для відставки О. Грейга. І хоча Олексій Самуїлович (похресник Катерини II) значний час користувався безсумнівним авторитетом у перших осіб Російської держави, він самоусувається й відмовляється від аналізу помилок у діяльності підлеглому йому Чорноморського відомства.

У наукових працях з історії суднобудування, що вийшли в XIX – XXI ст., аналіз конфлікту 1830–1832 рр. між Чорноморським відомством і Морським міністерством одержав неоднозначну оцінку. Автори деяких радянських і сучасних російських досліджень стверджують, „що на кінець періоду командування Чорноморським флотом О. Грейгом на ньому склалася небувало напружена й вибухонебезпечна ситуація, пов’язана з проникненням єврейства у фінансові й господарські флотські справи” [1018, с. 92]. Подібні твердження є кон’юнктурними й некоректними.

Відповідно до конкретних реалій того часу на Півдні України дійсно більшість постачальників флоту за національною належністю були євреями. При адміралтействах на початку 10 – 20-х рр. XIX ст. склалася відносно постійна група купців, кожен з яких мав свою спеціалізацію і здійснював постачання за кількома контрактами одночасно [701, с. 163-167; 839]. Займаючись такою справою протягом багатьох років, купці підтримували тісні зв’язки з чиновниками, що відповідали за вирішення даних питань. Це давало змогу досягти попередньої домовленості. Іноді контрактні ціни навмисно завищувалися, за що чиновники отримували „винагороду” від постачальників.

Як зазначав директор одного з департаментів Морського міністерства князь Д. Оболенський: „У Росії створився особливий клас людей, що носять звання казенного постачальника, і в той час як в Англії та Франції звання це здобувається важко внаслідок доведеної чесності, знання справи й кредиту, а тому (особливо в Англії) шанується [підрядник – Авт.] громадською думкою, то у нас, навпаки, щоб бути казенним підрядником, достатньо мати заставу (зазвичай чужу) та певну вправність, спритність і крутість. Тому казенний підрядник визначається громадською думкою як шахрай, більшою чи меншою мірою” [839, с. 239]. Наведена думка досить досвідченого чиновника того часу не має національного „забарвлення”. Вона свідчить про стан правового регулювання в суспільстві, що дозволяв створювати „специфічні” стосунки між державними чиновниками та підприємцями, здебільшого засновані на хабарах [1089].

Акцентування уваги на національній належності значної кількості підрядників адміралтейств Чорноморського відомства того часу без урахування їх конкретного внеску в розвиток Півдня України та регіонального суднобудування є науково неприйнятним явищем, яке заважає об’єктивному аналізу історичних процесів [447; 785; 786; 863, с. 15-29].

Замість резюме можна зробити аналіз суднобудування періоду діяльності О. Грейга на посту головного командира Чорноморського флоту і портів. У Миколаєві за 17,5 рр. побудовано 125 бойових кораблів, що в 6 разів перевищувало число суден, створених за 23 роки існування Миколаївського адміралтейства. У Севастополі суднобудування стає обов’язковим елементом виробничого процесу адміралтейства, освоюється спорудження як основних типів середніх і малих суден, так і багатогарматних фрегатів. Якщо з 1894 р. по 1815 р. севастопольцями побудовано 5 суден, то протягом 1816–1833 рр. – 16 одиниць, тобто у три рази більше [743, с. 48-51; 763, с. 63].

Із відставкою О. Грейга завершується понад 25-річний період, коли при керівництві кораблебудуванням і флотом на Півдні України стояли особи, що мали (за походженням та родинним корінням) безпосереднє відношення до

західноєвропейської соціокультури. Керівництво Чорноморським флотом і суднобудуванням на Півдні України – В. Фондезінім (фон Дезінім), І. де Траверсе, О. Грейгом, оцінюється в історичній літературі XIX – XX ст. неоднозначно. Залежно від політичної кон'юнктури, конкретного проміжку часу з їхніми іменами пов'язували як реформи в суднобудуванні й Чорноморському флоті, так і провали державної політики. Вивчені джерела переконують у тому, що їх роль доцільно сприймати в контексті загального поступу тогочасної Європи з безумовним урахуванням специфіки економічного розвитку та державно-правового регулювання Російської імперії.

3.3. Виробничий потенціал напередодні Кримської війни: роль політико-економічної компоненти

У лютому 1832 р. на посаду начальника штабу Чорноморського флоту, наказом імператора Миколи I призначається контр-адмірал Михайло Петрович Лазарев (1788–1851 рр.), представник відомого російського дворянського роду, син правителя Владимирського намісництва, згодом сенатора. Відповідно до указу сенату від 2 серпня 1833 р., М. Лазарев призначається тимчасовим виконавцем обов'язків як головного командира Чорноморського флоту й портів, так і обов'язків Миколаївського і Севастопольського військового губернатора [517; 593, с. 416]. Пройшовши всі щаблі морської служби, М. Лазарев був досвідченим морським офіцером. На початку другої чверті XIX ст. він був єдиним російським моряком, який здійснив три кругосвітні плавання як командир корабля [163, л. 59; 623, с. 206; 711, с. 172-186]. Адмірал М. Лазарев визнаний в історії вітрильно-дерев'яного суднобудування України й Чорноморського флоту найбільш яскравим представником російської військово-морської школи. Як свідчать джерела, одержавши посаду начальника штабу Чорноморського флоту, а згодом тимчасового виконувача обов'язків головного командира, він прагнув очолити Головне управління Чорноморського флоту й портами. Листування М. Лазарева з начальником

Головного морського штабу Російської імперії О. Меншиковим та найближчими друзями засвідчує, що для досягнення цієї мети Михайло Петрович використовував усілякі засоби. Він звинувачував О. Грейга в недостатній увазі до збереження боєздатності флоту, в залученні до суднобудування в Миколаєві несумлінних підрядників і под. У деяких листах містяться й некоректні висловлювання начальника штабу Чорноморського флоту на адресу родини О. Грейга [454, с. 5-7, 40-41, 68, 136-139].

У грудні 1834 р. М. Лазарев домагається своєї мети: його затверджують на посадах головного командира Чорноморського флоту й портами та Миколаївського і Севастопольського військового губернатора [517]. М. Лазарев отримав від О. Грейга систему управління Чорноморським суднобудуванням і флотом, засновану на принципах автономії, що дозволяла керівникові приймати самостійні від центральних органів рішення. Проаналізовані джерела містять інформацію, яка доводить: новий головний командир зумів сповна реалізувати можливості такого управлінського інституту. У процесі деталізації окремих напрямів суднобудування Південних адміралтейств, виділимо роль нового головного командира Чорноморського флоту й портів.

Спуск на воду нового флагманського корабля Чорноморського флоту – 120-гарматної „Варшави”, останнього „дитяти” адмірала О. Грейга, відбувся вже без нього [485, с. 56]. Споруджував „Варшаву” полковник корпусу корабельних інженерів І. Осьмінін, який у 1819–1820 рр. у Севастополі керував створенням відомого брига „Меркурий”. „Варшава” стала флагманським кораблем віце-адмірала М. Лазарева [455, с. 155, 174].

М. Лазарев як головний командир Чорноморського флоту продовжив реалізацію програми О. Грейга з розвитку суднобудування й флоту на Чорному морі. Однак виробничі можливості Миколаївського й Севастопольського адміралтейств не дозволяли розраховувати на швидке поповнення флоту новими кораблями. Інтенсифікувати суднобудування можливо було за рахунок підрядної форми виробництва, але до її використання М. Лазарев приходив не одразу. Михайло Петрович був, перш за все, флотським офіцером,

представником балтійської адміністративно-господарської системи, яка регулювалася Морським міністерством та Головним морським штабом тільки на казенних задачах [726, с. 358]. Відтак новий головний командир Чорноморського флоту до заснованої на приватній ініціативі підрядній системі ставився негативно і не довіряв підрядникам. Крім того, М. Лазарев рішуче „без жодної пощади і помилування” підтримав усі заходи уряду (Височайший указ від 20 листопада 1829 р.), щодо виселення євреїв із міст Миколаєва й Севастополя [454, с. 136-138; 785; 786; 850], а саме вони (дивись розділ 3.2) переважали серед підрядників. Проте спроби М. Лазарева відмовитися від підрядної системи виявилися нездійсненими. Проаналізувавши накопичений у 20-х – на початку 30-х рр. ХІХ ст. досвід спорудження лінійних кораблів для Чорноморського флоту, М. Лазарев у 1836 р. звертається до Миколи І з проханням віддати побудову „деяких із них вільними коштами” [455, с. 164-165, 172-173, 188, 190-193]. В умовах значної віддаленості чорноморських адміралтейств від розвинутої виробничої бази центральних районів імперії підрядна система відігравала провідну роль у забезпеченні швидких темпів кораблебудування. Підприємці, використовуючи працю вільнонайманих майстрових, могли, як уже зазначалося вище, швидко й якісно споруджувати судна.

Восени 1836 р. виникає потреба побудови трьох типових лінійних кораблів 84-гарматного рангу. На їхнє будівництво виділено 4 млн. руб., а реалізація такого значного проекту передавалася „на підряд” [135; 455, с. 191-192]. Під час торгів, куди було подано заявки поміщика В. Бенкендорфа і купця Шльоми (Шломо) Рафаловича, переміг останній. У середині 20-х – на початку 30-х рр. ХІХ ст. Ш. Рафалович займався необхідними для Чорноморського флоту й адміралтейства поставками. До речі, М. Лазарев попервах негативно ставився до підприємця, називаючи його в числі несумлінних підрядників, що були при О. Грейгові [454, с. 137-138; 455, с. 191].

Будівництво кораблів передбачалося з використанням Спаського адміралтейства, де раніше працював підрядник О. Перовський. Після

реконструкції двох елінгів та відновлення будівних об'єктів Спаське адміралтейство стало до роботи. 28 серпня 1838 р. у Миколаєві відбулися урочисті закладки трьох 84-гарматних кораблів: двох у Спаському адміралтействі й одного – на відремонтованому елінгові Головного Миколаївського адміралтейства. Усі кораблі створювалися з підряду. Споруджувані на Спаській верфі судна, отримали назви „Гавриил” та „Уриил”, а корабель, закладений в адміралтействі одеським купцем С. Андросовим, – „Селафаил”. Керували будівництвами: на Спаській верфі – О. Акімов, а в адміралтействі – В. Апостоли [503, с. 462-463]. М. Лазарев особисто спостерігав за ходом робіт на Спаській верфі. У листі до О. Меншикова від 29 червня 1839 р. він зазначав: „У Рафаловичів побудова двох кораблів проходить успішно, краще, ніж я вважав. У Спаському адміралтействі я буваю два рази на тиждень” [455, с. 214-215]. Отже, як свідчать джерела, залучення Ш. Рафаловича до підрядного суднобудування стало вдалим заходом.

Треба сказати, що в стилі керівництва М. Лазарева суднобудівними роботами та Чорноморським флотом іноді превалювала надмірна службова заповзятість [593, с. 421]. Доречним буде, на наш погляд, навести спогади про службу в Чорноморському флоті молодшого (сина) Шестакова Івана Олексійовича. У майбутньому відомий адмірал І. Шестаков згадував сувору атмосферу, створену М. Лазаревим на флоті під час морських походів. „На покарання не скупилися, – пише він, – до спонукань наших керівників, що вирости на англійському розумінні про морську дисципліну, приєднувалися вітчизняні запозичання від сусідів у вигляді шпіцрутнів” [278, л. 88].

Суднобудування, розгорнуте на Півдні України в 30-40-ті рр. ХІХ ст., передбачало вдосконалювання виробничої бази адміралтейств, що було об'єктивною потребою часу. Світові темпи технічного прогресу в другій чверті ХІХ ст. суттєво змінили якість спорудження вітрильно-дерев'яних суден у провідних морських державах. Західноєвропейська індустріальна революція, переломлюючись крізь призму економічної системи Російської імперії, сприяла кардинальній модернізації верфей Півдня. Початок цього процесу збігається в

часі зі створенням нового адміралтейства в Севастополі.

Невелике, із примітивними майстернями, міське адміралтейство було не в змозі впоратися з обслуговуванням Чорноморського флоту, що швидко розвивався. Тому М. Лазарев майже відразу з призначенням його на посаду головного командира Чорноморського флоту й портів береться за виконання завдань щодо модернізації всього виробничого комплексу в Севастополі. Розташувати нові елінги (мортонів і два кораблебудівних), а також сучасні майстерні, будинки й склади на території вже чинного адміралтейства було неможливо. Специфіка гористих берегів севастопольських бухт зумовила потребу створення іншого, нового адміралтейства. Місцем його розташування відповідно до прийнятого навесні 1835 р. проекту стає край мису між Південною й Корабельною бухтами [135; 163, л. 60 об., 61 об; 455, с. 14-15, 17-18, 21-22]. Проектанти обґрунтували свій вибір близькістю зазначеної території до сухих доків (на особливостях будівництва цього спорудження зупинимося пізніше). Створення адміралтейства передбачало організацію й проведення значного обсягу земляних робіт (розчищення мису, зриття частини гори). Відповідно до проведених розрахунків планувалося вибрати понад 2 млн. кубометрів „землі, з яких біля половини у скельному ґрунті”. Розпочалися роботи 1 вересня 1835 р. [163, л. 60 об.; 330, с. 96; 455, с. VIII].

У спеціальній історичній літературі другої половини ХХ ст. події, що зумовили появу та хід грандіозного будівництва адміралтейства у Севастополі описані досить докладно [640; 641; 716, с. 148-151; 721, с. 70-74; 742, с. 27-28; 943, с. 102-136]. У цих матеріалах звертає на себе увагу таке: справді грандіозне будівництво не було належно профінансоване та незабезпечене необхідною робочою силою. Хронічні проблеми, обумовлені загальним станом феодално-кріпосницької системи Російської імперії, позначилися на зведенні всіх суднобудівних об'єктів Севастополя [217, л. 1-25; 455, с. 48, 110, 115-116, 126-129]. Найбільш значимими серед них стали Мортонів елінг та комплекс сухих доків.

Так будівництво Мортонів елінга від моменту прийняття М. Лазаревим

у 1835 р. рішення про складання проекту (у 1837 р. його будівництво включено в план побудови нового адміралтейства) і до введення елінгу в експлуатацію у листопаді 1845 р. тривало десять років. Лише наприкінці 1845 р. в елінгу піднято перше транспортне судно – „Соча” (вантажомісткість трюму становила 350 т.). Підйомне спорудження, виготовлене в Англії, було здатне витягати на берег судно масою до 1000 т (довжина рейкової доріжки становила 140 м, з яких 95 м перебували під водою). Елінг вмщував не тільки судна малих розмірів, а й корвети, транспорти (додаток 3). Експлуатувався він майже 120 років [216, л. 1- 10; 455, с. 22-23, 78; 742, с. 28-29].

Своєрідним рекордсменом за тривалістю спорудження став комплекс сухих доків. Замість чотирьох років (за проектом) будівництво тривало майже 20 років і завершилося лише в кінці 1849 р [455, с. 115-116] (додаток II). У січні 1850 р. проведено перші випробування докового комплексу. Внутрішні роботи в доках тривали до 1852–1853 рр. [94, арк. 36-37; 136; 163, л. 61; 202, л. 77, 77 об., 84, 86 об.; 331, с. 204; 417, с. 95-97; 903 с. 211-217]

Новобудови Севастополя, поглинаючи фінансові й людські ресурси, цілком зрозуміло, не могли забезпечити в 30-40-ві рр. ХІХ ст. виконання планів уряду щодо збільшення корабельного складу Чорноморського флоту. Ці завдання реалізовувалися за рахунок уже чинних виробничих потужностей Миколаївського й Севастопольського адміралтейств, які потребували комплексної модернізації. Проаналізовані джерела дозволяють зробити висновок, що під керівництвом М. Лазарева модернізація виробництва здійснювалася досить результативно. Вона відбувалася в кількох напрямках: будівництво нових майстерень – кузень, щоглових, такелажних та ін.; реконструкція старих будівель; комплектація адміралтейств закордонним механічним обладнанням – токарськими, свердлильними, гвинторізними верстатами, металорізальним інструментом (в основному англійського виробництва) [279; 455, с. 41, 47, 58-59, 104-105; 593, с. 440-442;].

Особливу увагу головний командир Чорноморського флоту і портів приділяв Миколаєву як центру військового кораблебудування. У розглянутий

період модернізація виробничої бази Миколаївського адміралтейства була пов'язана насамперед із удосконалюванням елінгів, які не відповідали головним вимогам якісного кораблебудування. Так, на всіх англійських верф'ях у цей час судна будувались тільки в закритих елінгах, а в Миколаєві на „відкритих”. За дорученням М. Лазарева, адміралтейський архітектор Чарльз Акройд після відрядження до Англії склав проект дахів елінгів. Зведення нових споруд здійснив підрядник Карл Томазіні. У ході реконструкції два елінги – в історії адміралтейства вони відомі під № 4 і № 7 (додаток К) – „зведені на кам'яному фундаменті”, покриті наметовими дахами й оточені стінами з великими отворами. Крім того, „чотири елінги для невеликих суден” також покриваються дахами [455, с. 104-105]. Всього в середині 40-х рр. XIX ст. Миколаївське адміралтейство нараховувало: два елінги під побудову лінійних кораблів, мортонів елінг, сім малих елінгів і окремих елінг для створення транспортів [593, с. 440; 722, с. 377; 803, с. 35-36]. Модернізовані майстерні адміралтейства укомплектовані сучасним на той час устаткуванням [455, с. 38-39, 41, 49-50, 105; 889].

У 30-50-ті рр. XIX ст. провідними завданнями суднобудування стають підвищення якості й поліпшення технології. Терміни спорудження кораблів зменшено до двох років (із перервою на одне літо, щоб набір на стапелі встигав просохнути). У судових пристроях проведено уніфікацію деталей, удосконалено окремі корабельні конструкції.

Особливо варто підкреслити, що адмірал М. Лазарев, який п'ять років прослужив мічманом в англійському флоті й отримав морське виховання в Англії, був незмінним прихильником англійської кораблебудівної школи [711, с. 166-172]. Ця прихильність чітко прослідковується під час детального вивчення документів, розпоряджень і резолюцій головного командира. Тому цілком закономірно говорити про активне запозичення М. Лазаревим усіх новітніх досягнень англійського кораблебудування й упровадження їх на чорноморських верф'ях.

У 30-40-х рр. XIX ст. головні напрями англійського кораблебудування

розвивалися під впливом науково-теоретичних поглядів та технічних розробок У. Саймондса. У 1832 р. він змінив Р. Сеппінгса на посаді обер-сарвайєра. Новий головний кораблебудівник Англії вніс корективи у „систему” будівництва суден свого попередника (дивись розділ 3.2). У. Саймондс змінює методи кріплення набору корпусу: посилює кріплення повздожніх та поперечних зв'язків надводної частини, замість важких дерев'яних ридерсів у трюмі ввів залізні ридерси на кораблях 120- і 84-гарматного рангу [1035, р. 224-225]. Тим самим за колишньої місткості трюму значно зменшувалася вага корабля, а підводна частина здобувала додаткову міцність.

Для М. Лазарева уся інформація про ці та подальші зміни в англійському кораблебудуванні ставала своєрідним могутнім каталізатором, що прискорював прогресивні перетворення на чорноморських верф'ях [672, с. 8-9].

У 30-40-х рр. ХІХ ст. майстри чорноморських адміралтейств на практиці розвинули основи архітектурно-художньої окраси судна [773, с. 44-45]. Архітектурно-пластичне оздоблення кораблів пройшло на цей час складний шлях, що визначався, з одного боку, станом флоту і суднобудування, з іншого – провідним художнім стилем. Поступово зменшувалася кількість декоративних деталей в оформленні кораблів, їхній силует став більш раціональним. Носи кораблів і фрегатів обов'язково мала прикрашати уніфікована фігура двоголового орла. Різьблення золотили або вкривали вохрою, близькою за тоном до кольору золота. Чорно-біле забарвлення бортів (загальноприйняте з кінця ХVІІІ ст.) своєю графічною виразністю гармонійно сполучалося з вишуканою простотою нечисленних деталей різьбленого декору [783, с. 79; 805, с. 21-35].

Взірцем корабельної архітектури та передової конструкції стає 120-гарматний корабель „Двенадцать Апостолов” (додаток Л), спущений на воду Миколаївським адміралтейством у липні 1841 р. [278, л. 378; 444, с. 64; 488, с. 216; 507, с. 134-135; 593, с. 453, 455]. „Двенадцать Апостолов” став першим принципово новим кораблем, побудованим із використанням усіх відомих на цей час досягнень в теорії і практиці суднобудування. У ньому гармонійно синтезувалися передова англійська школа та виробнича практика

чорноморських адміралтейств. Такий висновок підтвердив проведений на початку ХХІ ст. детальний аналіз розсувної моделі корабля „Дванадцять Апостолов” із фонду Центрального Військово-морського музею в Санкт-Петербурзі. Вона була виконана в Миколаївській модельній майстерні в 1841 р. одночасно з побудовою корабля. Узагальнення матеріалів наукової роботи з моделлю підтвердило, що „адмірал М.П. Лазарев створив свій флагманський корабель за зразком англійського „Queen” [672, с. 11]. Останній зійшов на воду в 1839 р. у Портсмутському адміралтействі та став головним у серії кораблів, що будувалися за системою У. Саймондса. 110-гарматний „Queen” вважався одним з найкращих кораблів свого часу [1035, р. 234-235]. Зауважимо, що У. Саймондс у 1841 р. під час знайомства з роботою адміралтейств у Миколаєві та Севастополі поставив знак рівності між кораблями „Дванадцять Апостолов” та „Queen” (таблиця 3.2) [672, с. 10; 813, с. 59].

Таблиця 3.2

Порівняння основних елементів кораблів

№ п/п	Назви кораблів	Ранг (гармати)	Спущено на воду	Водотоннажність, т	Довжина, м	Ширина з обшивкою, м	Глибина інтрюму, м
1.	„Дванадцять Апостолов”	120	15.06. 1841 р.	4740	63,6	18,1	8,38
2.	„Queen”	110	15.05. 1839 р.	4650	62,3	18,3	7,47

У 30-40-х рр. ХІХ ст. чорноморські адміралтейства залежно від потреб флоту споруджували й удосконалювали всі чинні на той час типи суден. М. Лазарев сам був ініціатором багатьох нововведень. Головний командир організував спорудження нового типу судна, що отримало назву шхуна-бриг (за характером вітрильного оснащення це було щось середнє між бригом і

шхуною) [93, арк. 167-169].

Видатні флотоводці, представники „лазаревської” школи, високо оцінювали рівень кораблів, збудованих під керівництвом головного командира [455, с. 280; 554, с. 165-168; 866].

І саме в цей період здобуває подальшого розвитку підрядний спосіб виробництва. Засвідчують це й історичні факти. У 40-ві – на початку 50-х рр. найбільш відомою на Півдні своєю підрядно-суднобудівною діяльністю стає сім'я Рафаловичів. Підприємець Ш. Рафалович, набувши досвіду спорудження 84-гарматних кораблів, у 1846 р. розпочинає освоєння найбільших 120-гарматних кораблів. М. Лазарев цілком обґрунтовано підтримав ініціативу. [219, л. 9-10.] За розрахунками головного командира побудова корабля такого рангу на казенних верф'ях тривала б п'ять років (два роки на заготівлю лісу, три роки на спорудження корабля). Отже, Чорноморське відомство не могло розраховувати на результативну роботу адміралтейств, які систематично зривали встановлені терміни побудови лінійних кораблів.

На початку 1846 р. Ш. Рафалович *без торгів* (курсив – Авт.) отримав замовлення на будівництво 120-гарматного корабля (під час підписання контракту підприємець поступився перед державою 20% від кошторисної вартості). Однак у вересні 1846 р. через смерть підрядника реалізація проекту постала перед загрозою зриву. Справу підприємця продовжили, причому досить успішно, спадкоємці – вдова Ревекка (Рівка) й син Олександр Рафаловичі [14, арк. 1-18; 15, арк. 1-4; 219, л. 2-2 об., 3-3 об.]. Новий 120-гарматний корабель „Париж” закладено у 1847 р. за кресленнями найбільш досконалого корабля Чорноморського флоту – „Дванадцять апостолов”. Він споруджувався в Спаському адміралтействі на чолі з інженером С. Чернявським. У 1849 р., відповідно до встановленого контрактом терміну, „Париж” спущено на воду. Успішна реалізація проекту дозволила підрядникам у 1850 р. домогтися нового замовлення на однотипний 120-гарматний корабель [219, л. 4-6]. У травні 1850 р. Рафаловичі заклали на тому ж стапелі, де будувався „Париж”, новий корабель – „Великий князь Константин” (довжина

64,55 м, ширина з обшивкою 18,14 м, заглиблення при повному завантаженні 7,67 м) [219, л. 9-14; 220, л. 1-2]. Очоловав спорудження той же С. Чернявський. Крім того, підрядники будували канонерські човни, транспорти та інші судна.

На відміну від підрядного суднобудування, що розширюється, загальна інтенсивність роботи казенних верфей Півдня спадає. Порівняємо динаміку здобутків названих виробничих осередків у Миколаєві. Візьмемо дані про закладини та темпи спорудження лише лінійних кораблів у 1840-ві – на початку 1850-х рр. У розглянутий період закладено 7 кораблів: 3 будувалися казенним, 4 – підрядним способом. Тривалість їхнього перебування на стапелях визначається такими термінами:

- 84-гарматні кораблі, що споруджувалися *казною*, перебували на стапелі: „Храбрый” – 6 років 10 днів (з 15 червня 1841 р. по 25 червня 1847 р.); „Чесма” – 7 років 2 місяці 29 днів (з 26 липня 1842 р. по 23 жовтня 1849 р.) *рекорд довгобуду – Авт.*; „Императрица Мария” – 4 роки 17 днів (з 23 квітня 1849 р. по 9 травня 1853 р.);

- кораблі, що будувалися підрядниками, перебували на стапелі: 84-гарматний „Ростислав” – 1 рік 5 місяців 17 днів (з 16 травня 1843 р. по 1 листопада 1844 р.); 84-гарматний „Святослав” – 2 роки 5 місяців 22 дні (з 16 травня 1843 р. по 7 листопада 1845 р.); 120-гарматний „Париж” – 2 роки 4 місяці 5 днів (з 18 червня 1847 р. по 23 жовтня 1849 р.); 120-гарматний „Великий князь Константин” – 2 роки 4 місяці 22 дні (з 7 травня 1850 р. по 29 вересня 1852 р.) [503, с. 464-465]. Наведені показники фіксують зниження темпів казенного й збільшення інтенсивності підрядного кораблебудування.

Таким чином, підрядний метод суднобудування на Півдні витримав апробацію часом і, відображаючи єдині тенденції світового економічного розвитку, засвідчив перспективність вільної праці й приватнопідприємницької ініціативи. За весь період вітрильно-дерев'яного суднобудування лише в Миколаєві підрядники спорудили 102 судна [92, арк. 208-220]. Підрядний метод започаткував у суднобудуванні перехід від феодально-кріпосницького до

приватнокапіталістичного способу виробництва.

У Севастополі на початку 50-х рр. ХІХ ст. закінчується етап вітрильно-дерев'яного суднобудування. У серпні 1851 р. завершується будівництво в адміралтействі корвета „Ариадна”, що затяглося на 4 роки й 7 місяців. За період із 1794 р., з часу закладки двох шхун, що стали першими суднами, спорудженими в Севастополі, по 1851 р., коли спустили „Ариадну”, Чорноморський флот отримав від адміралтейства 4 фрегати, 5 корветів, 6 бригаів, 8 транспортів та інші судна різних рангів і призначень. Найбільшим дерев'яним вітрильником був фрегат „Коварна” (довжина – 53,2 м, ширина – 14,5 м, глибина інтрюма – 4,4 м), закладено 4 березня 1841 р. і спущено на воду 11 вересня 1845 р. (керував спорудженням тринадцятьох із цих суден О. Прокоф'єв) [503, с. 476-481, 492-493, 511-515, 548-557]. Отже, у першій половині 50-х рр. ХІХ ст. головні потужності виробничої бази в Севастополі використовувалися для судноремонту.

Аналіз провідних напрямів кораблебудівної діяльності адміралтейств Півдня в 30-50-ті рр. ХІХ ст. неможливо об'єктивно відтворити без певної конкретизації нових тенденцій у суднобудуванні західноєвропейських країн. Саме вони в майбутньому визначать стан світового військового флоту.

Інтенсивне впровадження в цивільних флотах провідних морських держав парових суден, що відбулося в першій чверті ХІХ ст. (див. розд. 3.2), поширюється в 30-х рр. і на склад військово-морських сил. За підтримки інститутів державної влади пароплаводобудування стає складовою частиною науково-технічного поступу суднобудівної галузі. Цілком закономірним тому стане певна деталізація названих процесів у Англії, що була, як правило, прикладом для керівників морського відомства Росії.

На початку 30-х рр. в Англії приймається постанова про включення до складу військово-морського флоту окремої ескадри з парових суден. У свою чергу, Адміралтейство доручило провідним інженерам усіх королівських верфей розпочати розробку креслень такого типу суден [1035, р. 327-335]. Наслідком цілеспрямованої роботи англійських суднобудівників стає в 1830–

1849 рр. спорудження 77 військових пароплавів водотоннажністю від 537 до 1442 т. і потужністю машин від 140 до 400 к.с. [673, с. 32].

Проте Франція раніше за Великобританію оцінила переваги гвинтових кораблів перед колісними. У 1847 р. за проектом відомого кораблебудівника Дюпюї-де-Лома у Франції закладено перший гвинтовий 90-гарматний лінійний корабель „Le Napoleon” (довжина 71,3 м, ширина з обшивкою 17,5 м, глибина інтрюму 8,16 м). У 1851 р. на проведених ходових випробуваннях корабель розвинув небувалу для того часу швидкість ходу – 12 вузлів. У 1847 р. у Франції будується останній дерев'яний 120-гарматний корабель „Valmy” [1017, с. 109-110].

Головне Чорноморське управління в 30-ті – першій половині 40-х рр. XIX ст. було добре поінформоване про всі нововведення у світовому кораблебудуванні. Проте прихильність М. Лазарева до вітрильників, створених за удосконаленою системою англійської кораблебудівної школи, та відоме англофільство адмірала призводять до цілком запрограмованого рішення – закупівлі пароплавів у Англії.

У 1843 р. після спуску Миколаївським адміралтейством пароплавів: „Скромный” (16 жовтня), „Грозный”, подальше спорудження таких типів суден на Півдні припиняється. Всього в другій половині 30-х – першій половині 40-х рр. XIX ст. у Миколаєві побудовано сім пароплавів [503, с. 458-501]. Із цього часу поповнення Чорноморського флоту відбувалося лише за рахунок створених у Англії пароплавів [218, л. 1, 1 об; 277; 310; 661; 842, с. 129].

У 1845 р. Чорноморський флот нараховував усього п'ять побудованих в Англії пароплавофрегатів потужністю по 260 к.с. [455, с. 268]. Під впливом масового впровадження парових суден в іноземних флотах головний командир домігся від Миколи I дозволу на замовлення в Англії великого пароплавофрегата з машинною установкою потужністю 400 к.с. 17 жовтня 1848 р. пароплавофрегат „Владимир” (закладено 27 травня 1847 р., спущено на воду 10 березня 1848 р., фірма-будівник С. J. Mare and Co) прибув до Одеси та поповнив Чорноморський флот [444, с. 99-113; 455, с. 279].

Орієнтування М. Лазарева на спорудження пароплавів за рубежем пояснюється не тільки його прихильністю до англійського флоту. Потрібно визнати, що головні причини крилися у незадовільному стані гірничодобувної й металургійної промисловості та загальній відсталості машинобудівної бази Російської імперії [3, арк. 1; 842, с. 128-129].

Відставання Російської імперії в розбудові парового флоту насторожувало військово-морських фахівців, які були добре знайомі зі станом справ за кордоном. Свідченням цього стало спілкування М. Лазарева з однодумцями із найближчого оточення, яке зафіксовано в листуванні головного командира з К. Істоміним та рапорти В. Корнілова. Під час перебування в Англії названі офіцери особисто пересвідчилися в темпах росту пароплавобудування [275, л. 1-55; 276, л. 19, 19 об., 20, 26-31, 110-114; 444, с. 80-81, 99-107].

Невідповідність Чорноморського флоту рівню військових флотів Англії і Франції за оснащеністю паровими суднами, а також залежність Росії від іноземних поставок змусили М. Лазарева здійснити певні заходи з метою створення власного парового флоту. На думку головного командира, побудову нових суден міг здійснювати створений на Півдні України пароплавний завод, який передбачалося розмістити в Миколаєві [455, с. 130-132].

Визначення перспектив майбутнього розвитку парового суднобудування безпосередньо було пов'язано із введенням у технологію виробництва нового матеріалу – металу. Аналіз друкованих історичних джерел дозволяє стверджувати, що в 20-30-ті рр. ХІХ ст. у Західній Європі масове застосування металу у важкій промисловості сприяло появі залізних річкових і каботажних торгово-пасажирських суден [606, с. 42-44; 631, с. 11-13; 1017, с. 102-103; 1036, р. 256; 1039, р. 12].

У Російській імперії застосування заліза гальмувалося його дорожнечою, корпус залізного судна обходився в п'ять разів дорожче дерев'яного. [709, с. 58]. Тільки в кінці 40-х – на початку 50-х рр. у Миколаївському адміралтействі будуються перші залізні вітрильні судна – „Буг” (спущено на воду в 1850 р.), а

ще через два роки однотипне – „Березань” [397, с. 43, 124-124].

У лютому 1851 р. відбувається зміна головного командира Чорноморського флоту й портів. Замість М. Лазарева, відправленого у відпустку у зв'язку із хворобою, на посаду виконувача обов'язків призначається 75-річний генерал-лейтенант Моріц Борисович Берх [497]. Він ще в 1817 р. пішов зі стройового складу флоту і його кар'єра ніколи не була пов'язана з кораблебудуванням. Тому після утвердження М. Берха (його „перейменували” у віце-адмірала) на посаду головного командира Чорноморського флоту й портів (М. Лазарев помер у квітні 1851 р.) керівництво кораблебудівною діяльністю в адміралтействах Півдня України фактично зосередилося в руках начальника штабу головного командира контр-адмірала Володимира Олексійовича Корнілова. Провідна роль В. Корнілова в справах Чорноморського відомства визнавалася як начальником Головного морського штабу О. Меншиковим, так і імператором Миколою І. Адмірал В. Корнілов був не лише талановитим флотоводцем, але й високоосвіченою культурною людиною. У 1846 р., коли громадськість відзначала десяту річницю діяльності І. Айвазовського, В. Корнілов, віддаючи шану талановитому мариністу, прийшов на кораблі „Дванадцять Апостолів” із Севастополя до Феодосії в супроводі п'яти бойових кораблів [805, с. 66-67]. Володимир Олексійович, людина передових поглядів, був добре обізнаним зі станом флотів більшості західних держав (із 1846 по 1848 рр. він перебував у Англії, де вивчав стан суднобудування та процес упровадження до цієї галузі парових машин). Він об'єктивно оцінював бойові можливості Чорноморського флоту і мав власну концепцію перспективного розвитку суднобудування [278, л. 340; 444, с. 141-143, 147-149, 167-168; 488; 585, с. 87; 593, с. 451-457]. Відомо, що під час особистої зустрічі з Миколою І у березні 1852 р. В. Корнілов доповідав про прискорені темпи будівництва західноєвропейськими країнами гвинтових кораблів: „При такім прагненні морських держав до введення гвинта неможливо Чорноморському флоту, що становить передову шеренгу імперії на Сході, уникнути цього виняткового нововведення” [794, с. 53].

Принагідно слід зауважити, що реальна ситуація на середину XIX ст. у світовому суднобудуванні свідчила, що суднобудівникам Російської імперії потрібно було докласти величезних зусиль, щоб наздогнати західноєвропейські країни [163, л. 45 об. – 46]. Єдиний гвинтовий фрегат „Архимед”, побудований у 1848 р. (м. Петербург) для Балтійського флоту розбився, „зазнав у 1850 р. катастрофу” [324, с. 414].

Екстрена необхідність ліквідації чинного критичного стану стимулює оперативне реагування Чорноморського відомства. 29 жовтня 1852 р. на стапелі Миколаївського адміралтейства закладено 131-гарматний корабель „Босфор”, на якому вперше планувалося встановити гвинтовий рушій потужністю 800 к.с. (у 1856 р. „Босфор” перейменований у „Синоп”) [503, с. 464-465; 554, с. 168-169].

При тому було очевидним, що забезпечити комплектування Чорноморського флоту новими типами кораблів на основі казенних способу виробництва було неможливо. Поданий матеріал про загальну організацію процесу суднобудування на Півдні України дозволяє стверджувати, що досвід, накопичений чорноморським суднобудуванням до середини 50-х рр. XIX ст., свідчив, що тільки передача частини кораблів на підрядну побудову могла забезпечити флот гвинтовими кораблями й пароплавофрегатами. Чорноморське управління вже не могло обходитися без підрядників-професіоналів, таких, наприклад, як Рафаловичі. Підприємці, закінчивши спорудження 120-гарматного корабля „Великий князь Константин” (вересень 1852 р.), запропонували будувати гвинтові кораблі збільшеного розміру. У лютому 1853 р. Рафаловичами було укладено новий контракт, згідно до якого вони вже у серпні 1853 р. заклали 135-гарматний гвинтовий корабель „Цесаревич” (водотоннажність 5600 т, довжина 73,6 м, ширина 18,3 м.). [220; 352, с. 209-211; 503, с. 464-465; 554, с. 168].

Нагальна потреба швидкого будівництва нових типів військових парових суден, крім лінійних кораблів, активізувала пошуки на Півдні шляхів реалізації проекту щодо створення пароплавного заводу. Відповідно до згаданого вище

рішення М. Лазарева, розмістити його планувалося в Миколаєві. Наявність готової потужної виробничої бази в місті, його віддаленість від можливого чорноморського театру воєнних дій гарантували, як вважав головний командир, результативність роботи нового підприємства.

Пропозиція М. Лазарева щодо спорудження пароплавного заводу в Миколаєві наштовхнулася на сумніви в Миколи І. Під час зустрічі з В. Корніловим (24 лютого 1850 р.) імператор заявив: „Чому Михайло Петрович бажає механічний завод у Миколаєві?... Чи не краще побудувати в Севастополі, адже в Миколаєві в зимовий час водойма замерзає [455, с. 135]. Восени 1852 р. (після смерті головного командира) у вищій інстанції було представлено плани й кошториси вже севастопольського „пароплавного закладу”, який передбачалося створити в Лазаревському адміралтействі (так стало називатися після смерті адмірала споруджуване в Севастополі Нове адміралтейство). Проте практична реалізація проекту затягувалася. У той же час (1851 р.), у складі флоту Англії нараховувалося 92 нових пароплави, у Франції – 90, з яких 30 були залізними [673, с. 51; 1035, р 404, 407-410,415].

У Російській імперії головними заходами щодо флоту та суднобудування стає на цей час подальша централізація управлінських структур Морського відомства. У 1852 р. Великого князя Костянтина Миколайовича (син Миколи І) призначено на посаду заступника, як тоді називали „товариша” начальника Головного морського штабу. У 1853 р. молодий (25-літній) князь отримав чин віце-адмірала і фактично став керівником Морського міністерства, а в 1855 р. приступив до управління ним на правах міністра (у чині адмірала). Посадове призначення представника імператорської сім'ї супроводжується втратою керівного статусу Головного морського штабу, який вважався в системі морського відомства своєрідною посередницькою ланкою від імператора до флоту [184, л. 1-5; 482, с. 21-23; 502; 828, с. 141-154]. Системі виявився непотрібним орган управління, який міг би вести реальну практичну роботу щодо координації, прогнозування діяльності флоту та розробки кораблебудівних програм.

Кримська війна (1853–1856 рр.) показала непридатність концептуальних підходів імперських державних структур до управління суднобудуванням та флотом. Не зупиняючись на перебігу загальновідомих військових подій [182; 183; 476; 516, с. 381-383; 639, с. 47-51; 752, с. 28-34; 928, с. 88-151], звернемо увагу на таке: протистояння Російської імперії з Туреччиною, Англією, Францією засвідчило неспроможність уряду та військового командування оперативно приймати в екстремальних ситуаціях продумані та виважені рішення. У той же час війна вкотре виявила справжній героїзм простих громадян, які захищали рідну землю.

Чорноморський флот Росії в середині 1853 р. нараховував 14 лінійних кораблів, створених у Миколаєві, основні елементи і характеристики яких наведені в таблиці 3.3 [503, с. 462-465; 554, с. 145-149, 165-168; 866, с. 56].

Таблиця 3.3

Основні елементи й характеристики лінійних кораблів Чорноморського флоту на 1853 р. (побудовано верф'ями Миколаєва)

№ п/п	Назви кораблів	Ранг	Довжина, м	Ширина з обшивкою, м	Середнє заглиблення при повному завантаженні, м	Водотоннажність, т	Площа основних вітрил, м ²
1.	„Три Святителя ”	120-гарматні	63,40	17,78	7,70	4700	2770
2.	„Дванадцять Апостолов”		63,62	18,14	7,67	4790	2900
3.	„Париж”						
4.	„Великий Князь Константин”						

5.	„Гавриил”	84-гарматні	59,74	16,31	7,20	3790	2600
6.	„Селафаил”						
7.	„Уриил”						
8.	„Варна”						
9.	„Ягудиил”						
10.	„Святослав”						
11.	„Императрица Мария”		60,96	17,27	7,32	4160	2900
12.	„Храбрый”						
13.	„Чесма”						
14.	„Ростислав”		59,74	17,37	7,21	4030	2770
				16,76		3890	

У контексті цього дослідження викликають інтерес дані за 1854 р., що відзначають оснащеність флотів супротивників Російської імперії на Чорному морі паровими суднами. Флот Англії включав 24 парових судна та 13 вітрильників. Французький флот, введений у Чорне море, складався з 12 парових суден і 14 вітрильних суден. Чорноморський флот Російської імперії як бойова сила міг „протиставити тільки свій вітрильний флот” [293, с. 66]. Бойове значення, результативність цього флоту повною мірою охарактеризовані в опублікованому на початку ХХ ст. ювілейному виданні Морського міністерства, зокрема: „Наш славний вітрильний флот, що становив тридцятирічну безустанну турботу й гордість моряків і Государя, що коштував державі величезних витрат, був приречений на загнивання у своїх гаванях або на затоплення в Севастопольській бухті як спорудження марне” [842, с. 130].

Кримська війна не лише кардинально змінила розстановку політичних сил у регіоні, але й показала необхідність вироблення нової концепції суднобудування, до чого адміністративні кола виявилися неготовими. На початку війни завдяки накопиченому верф’ями України виробничому ресурсу й досвіду продовжувалися планові роботи. У Миколаєві в цей час будувалися кораблі: в адміралтействі – „Босфор”, а на підрядній верфі – „Цесаревич”.

Несприятливий для Російської імперії хід воєнних дій у 1854–1855 рр. перекреслив усі плани щодо Чорноморського кораблебудування. Падіння Севастополя остаточно вирішило результат війни, показавши хибність військової морської доктрини Російської імперії й невміння використовувати військові кораблі Чорноморського флоту [691, с. 125-126].

Після завершення Кримської війни і визначення статусних повноважень Російської імперії в Чорноморському регіоні відбуваються подальші зміни в загальній концепції суднобудування на Півдні [352, с. 43-45, 209; 397, додат. №3. – С. 102, 104-105, 110-113, 126-127; додат. №5. – С. 43-45]. Паризька угода, підписана в березні 1856 р., позбавила Росію права тримати військовий флот на Чорному морі, за винятком дуже обмеженого числа суден.

Загальною тенденцією суднобудівних осередків у Миколаєві стає поступове зменшення обсягів робіт [324, с. 472; 368, с. 11]. Згортання кораблебудування на Півдні України проходило паралельно із добудовчими роботами на найбільших у практиці суднобудування Російської імперії того часу лінійних кораблях – понад 130-ти гарматного рангу. Названі кораблі завершили історію великого вітрильного кораблебудування на Півдні, тому звернемо увагу на тривалість їх „будувального життя”: „Синоп” (закладено 29 жовтня 1852 р., спущено на воду 26 вересня 1858 р), що споруджувався казенним способом, знаходився на стапелі більше підрядного „Цесаревича” (закладено 3 серпня 1853, спущено на воду 29 жовтня 1857 р.) понад один рік [503, с. 464-465; 554, с. 168-169]. У відомій праці з історії суднобудування, написаній на початку ХХ ст. інженерами М. Дмитрієвим і В. Колпичовим, акцентується увага на значній різниці фінансових вкладень у ці кораблі. Згідно з наведеними даними на спорудження „Синопа” витрачено 757 310 руб. 9¼ коп., або на одну тонну водотоннажності 198 руб. 58 коп., що значно дорожче, ніж на „Цесаревича” – 685 785 руб. 90 коп., або 179 руб. 47 коп. за тонну. Отже, підрядний спосіб виробництва продемонстрував результативність порівняно з казенним у процесі будівництва останніх великих лінійних кораблів [687, с. 786]. Підрядні верфі на Півдні зробили значний внесок у

поповнення Чорноморського флоту бойовими й транспортними суднами. Утвердження підрядного суднобудування обумовлювалося насамперед особливостями соціально-економічного розвитку цього регіону. Тільки підрядний спосіб забезпечував в історично сформованих місцевих господарсько-економічних умовах поповнення або заміну судового складу флоту в досить короткі строки, що було не під силу казенному суднобудуванню. Згідно з підрахунками спеціалістів-дослідників вітрильно-дерев'яного суднобудування кінця ХХ ст., вартість спорудження суден з підряду, як правило, була нижча, а за якістю вони не тільки не поступалися, а перевершували продукцію казенних адміралтейств [92, арк. 219-222; 761; 769; 920; 924, с. 62]. Звичайно, в умовах феодально-кріпосницької системи господарювання вільний капітал, обмежений контролем керівних інституцій, пригнічений відсутністю ринку вільної праці, не міг відігравати провідну роль у суднобудуванні. Казенні верфі залишалися домінантою, зберігаючи пріоритет у виконанні найбільш складних вузлових процесів виробництва військових суден. За адміралтействами зберігалось і монопольне право на висококваліфіковані виробничі кадри. Технічний персонал, інженери були складовим елементом у єдиній системі військового комплексу імперії.

Кінець 50-х – перша половина 60-х рр. ХІХ ст. стають завершальним періодом вітрильно-дерев'яного суднобудування в Україні. Загальний критичний стан кораблебудування змусив керівні інституції Російської імперії піти на пошук нових шляхів відродження галузі.

3.4. Зв'язок цивільного суднобудування з потребами торгово-транспортних операцій

Комплексний аналіз історії суднобудування передбачає виокремлення головних напрямів цивільного суднобудування в Україні. Необхідність його розвитку в 80-90-ті рр. ХVІІІ ст. сприймалася російським урядом як можливість укріплення позицій імперії в Чорноморському регіоні та як гарант ведення

морської зовнішньої торгівлі. У 80-х рр. XVIII ст. Росія укладає торгові угоди із Австрією та Францією. За цими домовленостями створювалися найсприятливіші умови для розвитку торгівлі: на 25% зменшувалися тарифні збори з тих товарів, що ввозилися через чорноморські порти. У 1784 р. видано указ, який дозволяв іноземному купецтву вільно торгувати в Херсоні. Певні зусилля докладалися урядом для налагодження торгівлі на Кримському півострові [152, ч. 3. – л. 21-21 об., 22; 165, л. 1-3; 180, ч. 1. – л. 444; 942, с. 3-6; 961, с. 191].

У 90-х рр. XVIII ст. товарообіг чорноморської торгівлі помітно зростає. Якщо в 1778–1780-х рр. ввіз і вивіз із чорноморських портів у середньому становив 250 295 руб., то в 1794 р. – 686 783 руб. [694, с. 253] Розвиток морської зовнішньої торгівлі за допомогою суден сприяв визначенню пріоритетності цивільного суднобудування в промислово-економічному житті Півдня України. Як свідчать документи, спорудження і ремонт торгово-транспортних морських суден спочатку здійснювали адміралтейства України. Першим досягненням виробничої діяльності Херсонського адміралтейства стає в жовтні 1781 р. торгове судно „Борисфен”, створене на замовлення і за безпосереднім сприянням М. Фалєєва [459, с. 727]. Потреби Чорноморського регіону в цивільних суднах були настільки великими, що наступного 1782 р. Херсонське адміралтейство перебудовує в торговельне судно фрегат „Архипелаг” (забиті артилерійські порти). Нове торговельне судно в березні 1782 р. вирушило із вантажем до Франції [459 с. 728].

Із заснуванням Одеси з’являються додаткові можливості ефективно пов’язати прикордонні землі з Європейським ринком [452, с. 328-340; 730, с. 80-87]. Одеса швидко стає головним портом у Північнопричорноморському регіоні. У 1795 р. товарообіг через Одеський порт склав 68 тис. руб., у 1796 р. – 172 тис. руб., а в 1797 р. – уже 200 800 руб. Одночасно знижуються обсяги торгівлі через порти інших міст: у Херсоні – зі 147 тис. руб. у 1793 р. до 35 тис. у 1797 р.; у Миколаєві – зі 106 тис. руб. у 1793 р. до 37 тис. руб. у 1797 р.; в Очакові – з 453 тис. руб. у 1793 р. до 72 тис. руб. у 1797 р. [524, с. 13]. Одеса як

перспективний торговельний осередок поступово перетворювалася на відправний пункт експорту сільськогосподарських товарів із внутрішніх губерній за кордон і одночасно ставала основними морськими воротами для азійських товарів, що йшли на ринки Західної Європи [941, с. 48-49; 942, с. 8-9].

Розвиток торгівлі через Одеський порт належало забезпечити відповідним водним транспортом. У 1795 р. під керівництвом віце-адмірала Й. де Рібаса у Кичкасах (неподалік від Катеринослава) створюється перша спеціалізована верф. Передбачалося, що збудовані на ній „транспорти будуть належати місту Одесі” [204, л. 11; 935, с. 245, 267]. Проте транспортування до Одеси вже перших трьох збудованих в Кичкасах у 1796 – навесні 1797 рр. суден виявило безперспективність подальшої роботи верфі [201, л. 42-43, 89; 939, с. 161-162]. Віддаленість осередку від основного замовника не дозволяла суднобудівникам оперативно реагувати на потреби міста в плавзасобах. Робота верфі ускладнювалася й відсутністю необхідних кваліфікованих кадрів. У липні 1797 р. видається указ такого змісту: „Так як верф ця за розташуванням своїм не досить зручна..., згадану верф, як і контору, що перебуває при верфі тій, скасувати...” [385, т. XXIV. – № 18056]. Відповідно до прийнятого рішення вже у 1797 р. Кичкаська верф ліквідується [465, с. 198].

Із її закриттям зникає єдиний перспективний осередок цивільного суднобудування в Україні, що утворився за державної підтримки й відповідно міг розраховувати на комплексний розвиток у майбутньому. Відсутність у феодально-кріпосницькій Російській імперії вільного ринку капіталу й праці призводила до негативних наслідків не тільки в цивільному суднобудуванні, але й у морській торгівлі. У 90-ті рр. XVIII ст. торгівля на Чорному морі, як і на Балтійському, забезпечувалася суднами іноземних держав.

Уряд вважав, що будувати й ремонтувати торгово-транспортні судна на казенних верф'ях, де споруджувалися кораблі, недоцільно ні з економічного, ні з воєнно-стратегічного погляду. Створення цивільних суден на верф'ях Миколаєва, Херсона, Севастополя затримувало б і без того повільне спорудження та ремонт кораблів, а також збільшувало обсяги державних

капіталовкладень у суднобудування [203, л. 61 об.].

Отже, виникала нагальна потреба у створенні верфі, на якій побудова торговельних суден була б економічно вигідна місцевим підприємцям. Згідно з джерелами, оптимальним місцем для її розташування був Херсон – центр суднобудування України кінця XVIII ст. Місто на цей час сконцентрувало все необхідне для суднобудування. Херсон був основною матеріальною базою всіх адміралтейств України і кінцевим пунктом на шляху транспортування будівельних лісів, що сплавлилися з верхів'їв Дніпра. В адміралтействі сформувався кваліфікований склад фахівців, у місті зосереджувалася значна кількість вільних робочих рук. Більшість кріпаків, що приходили сюди на заробітки, сподівалася одержати роботу в Херсонському адміралтействі.

Саме тому практично відразу після закриття Кичкаської верфі основне цивільне суднобудування України починає концентруватися в Херсоні. Відомий гідрограф Г. Саричев писав, що в Херсоні в 1797 р. на Карантинному острові була „улаштована на березі протоки Кошовий міська верф” [911, с. 242]. Перші два торговельні судна, закладені на верфі в 1797 р., було спущено на воду вже наступного року [115, арк.31; 939, с. 156, 158]. У 1799 р. на замовлення купця Комнановича тут будується перше велике торговельне морське судно, назване „Полука Лукреція”. Його власник, австрійський підданий, отримав спеціальний дозвіл від Павла I підняти на судні „російський купецький прапор” [936, с. 23-24].

Наприкінці XVIII – на початку XIX ст. розвитку цивільного суднобудування сприяли й урядові постанови. Наказом від 26 листопада 1799 р. дозволялося „судна, побудовані в Росії, випускати за кордон”. Передбачалося, що даний указ стимулює приплив на верфі держави підприємницьких капіталів, як місцевих, так і закордонних [385, т. XXV. – № 19198]. Наступним указом від 1 листопада 1800 р. визначалося: „Для заохочення й посилення російського кораблебудування, мореплавства й водоплавання морями, озерами і річками ...дозвіл, даний гільдейським на утримання і володіння морськими і річковими суднами, ...поширити на все купецтво російське й посадських без усякого

розрізнення одних перед іншими...” [385, т. XXVI. – № 19624]. Надання рівних можливостей на спорудження морських і річкових торговельних суден представникам різних станів відіграло позитивну роль в активізації суднобудування [113, арк. 11-11 звор., 12-12 звор., 13-13 звор., 14-14 звор.].

Підтвердимо дане положення показом динаміки виробництва на Херсонській цивільній верфі: у 1800 р. тут побудовано тільки одне велике морське торговельне судно; у 1801 р. – вже 9 суден; у 1802 р. – 17 суден. Усього до 1805 р. за перші сім років існування цивільної верфі спускається на воду більше 50 торговельних суден [115, арк.31-33; 939, с. 158].

У перші роки роботи Херсонської цивільної верфі під час організації й налагодження основних виробничих процесів виявилися серйозні кадрові й фінансові труднощі. Основною робочою силою були кріпаки, що приходили до Херсона на заробітки. Тимчасовий характер їхньої діяльності обумовив плінність і низьку кваліфікацію кадрів. Інтенсивність суднобудування на верфі залежала від кількості замовлень і фінансових можливостей майбутніх власників торгово-транспортних плавзасобів. Відсутність у більшості замовників суден необхідних коштів на повний цикл суднобудівних робіт нерідко призводила до зупинки виробничого процесу. Херсонський військовий губернатор (з 1805 р.) А. де Рішельє зауважував, що „малі капітали херсонських жителів не могли обійняти” усього того, що необхідно було для розвитку великого торговельного суднобудування на цивільній верфі [936, с. 340]. Таким чином, роботу міської верфі стримували соціально-економічні фактори, котрі становили основу феодално-кріпосницької системи Російської імперії.

Цілком зрозуміло, що в кінці XVIII – на початку. XIX ст. цивільне суднобудування в Україні не обмежувалося тільки Херсонським регіоном. Потреби широких верств населення у плавзасобах, перш за все річкових, задовольняли невеликі верфі, що існували в регіонах, де були внутрішні водні шляхи, якими перевозилися основні вантажі, тобто в Дніпровському, Південнобузькому, Дністровському басейнах. Безумовно, центром річкового суднобудування був район Дніпра, на який припадало 91% сплавних і

судноплавних шляхів України [505, с. 83-84; 942, с. 165-167]. Підкреслимо, що саме в цьому регіоні зберігалися традиції козацького суднобудування, зокрема накопичений досвід використовувався під час спорудження човнів і річкових суден. Проаналізувати та узагальнити процес „народного” річкового суднобудування на підставі чинного кола джерел не виявляється можливим. Проте цілком доречно вважати, що судна, побудовані за козацькими традиціями, відповідали всім функціональним вимогам.

Розвитку промислово-мануфактурного типу цивільного суднобудування в Україні сприяли адміністративно-територіальні зміни, що відбувалися на Півдні на початку ХІХ ст. У травні 1803 р. створюється Херсонська губернія, адміністративний центр якої – Херсон – планувалося перетворити на крупне промислове місто, де діяли військова та купецька верфі. На початку ХІХ ст. соціально-економічний розвиток Одеси набуває специфічного змісту. Російський уряд розглядав місто як перспективний торговельний центр. Під впливом іноземних переселенців, що оселилися в місті, в ньому формуються західні стандарти комерційної заповзятливості й вільної торгівлі. Більш м’яке урядове регулювання, застосовуване з початку створення Одеси, склалося, дякуючи зусиллям іноземців, які перебували на російській службі та очолювали будівництво й подальший розвиток міста: іспанця віце-адмірала Й. де Рібаса (керував будівництвом міста в 1794–1797 рр.); французів – герцога А. де Рішельє (1803–1814 рр.) і графа О. Ланжерона (1815–1822 рр.).

А. де Рішельє під час вступу на посаду градоначальника (1803 р.), окрім загальних положень щодо управління містом, визначив необхідність збільшення кількості іноземного купецтва в Одесі. Градоначальник привертав їх усілякими пільгами [843, с. 29].

На початку ХІХ ст. саме торгово-промислова специфіка Одеси та Херсона визначила потребу організації цивільного суднобудування. У вересні 1805 р. урядом приймаються закони, спрямовані як на розширення торговельного судноплавства, так і на активізацію суднобудування в Причорномор’ї. Наказом від 8 вересня в Одесі подовжено права підприємців на безмитну торгівлю [385,

т. XXVIII. – № 21905]. Згідно з наказом від 9 вересня передбачалося „з капіталу, виділеного на заохочення промисловості”, надати кошти для „розширення” Херсонської цивільної верфі й спорудження торговельних суден [113, арк. 11-14 звор.]. Таким чином, у політиці уряду Російської імперії простежується цілком виправдане прагнення забезпечити торговельне судноплавство регіону необхідним водним транспортом.

Ініціаторами розвитку цивільного суднобудування в Херсоні слід вважати насамперед підприємців регіону. Одеські й херсонські купці, місцеві суднобудівники в 1804–1805 рр. звертаються до уряду через місцеві органи влади із проханням виділити цільову позику та направити майстрів (теслярів) на цивільну суднобудівну верф у Херсоні [113, арк. 1-1звор., 4, 14-14звор.,16]. Отже, урядові постанови відповідали приватнопідприємницькій ініціативі тогочасного соціуму на Півдні України [385, т. XXVII. – № 20740; т. XXVIII. – № 21175, № 21197, № 21266, № 21433, № 21530, № 21789].

Згідно з постановою від 9 вересня 1805 р. досить оперативно, вже у жовтні цього року виділяється державна позика в розмірі 100 тис. руб. „херсонським жителям, що бажають будувати судна...” [113, арк. 16; 385, т. XXVIII. – № 21908; 936, с. 94]. Для її розподілу, відповідно до документів, у місті створюється спеціальний комітет. Позика в розмірі 2000 руб. видавалася строком на два роки й призначалася головним чином для середніх і дрібних підприємців. Гроші видавалися тільки тим, хто міг надати в заставу нерухоме майно (будинки, склади й т.п.), або якщо за позичальника поручалося не менше двох багатих („іменитих”) купців міста. Поручителі давали гарантію, що взята позика „дійсно має бути використана на побудову судна і що вони (поручителі – Авт.) у випадку... найменшої несправності зобов’язуються за все відповідати... власним своїм капіталом і майном” [113, арк. 6, 6 звор, 7].

Позика в розмірі 100 тисяч руб. була досить великою для того часу й безумовно зіграла значну роль у розвитку Херсонської цивільної верфі. Десятки нових підприємців змогли приступити до будування суден. Державні капіталовкладення сприяли формуванню вільнонайманого ринку праці [115,

арк. 113-116]. Верф стає капіталістичною мануфактурою. Саме капіталістичні, більш передові виробничі відносини, робили працю її вільнонайманих робітників продуктивнішою за працю майстрових (кріпаків) міського Адміралтейства.

Якщо в перші сім років існування верфі (до наказу від 8 вересня 1805 р.), як уже зазначалося вище, спущено було на воду більше 50 суден, то за наступне після наказу семиріччя будується понад 150 суден, тобто обсяг виробництва збільшується втричі [115, арк.33-35 звор.; 939, с. 158].

На початку ХІХ ст. виробнича діяльність Херсонського осередку цивільного суднобудування залежала від зовнішньополітичної ситуації в Чорноморському регіоні та військово-стратегічних уявлень командування армії щодо використання продукції підприємців-суднобудівників на р. Кошовій. Так, у перший період російсько-турецької війни (1806–1812 рр.) інтенсивність робіт на купецькій верфі знижується. Майже весь ліс, що сплавлявся до міста, йшов на спорудження та ремонт військових кораблів адміралтействами Херсона й Миколаєва [114, арк. 1-1 звор.; 115, арк.33 звор.- 34; 1020, с. 572]. Починаючи з 1809 р., суднобудівники цивільної верфі залучаються до виконання замовлень військового командування. Транспортні судна, побудовані в Херсоні, забезпечували поставки провізії, амуніції й боєприпасів російської армії, що перебувала в Молдавії. У 1809–1812 рр. на березі р. Кошової спущено на воду понад 100 суден [115, арк. 34, 160 звор].

Позитивна динаміка росту обсягів виробництва верфі сприяла залученню до роботи нових підприємців. У 1811 р. верф „обіймала, – як писав А. де Рішельє, – всі стани людей Херсона (всі верстви населення міста – Авт.) і в усьому заслуговувала на особливу увагу уряду” [936, с. 340]. У спеціально підготовленому й направленому уряду документі „Про купецьке суднобудування в Херсоні”, який отримав назву „Записка Рішельє” (від 21 квітня 1811 р.) докладно змальовується „широчінь у побудові суден і багатство Херсонської верфі, що в наш час, коли не перевершує, то може рівнятися з усіма купецькими верф’ями Європи вже багато віків улаштованих” [115, арк.

139, 141; 936, с 171, 341].

Зростання обсягів суднобудування на цивільній верфі сприяло як формуванню в Херсоні власного торговельного флоту, так і виходу суднобудівників міста в середині 10-х рр. XIX ст. на закордонний ринок. Проілюструємо це звітом за 1813 р. А. де Рішельє імператорові Олександрю I: „...Херсон, нещодавно містечко, зараз нараховує 30 000 жителів, і його торговельний флот складається із 200 суден різного розміру... Щорічно в Херсоні будується від 20 до 30 торговельних суден, більшість їх продається з великим зиском у Константинополі, що дуже вигідно для держави” [435, с. 369].

Суднобудівники верфі не лише збільшували обсяги виробництва, але й освоювали побудову нових типів суден. Із 1797 р. по 1814 р. на Херсонській верфі споруджено більше 250 морських і річкових суден різних типів, у тому числі 120 морських і „чималу кількість різної величини човнів” [911, с. 242].

Херсонська суднобудівна верф за формою організації робіт, як уже зауважувалося раніше, була капіталістичним підприємством і повністю залежала від кон'юнктури ринку й попиту на судна. Темпи виробництва верфі багато в чому визначалися обсягами товарообігу через основний порт Півдня України – Одесу, що підтверджується такими даними: у 1815–1817 рр. через одеський порт поживляються зернова торгівля Російської імперії із Західною Європою [174, л. 1; 843, с. 33]; у ці ж роки значно активізується будівництво суден на херсонській купецькій верфі; у 1815–1818 рр. спускається на воду близько 100 суден [115, арк. 161; 939, с. 158]. Нагальна потреба в морехідних торговельних суднах сприяла загалом активізації комерційного суднобудування на Півдні України. У 1808–1818 рр. в Херсоні, Миколаєві, Очакові, Одесі, Станіславі та верхів'ях Дніпра побудовано 208 купецьких морехідних суден [121, арк. 45-46; 936, с. 277].

У наступні роки високі мита, встановлені західноєвропейськими державами на ввезене з-за кордону зерно, призводять до значного зменшення обсягів торгівлі через Одесу, відповідно скорочується й кількість споруджуваних у Херсоні торгово-транспортних суден – з 23 у 1818 р. до 6 в

1819 р. і вже 1 в 1820 р. У 20-ті рр. ХІХ ст. темпи суднобудування на херсонській купецькій верфі були невисокими – не більше 6 суден на рік, хоча, на думку фахівців того часу, верф на р. Кошовій могла повністю забезпечити необхідними суднами всю чорноморську морську торгівлю Російської імперії [99, арк. 143-144 звор., 145-145 звор.; 115, арк. 161 звор.-164; 317; 939, с. 158-159].

Обмежені можливості комерційної діяльності підприємців регіону, відсутність у них необхідних капіталів не дозволяли передовим структурам цивільного суднобудування мобільно переорієнтовуватися в пошуках нових ринків. За даних обставин стає зрозумілим, чому реальні можливості Херсонської цивільної верфі виявилися лише під час російсько-турецької війни 1828–1829 рр. Згідно з пропозицією Новоросійського генерал-губернатора М. Воронцова, доставку продовольства для армії в пониззях Дунаю мав забезпечити водний транспорт. Виконуючи поставлене завдання, усього за 6 місяців підприємці-суднобудівники херсонської купецької верфі „без будь-якої попередньої підготовки побудували й поставили до виходу в море близько ста суден” [115, арк. 145-145 звор.; 177, л. 23;].

У цей час робота верфі характеризувалася збільшенням обсягів побудови торгово-транспортних суден усіх типів. У 1828 р. спущено на воду 13 суден, у тому числі один фрегат і два бриги. У 1829 р. споруджується 51 судно, у тому числі 35 бригів [939, с. 159]. Середня вартість одного судна становила від 15 до 30 тис. рублів [523, с. 87]. Фахівці-суднобудівники вважали, що загальний обсяг фінансових вкладень у цивільне суднобудування Херсона був значним. Усього в 1810–1830 рр. на купецькій верфі в Херсоні побудовано 347 суден, з них майже шоста частина – в 1829 р. [939, с. 158-159]. Наприкінці 20-х рр. ХІХ ст. завершується перший етап виробничої діяльності Херсонської цивільної верфі.

Цивільне суднобудування в Україні в другій чверті ХІХ ст. доцільно ототожнювати із загальним поступом світового технічного прогресу та впровадженням у виробництво парових машин, при цьому саме з торгово-транспортного суднобудування починається витіснення вітрил. Історичні

джерела свідчать, що в цивільне суднобудування України досить оперативно впроваджуються технічні новації. Слід зауважити, що апробація пароплавобудування на території України, як і в усьому світі, починається з річкового суднобудування завдяки приватнопідприємницькій ініціативі.

Початок пароплавобудування традиційно датується 1823 р. у зв'язку з появою першого річкового пароплава на Дніпрі [646, с. 35]. Проте 1823 р. доцільно розглядати роком зародження річкового пароплавання як на Півдні тогочасної Російської імперії, так і на теренах сучасної України загалом. А початок річкового пароплавобудування доцільно віднести до 1821 р., коли з ініціативи М. Воронцова (у його маєтку) в містечку Мошни Черкаського повіту Київської губернії почалося спорудження такого судна [264, арк. 125]. Михайло Семенович планував використовувати пароплав для сімейних розваг. До будівництва принципово нового для того часу типу судна М. Воронцов підійшов досить відповідально: в Мошни, за домовленістю з головним командиром Чорноморського флоту і портів адміралом О. Грейгом, були направлені робітники одного з Південних адміралтейств (Миколаївського чи Херсонського – на жаль, з якого конкретно – не встановлено).

Створене суднобудівниками-професіоналами в маєтку М. Воронцова судно стало річковим плоскодонним пароплавом, корпус якого був виготовлений із соснового лісу: довжина 19,8 м, ширина 4,88 м і осадка 1,75 м. На ньому встановили залізний паровий котел і парову машину на 20 к.с., побудови заводу К. Берда в Петербурзі. Швидкість пароплава в тиху погоду – 5,5 вуз. (близько 10 км. за годину – Авт.) [703, с. 26]. У навігацію 1823 р. М. Воронцов здійснив перший рейс по Дніпру і його “судно, що рухалось проти течії без вітрил”, викликало загальне здивування [708, с.83].

Після призначення М. Воронцова в 1823 р. на посаду генерал-губернатора Новоросійського краю і намісника Бессарабської області відбувається, з його ініціативи, функціональне „перепрофілювання” судна. У 1825 р. пароплав переправляється через пороги до Херсона, де в подальшому отримує офіційну назву – „Надежда” [708, с. 83]. У сучасній спеціальній літературі пароплав ще

відомий під назвою „Пчелка” [875, с. 26]. Проте дослідники історії виникнення парового суднобудування в північнопричорноморському регіоні В. Захаров та М. Залеський на підставі значного архівного матеріалу довели, що перший пароплав, побудований в Мошнах на Дніпрі мав саме назву „Надежда” [703, с. 26; 708, с.83] . У 1827 р. „Надежда” здійснювала пасажирські рейси за маршрутом Одеса – Херсон та буксировку барж. У 1832 р. пароплав передано до складу Чорноморського флоту, де він використовувався для портових потреб (розібрано його в 1842 р.) [503, с. 498-499].

У другій половині 20-х – на початку 30-х рр. ХІХ ст. центром цивільного пароплавобудування України цілком закономірно стає Миколаїв, де створення принципово нових типів суден здійснювали приватні верфі. У місті постійно конкурували одеські, херсонські, миколаївські купці, що прагнули здобути вигідні суднобудівні замовлення. Тут і споруджується у 1826–1828 рр. перший на Чорному морі вантажопасажирський пароплав. Судно замовлено Миколаївському адміралтейству Одеським містобудівним комітетом за посередництвом графа М. Воронцова. Але у зв'язку із завантаженістю адміралтейства замовленнями військового відомства його будівництво передається приватним підприємцям. У результаті торгів підряд на будування корпусу пароплава отримав херсонський купець М. Варшавський (контракт укладено в серпні 1826 року). Проект і креслення пароплава розроблялися корабельним інженером М. Суровцевим. Відповідно до проекту, дерев'яний корпус мав довжину по вантажній ватерлінії близько 32,2 м, ширину 8,04 м. Підводна частина обшивалася листовою міддю, механічна установка складалася з парового котла й машини номінальною потужністю 70 к.с. (поставка заводу К. Берда). Нагляд за спорудженням судна, названого „Одесса”, здійснював корабельний майстер І. Разумов. Історія створення цього пароплава була предметом спеціального наукового дослідження Н. Залеського, тому не має потреби в додатковій її конкретизації [703, с. 20-26].

На початку 30-х рр. ХІХ ст. цивільне пароплавобудування в Миколаєві продовжувало існувати завдяки приватнопідприємницькій ініціативі. Місцеве

адміралтейство в умовах повного завантаження замовленнями Чорноморського військового відомства передавало будівництво вантажопасажирських пароплавів для державних установ і цивільних осіб “на підряд за вільними цінами”. У 1829–1832 рр. підрядники побудували в Миколаєві ще 3 пароплави [106, арк. 6–8, 10–10 звор., 16, 20, 37, 40, 72; 109, арк. 125–125 звор., 136; 259, л. 193, 222-233, 234-242, 363; 703, с. 40 – 41]. Судна споруджувалися підприємцями на адміралтейських стапелях. Обшивка корпусів мідними листами, установка парових машин і основні добудовчі роботи виконувалися адміралтейськими фахівцями. Невигідні умови контрактів негативно позначилися на зацікавленості підприємців цими підрядами, у зв’язку з чим подальше спорудження чорноморських пароплавів велося миколаївським адміралтейством.

У 30-ті рр. ХІХ ст. апробація пароплавів, принципово нового засобу водного транспорту, сприймалася як перший технічний експеримент у суднобудуванні. Основними плавзасобами цивільного флоту залишалися вітрильно-дерев’яні судна. Безумовним лідером їх спорудження в Україні стала херсонська купецька верф. У зазначений період на ній з’являються підприємці, для яких будівництво суден стає основною професією. Так, на початку ХІХ ст. купець І-ї гільдії К. Попов організував суднобудівне виробництво на березі р. Кошової на Карантинному острові. Він будував транспортні судна на замовлення Одеського будівельного комітету, морські судна для каботажних перевезень, плавзасоби для пересування по Дніпру. Стапелі й відповідні споруди мали на березі р. Кошової й деякі інші підприємці, які вважали суднобудування прибутковою сферою діяльності [99, арк. 34-39; 102, арк. 168-168 звор., 172].

Однак рівень технічного оснащення верфі був низьким, оскільки більшість суднобудівників не мали необхідної фінансової потужності. Після ліквідації в 1827–1829 рр. Херсонського адміралтейства й перенесення військового суднобудування до Миколаєва припиняється й допомога професіоналів-суднобудівників, що також негативно позначилося на роботі

верфі [102, арк. 157 звор; 317, с. 30].

Незадовільний рівень матеріально-технічної бази цивільного суднобудування в Херсоні відповідав загальному стану приватнопідприємницького суднобудування в Російській імперії. Згідно з основною державною політикою, фінансові, виробничі та людські ресурси спрямовувалися на військове кораблебудування. Уряд розглядав цивільне суднобудування крізь призму зовнішньополітичних пріоритетів і воєнно-стратегічних інтересів [842, с. 122].

Превалювання суден іноземних флотів у торгово-транспортних операціях, здійснюваних Російською імперією, змусило уряд у 1830 р. видати низку наказів, спрямованих на розвиток торговельного суднобудування й мореплавання. Відповідно до прийнятих законів усуваються обмеження в роботі підприємців у сфері суднобудування, скасовуються станові привілеї, побудова й купівля суден дозволялися представникам усіх станів; підприємці отримували право самостійного, вільного вибору типів суден; дозволялося відпускати державний ліс на спорудження торговельних суден [524, с. 111-112; 842, с. 122-123].

У 1830 р. Новоросійський генерал-губернатор М. Воронцов звернувся до Петербурга з проханням передати купецтву Херсонську адміралтейську верфь „для підтримки каботажного промислу на Чорному й Азовському морях” [104, арк. 19; 842, с. 122]. У липні 1830 р. видається наказ „Про заснування в Херсоні купецької Верфі з Конторою, із збільшенням штату”. Відповідно до урядового наказу приватне суднобудування в Херсоні отримало державну підтримку. Згідно з документом, вводилося єдине управління – Контора верфі (пропозицію про її створення висував ще в 1811 р. А. де Рішельє). На її утримання щорічно виділялося по 4 750 руб. Передбачалася механізація виробництва, зокрема, на придбання для верфі крана направлялося 25 тис. руб. Загалом на підтримку підприємницької ініціативи виділялася сума в розмірі 150 тис. рублів [98, арк. 1; 102, арк. 140-140 звор.; 386, т. V. відділ 1. – № 3776; 471, с. 41]. Цю постанову можна розглядати як поштовх до нового виробничого етапу Херсонської верфі.

Важливу роль у реорганізації верфі зіграв М. Воронцов. Князь, за свідченням А. Скальковського, вважав, що верф забезпечує як створення суден, так і дозволяє розвивати каботажне плавання в Чорноморському регіоні [935, передмова. – с. VII-X; 936, примітка. – с. 174]. Перетворення верфі створювало нові можливості для подальшого розширення й збільшення обсягів торговельного суднобудування.

Звернемося до джерел, що фіксують організаційні засади й загальні принципи роботи нового виробничого осередку. Контора верфі відповідно до розмірів планованого для спорудження судна розподіляла між майбутніми суднобудівниками земельні ділянки на території колишньої адміралтейської верфі або на лівому березі р. Кошової [99, арк. 38.]. Після отримання позики контора верфі видавала підприємцю апробоване креслення майбутнього судна. Всі подальші організаційно-господарські роботи – закупівля лісу, пошуки необхідних робітників і контроль за темпами побудови – були обов'язком того, хто отримав позику. При тому фінансові кошти на ремонт старих суден не виділялися, обов'язковою умовою їх одержання ставало забезпечення суднобудівних робіт [99, арк. 31-32 звор.].

Основний склад верфі представляли середні та дрібні підприємці того часу. Суднобудівниками ставали й майбутні власники плавзасобів, які мали вигоду „у компанії” кількох людей замовити й за порівняно невисоку ціну побудувати торговельне судно на Карантинному острові. Ліс, що сплавлявся, у Херсоні купувався за меншу ціну порівняно з Миколаєвом та Одесою. Особливо вигідним у підприємців, котрі створювали торгово-транспортні судна, вважалося купувати ліс, забракований в адміралтействі. Низькою була оплата праці селян, які прийшли до міста на відхожий суднобудівний промисел. Отже, загальна організація роботи Херсонської цивільної верфі дозволяла результативно вирішувати як основне виробниче завдання – спорудження суден, так і об'єктивно стимулювати приватнопідприємницьку ініціативу.

Державна ж підтримка торгово-транспортного суднобудування в Херсоні не припускала раціонального, продуманого використання матеріально-

виробничої бази колишнього адміралтейства. Після його закриття все виробниче обладнання було вивезено до Миколаєва. Зі значних матеріальних цінностей, які були в Херсоні, О. Грейг дозволив залишити тільки те, що було потрібно для виробничої діяльності ливарного й канатного заводів, які обслуговували Чорноморське відомство. Найцінніші об'єкти, що залишилися в Херсоні – елінги, кузня, магазини, склад – продавалися з „публічного торгу” і використовувалися не за призначенням. „На місці двох корабельних доків у другій половині XIX ст. розташували великий паровий лісопильний і борошномельний заводи... на місці трьох інших зруйнованих корабельних доків... – лісові склади Херсонських купців-лісопромисловців” [996, с. 481]. Таким чином, в умовах феодально-кріпосницької системи адміністративні інтереси військового відомства виявилися вищими за державне завдання – створення передової верфі цивільного суднобудування.

Комплектування Херсонської верфі необхідним обладнанням відбувалося повільно й не носило комплексного характеру. Придбаний на початку 1833 р. кран для установки щогл на суднах уведено в дію в 1834 р. Наприкінці цього ж року відбувається реорганізація верфі, у ході якої Контора, що регулювала загальне управління, „приєднується як особливе відділення до Херсонської міської думи”. Головним в осередку суднобудування стає міський голова. Зміцнюється виробнича база верфі: створено кіленбанок для кілювання суден, магазин для зберігання обладнання; придбано чотири полози (різних розмірів) для спуску на воду суден; протипожежні пристосування; два конопатні плоти й гребне судно для переправи на Карантинний острів на р. Кошовій [99, арк. 56-57 звор., 202-202 звор., 203; 102, арк. 1-2 звор; 508, с. 15-16]. Структура управління, створена в 1830–1834 рр., зберігалася без істотних змін протягом 70 років (до 1903-1904 рр.) [261 л. 57-65, 70, 71, 79.]. Проведений комплекс організаційно-структурних змін зіграв позитивну роль у розвитку цивільного суднобудування в Херсоні.

У середині 30-х рр. XIX ст. Херсонська верфь стає найбільшим центром суднобудування на всьому Півдні Російської імперії. Якщо на Ростовській

верфі (найбільшої на півдні Росії) споруджувалися судна вантажопідйомністю від 4 до 6 тис. пудів, то в Херсоні спускалися на воду каботажні судна вантажопідйомністю від 10 тис. до 25 тис. пудів. За оцінками фахівців, судна Херсонської верфі створювалися „дешевше й краще. За ощадливого утримання вони могли служити від 12 до 15 років...” [118, арк. 3 звор.; 523, додаток с. 16].

Результативність роботи верфі підтверджує ряд даних. Морські й річкові судна, що виходили в 30-ті рр. ХІХ ст. з херсонського порту до чорноморських портів Росії і за кордон, були побудовані на місцевій верфі. Відповідно до підрахунків відомого в той час у Росії державного діяча, вченого Г. Неболсіна, „у каботажному плаванні між Одесою, Миколаєвом і Херсоном використовуються усі без винятку судна, споруджені в Херсоні”. Окрім того, більшість плавучих засобів належала херсонським підприємцям [523, с. 83, 87]. Суднобудування стало вигідною статтею доходу міського бюджету, що включав податки „з корабельних майстрів і підмайстрів...; за побудову морехідних суден і човнів на березі Карантинного острова” [508, 20].

Судна, що створювалися тоді на Херсонській верфі, розподілялися за величиною, оснащенням і місцем плавання на три групи: морські, каботажні й річкові. Поряд із найпоширенішим на Херсонській верфі типом суден – „требака” будувалися й великі торговельні судна – бриги й корвети. Тільки з 1833 р. по 1842 р. на верфі споруджено 177 суден загальною вантажопідйомністю 29 350 тонн. Зі стапелів спущено на воду цілий торговельний флот: 7 корветів, 43 бриги, 127 требаків. Загальна вартість цих суден склала більше 2 293 263 рублів [635, с. 277]. Названі судна побудовано безпосередньо в Херсоні на Карантинному острові.

Збільшення обсягів суднобудування супроводжувалося як вдосконалюванням конструкцій нових суден, так і виробничого процесу на верфі. Цілком зрозуміло, що технологія вітрильно-дерев'яного суднобудування мала загальний поступ із безумовним урахуванням функціонального призначення суден. Комплекс „професійного” обладнання цивільних та військових кораблів значно відрізнявся, проте їх об'єднували загальні вимоги

до плавучих засобів.

Контроль за якістю споруджуваних у Херсоні суден здійснював корабельний майстер верфі. У 30-ті – на початку 40-х рр. XIX ст. цю посаду обіймав талановитий професіонал М. Бухтєєв. У 1833 р. він був визнаний гідним золотої медалі зі стрічкою Анни на шії „у нагороду, – як говорилося в наказі, – відмінної його ретельності й особливих трудів на користь нашого суднобудування...” [99, арк. 88-88 звор; 100, арк. 7; 104, арк. 185]. Зберігся опис М. Бухтєєва щодо спорудження суден на херсонській цивільній верфі, який свідчить про значні труднощі в організації будівництва. Вони пов’язані, перш за все, з небажанням деяких підприємців урахувати технологічні вимоги: „Якщо б судновласники, поставили себе у необхідність будувати судна за правилами, то з нашими робочими добрий майстер міг би творити дива. Зараз судна споруджуються, так би мовити, на глаз і вправність замінює науку” [635, с. 272; 1042]. У той же час, як пише М. Бухтєєв, за дотримання суднобудівниками головних вимог „Херсонська верф вже спорудила декілька суден, які можна поставити в один ряд із найкращими іноземними” [635, с. 273]. Спираючись на самобутню місцеву суднобудівну майстерність, досвід козацького суднобудування кінця XVIII ст., майстри херсонської купецької верфі до середини XIX ст. виробили свій особливий метод кріплення корабельних частин. Збудовані судна відзначалися добротністю через міцний дубовий набір і якісну обшивку, що дозволяла „херсонським суднам ходити Чорним і Азовським морями та переважно вантажитися хлібом лісом і залізом” [118, арк. 3-3 звор.; 594, с. 309].

У 30-40-і рр. XIX ст. в Україні, незважаючи на домінування в суднобудуванні дерев’яних і вітрильних суден, активізується процес спорудження пароплавів. 16 травня 1833 р. вийшов наказ про утворення в Одесі Чорноморського пароплавного товариства. Уряд віддав у його розпорядження 4 пароплави [105, арк. 43, 115; 107, арк. 1-5 звор., 15-17 звор., 98-98 звор.; 173, л. 3 об.-6; 313, с. 17; 843, с. 35]. У 1835 р. виникло перше пароплавне товариство на Дніпрі, яке в 1837 р. побудувало два пароплави, розраховані на

вантажні перевезення [505, с. 84]. У 1843 р. на Луганському ливарному заводі спускається на воду перший залізний пароплав „Ростов”, побудований інженером М. Летуновським (дві машини і один паровий котел – 25 к.с.) [703, с. 112-113]. Ініціаторами будівництва пароплавів стають представники торгово-промислової буржуазії, яким новий вид транспорту дозволяв створювати передову для свого часу організацію річкових перевезень. У 1835 р. вільненський купець В. Розінг, побудувавши два пароплави-буксири, розпочав на Дніпрі (вище порогів) систематичне транспортне сполучення між містами Кременчук і Могильов. Із 1843 р. пароплави Мальцева здійснювали рейси по Дніпру й Десні. В 1847 р. на Дністрі з’являється приватний пароплав-буксир „Луба” [545, с. 282-283, 286-287; 809, с. 56-57].

У 1847 р. в Дніпровському басейні нараховувалося 6 пароплавів, у 1857 р. – 10, а в 1859 р. – 17, більшість з яких належали приватним підприємцям. Головним будівельним матеріалом пароплавів було залізо (тільки 1 з 17 було створено з дерева) [505, с. 84; 536, с. 231].

Розвиток суднобудування в першій половині ХІХ ст. обумовлювався становленням Південного промислово-торговельного регіону України та значним розмахом зернових торговельних операцій, що пролягали через порти. На Чорному морі до комерційно-транспортних суден далекого прямування відносилися бриги й шхуни-бриги (додаток М). У прибережному плаванні найбільш розповсюдженими стають шхуни й требаки (трембаки). На Азовському морі до складу морехідних суден відносилися: бриги, шхуни, гулеги, човни; до суден прибережного плавання відносилися – дуб, катур, ялик, рибацький човен, промисловий катер [719, с. 114-115; 1020, с. 478-479, 586]. Важливо, що майстри України під час створення суден урахували специфіку Півдня: можливість використання суден як для річкових перевезень, так і для морського каботажу.

У 30-50-ті рр. ХІХ ст. невеликі приватні верфі діяли в Олешках, Бориславі, Голій Пристані, Каховці, Нікополі та інших невеликих містах і селах. На приватних верф’ях, що представляли собою мануфактурний тип

виробництва із широким розподілом праці (теслі, ковалі, конопатники, токарі та ін.), в основному використовувалася наймана праця місцевих жителів.

У 50-ті рр. XIX ст. цивільне суднобудування України безпосередньо пов'язане із загальними тенденціями в економіці Російської імперії, що набули стагнаційного характеру. Криза феодальних відносин негативно вплинула на стан цивільної херсонської верфі. У 1852 р. припиняється її щорічне державне фінансування, утримання верфі включається до міського бюджету і повністю залежить від місцевих доходів. Фактично припиняється й виділення державної позики суднобудівникам. Після закриття в 1854 р. херсонського порту скорочуються обсяги водних торгово-транспортних операцій місцевих підприємців і, відповідно, зменшується кількість замовлень на судна верфі [118, арк. 1; 508, с. 3. додатки с. 12]. Змінюється й характер виробництва: замість крупних і середніх споруджуються, в основному, невеликі судна [431, с. 345].

У повоєнний період зі збільшенням обсягів водних транспортних перевезень потреба в цивільних суднах також зростає. Царський уряд, Морське військове відомство, відмовляючись перебудувати роботу Миколаївського адміралтейства, своєю непродуманою політикою практично призводять до зупинки виробничої діяльності потужного центру суднобудування. Торгово-транспортні судна в Миколаєві споруджувалися завдяки ініціативі підприємців. Комерційне суднобудування велось за межами адміралтейства на „купецькій верфі” [1020, с. 826]. В основному будувалися шхуни, требаки, дуби й каюки.

За обставин, що склалися, єдиним центром „мобільно” налагодженого виробництва торгово-транспортних суден залишилася херсонська верф. У 1857 р., у перший повоєнний рік, прибуток верфі порівняно із 1856 р. зріс майже в 4 рази. Верф отримувала численні замовлення з портів Азово-Чорноморського басейну. Уряд змушений був відновити виділення субсидій на розвиток верфі [110, арк. 1-1 звор., 34.]. У 50-ті рр. XIX ст. одеське купецтво – лідер Азово-Чорноморської торгівлі – основні замовлення зі спорудження великих і середніх торговельних суден розміщувало на херсонській купецькій верфі. Чинна в Одесі верф виконувала в основному судноремонтні роботи,

обсяг суднобудування тут був незначним, при тому споруджувалися тільки невеликі торговельні судна. Так, у 1857 р. зі 100 суден, приписаних до одеського порту, третина побудована в Херсоні [317, с. 56; 823, с. 216-225].

Процес суднобудування відбувався за такими етапами. Майбутній власник судна давав замовлення корабельному майстрові, встановлюючи обов'язкову вантажопідйомність. Майстер, відповідно до замовлення, визначав довжину, ширину й глибину судна. Потім підраховувалася ціна, за якої судно могло бути побудоване найнятими майстровими. Коли судно було створене, його оглядав штатний корабельний майстер контори херсонської купецької верфі (у чині офіцера). Після огляду, за належної міцності й придатності для плавання, судно могло експлуатуватися [1029, с. 101-102, 111-123].

За свідченням О. Афанасьєва-Чужбинського, херсонські суднобудівники відзначилися майстерністю: „Слід віддати їм належне: працюють чесно, не відповідаючи лише за якість матеріалу, тому що це хазяйська турбота. Купить хазяїн гарний ліс, придбає міцний дубовий набір – і судно довго прослужить, а захоче діяти навмання, пошкодує грошей на добре дерево – майстер не відповідає” [594, с. 308-309].

Таким чином, в першій половині ХІХ ст. Херсон став найбільшим центром суднобудування на Півдні України, де створювалося до 80% каботажних суден Чорноморського торгового флоту. Верф, будучи мануфактурним виробництвом у межах феодално-кріпосницької економіки, цілком довела свою функціональну результативність і сформувала певний виробничий колектив. Високою була й майстерність суднобудівників, які зробили вагомий внесок у розвиток вітчизняного суднобудування. Херсонська верф характеризувалася переплетенням інтересів промислового капіталу щодо розвитку транспортних операцій та потребами держави в суднах торговельного флоту.

3.5. Формування кадрового складу суднобудівних осередків

Практична реалізація адміралтействами України виробничих завдань безпосередньо залежала від забезпечення їх необхідними кадрами. Згідно з наказом Катерини II про заснування Херсона (18 червня 1778 р.), склад міського населення формувався на основі пріоритетності суднобудівних кадрів: „Яке число визначається там на житло й скільки і якої майстерності людей потрібно як для побудови елінгів, так і для кораблів, що закладаються там на перший випадок” [459, с. 712]. Джерела 70-х рр. XVIII ст. наповнені свідченнями про надзвичайну гостроту проблеми забезпечення Херсонського адміралтейства робочою силою [150, л. 16, 16 об., 37 об]. Згідно з повідомленням І. Ганнібала (листопад 1778 р.), майстри, надіслані „від військового департаменту”, не були знайомі зі специфікою суднобудівних робіт [459, с. 715]. Відсутність необхідних фахівців, що знаються на суднобудівних процесах, ставила під сумнів можливість реалізації імперських планів щодо швидкого зведення елінгів і суден. Так, восени 1778 р. Херсонському адміралтейству терміново, „без гаяння часу”, були потрібні для налагодження виробництва 333 фахівці, у тому числі 90 тесль, 12 пильщиків, 25 ковалів, 5 конопатників, 3 фахівці інструментної справи [459, с. 715-716].

Царський уряд в умовах регіонального протистояння з Туреччиною змушений був ужити ряд екстрених заходів для вирішення кадрової проблеми. У кінці 1778 р. для забезпечення верфі суднобудівниками Адміралтейств-колегія особливим рішенням направляє до Херсона частину фахівців із числа працівників інших верфей імперії. Цілком зрозуміло, що таке комплектування не вирішувало в повному обсязі кадрову проблему [459, с. 716]. виявилися нереальними і плани використання в якості робочої сили на верфі вільнонайманих із південних – у ті роки малонаселених – губерній та низькокваліфікованих армійських майстрових із солдат. Несвоєчасність усвідомлення такого стану Адміралтейств-колегією та неможливість ліквідувати некомплект штатів за рахунок тільки адміралтейських майстрових

призводить до хронічної нестачі на верфі робочої сили в цілому та кваліфікованої зокрема. Так, у травні 1779 р. чисельність майстрових кораблебудівників у Херсоні склала тільки 200 чол. [1085, с. 11-12].

У лютому 1780 р. на вимогу Г. Потьомкіна здійснюється підрахунок кількості працівників, необхідних „для спорудження елінгів і перших трьох кораблів”, відповідно до якого виконання намічених робіт могло забезпечити 1396 осіб [459, с. 717]. З метою інтенсифікації комплектування кадрового складу верфі використовувалося кілька напрямів: залучали казенних майстрів, приписних селян, найманих фахівців, каторжан [151, л. 153, 153 об.; 350, с. 335, 339; 471, с. 30]. На основі вивчених джерел можна стверджувати, що апробовані в Херсоні напрями надалі активно використовувалися під час комплектації всіх нових верфей Півдня України. Для доведення цього твердження деталізуємо на основі історичної парадигми найбільш важливі з них.

Для роботи в Херсонському адміралтействі кріпаків, що володіли теслярським і ковальським ремеслом, у центральних губерніях імперії набирали в рекрути на двадцятип'ятирічну військову службу. Поміщикам виплачувалася за них установа законом сума. Селяни-теслі, що направлялися з родинами до Херсона „для адміралтейської роботи” й „інших справ робочі люди” селилися в місті й ближніх селищах. Адміралтейські майстри із числа рекрутів підкорялися військово-морському уставу. Одночасно з роботою на верфі вони несли стройову службу, вартували, здійснювали обходи, призначалися днювальними. Тривалість робочого дня встановлювалася від 9 до 16 годин залежно від пори року й тривалості світлового дня. Рекрути-майстри об'єднувалися в адміралтейські маршові роти. Спочатку цими ротами командували стройові офіцери, а пізніше для кращого використання рекрутів на роботах до них прикріплювали адміралтейських офіцерів, які керували побудовою кораблів. На допоміжних роботах в Адміралтействі використовувалася праця кріпаків, яких Г. Потьомкін привозив зі своїх маєтків у центральній Україні, Білорусії, Росії [350, с. 327, 330, 336, 364-365]. Крім

того, адміністрація широко залучала до суднобудування місцевих жителів. Після ліквідації Запорозької Січі багато козаків перебралися до новозаснованих царською владою міст на півдні України, де взяли на себе „тягар у суднобудуванні” [930, с. 144; 961, с. 134-135].

Одним із джерел поповнення Херсонського адміралтейства робочою силою були „військові нижчих чинів”, кількість яких у місті до кінця XVIII ст. була немалою [471, с. 30]. Йшли працювати на верф і селяни-втікачі, які з’являлися на землях Південної України. Бігли кріпаки були переважно малокваліфікованими працівниками. Тому вони використовувалися, в основному, на допоміжних роботах (розпилування, обрубка будівельного лісу й под.).

Відсутність на Півдні України фахівців, необхідних для спорудження кораблів, насамперед тесль, змусили Г. Потьомкіна активно та масово застосовувати нетрадиційну для феодально-кріпосницької системи господарювання форму – залучення вільнонайманих майстрових. Наприкінці 1782 р. у північні губернії спрямовано групу підрядників (в основному військових) для вербування „майстрових людей”. До початку 1783 р. підрядники відправили на Південь 1191 особу, обізнану з теслярським ремеслом [350, с. 157]. Більшість із них не мали навичок суднобудування, тому навіть найпростіші корабельні роботи вони могли виконувати лише під керівництвом досвідчених адміралтейських майстрових.

Улітку 1783 р. для комплектування корабельних команд суден, що будувалися в Херсоні, з Петербурга почали направляти перші партії флотських службовців [350, с. 335]. У серпні 1783 р. капітан II рангу Ф. Ушаков (1744–1818 рр.) привів до міста загін моряків і найманих робітників. У цілому було відряджено кілька тисяч матросів, морських солдатів, канонірів, майстрових різних спеціальностей. Останні входили до складу судових екіпажів. Їхні основні обов’язки полягали в усуненні різних несправностей та ушкоджень, що трапляються на кораблях під час плавання. Прибулих розподіляли по корабельних командах. До закінчення спорудження суден вони

використовувалися як безкоштовна робоча сила на верфі, головним чином на допоміжних і валових роботах. Їх залучення до суднобудівних робіт пояснюється також епідемією чуми 1783 р. у Новоросії, яка спричинила масову загибель місцевих мешканців та робітників Херсонського адміралтейства. Епідемія знову загострила кадрову проблему й стимулювала пошуки джерел для поповнення верфі новими працівниками [180, л. 575, 640; 350, с. 338-340; 471, с. 31-32].

На будівництві корабля найбільш затребуваними фахівцями були теслі й конопатники. Чим більше їх було і чим вищою була їхня кваліфікація, тим швидше споруджувалися кораблі. Поділ праці вимагав і багатьох інших професіоналів: ковалів, шлюпочників, слюсарів, малярів та ін.

У зв'язку із завершенням у 1783 р. на „Славе Катерини” корпусного циклу, верф потребувала фахівців із добудовчих робіт і оснащення корабля. Головним джерелом поповнення кадрового складу верфі стає подальше залучення вільнонайманих, частка яких у загальній чисельності майстрових (без тимчасово залучених до робіт флотських службовців), постійно зростала. Якщо в серпні 1779 р. вільнонаймані складали близько 30 %, у листопаді 1780 р. – близько 45 %, то на початок травня 1783 р. – 60 % майстрових Херсонської верфі [350, с. 330, 335-336, 338-339; 1085, с. 12].

Імперський уряд залучав до розбудови Півдня й колоністів-іноземців – італійців, греків, німців, англійців, французів, португальців та ін. У 1782–1783 рр. перші партії колоністів поповнюють населення Херсона. Військові зараховувалися до гарнізону, а ремісники розселялись у місті й залучалися до роботи в адміралтействі [934, с. 19, 20, 25]. Крім того, укладаються контракти з іноземними фахівцями. У 1784 р. склад верфі поповнили „6 ковальських майстрів із німців”. Передбачалося, що вони будуть „забезпечені певною кількістю учнів, які згодом зможуть замінити майстрів своїх” [350, с. 364].

Визначення в 1783 р. Ахтіарської бухти на Кримському півострові базою Чорноморського флоту супроводжувалося, як зауважувалося вище, заснуванням Адміралтейства. Виробничий комплекс нового центру

поповнювався за рахунок залучення фахівців із Херсона, що в черговий раз негативно позначилося на кадровому складі Дніпровської верфі.

У другій половині 80-х рр. XVIII ст. кадрова проблема стає надзвичайно актуальною і для Севастопольського адміралтейства, де зростали обсяги робіт. У 1786 р. його майстри здійснили капітальний ремонт семи кораблів і фрегатів (із заміною зовнішньої обшивки). Адміралтейство проводило і непередбачений аварійний ремонт суден, виправлення й зміцнення корпусів. Названий комплекс робіт вимагав залучення великої кількості кваліфікованих майстрових різних спеціальностей. Проте кількість казенних майстрових у Севастополі не перевищувала у лютому 1786 р. 500 чол. У зв'язку із цим головний командир флоту змушений був прийняти рішення про відбір з екіпажів усіх кораблів ескадри й порту матросів, які знають ковальське, токарське, мідницьке, столярне, шлюпкове, теслярське й інші ремесла й направити їх для подальшої служби до адміралтейства [350, с. 361; 716, с. 133-134; 721, с. 54; 776, с. 50].

Із заснуванням верфі на Інгулі кадрова проблема в суднобудуванні на Півдні України ще більше загострилася. Документи фіксують, що однією з основних причин повільного створення суден була саме відсутність фахівців, комплектування яких йшло, як і раніше: за рахунок вільнонайманих; майстрів із числа рекрутів, полонених, каторжан. Окрім того, направлялися спеціалісти з Херсона [131; 157 л. 85-86, 148; 160, л. 188 об.], адже за підрахунками М. Фалєєва для нормального функціонування верфі вже в перші роки було потрібно 3500 майстрових усіх спеціальностей [803, с. 19].

Нагальна потреба в значному кадровому потенціалі призводить до нових акцентів у комплектуванні Миколаївської верфі робітниками (у порівнянні з Херсонською). На вимогу Г. Потьомкіна починається масова підготовка майстрових із рекрутів та заштатних церковнослужбовців (всього підготовлено до 5000 чол.), паралельно засновуються адміралтейські поселення. Проведені заходи створюють у Миколаєві нову структуру контингенту робочої сили. У другій половині 1790 – на початку 1791 рр. відсоток вільнонайманих на

місцевій верфі не перевищував 20-30 %. На Херсонській в цілому зберігається та структура, що була характерна для попереднього періоду: у травні 1788–1790 рр. частка вільнонайманих майстрових складала приблизно 40-65 % із загальної чисельності робітників. Використання феодально-кріпосницьких засобів забезпечення Миколаївської верфі кадровим потенціалом досить швидко дає результати. Якщо в травні 1790 р. на ній працювало близько 1100 чол., то майже через три місяці, в серпні – 2850 чол. Отже, кількість робітників зростає майже на 250 %. Порівняно з Миколаєвом зростання кількості кадрів на Херсонській верфі мало іншу динаміку: в серпні 1789 р. на ній працювало приблизно 1250 чол., у серпні 1791 р. – 2500 чол. Серед підсобних робітників значну частину складали турецькі та шведські полонені; були вони й серед майстрових [1085, с. 18-19]. Певну роль у збільшенні кількості працівників на Миколаївській верфі відіграли адміралтейські поселення, за рахунок яких сформувалася нова категорія робітників. Планувалося „використовувати поселенців у кораблебудуванні”, а фактично вони стали чорноробами. Їх залучали до вантажно-розвантажувальних робіт, транспортування лісу, використовувалися вони на допоміжних роботах на верфі та підприємствах Морського відомства. Головним джерелом прибутку адміралтейських поселенців стає землеробство (у січні 1797 р. вони переведені на оброк) [169, л. 16,19,28; 787, с. 35-36].

Примусова праця поступово стає основною формою організації робіт в адміралтействах України, що негативно позначалося на якості й інтенсивності всієї виробничої діяльності й, відповідно, подовжувала тривалість будівництва суден.

Розбудова суднобудівних осередків на Півдні України передбачала формування в регіоні певних традицій та культури вітрильного кораблебудування. Носіями нового мав стати особливий загін висококваліфікованих фахівців, яких у розглянутий період називали корабельними майстрами. Такі фахівці вносили в конструкції суден Чорноморського флоту технічні новації, розробляли нові типи кораблів і

втілювали їх на практиці. Рівень професіоналізму перших корабельних майстрів – В. Селянінова, С. Афанасьєва, О. Катасанова, О. Соколова – визначався довгими роками учнівства, самоосвіти й накопичення досвіду. Уявлення про типи й конструкції суден, необхідних у Чорноморському регіоні, корабельні майстри здобували безпосередньо на виробництві. І хоча з розвитком суднобудування, збільшенням обсягів робіт потреба в технічно освічених фахівцях зростала, однак їх чисельність залишалася незначною. Корабельні майстри фізично були не в змозі проконтролювати якість виконуваних робіт на верф'ях. Сформувався диспропорція між чисельним складом Чорноморського флоту і кількістю реально здатних до плавання суден.

У 90-ті рр. XVIII ст. відбувається перерозподіл кадрового складу верфей Півдня України. У зв'язку з планованою на майбутнє концентрацією суднобудування в Миколаєві в це місто переселено з Херсона 5 тис. майстрів і 3 тис. членів їх сімей [961, с. 139].

Поступово Миколаїв стає і центром навчання спеціалістів морської справи. Замість херсонського Морського кадетського корпусу, в Миколаєві у 1794 р. утворюється новий навчальний заклад. У 1798 р. офіційно затверджується статус Миколаївського (Чорноморського) штурманського училища, що мало штат з 271 учня. У 1805 р. штат скорочується до 152 чол., а в 1826 р. навчальний заклад реформовано в Чорноморську штурманську роту. За першу половину XIX ст. кількість його випускників склала 450 чол. [91, т. 1. арк. 83-85; 169, л. 47-48 об.; 180, л. 442.; 385, т. XXVIII. – №21677; 609, с. 544; 654, с. 141].

Незадовільний стан кадрового складу в адміралтействах, де, як правило, не вистачало робітників, стимулював розширення сфери застосування найманої праці, основними постачальниками якої були підрядники. Вони регулювали трудові відносини між адміралтейством і найманими робітниками. Традиції комплектування адміралтейств України за допомогою підрядників склалися вже на початку створення верфей на Півдні. Згодом значення підрядного найму зростало. Чорноморська адміністрація під керівництвом І. де Траверсе, а потім

М. Язикова охоче зверталася до посередництва спеціальних підрядників, що поставляли робочу силу на верфі. Підрядники не обмежувалися вербуванням майстрових безпосередньо в регіонах розташування верфей. Якщо була потреба, вони відряджали своїх агентів у досить віддалені райони.

Процес найму працівників здійснювався в такий спосіб: повірники зачитували майбутнім майстровим умови найму. У випадку згоди проводилося випробування (наскільки це було можливо), потім домовлялися про платню. У спеціальну книжку вписувалося ім'я і прізвище робітника, вказувалися договірна плата, строк найму, видавався завдаток. Оплата майстрових і звільнення їх цілковито залежали від підрядників. На думку І. Бакланової (дослідниці історії формування в ХІХ ст. суднобудівників як особливого загалу робітників), сформовані на початку ХІХ ст. умови найму майстрових зберігалися аж до скасування кріпосного права [600, с. 19, 39-40].

У той же час Чорноморське відомство прагнуло відшукати бодай якісь джерела поповнення робочої сили. Якщо до 1812 р. адміралтейські поселенці не бралися до робіт, що були пов'язані з суднобудуванням (обкладалися оброком), то з цього року вони знову залучаються до роботи в адміралтействах, переважно як чорнороби. Важка праця призводила до порушень трудової дисципліни та до неякісної роботи [91, Т. 1. арк. 55-57; 787, с. 60].

Вільнонаймані робітники вважалися головною силою під час спорудження кораблів на підрядних верф'ях у Херсоні (з 1809 р.) і в Миколаєві (з 1810 р.). Ця умова прописувалася в контрактах, що укладалися із підприємцями. Для загального керівництва побудовою суден адміралтейства виділяли, як уже зазначалося, корабельного майстра й декількох кваліфікованих майстрових, які показували, як треба виконувати найбільш складні технічні операції.

Необхідність підвищення загального рівня професійної підготовки адміралтейських і флотських службовців змусила О. Грейга запровадити низку заходів, серед яких головний командир Чорноморського флоту й портів виділяв „відкриті лекції з корабельної архітектури, під час яких молоді офіцери

почерпнуть відомості про кораблебудівну частину, досить важливу й до сього тут не пояснену” [94, арк. 73]. Із-поміж важливих подій розглянутого періоду слід назвати й відкриття в Севастополі у 1822 р. Морської бібліотеки, що була укомплектована й книгами з корабельної архітектури [163, л. 62; 542, с. 14; 830].

Початок другої чверті XIX ст. відзначається в Російській імперії активізацією суднобудування й, відповідно, зростанням потреб у робочій силі. Найважливішим заходом, спрямованим на забезпечення верфей кадрами, стає створення робочих екіпажів [412, с. 209-218]. Робочі екіпажі для Адміралтейств Півдня України утворені у вересні 1827 р. (відповідно до положення від 25 вересня 1827 р.). Вони склали 8 робочих екіпажів – з 11-го по 18-й (у порядку нумерації робочих екіпажів кораблебудівної частини Морського міністерства): „Комплектувалися ці команди, головним чином, майстровими з навчально-робочих екіпажів, нижніми чинами, непридатними або нездатними до стройової служби, й іноді рекрутами” [413, с. 169-190; 842, с. 94]. Рекрути набиралися до чорноморських адміралтейств переважно із прилеглих регіонів. Вони приводилися до присяги „на вірність службі” й розподілялися за „майстерностями” (спеціальностями – Авт.). Режим і умови праці в робочих екіпажах були важкими, адже військова дисципліна передбачала масу обмежень. Життя майстрових робітників екіпажів було суворо регламентованим, їх виводили на роботу й з роботи строем, влаштовували переклички. Всі члени робочих екіпажів носили спеціальну форму [352, с. 201; 600, с. 30].

У 20-30-ті рр. XIX ст. зросли обсяги суднобудівних робіт, що вимагало залучення на верфі великої кількості робочої сили різних кваліфікацій і підготовки. До робочих екіпажів „близько прилучалися за своїм призначенням ластові команди” (наказ від 25 вересня 1827 р.), створені в основному для підсобних робіт [94, арк. 81-82; 842, с. 95].

Окрім робочих і ластових екіпажів, в адміралтействах широко використовувалася праця арештантів (традиція, започаткована, як говорилося

вище, ще з часів заснування верфей Півдня). Ідея створення арештантських рот вперше реалізована з ініціативи О. Грейга [94, арк. 78; 475, с. 42]. Праця арештантів експлуатувалася не тільки на валових роботах, але й у кораблебудуванні. Це дозволило звільнити частину флотських службовців від портових робіт і повернути їх на кораблі й у стройові команди. Практично безоплатна праця арештантів в адміралтействах Півдня України, утримання їх у блокшивах і, відповідно, економія коштів на будівництво житлових приміщень виявилися вигідними Морському міністерству. „Вдалий експеримент” в адміралтействах України послужив прикладом для формування в 1830 р. морських арештантських рот і для Балтійського відомства [842, с. 94-95].

Панування примусової праці, можливість використання дешевої, низькооплачуваної казенної робочої сили призводило до штучного обмеження у застосуванні вільнонайманої праці. Тільки, як виняток, у 1835 р. (наказом від 11 червня) головному командирові Чорноморського флоту й портів надано право наймати для робіт у кораблебудівній частині „вільних художників, майстрів і майстрових” [415, с. 94-95]. Отже, загальні процеси економічного життя об’єктивно стимулювали залучення найманої праці на казенні верфі.

У другій чверті XIX ст. ускладнення суднобудівних процесів зумовило і якісні зміни в рівні підготовки фахівців вищої кваліфікації. У спеціальних навчальних закладах того часу викладалися загальні теоретико-практичні курси. Професійна підготовка „вузьких фахівців” – бухгалтерів, моделістів, фахівців слюсарної й токарської справи й т.д. – відбувалася вже під час їхньої практичної діяльності на верф’ях. Такий шлях підготовки професіоналів був малоефективним і не гарантував високого рівня кваліфікації. Перебороти можливу кадрову кризу Південних верфей допомогли ініціативи О. Грейга. У 20-ті рр. XIX ст. найбільш талановитих молодих людей направлено „для навчання топографії, бухгалтерії, архітектурі, літографії, гравіруванню” до Санкт-Петербурга [475, с. 39; 593, с. 370], а у великі промислові регіони на підприємства відправлено „молодих людей” для освоєння токарної, слюсарної, ковальської, сукняної справи [94, арк. 44]. У цей же час Чорноморське

відомство відряджає до Англії групу молоді для набуття знань із кораблебудування. Пройшовши курс корабельної архітектури в Англії, О. Акімов, В. Апостоли, С. Чернявський стали пізніше відомими кораблебудівниками [525, с. 36, 43, 352].

У другій половині 20-х рр. ХІХ ст. відбувається реорганізація системи підготовки кадрів. Створюється Корпус корабельних інженерів (15 грудня 1826 р.), до складу якого включено корабельних майстрів і підмайстрів. Створення Корпусу під контролем Морського відомства (до 1831 р. Чорноморський корпус мав самостійне управління) дозволяло центральним структурам повністю регламентувати роботу вищого кораблебудівного складу адміралтейств. У той же час об'єднаних в єдиний корпус інженерів оперативно інформували про технічні новації, що сприяло підвищенню загальної професійної підготовки [412, с. 267-269; 654, с. 142-143; 842, с. 93].

На початку другої половини ХІХ ст. відбуваються певні зміни і в структурі формування кадрового складу адміралтейств, які були пов'язані з загальними змінами в суспільстві та економіці. Поступ приватновласницької ініціативи в усіх сферах промислового виробництва та криза феодално-кріпосницької системи (поразка в Кримській війні) зумовили усвідомлення керівництвом необхідності заміни в адміралтействах імперії казенних майстрових на вільнонайманих робітників. У 1856 р. Морське міністерство відмовляється від поповнення робочих екіпажів рекрутами. З цього часу цей процес відбувався через ринок найманої праці [352, с. 193].

У 1857 р. скасовано чорноморські арештантські роти [842, с. 95; 997, с. 269]. Роботи, що виконувалися арештантами, крім чорнових, надалі здійснювали нижчі чини флотських і ластових екіпажів, яким збільшувалася заробітна плата. Усі інші роботи передано вільнонайманим робітникам.

У липні 1861 р. ліквідується підпорядкування чорноморських адміралтейських поселень Морському відомству. Їх мешканці на підставі загальних законів зараховувалися до міського або сільського станів. Вони мали сплачувати всі види податків і відбувати належні повинності [386, XXXVI. –

Отд. II. – 1861 год. – № 37245]. Отже, практика засвідчила, що використання праці поселенців у суднобудівному виробництві було неефективним. Через відсутність необхідної кваліфікації у цих робітників не можна було сподіватися на плановому результативність у кораблебудуванні. Поєднати в особі селянина-хлібороба й кваліфікованого суднобудівника було неможливо, саме тому спроби створення дієвого резерву кораблебудівних кадрів із мешканців адміралтейських селищ зазнали краху.

Загалом, починаючи з 1860 р., домінує тенденція до повної заміни казенної робочої сили на вільнонайману. Так, у 1862 р. в суднобудуванні Миколаєва вже переважала „вільна праця”. Співвідношення найманих робітників, майстрових і казенних було таким: наймані робітники склали 98,7%, наймані майстри – 35,2%. Слід зазначити, що в суднобудуванні Півдня України відсотковий показник щодо вільнонайманих робітників був найвищим порівняно з усіма верф'ями Російської імперії (у Севастополі на цей час державного адміралтейства вже не було) [600, с. 47-48].

Таким чином, протягом усього розглянутого періоду існували обмежені можливості залучення вільнонайманих майстрових. Але навіть за таких умов сфера застосування примусової праці у військовому суднобудуванні весь час звужувалася. Вже на середину XIX ст. із досвіду суднобудування на Півдні України з очевидністю доведені переваги вільної праці порівняно із примусовою.

Процес формування робочої сили на цивільних верф'ях відрізнявся від кадрового комплектування державних адміралтейств. Панування примусової праці на верф'ях, що обслуговували інтереси військового відомства, було неможливим в осередках, що розвивалися на основі приватнопідприємницької ініціативи.

Наприкінці XVIII – початку XIX ст. підприємці найбільшої на Півдні України Херсонської цивільної верфі намагалися залучити до побудови суден місцевих жителів, які володіли традиціями спорудження запорозьких плавзасобів (в основному українців) і майстрових адміралтейства. Значну

частину робочої сили верфі становили сезонні працівники, що прийшли на заробітки, – оброчні селяни [635, с. 270-271; 939, с. 156]. Їхня праця в основному використовувалася на допоміжних роботах (розпилювання, обрубка корабельного лісу і под.). Незначні можливості ринку вільнонайманої праці у феодально-кріпосницькій Російській імперії створювали штучні обмеження в підборі фахівців для цивільного суднобудування.

Джерела фіксують, що процес формування кадрів верфі на березі р. Кошової був надзвичайно складним. У 1804 р. херсонські підприємці-суднобудівники звернулися до уряду з проханням направити на цивільну верфь тесль із приписних кріпаків. Пропозиція була підтримана міністром внутрішніх справ В. Кочубеєм. У 1805 р. він передав прохання херсонських підприємців Олександрю I [113, арк. 1-1 звор., 4, 5, 8, 11-14 звор.]. Однак на Вищому рівні питання забезпечення верфі необхідною робочою силою не було вирішене. Державна політика, орієнтована на пріоритетність військового суднобудування, не дозволила приступити до практичної реалізації проекту в інтересах торгово-транспортного флоту.

У першій чверті XIX ст. кваліфіковані фахівці місцевого адміралтейства епізодично залучалися на верф, що була розташована на березі р. Кошової. Підприємці всіляко прагнули найняти на роботу професійних працівників Херсонських і Миколаївської військових верфей, що вже вийшли у відставку. Після закриття Херсонського адміралтейства більшість із майстрових-тесль, які залишилися в місті, прийшли працювати на купецьку верф. У другій чверті XIX ст. в структурі кадрового складу виробничого осередку відбуваються певні зміни. Суднобудівні процеси, що ускладнилися, вимагали формування на верфі таких груп професіоналів, як ковалі, конопатники, токарі й ін. Однак фахівцями такого профілю верф практично не була укомплектована, що стримувало виробництво й погіршувало якість споруджуваних суден [104, арк. 1-1 звор.; 118, арк. 1 звор].

У 1834 р. на Півдні України починають створюватися вільні матроські товариства (або цехи). Їх учасники, прослуживши п'ять років у військовому

флоті та придбавши патент на звання досвідченого матроса, йшли служити в торговельний флот. Записані в цехи „не мали права залишати їх протягом 10 років”. У січні 1834 р. в Альошках і Нікополі створюються „вільні матроські товариства”. Одним із завдань нового об’єднання стає забезпечення „Півдня” необхідними кадрами суднобудівників та судноплавців [102, арк. 25-28; 386, т. ІХ. – Отд. І. – № 6745; 508, с. 213-214]. За клопотанням місцевих суднобудівників, було „запропоновано спрямувати кількох людей із тих, що записалися в цехи вільних матросів, на п’ять років до (Миколаївського – Авт.) адміралтейства, замість вступу до флоту, для навчання умінням, потрібним під час суднобудування, для того щоб вони після перебування певний час на казенних роботах були передані на Херсонську верф для виробництва купецьких суден” [1042].

На початку 40-х рр. ХІХ ст. кадровий склад верфі змінюється. Більшість майстрових були відставними службовцями Морського відомства. Випускники єдиного в Російській імперії Петербурзького училища корабельної архітектури поглиналися адміралтействами й використовувалися виключно у військовому суднобудуванні. Майстри Херсонської верфі, як і всього цивільного суднобудування імперії, здобували необхідні знання безпосередньо на виробництві в процесі створення суден. Такий шлях навчання пройшов під керівництвом відомого суднобудівника М. Суровцова в Миколаївському адміралтействі М. Бухтеєв. Із 1829 р. він керував спорудженням суден на Херсонській купецькій верфі [99, арк. 141, 300-300 звор.; 635, с. 265-278].

Поступове зростання в другій чверті ХІХ ст. значення водного транспорту в торгових перевезеннях Півдня України потребувало збільшення як числа суден, так і кількості фахівців з їхнього будівництва, ремонту й обслуговування. Проблема підготовки кадрів особливо гостро стояла в Херсоні [104, арк. 1-4, 9; 936, с. 342-343; 942, с. 166]. 7 лютого 1834 р. видається „Положення про Херсонське Училище торговельного мореплавання” (далі Положення – Авт.) [104, арк. 57, 61; 386, т. ІХ. – Отд. І. № 6788]. У цьому ж році відкрито навчальний заклад „за зразком чинного тоді в Петербурзі

подібного ж училища” [842, с. 123; 1020, с. 611]. Основний контингент учнів складала „молоді люди із середнього стану”: 24 вихованці отримували державні стипендії, з них щорічно випускалося 12 чоловік. Перший випуск Херсонського училища торговельного мореплавання відбувся 1838 р. [104, арк. 199-199 звор.; 118, арк. 5; 942, с. 166; 1042]. У квітні 1851 р. приймається рішення направляти „одного або двох випускників училища” в Миколаївське адміралтейство для „здобуття навичок” у кораблебудуванні [100, арк. 189-189 звор.; 416, с. 147].

Документи кінця 30-х – початку 60-х рр. XIX ст. фіксують поступові зміни в джерелах поповнення і якості набору кадрового складу верфі – від фахівців вищої ланки до майстрових робітників. Сезонні робітники перестають бути основним джерелом поповнення робочої сили суднобудівного осередку. На початку 60-х рр. XIX ст. більшість суднобудівників і складала вільнонаймані робітники, що належали „до стану міщан і вільних матросів”. Нову когорту працівників представляло, в основному, місцеве населення [942, с. 165-167; 1029, с. 101]. Таким чином, Херсонська купецька верф цілком довела свою функціональну результативність і сформувала певний виробничий колектив.

Підсумовуючи викладений матеріал розділу, доцільно зробити такий загальний висновок: основні напрями розвитку вітрильно-дерев’яного суднобудування на теренах України останньої чверті XVIII ст. – першої половини XIX ст. відповідали загальним тенденціям світового технічного поступу галузі з певними особливостями, що зумовлювалися соціально-економічною моделлю Російської імперії. Центри вітрильно-дерев’яного суднобудування виникли в прикордонних регіонах Півдня, що спрогнозувало характер їхнього функціонування і призначення: Херсон, Миколаїв, Севастополь обслуговували Чорноморський військовий флот, а Одеса і Херсон (після ліквідації адміралтейства) стали осередками торгово-промислових зв’язків з Європою. Спорудження та ремонт військових кораблів посідають провідне місце в промисловій інфраструктурі Миколаєва й Севастополя.

Суднобудування в Херсоні, зазнавши трансформації з військового на цивільне, залишається найбільш розвиненим виробництвом. Щодо Одеси, то її торгово-промислова спрямованість визначила специфіку цивільного суднобудування в регіоні в цілому.

У розвитку вітрильно-дерев'яного суднобудування виділяються певні етапи, відстежуючи які можна подати таку градацію:

– перший етап (1775–1798 рр.) – становлення центрів суднобудування, визначення технології спорудження суден з урахуванням специфіки Чорноморського регіону. Верфі та порти споруджено раніше від міст; останні засновувалися для організації процесів суднобудування, судноремонту та обслуговування флоту. Існування в цей час незалежного від центральних інститутів влади регіонального Чорноморського адміралтейського управління дозволило оперативно вирішувати поточні питання. Суднобудівні майстри, що працювали на чорноморських верф'ях, користувалися особливими привілеями та мали достатньо широкі повноваження у вирішенні питань кораблебудування й судноремонту. Крім складання розрахунків за матеріалами, інструментами для спорудження кораблів, майстри в деяких випадках мали право приймати самостійні рішення про способи будівництва кораблів. У зв'язку з відсутністю казенних робітників вони наймали вільних теслярів та безпосередньо зверталися з рапортами до Чорноморського Адміралтейського правління. Це сприяє відходу від традиційних в Російській імперії (на Балтиці) алгоритмів побудови суден та розробці їх принципово нових типів;

– другий етап (1798–1816 рр.) в історії суднобудування пов'язаний із загальною урядовою політикою щодо Чорноморських військового та торговельного флотів. Невисокі темпи суднобудування, певна його „стагнація” в цей час обумовлювалися як загальними уявленнями Російського імператора щодо суднобудування та флоту, так і зовнішньополітичною ситуацією, в якій флоту не відводилася головна роль. Проведена на початку XIX ст. адміністративна реформа супроводжувалася подальшою диференціацією майбутніх суднобудівних та промислових осередків регіону. Підпорядкування

Миколаївського й Севастопольського військового губернаторства Морському відомству визначило мілітарну спрямованість укладу життя міст. В той же час перший військовий губернатор І. де Траверсе вводить в організацію Чорноморського суднобудування нетрадиційний для Російської імперії економічний прийом – побудову суден за рахунок залучення приватнопідприємницької ініціативи й капіталів.

Спорудження торгового-транспортних суден у Херсоні та інших осередках цивільного суднобудування стало сферою діяльності окремих підприємців, які не одержували державної підтримки в повному обсязі;

– третій етап (1816–1833 рр.) характеризується впровадженням у практику вітрильно-дерев'яного суднобудування технологічних новацій, вдосконаленням конструкцій нових вітрильників, що пов'язується з діяльністю О. Грейга. Головний командир розробив удосконалений параболічний спосіб математичного розрахунку поверхні підводної частини корпусу й застосував його під час проектування кораблів.

Верфі України освоїли побудову принципово нового типу суден – пароплавів. Їх поява була резонансним етапом світового науково-технічного прогресу, притаманного всім передовим країнам. Однією з визначальних рис Південного суднобудування стає широке залучення підрядників до спорудження суден різних типів і призначень.

Запроваджені заходи у сфері цивільного суднобудування сприяли визначенню напрямів функціонування Херсонської верфі. Її розвиток залежав від кон'юнктури ринку щодо транспортних суден і потреб у нових типах засобів пересування по воді для здійснення торговельних операцій через Азовсько-Чорноморські порти;

– четвертий етап (1833–1853 рр.) вважається розвоєм вітрильного суднобудування. Побудовані в цей час кораблі стали вищим досягненням суднобудівного мистецтва, відповідали кращим світовим стандартам, втілюючи багатовікові традиції доби вітрильників. У Російській імперії визнавалася безумовною перевага усіх типів суден, побудованих на Півдні. Усі

чотирнадцять лінійних кораблів, що входили до складу Чорноморського флоту на початку 50-х рр. ХІХ ст., було створено на верф'ях Миколаєва.

У 30-50-ті рр. ХІХ ст. остаточно визначається центр цивільного дерев'яного суднобудування регіону, ним стає Херсон.

Проте наприкінці 40-х рр. ХІХ ст. поступ світового суднобудування зазнає кардинальних змін, впроваджуються технічні новації, зокрема встановлення на судах колісних і гвинтових рушіїв. У великих морських державах переважає тенденція до створення парових суден та поповнення ними флотів. Уряд Російської імперії в умовах феодално-кріпосницької системи не бажав запроваджувати такі нововведення, реалізація яких передбачала організацію нових форм виробництва;

– останній етап (1853–1865 рр.) безпосередньо пов'язаний із Кримською війною та її наслідками (знищенням Чорноморського вітрильного військового флоту і Паризькою угодою). Криза та руйнація засад вітрильно-дерев'яного суднобудування – характеристичні ознаки цього періоду. Подальший розвиток промисловості зажадав розробки принципово нових технічних рішень щодо матеріалу й технології побудови військових кораблів та цивільних суден. У розглянутий період підрядна система організації виробництва остаточно розкрила свої переваги. Приватна ініціатива мобільно реагувала на потреби часу й саме тому їй належало визначити майбутнє суднобудування на території України.

РОЗДІЛ 4

ВПЛИВ СВІТОВИХ НОВАЦІЙ НА СУДНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТ.)

4.1. Закладення панцерного суднобудування. Зміна стандартів та спеціалізації в роботі верфей

Трагічні події Кримської війни продемонстрували, що суднобудування перебуває у центрі сплетіння найважливіших проблем економічного та суспільно-політичного життя Російської імперії. Загибель Чорноморського флоту засвідчила, що стрижнем усіх заходів, запроваджуваних досі Морським міністерством, було не вдосконалення кораблебудування, а посилення адміністративного диктату.

Керівна роль Морського міністерства в суднобудуванні Півдня (на відміну від часів О. Грейга та М. Лазарева) в середині 50-х рр. ХІХ ст. потребує певних уточнень щодо стану зазначеного відомства. У період, що є предметом нашого розгляду (кінець царювання Миколи І), діяльність як Морського міністерства, так і інших державних установ була паралізована „у зв'язку з суворим централізмом, який впливав з ідеї самодержавної влади, – зазначав Д. Дорошенко, – найменша справа, яка виникала десь на місці, мусила бути вирішена в столиці. Місцеві агенти влади, навіть на найвищих становищах генерал-губернаторів, мусили про кожну дрібницю запитувати центральний уряд, а то й самого царя” [688, с. 282]. Отже, забюрократизована система поглинала практично всю енергію управління.

Щодо Морського відомства, то воно в той час було яскравим прикладом максимальної централізації. Місцевим портовим структурам, які відповідали за суднобудування в регіонах, відводилася роль виконавчих органів центральних установ. Чорноморське управління розпочинало листування з департаментами із будь-якого суднобудівного питання, а домагаючись дозволу на укладання

підрядів, змушене було звітувати про кожну „перевитрату”. Департаменти, у свою чергу, прагнули позбутися будь-якої відповідальності й покладали вирішення справ вищим інстанціям [293, с. 147-148; 397, Додаток №5. с. 226]. Через таку складну організацію управління, як писав О. Шевирьов: „Вимагаючи звітності про кожну витрачену копійку, вище морське начальство не бачило, як кишені його підлеглих наповнилися казенними тисячами. Казнокрадство ставало буденним явищем” [1013, с. 51]. Типовою була й ситуація в суднобудуванні Півдня. Контр-адмірал Г. Бутаков, який очолював Чорноморське відомство в 1856–1860 рр. (обіймав посаду завідувача морської частини в Миколаєві та військового губернатора Миколаєва й Севастополя) [500], повідомляв, що ще до Кримської війни зловживання, розкрадання державних коштів, майна, хабарництво набули на Півдні значних розмірів. Розкрадали майно підрядники, а покривали їх у цьому чиновники, ставлячись до такої діяльності „поблажливо”. Відомі були й імена найвищих посадових осіб з адміністрації Чорноморського управління, причетних до зловживань [477, с. 42-44; 794, с. 69-72]. Процвітання системи казнокрадства та фальшивих звітів сприяла утаємниченість службового листування відомства [324, с. 304]. Кожен чиновник, з огляду на „таємницю листування”, мав змогу подавати неправдиві звіти, не ризикуючи викриттям.

Крах флоту в Кримській війні засвідчив, що Морське міністерство займалося чим завгодно тільки не розвитком флоту: приймалися непродумані директиви, складалися фальшиві звіти, проводилися засідання в комітетах. Наслідком такої „діяльності” стає безперспективність кораблебудівних програм та побудова технічно застарілих типів кораблів.

Морське відомство після поразки в Кримській війні змушене було першим продемонструвати готовність до реформ. Найвірогіднішим аргументом щодо необхідності змін стали світові технічні інновації. Відтак звернемо на них особливу увагу. В історії світового суднобудування 1850–1860-ті рр. мають виняткове значення. Саме в цей час двічі відбувалися великі технічні перевороти: спочатку вітрильні кораблі замінено паровими, а потім на зміну

дерев'яному флоту прийшов панцерний.

У ході Кримської війни з'ясувалися переваги парових панцерних суден, зокрема французькі плавучі батареї – „Devastation”, „Lave”, „Tonnante”, брали участь у бомбардуванні фортеці Кінбурн. Зруйнувавши берегові укріплення фортеці, самі плавучі батареї залишилися неушкодженими [324, с. 488-489; 604, с. 216; 691, с. 353-354]. Цей досвід переконливо продемонстрував, що на зміну вітрильному флоту неухильно прямував паровий панцерний. Тривалий час фахівці західноєвропейського суднобудування перебували в пошуку нового типу військового судна. Необхідність скорочення кількості гармат, зменшення швидкості та маневреності кораблів за рахунок бронювання були перешкодою для будівництва панцерників. Кораблебудівники не мали бажання поступатися жодною з якостей дерев'яного корабля заради захисту його бронєю. Проте швидке збільшення вогневої потужності корабельної та берегової артилерії перетворили дерев'яний флот на беззахисний, особливо перед береговими батареями. Отже, технічний поступ за нового часу зробив бронювання кораблів нагальною потребою.

У 1859 р. у Франції за проектом Дюпюї-де-Лома створено перший панцерний корабель „La Gloire”. Його перебудували з дерев'яного вітрильно-гвинтового лінійного корабля типу „Napoleon”, обшивши борти панцерними листами. У 1861 р. англійський флот одержав перший залізний гвинтовий панцерник „Warrior”. Він був покритий 114-мм залізним панцером у середній частині корпусу для захисту механізмів і гарматної батареї. Згодом за проектом „Warrior” побудовано кораблі „Black Prince”, „Achilles” та ін.).

Французький „La Gloire” та англійський „Warrior” визначили первісний тип панцерних кораблів лінійного бою – „батареїних панцерників”. Згодом подібні панцерники будувалися в Німеччині, Італії, Австрії, Іспанії та Росії. Усі вони мали броньований надводний борт до верхньої палуби за всією довжиною корпусу чи по більшій його частині й зберігали повне вітрильне оснащення (броня опускалася на 1,5 – 2 м нижче ватерлінії) [548, с. 30, 79; 566, р. 965; 569, р. 252; 1016, с. 112-115].

У березні 1862 р. під час громадянської війни в США відбувся перший в історії бій панцерників. У ньому взяли участь кораблі жителів півдня – „Verginia” (перша назва „Merrimack”) і жителів півночі – „Monitor”. Кораблі мали потужний панцерний захист і не отримали серйозних ушкоджень. Підсумок бою стає завершенням „суперечки” – дерев’яні чи панцерні кораблі – на користь останніх [564, р. 368-369; 566, р. 327; 567, р. 595; 568, р. 258; 1039, р. 12-13; 1041, р. 89-95]. Дієво доведено, що „дерев’яні парові судна не можуть конкурувати в бою із панцерниками” [324, с. 491-495].

У 60-ті рр. ХІХ ст. в газетах і журналах майже всіх країн світу однією з найбільш актуальних була інформація про панцерники, що сходять зі стапелів. У „Морському збірнику”, офіційному журналі Морського міністерства, який вважався на той час одним із найбільш популярних видань [634, с. 55-64; 829, №7. – с. 115], існувала окрема рубрика – „Панцерне суднобудування” або „Панцерні судна”. У кожному номері журналу друкувалися матеріали про різноманітні випробовування й експерименти в кораблебудуванні [285, с. 80-84; 287, с. 12-15; 309, с. 309-316; 398, с. 25-26; 426, с. 54-55; 909, с. 49-76]. „Питання про дерев’яні судна вирішено остаточно в найпримітивніших і непередбачливих головах... Отже – панцер, башти й тарани!” [634, с. 42-43; 794, с. 95]. Таке твердження пролунало в травні 1862 р. в наказі начальника практичної ескадри гвинтових кораблів Балтійського флоту контр-адмірала Г. Бутакова (у 1860 р. його звільнено з посади завідувача морської частини в Миколаєві та переведено на Балтику). Певною мірою ці слова слід сприймати і як „панцерний романтизм”, і як відображення генерального напрямку в розвитку світового суднобудування.

Однак у Росії переходити до парового панцерного суднобудування не поспішали, зайнявши очікувальну позицію: придивлялися до військового суднобудування на Заході, що можна пояснити як консервативністю морського начальства, так і відсутністю коштів для спорудження експериментальних панцерників. Морське відомство Росії фактично залишалося осторонь від пошуків нового типу корабля. І лише після Кримської війни формулюються

програмні принципи панцерного суднобудування, зокрема: нові кораблі мали будуватися переважно всередині країни без залучення закордонних верфей. Таким чином, постало завдання прискореного створення нової суднобудівної бази, здатної зводити панцерні кораблі [352, с. 274-276; 367, с. 220-222; 368, с. 11, 14-15].

У контексті цього дослідження слід відзначити, що в 60-70-х рр. XIX ст. панцерне суднобудування Російської імперії сконцентрувалося навколо Санкт-Петербурга. Північні верфі здобували досвід і нарощували свій виробничо-технічний потенціал із метою створення Балтійського панцерного флоту.

Суднобудівні верфі Півдня України, відповідно до статей Паризького мирного договору, втратили військово-стратегічне значення, а Чорноморський флот – бойове призначення. І хоча розробка та практична реалізація програм панцерного суднобудування для Балтійського флоту безпосередньо не стосується змісту даного дослідження, проте певні його вузлові моменти заслуговують на увагу, бо імпліцитно відносяться до проблеми.

У 1861 р. на Балтійському суднобудівному та механічному заводі в якості експерименту будують з *підряду* (курсив – Авт.) панцерний човен „Опыт”. У цьому ж році в Англії для Балтійського флоту замовлено першу панцерну батарею „Первенец” (спущено на воду в 1863 р.) [353, с. 18-21, 89-90]. У 1862 р. в Росії розпочинається будівництво панцерника „Не тронь меня” [324, с. 500].

У флотах Англії, Франції та Італії на початку 60-х рр. було по два панцерники. Набуваючи досвіду, промисловість цих країн продовжувала нарощувати темпи спорудження панцерних кораблів. Промисловість Росії не могла змагатися в будівництві великих панцерників із приватною індустрією провідних морських держав. Тільки в середині 60-х рр. XIX ст. (у 1863 р.) у країні починається серійне спорудження залізних кораблів і складаються традиції створення панцерників. Накопичений досвід цього періоду, як позитивний, так і негативний, відображено в роботах фахівців-суднобудівників кінця XIX – початку XX ст., а також у працях радянських і російських дослідників другої половини XX – початку XXI ст. [687, с. 786-789, 1004-1030;

716, с. 165-167, 230-240; 723, с. 23-66]. У даній роботі увага зосереджується на основних особливостях суднобудування 60-70 рр. XIX ст., тобто тих, що вплинули на подальше формування виробничої практики верфей України.

Зокрема в документах, прийнятих у 1860–1869 рр., за якими, власне, відбулося реформування структури Морського міністерства та системи організації державного суднобудування в Україні, 27 січня 1860 р. затверджено „Положення” щодо морського управління [386, т. XXXV. – від I. – 1860 р. – № 35386]. Прийняття документа супроводжувалося побажанням Олександра II взяти його за зразок, а „усім міністрам і головним керівникам, сподіваючись і покладаючись на їхнє піклування, досягти того ж і в довірених їм управліннях” [293, с. 139]. Згідно з „Положенням” відбувалося „роззосередження управління”, при якому „місцевій владі” надавалася повна самостійність у вирішенні всіх питань. Миколаївський порт збережено як головний на Чорному морі, а Севастополь віднесено до портів другого розряду [184, л. 5-5 об.; 293, с. 138-140; 482, с. 23-32; 997, с. 259-265;]. Місцеві командири, які очолювали чорноморські портові управління, підпорядковувалися не центральній владі, а головному командирю в Миколаєві. Таким чином, уся виконавча діяльність щодо спорудження та ремонту суден передавалася портовим установам. У лютому 1860 р. головним командиром Миколаївського порту призначається генерал-ад’ютант Богдан Олександрович Глазенап (із 1861 р. віце-адмірал).

У жовтні 1864 р. в „заштатному місті Севастополь” скасовано посаду військового губернатора, оскільки „порт другого розряду” виводився з Миколаївсько-Севастопольського військового губернаторства. Севастополь спочатку увійшов до складу Сімферопольського, а потім – Ялтинського повіту Таврійської губернії [787, с. 79; 982, с. 352]. У 1864 р. Миколаїв набуває статусу окремого військового губернаторства, очолюваного Б. Глазенапом, який більше одинадцяти років уособлював військову та цивільну владу (посади головного командира Миколаївського порту та Чорноморської флотилії і міського військового губернатора) [506].

„Положення” щодо морського управління 1860 р. не було завершальним у

реорганізації способів керування кораблебудуванням на місцях. У грудні 1866 р. вийшов указ „Про головні підстави для реорганізації управління Морським відомством”. Цим указом засновувався Морський технічний комітет (МТК), на який покладалося вирішення технічних питань з проблем кораблебудування, розвитку артилерії, будівництва берегових споруд. Одночасно скасовувалися (у 1867 р.) кораблебудівний департамент і низка інших управлінських структур, зокрема господарські питання мали вирішуватися в портах. У червні 1867 р. „Положення про управління морським відомством” затверджено; його доповнив „Наказ щодо управління Морським відомством”, виданий у травні 1869 р. Основна мета нової реорганізації полягала в подальшій децентралізації управління та створенні сприятливих умов для діяльності портової влади [328; 386, 1868. – т. ХLI. – від. II. – 1866 р. – № 44010; 386, 1871. – т. ХLII. – від. I. – 1867 р. – № 44714; 391; 429; 997, с. 275-289]. Однак така ідея „залишилася на папері” [1013, с. 81]. Успіхи в суднобудуванні були важливими для міністерського начальства насамперед як показники ефективності їх власної адміністративної діяльності. І це в той час, коли все більшого значення набувають економічні чинники, зумовлені подорожчанням кораблебудування, ускладненням його технічної бази. З технічним переворотом у суднобудуванні суттєво підвищилася вартість кораблів при загальному скороченні їхньої чисельності в складі флоту. Зросли вимоги до якості, оперативності й економічності будівництва суден.

Усе це вимагало системної, науково розробленої кораблебудівної політики, яка принципово відрізнялася б від традицій епохи вітрильників. Під час побудови дерев'яних суден важливу роль відігравали затверджені регламенти, чітко встановлені канони та багаторічний досвід майстрів. Вага гармат, рангоуту, вітрил, баласту була відомою заздалегідь, а непередбачувані перевантаження завжди можна було усунути в процесі будівництва за рахунок зменшення кількості зазначеного оснащення вітрильників. Парове, а потім панцерне суднобудування докорінно змінили традиційні підходи. Парові машини, панцер, башти, нарізні гармати внесли в навантаження корабля велику

кількість перемінних величин, нехтування якими одразу відбивалося на перевантаженні. За нових умов точність проекту безпосередньо залежала від здатності інженера передбачити, якого рівня досягне техніка під час завершення побудови корабля. Саме тому в західноєвропейському суднобудуванні поступово утверджувалася практика завчасного, ще до початку побудови корабля, складання всього комплексу креслень. При цьому збільшувався штат інженерів та креслярів, що спостерігалось на всіх передових верф'ях світу.

У суднобудуванні Російської імперії такий процес відбувався надзвичайно повільно, а основною вимогою Морського міністерства щодо роботи верфей стає економія коштів. Відбувається відмова від витрат на організаційно-підготовчий етап на стадії формування проекту корабля. За дорученнями Морського міністерства розроблялися проекти переважно „зразками” кораблів іноземних держав. Невеликий конструкторський досвід супроводжувався прагненням інженерів упровадити все нові й нові західні технічні здобутки в проекти кораблів. На жаль, знання та досвід інженерів-практиків верфей Росії, як правило, не враховувалися. Ситуація погіршувалася небажанням управління керуватися об'єктивними законами економіки та правилами технології, тому на проекти запланованих кораблів переносилися іноземні розрахунки (без перерахування) [290; 309; 324, с. 499; 351, с. 2-33; 634, с. 222;]. „Хронічною хворобою” кораблебудування стає будівельне перевантаження, обумовлене постійними змінами, що вносилися в процесі проектування та побудови суден, внаслідок чого кораблі перевантажувалися ще на стапелі. Протидіяти такій практиці було нікому, а звичка до нескінченних переробок проектів, які подовжувати й терміни будівництва панцерників, швидко переросла в традицію. У 60-70 рр. XIX ст. в суднобудуванні Російської імперії закладається ще й хибна практика безсистемного спорудження різнотипних, а часто й поодиноких кораблів. Морське міністерство виявилось не готовим до динамічного сприйняття світових новацій, що у подальшому негативно позначилося на суднобудуванні в Україні [369, с. 42; 579, с. 61; 829,

№11, с. 158].

Зосереджуючись на проблемах військового суднобудування на Півдні України, перш за все звернемо увагу на загальну парадигму регіонального розвитку. Після Кримської війни суднобудівні верфі перебували в кризовому стані, адже їх виробнича діяльність фактично зупинилася. Криза в суднобудуванні негативно позначилася на загальному стані економіки. У повному обсязі постали результати непродуманої політики царського уряду, що орієнтувала регіон виключно на обслуговування військово-морського напрямку. Економічний розвиток Миколаєва й Севастополя, спрямований на обслуговування військового флоту, призвів до того, що інші галузі до середини ХІХ ст. перебували в зародковому стані. І це при тому, що більшість населення могла існувати обслуговуючи суднобудування чи флот. Пріоритетність військового напрямку за умов кріпосницької системи спричинила штучне стримування розвитку природних для Південного регіону галузей господарства. Тому економічна криза саме тих міст, де існували військові верфі (Миколаїв і Севастополь), після Кримської війни була глибшою, порівняно з Херсоном і Одесою. Отже, за нових умов в управлінні суднобудуванням вже було неможливе використання державного військово-адміністративного ресурсу.

Після закінчення війни Морське міністерство змушене запропонувати нову програму суднобудування на Півдні, звернувшись до досвіду колишніх своїх супротивників – Англії та Франції [604, с. 207]. Відповідно до звітів міністерства безумовною перевагою названих держав стає використання в суднобудуванні приватного капіталу, приватних заводів і комерційного торгового флоту. Державні суднобудівні підприємства в Англії та Франції, оточені мережею таких заводів і верфей, могли виконувати окремі замовлення, не беручи на себе зобов'язань щодо основного обсягу кораблебудівних робіт. Накопичений у Західній Європі досвід стимулював Морське міністерство одним із перших серед державних управлінських структур імперії (тобто ще до 1861 р.) вступити на шлях протегування приватному капіталу [293, с. 70-71]. Одночасно уряд сподівався розділити „тягар” державної підтримки між

приватним суднобудуванням і комерційним торговим флотом, що в західноєвропейських країнах розглядався як резерв військових флотів [324, с. 51]. Отже, посилення військового флоту ставало в пряму залежність від розвитку приватного судноплавства та суднобудування. На загальнодержавному рівні ця політика реалізовувалася саме на Півдні України, де створюється перше на Чорному морі і єдине в 50-60-ті рр. XIX ст. в Російській імперії велике акціонерне товариство „Російське товариство пароплавства і торгівлі” – РТПіТ (у 30-40-ті рр. спроби створити судноплавні товариства на Чорному морі не мали успіху) [173, л. 3 об. – 6, 13 об. - 14; 717, с. 1-5].

Ініціювали зародження РТПіТу флігель-ад’ютант, капітан першого рангу М. Аркас та відомий підприємець М. Новосельський. 17 травня 1856 р. вони подали міністру фінансів прохання про заснування на Чорному морі акціонерного пароплавного підприємства. Основною метою РТПіТу стає прискорене створення на Півдні парового торгового флоту та розвиток суднобудування (так вказувалося в статуті 3 серпня 1856 р.) [481, с. 100-114; 717, с. 7, 17-19, 23]. Функціонування цього акціонерного Товариства описано в спеціальній науковій літературі кінця XX – початку XXI ст. [602, с. 38; 719, с. 122-128; 788, с. 77-85; 809, с. 56-62; 1011; 1012].

Слід відзначити, що комерційна заповзятливість, не обмежена „надійним” адміністративним контролем, відіграла вирішальну роль у діяльності Товариства. Проте цілком зрозуміло, що в Російській імперії за умов обмеженості ринку вільного капіталу вирішальною умовою швидкого розвитку РТПіТу стала державна підтримка, оскільки з військово-стратегічних міркувань, уряд був щонайбільше зацікавлений у життєздатності РТПіТу. В умовах дії Паризького мирного договору уряд сподівався через розвиток приватного судноплавства компенсувати обмежену кількість Чорноморського військового флоту, адже в разі війни можна підсилити військовий флот пароплавами РТПіТу. Державна підтримка РТПіТу була вельми енергійною: уряд узяв у Товариства акцій на 2 млн. руб., „не вимагаючи дивідендів у перші

п'ять років"; передав йому державні пароплави для організації торгово-транспортних перевезень; субсидував компанію на двадцять років помильною платою за „доставку термінових повідомлень”. Правління РТПіТу знаходилося в Санкт-Петербурзі, а оперативна частина – в Одесі. Купецтво і дворянство не лише Півдня України, але й інших регіонів Російської імперії виявили неабияку зацікавленість у діяльності Товариства, купуючи його акції [717, с. 10, 21-25; 1057].

Визнаючи важливість державної підтримки РТПіТу на початковому етапі його існування, слід зауважити, що вже через 10 років „щедра допомога” уряду приватній компанії скасовується, а щорічна субсидія значно знижується. У середині 70-х рр. ХІХ ст. субсидія була „фактично номінальною, оскільки поверталася уряду у вигляді різних податків, сплачуваних Товариством у казну, з яких лише консульських зборів Товариство сплачувало 100 тис. руб.” [324, с. 51-58; 719, с. 122].

У процесі діяльності РТПіТу одним із найважливіших напрямів стало створення власної судноремонтної та суднобудівної бази. У 1857 р. з метою пошуку найбільш зручної для цього території Товариство вивчало місцевість у Одесі, Миколаєві, Севастополі, Феодосії. У Миколаєві, на березі р. Буг, була придбана територія для створення судноремонтного осередку. В Одесі купується ливарний завод. Ще до визначення основного місця розташування свого суднобудівного осередку РТПіТ замовляє в Англії мортонів елінг вантажопідйомністю 3000 т. Перші його механізми та конструкції прибули до Одеси в кінці 1857 р.

Нарешті після ретельних пошуків та обговорень місцем розташування суднобудівної і судноремонтної бази Товариства визнається Севастополь. Правління звернулося до уряду з клопотанням про передачу в оренду території Лазаревського адміралтейства. 24 березня 1858 р. надано дозвіл на безплатну оренду території адміралтейства для побудови майстерень і верфі, причому на досить пільгових умовах [282; 717, с. 35, 48]. Уряд цілком обґрунтовано розраховував, що приватнопідприємницька ініціатива й акціонерний капітал

значно швидше, ніж державні структури забезпечать відновлення суднобудівного виробництва, яке майже повністю було зруйноване під час оборони Севастополя й окупації міста англо-французькими військами.

Створення виробничої суднобудівної бази адміралтейства в Севастополі правління РТПіТу розпочало з будівництва одного з найважливіших об'єктів – елінгу, який, як уже зазначалося, був закуплений на фірмі Мортон в Англії. Спорудження мортонів елінгу стало можливим завдяки використанню підрядної системи та приватної підприємницької ініціативи. Будівництво об'єкта розпочав 30 жовтня 1858 р. підрядник Д. Волохов, який вже мав подібний досвід роботи у Лазаревському адміралтействі. Спорудження елінгу тривало з 1858 р. по 1861 р. (планувалося введення в дію 1 січня 1860 р.). Великий мортонів елінг, що був побудований на засадах кращих технологічних розробок свого часу, діяв із високою ефективністю більше 80-ти років (до 1941 р.) [353, с. 102-103; 742, с. 33].

Визначаючи загальну парадигму діяльності Севастопольського адміралтейства в 60-ті рр. ХІХ ст. щодо обслуговування торгово-транспортного флоту РТПіТом, наголосимо, що це відбувалося одночасно зі створенням нового рівня матеріально-технічної бази для металевих суднобудування. У 1861–1867 рр. побудовані ливарня, механічна, залізкотельна та ковальська майстерні, встановлено кран вантажопідйомністю 70 т, створено суднобудівну майстерню з плазовою ділянкою та інші об'єкти. Усі майстерні, магазини та кран на набережній з'єднувалися між собою залізницею. Підприємство в цей період фактично стало заводом, який називався „Адміралтейство РТПіТу в Севастополі” [717, с. 79-100, 108].

Пароплави РТПіТу не могли замінити кораблі бойового флоту на Чорному морі, тому в 60-ті рр. Морське міністерство робить спробу створити на Півдні України новий суднобудівний регіон. Віце-адмірал Б. Глазенап як Головний командир Миколаївського порту та начальник морських сил на Чорному морі вважав за можливе з цією метою здійснити будівництво нової верфі в Керчі. Однак запропонований проект не реалізувався. Основні сюжети

впровадження проекту (1865–1866 рр.) отримали вичерпне висвітлення в спеціальній літературі та періодичних виданнях кінця ХХ ст. [724, с. 47-49; 820]. Резюмуючи їх, відзначимо, що головною причиною краху планів створення нової верфі на Півдні став волюнтаризм керівників. Прагнучи подати іншим міністерствам Росії приклад того, як економити державні кошти, генерал-адмірал Костянтин Миколайович запропонував скоротити бюджет Морського міністерства (якщо в 1866 р. він складав 24 086 644 руб., то в 1867 р. – 17 471 003 руб., або на 28% менше). Цілком зрозуміло, що в умовах обмеженості коштів створити новий осередок суднобудування в Україні не вдалося, хоча на той час „придбано зручне місце для облаштування верфі; ...зібрано всі необхідні думки задля приведення до виконання пропозицій про створення визначених панцерних батарей” та складено креслення нових суден, які планувалося споруджувати [335, с. 268; 842, с. 215]. Отже, фінансова „ощадливість” Морського міністерства призвела до витрат державних коштів „вхолосту”.

На початку 70-х рр. ХІХ ст. відбувається зміна концептуальних підходів до суднобудування на Півдні України, що безпосередньо пов'язано з новою політичною кон'юнктурою в Європі. Крах імперії Наполеона ІІІ у Франції та орієнтація Німеччини на підтримку Росії дозволили останній оголосити про скасування статей Паризького мирного договору, який забороняв їй мати флот на Чорному морі. На Лондонській конференції у березні 1871 р. західні держави підтвердили право Росії на відновлення Чорноморського флоту. У жовтні 1871 р. командир Миколаївського порту став головним командиром флоту та портів, а довірене йому відомство отримало назву Головне управління Чорноморського флоту та портів. 8 травня 1871 р. на посаду головного командира Миколаївського порту (а також Миколаївського військового губернатора) призначили віце-адмірала М. Аркаса [481, с. 127; 494].

Етап змін у суднобудуванні на території України збігся зі зміною програмних цілей у діяльності Морського міністерства, зокрема відмовою від реформування. Безпосередня залежність військово-морських сил від

політичних пріоритетів та економічного потенціалу країни засвідчила безперспективність модернізації відомчої структури (Морського міністерства) у відриві від реформування імперії в цілому. Поява реакційних тенденцій у політичному житті держави (70-х рр. ХІХ ст.) супроводжується переходом Морського відомства на шлях „реакції”. Підсумком уже проведених реформ стає не спрощення структури управління, а тяжіння до централізації. Віце-адмірал М. Аркас, відповідно до встановленої службової субординації, був зобов’язаний підкорятися рішенням вищих структур у питаннях суднобудування [634, с. 114, 154, 156-157]. Головний командир Чорноморського флоту і портів не мав ані повноважень, ані коштів для реалізації грандіозних робіт на верф’ях для відродження кораблебудування.

Генеральну лінію в суднобудуванні тоді визначав контр-адмірал Андрій Олександрович Попов (із 1872 р. – віце-адмірал). У 70-80-ті рр. ХІХ ст. він, користуючись, як свідчать історичні джерела, винятковою довірою генерал-адмірала Костянтина Миколайовича, фактично перебрав на себе функції „генерального конструктора” військово-морського флоту Російської імперії [327; 531; 532; 637; 851; 977].

Діяльність А. Попова викликає неабиякий інтерес, оскільки реалізація верф’ями України його проекту побудови круглих суден дозволила розпочати панцерне кораблебудування в регіоні. Судна круглої форми не мали аналогів в іноземних флотах і, одержавши назву „поповки”, збереглися в історії суднобудування як експеримент „курйозних суден”. Етапи створення панцерників круглої форми в Миколаївському адміралтействі докладно представлені в літературі та періодичних виданнях кінця ХХ – початку ХХІ ст. [548, с. 132-133; 576; 704; 723, с. 85-87]. Тому, за змістовою послідовністю нашого дослідження на підставі зібраного історичного матеріалу відтворимо тільки окремі сюжети, пов’язані з загальними тенденціями побудови кораблів [194, л. 61 об.-62; 280; 293, с. 102-106; 354, с. 5, 59-60; 392, с. 28, 130-136; 572, с. 1-34].

У Миколаївському адміралтействі, де відбувалося створення круглих

суден, пройшла реконструкція та розширення виробничої бази: будуються капітальні споруди залізокотельної та артилерійської майстерень, удосконалюються корабельні і мортонів елінги. Зводиться майстерня для „панцерного суднобудування”, новий стапель „для побудови першої поповки” та інші споруди, розраховані на більші (у порівнянні з вітрильниками) розміри й спускову вагу панцерних кораблів, розширювалися корпусообробна та деякі інші майстерні [335, с. 270-271].

Перший панцерник круглої форми „Новгород” урочисто зійшов на воду 21 травня 1873 р. (додаток Н). На спуску були присутні автор проекту, віце-адмірал А. Попов, та генерал-адмірал великий князь Костянтин Миколайович [194, л. 62 об.-63; 212, л. 1; 394; 481, с. 133]. Технічна готовність „Новгорода” була настільки високою, що Чорноморський панцерник став першим у Російській імперії великим кораблем, спущеним з усіма механізмами та бронєю. У вересні „Новгород” перейшов у Севастополь, де до його добудови залучено виробничу базу адміралтейства РТПіТ. Із кінця 1873 р. та більшу частину весни 1874 р. у майстернях займалися панцерником. Тут „поповку” вперше підняли на елінг і виконали доволі значний обсяг робіт [212, л. 4-4 об; 354, с. 59-60; 576, с. 12-14; 619, с. 449-451]. Нагадаємо, мортонів елінг РТПіТу був єдиним у Чорноморському басейні Півдня України, що дозволяв ремонтувати великі судна, а сама матеріально-технічна база Севастопольського адміралтейства на той час найбільше відповідала завданням металевих суднобудування [137; 572, с. 10]. Після добудови, на кінець 1874 р., панцерник увійшов до складу кораблів флоту.

Влітку 1873 р. у проект другого судна круглої форми – „Киев” , стапельні роботи на якому в Миколаївському адміралтействі припинилися в середині 1872 р., віце-адмірал А. Попов запропонував внести зміни. Згідно з його пропозиціями, нова „поповка” зазнавала значних удосконалень. У жовтні 1873 р. майбутній панцерник перейменовують на „Вице-адмірал Попов”. До цього часу традиція найменування кораблів була такою: кораблі першого рангу носили імена святих, членів імператорської родини або називалися на честь

визначних військових перемог. Надання кораблю імені проектанта можна вважати унікальним фактом у суднобудівній практиці.

Не зупиняючись докладно на тактико-технічних особливостях корабля, виділимо лише основні етапи його спорудження. У Миколаївському адміралтействі в січні 1874 р. розпочали будівництво, а 25 вересня 1875 р. „Вице-адмірал Попов” зійшов на води Інгулу. У березні 1876 р. проведено огляд механізмів і котлів „поповки”. Як і його попередника, „Вице-адмірала Попова” перевели до Севастополя, де приступили до завершальних робіт. У серпні 1876 р. панцерник став до лав флоту [91, арк. 3 – 6; 213, л.1-9; 576, с. 14-20; 704, с. 49-51]. Звернемо увагу, що саме під час спорудження „широких суден” до проектування водовідливних засобів і системи водонепроникних перегородок, А. Попов залучив лейтенанта С. Макарова, який у цей час працював над проблемами непотоплюваності корабля [797; 798; 799; 800; 801].

Новизна типу судна, постійні „вдосконалення”, які вносив автор уже в процесі будівництва „поповок” [354, с. 5; 355, с. 2, 5-6, 57; 356, с. 31; 357, с. 59-61], привели до створення в Миколаївському адміралтействі двох різних за тактико-технічними елементами кораблів, що представлено в таблиці 4.1 [499, с. 19; 519, с. 24; 548, с. 132; 576, с. 24].

Таблиця 4.1

Тактико-технічні елементи „поповок”

№ п/п	Елементи	„Новгород”	„Вице-адмірал Попов”
1.	Водотоннажність, т	2491	3550
2.	Діаметр, м	30,8	36,6
3.	Осадка, м	3,8	4,1
4.	Кількість парових машин	6*	8**
5.	Потужність механізмів, к.с.	3360*	4480**
6.	Кількість котлів	8	12

Продовж. табл. 4.1

7.	Кількість гвинтів	6*	6**
8.	Швидкість ходу, вуз.	7	8,5
9.	Бронювання, мм:		
	Борт.....	178-229	178-406
	Барбет.....	280	457
	Палуба.....	70	70
10.	Озброєння:		
	кількість гармат - калібр, мм	2-280	2-305
11.	Запас вугілля, т	200	250
12.	Дальність плавання, милі	480	540
13.	Екіпаж, офіц./матр.	15/136	19/187

* Після модернізації – 4 ПМ, потужністю 2000 к.с., гвинтів – 4.

**Після модернізації – 6 ПМ, потужністю 3066 к.с., гвинтів – 4.

Указане неупереджено засвідчує, що під час створення перших панцерників на верф'ях України узвичаюється таке явище, як постійне технічне вдосконалення проекту судна вже на стадії його будування.

Круглі судна А. Попова викликали жвавий інтерес професіоналів-суднобудівників [326; 484]. Серед інженерів, фахівців у галузі кораблебудування як за кордоном, так і в Російській імперії було набагато більше супротивників, аніж прихильників „поповок” [401, с. 9]. У середині 70-х рр. ХІХ ст. у газетах „Голос”, „Біржові відомості”, „Російський світ” проводиться кампанія протесту проти будівництва кораблів такого типу [392, с. 205-219]. З'являється іронічна фраза, що стала крилатою: „Поповки”, безумовно, кораблі особливі: нікого не наздоженуть і ні від кого не втечуть”. Спеціалісти організують дискусію, у ході якої супротивники проекту доводять технічну та фінансову необґрунтованість спорудження „поповок” [392, с. 139, 144-159]. Їх твердження були цілковито об'єктивними. Так, після будівництва двох „поповок” та проведення ходових випробовувань виявилися

притаманні круглим кораблям недоліки, зумовлені їх незвичною формою: недостатня стійкість на курсі; надмірна остійність, що спричиняло різке хитання; стрімке обертання навколо своєї осі після кожного пострілу. Ці та інші недоліки змусили Морське міністерство відмовитися від будовання круглих панцерників і в подальшому цей тип кораблів розвитку не отримав.

У спеціальній історичній літературі й досі немає однозначної оцінки цього типу кораблів для технічного поступу суднобудування та флоту [186, Л.1-40; 883; 899]. Але безперечним є те, що будівництво на верфі в Миколаєві та дообладнання в Севастополі перших панцерних кораблів, до того ж такої незвичної конструкції, привело до кардинальних змін в організації виробництва. Вдосконалюється технологія обробки металу та можливості його використання [722, с. 308]. У Миколаївському адміралтействі під час створення „поповок” обладнання поповнилося новими залізообробними машинами, „північна й південна частини адміралтейства та різні майстерні й склади поєднано залізницею”. У 1877 р. на верфі встановлюється закуплений в Англії „плавучий док” вантажопідйомністю 3600 т [324, с. 588; 329; 335, с. 270-271; 481, с. 167]. Інженери-кораблебудівники та робітники набули нових знань і досвіду, а це працювало вже на перспективу.

70-ті роки XIX ст. стали важливим періодом у розвитку виробничо-технічної бази суднобудування на території України. Перехід до металевого суднобудування перетворив верфі з місць спорудження суден на промислові підприємства. Замість примітивних майстерень з'явилися металообробні, механічні, трубомідницькі цехи, оснащені верстатами з централізованим приводом від парових машин; для освітлення почали використовувати електрику. На стапелях застосовувалися парові крани вантажопідйомністю в кілька тонн (потім їх замінили електричні, вантажопідйомністю 10-30 т). У суднобудування впроваджуються нові технологічні операції: обрізання сталевих листів за допомогою ножиць і пил; продавлювання отворів для заклепок; свердління і розсвердлювання отриманих отворів для надання їм циліндричної форми; зачистка задирок для забезпечення щільного прилягання

сполучуваних деталей; нагрів заклепок; розклепування голівок. Разом із тим уся організація побудови суден була запозиченою з часів дерев'яного суднобудування. Технологічними центрами верфей, як і раніше, залишалися стапелі, а необхідні виробничі цехи і склади розміщувалися навколо них. Судна, як і колись, збирали з деталей (елементів набору, листів обшивки), тільки з'єднувалися вони заклепками, а не цвяхами та болтами. Клепання стає основним технологічним процесом виготовлення корпусу суден, який дозволяв отримати нероз'ємне з'єднання його елементів. На стапель подавали не лише великогабаритні листи зовнішньої обшивки, але й жаровні для нагрівання заклепок, що призводило до задимлення елінгів. Щоправда судові механізми монтувалися на стапелі тільки частково. Як правило, на воду судна спускали з готовністю 20-30%. Далі на добувних набережних плавучі крани завантажували деталі надбудов, труби та інші механізми. Важкі механізми, наприклад, парові машини, доводилося не лише монтувати, але і складати безпосередньо на суднах [631, с. 195-202; 736; 835; 837, с. 49-53; 901; 1015, с. 316-328].

Визнаючи перехід до панцерного суднобудування провідною тенденцією виробничої спрямованості верфей Півдня України, слід зазначити, що результативність їхньої роботи була невисокою. Створення суден круглої форми – єдиний результат діяльності підприємств. Однак „поповки” не виправдали надій, покладених на них проектантом. У період російсько-турецької війни 1877–1878 рр. „Новгород” і „Вице-адмірал Попов”, як кораблі берегової оборони, знаходилися на рейді Одеси [293, с. 107].

Суднобудівникам Півдня вже в екстремальних умовах під час військово-морських операцій доводилося швидкими темпами переходити до створення нових типів суден, придатних до ведення наступального бою. Першим за реалізацію таких завдань взялося Севастопольське адміралтейство РТПіТу. Цивільні судна Товариства переобладнували й озброювали робітники адміралтейства. Так, перетворений суднобудівниками на базу мінних катерів пароплав РТПіТу „Великий князь Константин” творець проекту, капітан-

лейтенант С. Макаров, назвав „найсильнішим міноносцем у світі” [458, с. 157; 846]. Опускаючи загальновідомі факти російсько-турецької війни 1877–1878 рр., мусимо зауважити, що військово-морські операції на Чорному морі в цей час прискорили освоєння суднобудівниками Півдня бойових кораблів нового класу, які стали носіями мінного озброєння – міноносок (їх іноді називали „міноносні човни”, „мінні судна”) [587, с. 16-103; 726, с. 395-421; 992, с. 96-101].

У січні 1878 р. Морське міністерство приймає рішення про екстрене одночасне будівництво більше 100 міноносок „за виробленим для них типом” [324, с. 591]. На Півдні України до виконання замовлення залучено виробничі потужності двох недержавних підприємств – адміралтейства РТПіТ (Севастополь) і заводу Белліно-Фендеріха (Одеса), яким доручалося створити по три міноноски [519, с. 308-311]. Показово, що до побудови військових суден уперше залучається одеський механічний завод Белліно-Фендеріха. Підприємство, засноване в 1862 р. як невеликий чавуноливарний і механічний осередок в 70-ті рр. ХІХ ст., мало вже свій елінг та набуло певної виробничої культури, яка дозволила прийняти військове замовлення [527, с. 390].

За прототип майбутніх міноносних човнів, що мали створити підприємства України, Морське відомство планувало взяти теоретичні креслення міноноски „Сулин”, побудованої в Англії. Більшість спеціалістів визнавали, що вона має серйозні вади: відсутність необхідних морехідних якостей, малу остійність, а також слабкий корпус. На певні дефекти звернув увагу і капітан другого рангу С. Макаров у листі, написаному М. Аркасу (від 19 листопада 1877 р.). Саме тут він зазначив: „Я маю честь запропонувати Вам креслення парового катера...” [268]. На жаль, проект С. Макарова не було реалізовано на Півдні. Як свідчать подальші події, за кресленнями Степана Йосиповича в 1878 р. на Балтійському заводі збудовано міноноску „Сирена”. Фахівці відзначали, що „порівняно з іншими міноносками вона мала кращі морехідні якості” [519, с. 176-177; 690, с. 22-23].

Не вдаючись до детального аналізу бойових можливостей міноносок,

зазначимо, що виробництво залізних швидкісних суден також стало для суднобудівників Півдня України етапним явищем [333, с. 49-52; 595, с. 61-62; 819, с. 12-14]. У процесі їхнього створення закладалися підґрунтя нових уявлень про характер виробництва, зокрема „корпус міноносок будувався з кращої сталі, такої, яка мала більшу міцність, пружність і легкість”. Крім того, суднобудівники усвідомили, що міноноски – техніка якісно нового рівня, в якій усі вади та промахи майже не підлягають виправленню, а це може призвести до серйозних наслідків [324, с. 590]. Будівництво міноносок показало, що створення малого швидкісного корабля вимагає високої проектної та технологічної (особливо в машинобудівній частині) культури, ретельного підбору робочих кадрів і майже обов’язкової спеціалізації підприємств.

Отже, в історії суднобудування на Півдні України 70-ті рр. XIX ст. стали періодом переосмислення змісту виробничого навантаження верфей. Усвідомлюються як особливості панцерного суднобудування, так і відмінності його проектно-нормативної практики від тієї, що була в добу вітрильників.

Назване десятиліття позначається реалізацією доволі вдалого експерименту щодо створення підводного човна – етапного явища світового технічного прогресу. Через те що ці події зумовили започаткування в перспективі нового напрямку в суднобудуванні, вони потребують детальнішого розгляду. Будівництво першого підводного човна в Україні здійснено в 1877–1878 рр. в Одесі. Творець нового плавучого засобу – Степан Карлович (Стефан Казимир) Джевецький (1843–1938 рр.), виходець із родини багатих дворян Подільської губернії. На основі розробленого в 1876 р. проекту С. Джевецький за власні кошти побудував підводний човен на заводі Бланшарда. Це було невелике судно з корпусом із листової сталі: водотоннажність становила близько 2 т; довжина 4,5 м; ширина 1,5 м; висота 2 м; екіпаж 1 чол. Рух човна забезпечувався обертанням гребного гвинта за допомогою приводу велосипедного типу з педалями для ніг [547, с. 89-90; 603, с. 44-48; 666, с. 91-92]. Підводний човен протягом 5-ти місяців проходив випробовування перед спеціальною комісією на Одеському рейді (додаток П). Після їх завершення

головний командир Чорноморського флоту й портів адмірал М. Аркас звернувся до Морського міністерства з клопотанням про доцільність будівництва таких човнів для використання в прибережній зоні проти кораблів супротивника. Однак Морське міністерство залишило проект С. Джевецького без уваги. Ні обтічний корпус, ні добре продумана система занурення-спливання не могли компенсувати принципових недоліків: слабкості мускульного двигуна, мізерного часу перебування під водою, незначної дальності плавання. Подальші розробки С. Джевецького (другий варіант – у 1879 р., третій – у 1880 р.) одержали практичну реалізацію в Петербурзі. Відповідно до проекту 1880 р. збудовано 50 човнів, з яких 34 відправили залізницею до Севастополя, де вони перебували в строю близько п'яти років [474, с. 80-92, 796-798; 666, с. 93, 104-106; 870, с. 66-72; 969, с. 73-77].

У контексті історичних реалій останньої чверті ХІХ ст. слід відзначити, що апріорне твердження аматорів-винахідників про можливості підводного плавання сприймалося більшістю вчених та інженерів провідних морських держав лише як „курйоз” технічної думки, а не перспективний напрям у суднобудуванні.

Загалом 70-ті рр. ХІХ ст. стали етапними для всього світового суднобудування. У цей час до традиційних морських лідерів Англії й Франції долучаються нові амбітні держави – Німеччина та Італія, які вважали флот гарантом військово-морської могутності. Перша зводила потужні верфі в Кілі та Вільгельмсгафені. Суднобудівні підприємства Італії (через виробничу кооперацію з заводами інших країн) вивели чисельний склад кораблів флоту своєї країни на провідні позиції у світі [687, с. 26-29, 73-77, 163; 994, с. 18].

Отже, 60-70-ті рр. ХІХ ст., які у світовому суднобудуванні позначені пошуком найбільш раціональних конструктивних рішень панцерників, стали показовими і для України, на верф'ях якої почалося будівництво принципово нових типів кораблів.

4.2. Адаптація технологій кораблебудування до нових потреб (перехід до класичних панцерників)

Під час російсько-турецької війни 1877–1878 рр. на флот покладалися певні надії. Однак хід війни показав, що „флот відігравав дуже незначну роль” [587, с. 102]. Відсутність на Чорному морі морехідних панцерників визначила усі стратегічні помилки в суднобудуванні, що впливали на реалізацію перспективних планів у зовнішній політиці. Так, зосередженість на будівництві кораблів оборонного флоту, тобто „поповок” не відповідала подальшим планам уряду Російської імперії на Чорному морі. На часі була розробка комплексної довгострокової кораблебудівної програми з визначенням конкретних завдань для верфей Півдня.

Аналіз змістового наповнення виробничих суднобудівних програм доцільно викласти в контексті загальної характеристики ситуації, яка склалася в Морському міністерстві та державі, що допоможе з’ясувати, чому саме будували ті чи інші типи суден. На початку 80-х рр. XIX ст. розробка та реалізація суднобудівних програм збіглася зі вступом на престол нового імператора Олександра III та зміною концептуальних підходів до внутрішньодержавної парадигми. Політика уряду Олександра III спрямовувалася на збереження й утвердження найбільш реакційних форм самодержавного устрою. На зміну ліберальній політиці Олександра II (вбито 1 березня 1881 р.) відбувається повернення до „якоря порятунку” – офіційної тріади, вираженої дефініцією „самодержавство – православ’я – народність”. Корегування внутрішньої політики супроводжувалися „перетрушуванням” урядових кіл, міністерських чиновників, у тому числі й Морського відомства [334, с. 5-7]. У липні 1881 р. генерал-адмірала Костянтина Миколайовича усунуто від верховного керівництва флотом. Його змінив брат нового імператора – великий князь Олексій Олександрович [501; 650, с. 552]. Найближче оточення так характеризувало нового керівника: “Важко собі уявити більш скромні знання зі сфери морських справ у цього адмірала

могутньої держави. Одна лише згадка про необхідність сучасних перетворень у військовому флоті викликала хворобливу гримасу на його красивому обличчі. Не цікавлячись рішуче нічим, що не стосувалося жінок, їжі або ж напоїв, він винайшов надзвичайно зручний спосіб для влаштування засідань Адміралтейств-ради. Він запрошував його членів до себе в палац на обід. І після того як наполеонівський коньяк потрапляв до шлунку його гостей привітний господар відкривав засідання Адміралтейств-ради традиційною розповіддю про випадок з історії російського вітрильного військового флоту” [552, с. 42]. Відомий кораблебудівник академік О. Крилов узагальнив діяльність Олексія Олександровича як керівника Морського відомства так: „За 23 роки його управління флотом бюджет виріс у середньому майже в п’ять разів; побудовано багато панцерників та панцерних крейсерів, але ця „множина” була тільки зібранням окремих суден, а не флотом” [284, с. 156]. Отже, у справі флоту та суднобудування новий керівник фактично не втручався. У червні 1881 р. А. Попова, який „кип’ятив своєю заповзятливістю Чорне море” [489, с. 205] зміщено з посади голови кораблебудівного відділення (начебто з приводу хвороби). На його місце призначається віце-адмірал І. Шестаков, який у 1882 р. переходить на посаду керівника Морського міністерства. Він змінив на цій посаді контр-адмірала О. Пещурова, який 26 квітня 1881 р. як керівник Морського міністерства подав великому князю Олексію Олександровичу записку „Про заходи щодо посилення флоту”. Центральною ідеєю документа було відродження морських сил на Чорному морі [369, с. 73, 179; 675, с. 83-84]. На думку адмірала І. Касатонова, командуючого Чорноморським флотом на початку 90-х рр. ХХ ст. (із жовтня 1991 р. по грудень 1992 р.), – це „була смілива і, як завжди, ініціатива, що каралася. Однак, керівник Морського міністерства на неї погодився. Він зважив обставини, оцінив ситуацію того часу, умови при царському дворі і подав новий документ, що міняв плани окремих міністерств, співвідношення сил двору, порушував баланс відносин фінансово-економічних структур у країні. Контр-адмірал О. Пещуров влучив у ціль. За поданим документом імператор Олександр III прийняв політичне

рішення: „Флот будувати!”” [737, с. 14; 992, с. 442]. Однак О. Пещуров, як „ставленик” великого князя Костянтина Миколайовича, що відійшов від справ, не влаштував його наступника. Саме тому на початку 1882 р. на пост керівника Морського міністерства призначено І. Шестакова, а О. Пещуров стає головним командиром Чорноморського флоту та портів, військовим губернатором м. Миколаєва [529; 557].

З іменем І. Шестакова пов'язується затвердження першої перспективної кораблебудівної програми для Чорноморського флоту та низка реформ військово-морського управління Росії в цілому. Прагнення віце-адмірала забезпечити еволюційний характер реформування в суднобудуванні та флоті супроводжувалося концентрацією влади в його руках. Вивчені джерела дозволяють спостерігати, як І. Шестаков стає з 1882 р. фактично одноосібним керівником морського відомства [185, л. 20-26, 45-45 об.; 634, с. 49-51, 113]. Тепер значною мірою саме від нього залежать основні напрями розвитку суднобудування. Навесні 1882 р. за пропозицією І. Шестакова затверджено програму будівництва флоту, що розрахована на „20-річний термін” [369, с. 750-751]. Першочерговим завданням визнавалося відродження Чорноморського флоту, який у випадку війни мав висадити десантний корпус на береги Босфору. Саме ця мілітаристська мета буде *визначати* (курсив – Авт.) виробниче наповнення суднобудівних підприємств Півдня в останні двадцять років ХІХ ст. та на початку ХХ ст. Щодо основного завдання Чорноморського флоту, яке передбачало захоплення протоки Босфор десантною експедицією, то воно залишалося актуальним до останніх днів існування династії Романових [858, с. 71-78, 235, 236].

Згідно з прийнятою програмою, верфі Півдня мали побудувати для Чорноморського флоту панцерники найпотужнішого типу, пристосовані до плавання в будь-яку пору року. Рішення мотивувалося як обмеженими розмірами морського театру, так і труднощами розгортання суднобудування в регіоні [334, с. 58]. Однак конкретних рекомендацій стосовно запланованого типу корабля не було. Щодо цього висловлювалися лише загальні побажання:

він мав поєднувати в собі наймогутнішу артилерію, товстий панцер та велику швидкість ходу. Протягом 20 років планували побудувати „8 першокласних панцерників, 2 посильних судна і 20 великих міноносок” [369, с. 43].

Розробка Морським міністерством перспективного плану розвитку суднобудування та флоту для того часу була, безсумнівно, прогресивним явищем. Наприкінці XIX ст. таке планування увійшло в практику більшості морських країн. В Англії в 1889 р. затверджується 5-річний план розвитку флоту (1889–1894 рр.), відомий як „Акт про морську оборону”. В Японії в 1895–1896 рр. розробляється 12-річна перспективна програма. У Німеччині, згідно з законами про флот (1897–1900 рр.), суднобудування також активізується. Отже, перспективне планування стає закономірним фактором світового кораблебудування [499, с. 45-47, 52-53; 548, с. 201, 339, 357]. І все ж перспективні розробки суднобудування в Росії мали свою особливість. За часовою тривалістю - „20-річний”- план посилення флоту не знав аналогів, і в цьому полягав його недолік. Адже нереально було очікувати, що ймовірні супротивники не вживатимуть зі свого боку відповідних заходів для активізації кораблебудування та посилення флоту.

На початку 80-х рр. XIX ст. у світовому суднобудуванні відбувалося інтенсивне вдосконалювання тактико-технічних елементів бойових кораблів. Вертикальні парові машини подвійного та потрійного розширення витиснули горизонтальні, переважна кількість кораблів мала два гвинти. З 1880 р. металургійна промисловість почала виготовляти новий сталезалізний панцер – „компаунд”. Нанесена на залізні плити розплавлена сталь із подальшим загартуванням здобувала високу твердість, внутрішня ж сторона плит залишалася в’язкою і не кришилася від ударів снарядів. Новий панцер на 25% став міцнішим від колишнього, залізного [1016, с. 125-126]. У порівнянні з кованим залізом компаунд-броня дала кораблебудівникам певний вигравш у вазі. Панцер можна було використовувати для збільшення площини бронювання без значного зростання водотоннажності корабля.

Основу всіх флотів на цей час вже складали панцерники. У Німеччині

для Балтійського моря в кінці 70-х – на початку 80-х рр. будувалася серія безрангоутних панцерників. Їхній проект вдало втілювався в чотирьох кораблях типу „Sachsen”. У Франції шедевром кораблебудування вважався „Amiral Duperre” (закладено у 1877 р., спущено на воду в 1879 р., у строю – з 1883 р.). „Amiral Duperre” – це перший французький океанський барбетний панцерник; окрім того, він був *першим* (курс. – Авт.), побудованим на приватній верфі країни. В Англії зразком нової техніки був панцерник „Collingwood” (закладено у 1880, спущено у 1882 р., в строю – з 1887 р.) [548, с. 148-149, 201-202, 232-233; 986, с. 34-35].

У цілому в останній чверті ХІХ ст. прогрес у металургії та машинобудуванні Європи відбувався настільки швидко, що дозволяв у найближчому майбутньому розраховувати на подальше вдосконалення кораблів. У послідовній парадигмі світового технічного прогресу визначальною тенденцією суднобудування в Україні стає практична реалізація першого проекту чорноморського панцерника та створення на Півдні належної матеріально-технічної бази, що дозволяла реалізацію 20-річної програми кораблебудування.

Спеціальні розвідки дослідників історії панцерного суднобудування містять конкретні матеріали, що задокументували процес пошуку Морським технічним комітетом (МТК) можливого типу корабля, етапи відпрацювання креслень панцерника та постійне корегування проекту І. Шестаковим [580, с. 9-14; 723, с. 160, 174-180]. Зіставлення документальних матеріалів Морського відомства та його структур із наявною сучасною літературою вочевидь демонструє диктат І. Шестакова під час з’ясування концептуальних підходів до майбутнього проекту корабля [358, с. 12; 359, с. 9-10; 360, с. 24-29; 361, с. 2-24; 362, с. 2-3]. Головна ідея керівника міністерства полягала у відмові від експериментів у суднобудуванні. Потрібно було вибирати проекти кращих іноземних кораблів і вносити в них лише ті зміни, які б ураховували умови Чорного моря (і Балтійського). Разом із цим, із міркувань економії коштів, кораблі мусили мати якомога меншу водотоннажність.

Під час розгляду прототипу панцерника для Чорного моря брали британський „Аях”, французький „Сайман” і побудований у С.-Петербурзі „Петр Великий”. За наказом І. Шестакова перевагу надано останньому. Наприкінці 1882 р. затверджується теоретичне креслення та специфікація панцерника: водотоннажність 9990 т, машина 9000 к.с., передбачувана осадка не більше 8 м, швидкість ходу 14 вузл. (зафіксовано журналом Кораблебудівного відділення МТК № 184) [359, с. 9]. Перший проект Чорноморського панцерника планувалося реалізувати в серії з трьох кораблів. До його виконання залучалася виробнича база верфей України. Головний панцерник „Екатерина II” (назва присвоєна 3 жовтня 1883 р.) мали будувати на миколаївській казенній верфі (додаток Р), а дві одиниці - „Чесма” та „Синоп” (назви присвоєні 30 вересня 1883 р.) - замовили адміралтейству РТПіТ у Севастополі [360, с. 24-31]. Будівельником першого великого броненосця Миколаївського адміралтейства призначено підполковника корпусу корабельних інженерів О. Мордвинова, а його помічники – поручики того ж корпусу О. Терентьев та Ф. Юр'єв. У Севастополі за створенням панцерників наглядав капітан А. Торопов.

Спорудження великих панцерних кораблів зі складною конструкцією корпусу, судновими системами та пристроями, потужними паросиловими механічними установками та різноманітним озброєнням передбачало передові для того часу механізовані засоби виробництва на верф'ях. Однак у Миколаївському казенному адміралтействі реконструкція та переозброєння, розпочаті ще в 70-ті рр. (у період побудови „поповок”) затяглися. Севастопольське адміралтейство РТПіТу мало у своєму розпорядженні потужності, необхідні для будування та ремонту металевих суден торгового флоту й невеликих військових кораблів [138]. Найбільшими з побудованих тут були судна „Кача” і „Волга” (створені відповідно у 1870–1872 рр. та 1880–1881 рр.): водотоннажність 1000 т, довжина 67 м, ширина 9,1 м, осадка 3,5 м, ПМ 300 к.с. і один гвинт [743, с.105, 108]. Отже, верфі Півдня України до виконання інноваційного замовлення – будівництва великих панцерних кораблів зі

складною конструкцією – були не готові. І в Севастополі, і в Миколаєві спорудження насичених технікою та зброєю панцерників довжиною понад 100 м і водотоннажністю більше 10000 т стало принципово новим завданням. Спочатку необхідно було сформуванню нову суднобудівну базу. У першу чергу це стосувалося створення набагато більших за розмірами та вантажопідйомністю елінгів і стапелів (порівняно з добою вітрильного флоту), а також забезпечення верфей належним крановим устаткуванням.

У Миколаївському адміралтействі під керівництвом головного командира Чорноморського флоту та портів О. Пещурова здійснено переустаткування елінгу № 7 [334, с. 120]. На його реконструкцію на початку 80-х рр. XIX ст. витрачено 72000 руб. Відповідно до нових виробничих завдань змінювалася і матеріально-технічна база адміралтейства. Зросла кількість обладнання для обробки металу та корпусу суден [369, с. 175-176].

Із метою створення виробничої бази панцерного суднобудування найбільший обсяг робіт покладався на севастопольське адміралтейство РТПіТу. Ще до укладання офіційної угоди на побудову „Чесмы” й „Синопа” почалася розробка проекту, а потім і спорудження двох великих стапелів. До створення передового виробничого комплексу в Севастополі залучаються найбільш активні підприємницькі сили міста. Саме їх енергія та організаторські здібності дозволили реалізувати в 80-90-ті рр. XIX ст. рішення Морського міністерства, прийняте в 1882 р., про створення двох нових великих сухих доків (на території зруйнованого під час Кримської війни п'ятикамерного докового комплексу) [359, с. 10-12]. У 1883–1886 рр. будівництво першого Олексіївського (Західного) доку здійснював власними силами підрядник Сергій Кундишев-Володін – купець 1-ї гільдії, потомствений почесний громадянин Севастополя. Загальне технічне керівництво будівництвом забезпечував інженер-полковник Олексій Чикальов. Згідно з проектом, док мав такі розміри: довжина 140 м, ширина входу 26 м, ширина зверху 35,6 м, глибина 8,2 м. Протягом трьох років підрядник організував проведення складних багатопланових робіт. У грудні 1886 р. відбулося перше докування суден

(додаток С). Після закінчення будівництва С. Кундишева-Володіна нагороджено званням комерції радника, що надавало купцеві право на особисте дворянство [369, с. 179-180; 651; 842, с. 238]. У житті м. Севастополя діяльність С. Кундишева-Володіна позначена і благодійними заходами. У 1889 р. за його кошти (близько 50 тис. руб.) відбудовано церкву в ім'я Св. апостолів Петра і Павла, зруйновану під час Кримської війни [119, с. арк. 13-14, 18-19 звор.; 753, с. 57].

Зведення другого доку з назвою Олександрівський (Східний) почалося в 1884 р., але його будівництво затягувалося. У 1891 р. уже новий головний командир Чорноморського флоту і портів, віце-адмірал М. Копитов [16, арк. 1-3], у своєму зверненні до Морського міністерства писав про необхідність прискорення робіт. У лютому 1892 р. приймається рішення організувати будівництво другого доку, що мав, порівняно з першим, збільшені розміри: довжина 169,2 м, ширина 26 м, глибина 9,1 м. Вартість споруди 1 729 733 руб. Звести док планувалося підрядним способом. За право отримати підряд у відкритих торгах „боролися” декілька претендентів (у трьох відкритих торгах змагалися відповідно: 3, 5 і 7 претендентів). Переміг Олексій Максимов, який запропонував найменшу вартість реалізації проекту – 1 613,1 тис. руб. Згідно з контрактом, будівництво доку планувалося завершити до 1 жовтня 1897 р. Однак через великий обсяг робіт терміни введення споруди затяглися. Тільки у травні 1898 р. випробовували док, увівши в нього ескадрений броненосець „Георгий Победоносець” [253 л.11-13 об., 43-45; 334, с. 119; 372, с. 167-168; 716, с. 181-182; 842, с. 238, 257].

Додаткову інформацію про характер стосунків у діловій сфері майже завжди презентують біографічні дані фігурантів. Щодо підрядника О. Максимова, то його виробнича діяльність розпочалася в Миколаєві: чорнороб, десятник, підрядник. Олексій Андрійович був зятем С. Кундишева-Володіна. Отже, Олексіївський і Олександрівський доки споруджували члени однієї родини. На початку ХХ ст. О. Максимов двічі обирався міським головою Севастополя. Його вчинки як чиновника були неординарними. О. Максимов,

наприклад, віддавав усю свою зарплатню на покращення установ для хворих та ув'язнених. На власні кошти при лікарні він побудував церкву в ім'я Христа Спасителя (1904 р.). Майже на всі благодійні заходи, що відбувалися в Севастополі, родиною Максимових виділялися кошти [546, с. 119-120; 753, с. 57; 995, с. 6-8, 34].

Повертаючись до будівництва першої серії чорноморських панцерників, зазначимо, що стартовим етапом їх спорудження був червень 1883 р. У Миколаївському адміралтействі 14 червня на стапелі елінгу № 7 почалися роботи зі складання листів горизонтального кілю „Екатерины II”. У Севастополі 30 червня підписано контракт на будівництво „Чесмы” і „Синопа” за кресленнями та специфікаціями першого чорноморського панцерника. Відповідно до контракту, Товариство зобов'язане було негайно розпочати спорудження корпусів. За будівництво кожного корпусу панцерника та монтаж устаткування Товариство отримувало по 3 217 500 руб. Сума видавалася частинами, причому перша – після встановлення на стапелі 350 т металу, а остання, дванадцята, – після введення броненосця до складу флоту. Отже, контрактні зобов'язання передбачали значні попередні капіталовкладення РТПіТу. Час спуску одного з кораблів і підготовка його до випробовувань планувалися не пізніше 30 листопада 1886 р., а повна готовність – через рік, 30 листопада 1887 р. Перевірка та передача до лав флоту другого корабля передбачалися через 6 місяців після відповідних дат першого [221, л.13-15, 20, 31-32; 360, с. 24-29; 580, с. 14, 20; 581; 582; 717, с. 208].

У Миколаєві та Севастополі 22 і 25 вересня 1884 р. відбулися урочисті акції започаткування будівництва кораблів. У церемонії встановлення закладних дощок брали участь: великий князь генерал-адмірал Олексій Олександрович, керівник Морського міністерства віце-адмірал І. Шестаков, головний командир Чорноморського флоту та портів віце-адмірал О. Пещуров та ін. [395; 717, с. 213].

Початок створення в Севастополі кораблів сприяв інтенсифікації виробництва. Наведемо дані, що відображають показники роботи підприємства.

Якщо в 1882 р. сума обсягу виробництва в грошовому еквіваленті склала – 867 355 руб., а в 1883 р. – 1 008 491 руб., то в 1884 р. вона досягла 2 025 823 руб. Отже, за два роки обсяг виробництва зріс на 233%. У цей час відбувається збільшення кількості робітників: із 965 чол. у 1882 р. до 1 338 чол. у 1884 р. [121, арк. 2 звор., 11 звор.; 122. арк. 2 звор., 12]. Робота Севастопольського адміралтейства в цілому сприяла зростанню кількості населення в місті. У звіті градоначальства за 1885 р. зафіксовано: „Посилена діяльність адміралтейства РТПіТу з будівництва панцерників і зведення сухих доків привернула в місто із внутрішніх губерній держави до 5000 майстрових і робітників” [139].

Організація спорудження кораблів на верф'ях України відповідала загальному характеру суднобудівної „політики” в імперії. Якщо з РТПіТом укладено контракт, то з боку Миколаївського адміралтейства такого документа не було. Подібної практики у відносинах Морського міністерства та казенних верфей не існувало. Їм видавався наряд і періодичні асигнування з огляду на те, щоб роботи не зупинялися. Разом із цим малочисельні приватні заводи, які цілком залежали під час отримання замовлень від „гарних” стосунків із міністерством, у контрактах не наслідувалися обговорювати „незручні” для замовника умови. Через те такі угоди завжди мали „обвинувачувальну форму”: в них прописувалися різноманітні санкції щодо виконавця робіт [687, с. 1016-1022].

У процесі побудови перших кораблів формувався принципово новий рівень технологічного виробництва, визначалася культура панцерного суднобудування в регіоні. Джерела свідчать про появу низки негативних тенденцій у роботі верфей України, зумовлених загальним стилем керівництва Морського міністерства. Так, через відсутність у чиновників комплексного уявлення про „нормативну культуру” панцерного суднобудування спостерігається необґрунтоване корегуваннями проекту вищими посадовими особами військово-морського відомства. Під тиском І. Шестакова „необхідні зміни” в проекті почалися вже на другому місяці будівництва (серпень 1883 р.) і не припинялися навіть на третьому році спорудження кораблів (журнал

Кораблебудівного відділення за 1885 р. № 87) [360, с. 25]. Рішення МТК щодо тактико-технічних елементів кораблів періодично зазнавали корегувань, а хронічна затримка будівельних креслень, необхідних фахівцям Миколаєва та Севастополя, позначалися на термінах виконання робіт. Така „політика” для кораблебудівників Півдня, котрі не мали практичного досвіду створення великих, насичених технікою кораблів, створювала штучні перешкоди, до яких слід додати й затримки в постачанні сталі та металевих конструкцій відповідно Брянським і Путилівським заводами. Із затримками приходили з-за кордону панцерні плити та устаткування (Англія, Бельгія) [221, л. 26, 28, 49-50, 253, 267 - 267 об., 279, 301-302об., 312, 513-522; 360, с. 26-29; 361, с. 3; 362, с. 3; 364, с. 22-27].

Прикладом адміністративного диктату можна вважати й бажання Морського міністерства одночасно спустити на воду в травні 1886 р. споруджувані кораблі: в Севастополі – „Чесму”, а в Миколаєві – „Екатерину II” (спуск відбувся відповідно 6 і 8 травня) [515, с. 20-21]. І це при тому, що встановлений термін не відповідав контрактним зобов’язанням РТПіТу. Однак акціонерне Товариство змушене було скоритися, адже кораблебудівні замовлення надавало Морське відомство. У зв’язку з цим довелося відкласти спуск другого панцерника – „Синоп”. Він відбувся з порушенням контракту, тобто через рік – у травні 1887 р. Відповідно затяглися добудовчі роботи. Тільки в 1890 р. „Синоп” став флагманським судном „практичної ескадри Чорного моря” [370, с. 69; 717, с. 227].

Незважаючи на всі труднощі, за оцінками фахівців того часу перший експеримент панцерного кораблебудування на Півдні реалізувався досить успішно. Свідченням цього є порівняння основних тактико-технічних елементів „трех Катерин” (так називали перші панцерники Півдня) з кораблями, побудованими у 80-ті рр. XIX ст. в Англії та Франції. Панцерники, що були створені на верф’ях Миколаєва та Севастополя, введені до складу флоту: „Екатерина II” – у 1888 р., „Чесма” – у 1889 р., „Синоп” – у 1890 р. В Англії з 1880 по 1889 рр. спущено на воду шість кораблів класу „адмірал”:

„Collingwood”, „Anson”, „Benbow”, „Camperdown”, „Howe”, „Rodney”. У Франції з 1879 по 1889 рр. побудовано „Amiral Baudin” і „Formidable” [222; 499, с. 12-13, 18-19, 70-71, 328, 337; 548, с. 201-206, 236, 296]. Порівнюючи кораблі – „ровесники” провідних військово-морських держав з панцерниками, спорудженими на Півдні України, варто визнати, що кораблебудівна частина, панцерний захист і основні тактико-технічні елементи „трех Екатерин” відповідали чинним стандартам. Порівняння головних тактико-технічних елементів кораблів подається в таблиці 4.2 [370, с. 82-83; 519, с. 278-279; 548, с. 201, 236, 296; 580, с. 28, 54].

Таблиця 4.2

**Тактико-технічні елементи кораблів "Екатерина II", „Collingwood”,
„Amiral Baudin”**

№ п/п	Елементи	Назва корабля, рік спуску на воду		
		"Екатерина II" 1886 р.	„Collingwood” 1882 р.	„Amiral Baudin” 1883 р.
1.	Повна водотоннажність, т	11048	9500	11 380
2.	Основні розміри, м:			
	— довжина	103,5	99	101
	— ширина	21,0	20,8	21,34
	— осадка	8,5	7,9	8,46
3.	Найбільша товщина броні, мм:			
	— борт	406	457	550
	— барбетні установки	305	254-282	400
4.	Площа надводного борту, захищена бронею, %	45	8	14
5.	Найбільший запас вугілля, т	700	1200	790
6.	Швидкість ходу, вуз.	15	15,5	16

Продовж. табл. 4.2

7.	Артилерійське озброєння: кількість – калібр гармат, мм	6-305	4-305	3-370
		7-152	6-152	4-160
8.	Екіпаж (чол.)	633	525	625

Будуючи кораблі, західноєвропейські спеціалісти домагалися меншого перевантаження та вищої швидкохідності порівняно з чорноморськими панцерниками. Будівельна водотоннажність чорноморських кораблів складала: „Екатерина II” – 11048 т, „Чесма” – 10930 т і „Синоп” – 10181 т, хоча за проектом було 9990 т [359, с. 9; 519, с. 278-279]. Досить вигідно у порівнянні з західними панцерниками виділялися кораблі типу „Екатерина II” щодо площі заброньованого борту (дивись таблицю 4.2). Двошаровий сталезалізний панцер „компаньон” був практично непробивним для снарядів того часу. Панцерники Чорноморського флоту першої серії являє собою значну силу. Вага залпу „Екатерины II” на ніс становила 230 % від носового залпу „Collingwood” і 217 % від відповідного залпу „Amiral Vaudin” [519, с. 278-279; 580, с. 29; 691, с. 388-389].

Загальноновизнано, що епоха панцерного суднобудування істотно змінила типи та призначення кораблів. У останній чверті XIX ст. з’являються пріоритетні типи кораблів, серед яких, крім панцерників, виділяються міноносці та мінні крейсери. „Захоплення” ними на всіх флотах стимулювало зростання обсягів їх будівництва. Окремі західноєвропейські приватні підприємства навіть пішли на ризик, вдавшись до спеціалізованого будування такого класу кораблів. У розглянутий період це були фірми в Німеччині (Ф. Шихау), у Франції (О. Нормана), в Англії (Е. Ярроу та Торнікрофта). Вони „здобули собі заслужену повагу” у військово-морських флотах світу якісним рівнем кораблів такого типу, що „досягли високого ступеня досконалості” [334, с. 83-86; 362, с. 110-123; 603, с. 10-37; 687, с. 60-62, 132-133, 356-358; 887]. Постійна конкуренція західноєвропейських підприємств на ринку військової

продукції забезпечувала неухильне вдосконалювання характеристик і типів міноносців, які, в свою чергу, вимагали високої культури проектування, спорудження суден та експлуатації.

У Російській імперії в умовах обмеженості ринку вільного капіталу та суворого державного контролю за комерційною заповзятливістю перспектива спеціалізації приватних підприємств на будівництві міноносців була нереальною. В Україні до їх будівництва залучено Миколаївське адміралтейство. Саме йому належало опанувати передові технології створення нових класів кораблів. Специфіка міноносців як швидкісних кораблів полягала в полегшенні (що доходило до небезпечних меж) конструкції корпусу. Необхідною була сувора дисципліна під час побудови й експлуатації, бо навіть незначне перевантаження не дозволяло досягти контрактної швидкості. До виготовлення головних механізмів висувалися підвищені вимоги точності, чистоти обробки, ретельного складання та дбайливої експлуатації. У 1884 р. „за клопотанням головного командира Чорноморського флоту та портів (віце-адмірала О. Пещурова – Авт.) про побудову при Миколаївському порту однієї міноноски типу створених за кордоном” прийнято рішення спроектувати та побудувати сучасний міноносець [361, с. 58-59]. Проект розроблено в Миколаєві корабельним інженером, капітаном П. Щепетковим. За прототип для корабля та механізмів брався проект 63-тонного міноносця „Поти”, побудованого на замовлення Морського міністерства у Франції в 1883 р. на заводі О. Нормана в Гаврі. „Поти” визнано кращим із замовлених у закордонних фірмах кораблів такого класу [361, с. 59-63].

Створення в Миколаєві першого міноносця, який отримав назву „Измаил”, було прогресом не лише у виробничій діяльності адміралтейства Півдня, але й усього кораблебудування в державі. Міноносець, закладений в листопаді 1884 р., спустили на воду 1885 р., уведений до складу флоту 12 липня 1886 р. Проект „Измаила” взято за основу для спорудження першої серії морехідних міноносців у Російській імперії. У 1886–1887 рр. в Новому Адміралтействі в Петербурзі будуються ще три однотипних „Измаилу” кораблі.

Технічні характеристики міноносця такі: водотоннажність 73 т, довжина 38,9 м, ширина 3,66 м, осадка 0,71 м (2,2 кормою), одна ПМ на 900 к.с., один котел, один гвинт, швидкість ходу 15,5 вуз [362, с. 245-246; 515, с. 109-110; 819, с. 43-50, 158, 162].

У Миколаєві будівництво порівняно невеликого міноносця супроводжувалося відновленням устаткування майстерень: замовлено низку токарських і токарно-гвинторізних верстатів, а також гідравлічний насос для випробовування котла. Спорудження корабля також сприяло залученню до військового суднобудування приватних заводів України. Так, за контрактом від 4 травня 1885 р. на заводі Белліно-Фендеріха в Одесі виготовлено два торпедних апарати діаметром 384,2 мм (для торпед довжиною 5,8 м) і повітрянагрівальний насос системи Брозенхуда [362, с. 245-246; 819, с. 43-46].

У середині 80-х рр. XIX ст. Миколаївське адміралтейство, крім освоєння технології будівництва міноносців, розпочало створення мінних крейсерів. Цей новий клас призначався для боротьби з морехідними міноносцями і був ще одним „популярним” типом кораблів того часу. Суднобудівні заводи західноєвропейських країн на вимогу військово-морських флотів будували torpedo catchers („ловців міноносців”), мінні крейсери, мінні авізо та інші різнотипні міноносні кораблі. Миколаївський мінний крейсер „Капитан Сакен” закладено в серпні 1886 р., спущено на воду в квітні 1889 р., введено до складу флоту в грудні 1889 р. Головні тактико-технічні елементи корабля такі: водотоннажність 742 т, довжина 69,4 м, ширина 7,3 м, осадка 3,1 м, 2 ПМ на 2341 к. с., три котли, два гвинти, швидкість 18,3 вуз. [364, с. 58-59, 298-299; 519, с. 286-287] На той час це був найшвидкохідніший корабель на Чорному морі.

На думку фахівців військово-морської справи того часу, мінний крейсер як новий тип корабля не відповідав „ідеї вільної ескадри” багатотонних панцерників, тому не становив загрози як для міноносців, так і для великих надводних кораблів [603, с. 43; 811, с. 57; 971].

Опанування на верф'ях технологій будівництва нових типів кораблів

збіглося в часі (середина 80-х рр. XIX ст.) із реформуванням Морського відомства. Зміна структури міністерства – єдиного замовника кораблів суднобудівних підприємств Миколаєва та Севастополя – викликає безумовний інтерес. У 1885 р. в структуру управління відомства повертається тверда централізація з поділом функцій – господарських, бойових і стройових, виконавчих установ (згідно з „Положенням про управління Морським відомством” від 3 червня 1885 р.) [408; 409, с. 1-29]. Морський технічний комітет (МТК) зберіг значення головного „ідеолога” суднобудівної і технічної політики. Однак МТК був цілковито відсторонений від фінансування, що здійснювалося через Головне управління кораблебудування і постачання (ГУКіП). Це була нова, створена в контексті реформи міністерства структура вищого управління. Основна функція ГУКіПу – розпорядника кредитів – дозволяла йому впливати на рішення МТК. Із початком функціонування ГУКіПу структури міністерства багато часу витрачали на нескінченні узгодження питань, пов’язаних із проектуванням і замовленням кораблів, у т. ч. озброєння. Узгодження, як правило, закінчувалися „перемогою” принципів максимальної економії. Монополія ГУКіПу на фінансування супроводжувалася повною безвідповідальністю за кінцевий результат, а саме за якість суднобудування. Недосконалість нової структури управління у подальшому процесі позначилася на випадковості вибору типів кораблів, їхніх значних перевантаження під час побудови та тривалих термінах виконання робіт [687, с. 1024].

Зрозуміло, що реорганізація центрального управління зумовила і реформування суднобудування та флоту на Півдні. Морські сили Чорного й Каспійського морів були об’єднані під єдиним командуванням. Миколаїв зберіг статус головного порту. У місті розташовувалося Головне управління Чорноморського флоту і портів Чорного та Каспійського морів. У складі названої установи перебували: штаб, портові контори, органи суднобудування й судноремонту та ін. Підлеглі йому порти Севастополя, Батумі та Баку отримали статус портів другого розряду. Миколаївська портова контора на чолі з

Капітаном над портом здійснювала загальне керівництво господарськими справами та стежила за справністю суден, порядком і благоустроєм в адміралтействах. Капітану над портом допомагали підлеглі йому керівники низки структур, у тому числі й головний корабельний інженер. Об'єднане командування проіснувало до 1891 р., коли флоти знову було роз'єднано і кожен окремо почав підпорядковуватися Петербургу [334, с. 152-163, 166-169; 407; 410, ст. 99, ст. 100, ст. 103;].

У хронологічно позначений період виробниче навантаження верфей України потрібно сприймати крізь призму військово-політичних уподобань керівництва Російської держави та військово-політичних завдань Чорноморського флоту. Робота адміралтейств безпосередньо залежала від багатьох зовнішньополітичних чинників і внутрішньодержавних ситуацій. Визначальними були такі: мілітаристські плани Російської імперії в регіоні; гонка озброєнь провідних морських країн; ситуативна реакція перших осіб Морського відомства на пріоритетність типів кораблів, що будувалися в інших державах, можливих супротивників на морі. Так, вже на початку 80-х рр. ХІХ ст. однією з таких країн було визнано Німеччину. Такий висновок доцільно вважати своєрідним початком підготовки Росії до Першої світової війни на морі.

В умовах швидко змінної палітри міжнародних відносин прогнозування чиновниками Морського відомства розвитку суднобудування та флоту на двадцять років виявилось ілюзорним. Прийнята в 1882 р. програма вже через три роки переглядається, а в подальшому багаторазово корегується. Відповідно змінюються і планові завдання кораблебудування на Півдні України. Зміни 1885 р. стосувалися, в першу чергу, панцерників. Їх чисельність для Чорного моря мала скоротитися на дві одиниці. У той же час *спеціально* (курсив – Авт.) для забезпечення десантної експедиції на Босфор планувалася побудова шести міноносців і стількох же канонерських човнів. У 1890 р. відбувається черговий перегляд програми. Приймається рішення про необхідність створення ескадрених панцерників і панцерних крейсерів. Для суднобудівників Півдня

відновили планові завдання, вилучені п'ять років тому, – будівництво двох панцерників [370, с. 71-72, 76-77; 371, с. 38-39, 44-45]. Зміни в перспективній програмі аж ніяк не сприяли стабільності роботи адміралтейства, руйнували вже зорганізовані технологічні процеси, а відтак знижували результативність діяльності суднобудівних підприємств. Така „ефективність” програмних спрямувань галузі зумовлена відсутністю в урядових колах принципових уявлень про морську політику та невизначеністю щодо характеру майбутньої війни у Світовому океані [858, с. 17-21, 27, 31, 68].

Отже, корегування 20-річної програми змінили планові завдання верфей Півдня України, зокрема, згідно з програмою 1885 р., передбачалося спорудження шести канонерських човнів для Чорного моря. І хоча на Півдні з доби вітрильного флоту був накопичений значний досвід будівництва дерев'яних канонерських човнів, за нового часу цей тип суден зазнав конструктивних змін. Побудова таких кораблів на верф'ях України фактично була першим досвідом їх серійного випуску. Миколаївське казенне адміралтейство та Севастопольське адміралтейство РТПіТу зобов'язані були спорудити по три канонерські човни [363, с. 130-133; 370, с. 69-70, 83]. Як прототип адміралтействам запропонували проекти канонерських човнів „Кореєц” і „Манджур”, що будувалися в 1886–1887 рр. відповідно в Швеції та Данії. Базовим визнано удосконалений проект „Манджура”. Термін виконання замовлення обмежувався одним роком. Основні характеристики серії чорноморських човнів були такими: водотоннажність 1224 т; довжина 67,2 м; ширина 12,3 м; осадка 3,6 м; 2 ПМ на 1520-1820 к.с.; шість котлів; два гвинти; швидкість 13,3-13,7 вуз., панцерна палуба 10 мм [515, с. 88; 519, с. 320-323]. Відносна простота конструкції дозволяла розраховувати на мінімальний термін виготовлення, гарантом чого мав стати дозвіл на постачання матеріалів та устаткування з-за кордону. Комплектуючі та механізми закуплено в Англії, Шотландії, Німеччині, частина з них придбана на заводах Росії [334, с. 58-59; 364, с. 298; 370, с. 69-70; 717, с. 227-228]. У ході практичної реалізації першого серійного проекту канонерських човнів з'ясувалося, що верфі Півдня не

витримали запропонованого стандарту (проекту „Манджура”). Різниця в технологічній і організаційній практиці двох адміралтейств, типах комплектуючих механізмів, пропонованих постачальниками, призвела до того, що проект зазнав змін. Особливості організації побудови та процес удосконалення проектних характеристик канонерських човнів, які створювалися у Миколаєві та Севастополі, описані в сучасній науковій літературі та спеціальних періодичних виданнях [723, с. 227-233; 822].

Вельми цікавим у цьому ракурсі може стати порівняльний аналіз строків будівництва та часу введення до складу флоту човнів, наведених у таблиці 4.3 [515, с. 88-89].

Таблиця 4.3

Терміни побудови канонерських чорнів у 80-х рр. XIX ст.

№ п/п	Назва човна	Закладено	Спущено на воду	Уведено до складу флоту
1.	„Манджур”-Данія, „Бурмейстер і Вайн”	28.06.1886 р.	22.11.1886 р.	23.05.1887 р.
2.	„Кубанец”-Севастополь, РТПіТ	06.05.1886 р.	28.03.1887 р.	08.08.1887 р.
3.	„Терец”- Севастополь, РТПіТ	06.05.1886 р.	17.08.1887 р.	02.1888 р.
4.	„Уралец”- Севастополь, РТПіТ	06.05.1886 р.	26.11.1887 р.	16.04.1888 р.
5.	„Запорожец”-Миколаїв. адм.	09.05.1886 р.	23.05.1887 р.	9.11.1888 р.
6.	„Черноморец”-Миколаїв.адм.	09.05.1886 р.	17.08.1887 р.	1889 р.
7.	„Донец”-Миколаїв. адм.	09.05.1886 р.	18.11.1887 р.	1889 р.

Якщо канонерський човен „Манджур” створено за 11 місяців на приватному датському заводі „Бурмейстер і Вайн” у Копенгагені, то темпи роботи верфей у Севастополі та Миколаєві не мали такої інтенсивності. Адміралтейство РТПіТу в Севастополі найшвидше побудувало човен „Кубанец”- за 15 місяців. А казенне Миколаївське адміралтейство лише через 30 місяців здало перший канонерський човен „Запорожец”. І це при плановому

завданні один рік. Зрив запланованих термінів обумовлений загальною організацією виробництва в адміралтействах Півдня. Якщо РТПіТ, уклавши контракт, безпосередньо виходив на контрагентів, то Миколаївське казенне адміралтейство контракту не уклало і спорудження човнів проводило за нарядом ГУКіПу, що працював у режимі „економії” коштів та постійної бюрократичної тяганини. Проте розбіжності в організаційних підходах і термінах будівництва човнів не позначилися на їх якості. Усі човни, побудовані в Миколаєві та Севастополі, вступивши в дію, продемонстрували високу мореплавність і надійність. Значну частину своєї тривалої служби канонерські човни провели у водах Середземного моря (деякі служили до 20-х рр. ХХ ст.).

Отже, 80-ті рр. ХІХ ст. в діяльності адміралтейств Півдня слід вважати періодом утвердження головних принципів панцерного кораблебудування та накопичення досвіду спорудження нових типів кораблів. Набутий у цей час досвід роботи верфей розглядався Морським міністерством як переконливий аргумент подальшої активізації побудови панцерників. У мілітарних планах уряду таким кораблям відводилася роль головної ударної сили Чорноморського військового флоту. Практичною реалізацією даної перспективи стає в 1886–1887 рр. рішення про побудову і, відповідно, розробку проекту нового корабля. Планувалося створити малий корабель, при цьому „водотоннажність судна повинна була скласти – 7000-8000 т” [364, с. 84-88]. У зв’язку з традиційною економією коштів Морське міністерство в цей час „захоплювалося” ідеєю побудови малих панцерників (у т. ч. і для Балтійського флоту). Теоретичне креслення нового чорноморського корабля в основному повторювало креслення панцерника „Император Александр II” балтійської побудови (1886–1890 рр. Нове Адміралтейство, С.-Петербург).

Формування Морським міністерством виробничих завдань завершилося прийняттям рішення – реалізувати новий проект у побудові двох однотипних панцерників. Перший корабель доручалося створити Миколаївському адміралтейству, а другий замовлено комерційному раднику С. Кундишеву-Володіну [233, Л. 62 об. -63, 125, 130, 130 А, 130 Б, 130 В, 130 Г; 234 л. 4 – 4

об.; 370, с. 71], відомому підприємцю, що в Севастополі будував Олексіївський (Західний) сухий док у 1884–1886 рр. В історії панцерного суднобудування на теренах України реалізація вищезазначеного рішення є досить показовою як в організаційному, виробничо-технічному, так і економічному аспекті. Миколаївське адміралтейство на момент нового замовлення вже набуло досвіду будівництва суден зі складними конструкціями корпусу та потужними паросиловими механічними установками. Щорічно підвищувалася кваліфікація робітників на складанні корпусів кораблів, монтажі механізмів, трубопроводів і озброєння. У залізобудівній та інших майстернях удосконалювалася професійна спеціалізація робітників. Всього на початку 90-х рр. в адміралтействі працювало 2704 чол. (обсяг виробництва склав 2 450 409 руб.) [336, с. 11]. Розвивався й удосконалювався виробничий комплекс верфі, поповнюючись новими засобами механізації, у тому числі верстатами, пресами та іншими машинами з електричним приводом.

Навички металевого парового суднобудування, набуті колективом адміралтейства, сприяли досить швидкій побудові корабля. Його будівництво почалося 24 лютого 1888 р., офіційні закладки – 9 серпня 1889, під час яких панцерник одержав назву „Дванадцять Апостолов”. Спуск корабля відбувся 1 вересня 1890 р. Керівництво побудовою нового панцерника доручили досвідченому корабельному інженеру С. Ратнику, який готував робочі креслення. Фахівці військово-морської справи після введення корабля до складу флоту 28 квітня 1892 р. (фактично – з 1894 р.) відзначили високий рівень будівельних робіт, зокрема добротню виконану конструкцію корпусу. Спеціалісти навіть вважали його більш вдалим, ніж балтійські „Александр II” і „Николай I”, незважаючи на суттєве перевантаження та недостатню морехідність [234, л.19-19 об., 41-44, 442-454; 548, с. 306-307; 816].

Будівництво другого панцерника, однотипного „Дванадцяти Апостолам”, здійснюване в Миколаєві С. Кундишевим-Володіним, відбувалося по-іншому. Принагідно слід зауважити, що діяльність підприємця в Миколаєві тісно пов'язана зі Спаським адміралтейством –відомим осередком підрядного

суднобудування доби вітрильного флоту. На початку 80-х рр. XIX ст. С. Кундишев-Володін взяв у оренду територію цього адміралтейства з напівзруйнованими стапелями й будівлями. Він відновив елінги та намагався організувати побудову парових суден. У місті підприємство комерсанта стає відомо під назвою приватний „Суднобудівний завод Кундишева-Володіна” [281; 1032, с. 2]. У лютому 1887 р. на підприємстві починається будівництво двох парових барж [1068, 1899. – №9. – С. 100]. Виробництво металевих парових цивільних суден і військових кораблів зі складною конструкцією корпусу вимагало потужної виробничої бази, складної техніки та стабільного робітничого колективу. Тому підприємець обіцяв побудувати при верфі „сталепрокатний завод” [233, л. 125]. Однак створити необхідні умови йому не вдалося. Перешкоджала роботі приватного суднобудівного заводу і місцева адміністрація. Контора Миколаївського порту навіть узяла у власника заводу підписку про те, що він не прийматиме на роботу майстрових, які раніше працювали в Адміралтействі [600, с. 101]. За таких умов будівництво корабля тривало недовго і завершилося, власне, на початковій стадії – етапі складання днищевих конструкцій. Фінансово-підприємницький крах С. Кундишева-Володіна став згубним для другого миколаївського панцерника, який у Спаському адміралтействі так і не збудували [233, л. 592-594; 370, с. 71]. Сама ж верф припинила існування. Наприкінці 90-х рр. XIX ст. портова адміністрація намагалася „прилаштувати” конструкції панцерника, що залишилися на верфі, рекомендуючи творцю майбутнього „Потемкіна” А. Шотту використати їх у корпусі нового корабля [817, с. 22]. А судова справа про повернення С. Кундишевим-Володіним державних коштів, отриманих від замовника корабля (4 млн. руб. задатку), тривала 5 років [91, спр. 2. – арк. 8; 233, л. 915-915 об., 923-923 об., 930 -931].

Крах суднобудівної діяльності С. Кундишева-Володіна є досить симптоматичним явищем того часу, що вписується в загальну парадигму світового розвитку. Вимоги великого індустріального виробництва прирікали комерсантів-одинаків на поразку. Новий щабель цивілізаційного поступу

передбачав утворення певних промислово-ділових угруповань, що швидко інтегрувалися та ставали запорукою підприємницького успіху.

У Російській імперії нові економічні структури повністю залежали від непослідовної і суперечливої політики владних інститутів. Небажання монархії рахуватися з об'єктивними законами економіки провокувало уряд на подальше заохочення центристських тенденцій і, насамперед, щодо діяльності Морського відомства. Найбільш рельєфно така тенденція проявляється в політиці уряду стосовно адміралтейства РТПіТу в Севастополі. За наполегливою вимогою Морського міністерства 20 червня 1887 р. виходить царський указ, що зобов'язував Товариство повернути підприємство протягом чотирьох років у розпорядження військово-морського відомства. „Товариство, – зазначав С. Іловайський, – ледве ще встигло привести в порядок справи після війни 1877–1878 рр., налагодити свої засоби, а йому знову доводилося думати про зміну діяльності” [717, с. 229]. Отже, акціонерне Товариство зрозуміло, що йому доведеться втратити „Севастопольський суднобудівний і механічний завод” (так із 1888 р. називалося адміралтейство) в якості основної бази для ремонту та будівництва суден цивільного флоту. На підприємстві в 1889 р. працювало 1395 чол. Для порівняння наведемо такі дані: у місті в цей же час було всього 11 підприємств із загальною кількістю робітників 1718 чол. [140].

Останнім замовленням Морського відомства, виконаним „Севастопольським суднобудівним і механічним заводом” у структурі РТПіТу, став панцерник „Георгий Победоносец”, який вважається продовженням чорноморської серії „трех Екатерин”. У березні 1889 р. ГУКіП підписав контракт на побудову в Севастополі „корпусу панцерника водотоннажністю 10280 т”. В угоді РТПіТ домігся внесення пункту про передачу адміралтейства Морському відомству лише після закінчення спорудження та здачі корабля [717, с. 240]. Загальні умови контракту були практично аналогічними умовам замовлення двох панцерників, що будувалися раніше на верфі. Вартість робіт оцінювалася в 3 млн. руб. (тактико-технічні елементи корабля в основному відповідали „Синопу”). Будівельником корабля від РТПіТу призначався

інженер В. Оффенберг. Від Морського міністерства загальний нагляд за якістю робіт здійснював корабельний інженер К. Арцеулов [371, с. 38; 519, с. 278-279; 580, с. 27; 723, с. 180-185].

Спорудженням „Георгия Победоносца” (закладено 23 квітня 1891 р., спущено на воду 26 лютого 1892 р.) поступово завершувалася виробнича діяльність „Севастопольського суднобудівного і механічного заводу” як структури РТПіТу. У зв'язку з цим зменшувалися й обсяги виробництва. Якщо в 1888 р. вони склали 2 226 914 руб. 48 коп., а в 1891 – 1 423 531 руб. 12 коп., то в 1894 р. вже – 1 070 085 руб. 80 коп. [123, арк. 2 звор., 12; 124, арк. 2 звор; 125, арк. 3]. 12 липня 1897 р. акціонерне Товариство передало Морському міністерству завод, що за 40 років (у власності РТПіТу) став великим суднобудівним і судноремонтним підприємством. Сума, виділена державою як компенсація – 1 900 тис. руб. (первинна сума встановлена спеціальною комісією Морського міністерства складала лише 1 222 260 руб. 17 коп.), на думку акціонерного Товариства, не відповідала вартості переданого майна (РТПіТ просив 2 800 тис. руб.). Таку суму, безперечно, не можна порівняти з інтелектуальними, моральними та людськими витратами, вкладеними акціонерами РТПіТ у Севастопольське адміралтейство з 1857 по 189 р. [717, с. 282-283, 287, 292-293]. Проте Морське міністерство віднесло перехід підприємства в казну до заходів, спрямованих „на посилення суднобудування” [372, с.170-172].

На початку 90-х рр. XIX ст. Морське відомство змушене визнати, що в 20-річній кораблебудівній програмі (1882 р.) увага до забезпечення матеріальної бази суднобудування (розвитку казенних верфей) є недостатньою. Гроші, відпущені на суднобудування, спрямовувалися не на модернізацію виробництва, а безпосередньо на будівництво кораблів. Так, у 1885 р. із 132 857 руб. коштирадного кредиту, виділеного на Миколаївський порт, тільки 53 357 руб. витрачено на формування матеріально-технічної бази місцевого адміралтейства [370, с. 207-208]. У 90-ті рр. бюджет Морського міністерства починає швидко зростати: якщо в 1880 р. він склав 29 385 160 руб., то в 1890 р.

– 40 693 182 руб., у 1895 р. – 54 923 509 руб., а через рік становив 59 902 175 руб. [842, с. 216, 259].

Треба сказати, що в цей час Морське міністерство продовжує коригувати регіональний розвиток Півдня, у зв'язку з чим оголошується зміна статусу Севастополя. У 1890 р. місто визнається головною базою Чорноморського флоту. Сюди з Миколаєва перебазувався штаб та інші органи управління. Севастополь, перетворюючись на центр флотських справ і відповідно морських мілітарних сил Півдня імперії, втрачав можливість комплексного економічного розвитку. Торговий порт, митниця та служба комерційного пароплавства із Севастополя переводилися до Феодосії. Новий статус негативно вплинув на економіку міста. За даними звіту міського управління, вже в 1891 р. „...торгівля в Севастополі, а також фабрична і заводська промисловості значно скоротилися. У зв'язку з цим зменшилися і доходи міста” [141].

У кінці XIX ст. виробнича діяльність „Лазаревського адміралтейства Севастопольського порту” (так став називатися колишній завод РТПіТу) після передачі його у підпорядкування Морському відомству в основному була спрямована на організацію судноремонтних робіт. Крім того, підприємство займалося дообладнанням новозбудованих у Миколаєві кораблів. Колектив адміралтейства завершував комплектування бойових кораблів. Остаточне формування панцера, озброєння та забезпечення ходових випробувань нових чорноморських кораблів відбувалися саме в Севастополі [373, с. 61, 68, 225-226; 743, с. 90-91].

Обсяги добудовних, а також ремонтно-профілактичних роботи, що постійно збільшувалися на вже чинних кораблях Чорноморського флоту, обумовили потребу модернізації технічної бази підприємства. В адміралтействі розширили корпусну, механічну, залізокотельну, ковальську, чавуноливарну майстерні та ін. Наприкінці XIX ст. Лазаревське адміралтейство стає одним із найбільших підприємств як у Севастополі, так і в Таврійській губернії. Однак воно стояло осібно, не було інтегроване в економіку регіону. Військовий характер виробничої спрямованості підприємства визначив виконання ним

тільки тих завдань, що диктувалися Морським міністерством.

Аналізуючи загальні тенденції суднобудування на Півдні, спостерігаємо, що вони були складовою мілітарної політики Російської імперії на міжнародній арені [858, с. 76-89]. У цей час лідери морських держав переосмислювали загальні цілі та завдання суднобудування. Так, у 1889 р. в Англії приймається рішення про створення восьми панцерників типу „Royal Sovereign”. Спорудження відразу великої серії однотипних кораблів продемонструвало настільки очевидні фінансові й оперативні-тактичні переваги, що англійці, знайшовши свій шлях, продовжували прямувати ним, нарощуючи темпи. З 1894 р. по 1900 р. один за одним з’являються ще дев’ять панцерників типу „Majestic”, шість – типу „Canopus”, вісім – типу „Formidable” та шість – типу „Duncan”, а всього – більше 40. У Франції в 1889 р. закладено ескадрений панцерник „Brennus”, проект якого став на ціле десятиріччя прототипом для наступних кораблів. У Німеччині нова ера суднобудування та флоту розпочалася зі сходженням на престол кайзера Вільгельма II (1888 р.). Він заявив, що флот більше не може залишатися оборонною і другорядною частиною збройних сил. Кораблі мають отримати здатність до самостійних наступальних дій у відкритому морі. Німецьке керівництво виношувало грандіозні плани колоніальних завоювань. До того ж німецький комерційний флот, який посідав третє місце у світі, не могли захистити судна берегової оборони, канонерські човни та міноносці. У 1889 р. рейхстаг виділяє асигнування на побудову п’яти кораблів типу „Brandenburg”. Володіючи могутнім бортовим залпом, „бранденбурги” „певною мірою випередили появу дредноутів” [548, с. 201, 242, 339, 343; 855, с. 14-18; 986, с. 30].

У 90-ті рр. XIX ст. енергійні заходи щодо розвитку флоту починає Японія. В розглянутий період країна вступає в боротьбу за лідерство на морі.

Зростання морських сил Англії та Франції, інтенсифікація суднобудування в Німеччині та Японії змусили Росію переглянути можливих стратегічних супротивників і визначити основного союзника на морі та суші. Підписані в 1891–1892 рр. угоди з Францією передбачали об’єднання

військових сил у разі нападу на одну з них третьої держави. Таким чином, на європейському континенті склалася система двох протиборних військових блоків, яка згодом багато в чому визначала розстановку сил у Першій світовій війні. У кінці XIX ст. на мілітарну перспективу блокової Європи вплинула зміна монарха в Росії – до влади приходить Микола II, непослідовність якого у вирішенні міжнародних питань у подальшому провокувала загострення ситуації як усередині країни, так і на зовнішньополітичній арені [676]. Новий формат міжнародних відносин і політичних інституцій у Росії протягом 90-х рр. безпосередньо впливав на програмні плани кораблебудування [604, с. 252-254; 842, с. 247-248].

На початку хронологічно означеного десятиріччя основу Чорноморського флоту складали п'ять панцерників: чотири – типу „Екатерина II” і один – „Дванадцять Апостолов”. У 1892 р. наказом по Морському відомству військово-морський флот Росії поділявся на класи. Перший клас склали „ескадрені” панцерники [519, с. 29; 610, с. 162-169]. Вони були головною, ударною силою. На фоні безупинного світового оновлення техніки та озброєння, побудовані в Миколаєві та Севастополі чорноморські панцерники швидко „старіли”. Моральна зношеність кораблів та амбітні плани військово-морських структур Росії зумовили інтенсифікацію роботи основної бази військового суднобудування в регіоні Миколаївського адміралтейства. У вересні 1891 р. на підприємстві закладено баштовий панцерник „Три Святителя” (спущено в жовтні 1893 р., у дії – з 1895 р., будівельник С. Ратник). Він став найбільшим панцерником Чорноморського флоту того часу (у 1892 р. його перекласифіковано в ескадрений) [235, Л.1-1об., 39, 47, 49, 260, 337-338, 528, 539-547, 586-587; 373, с. 61, 68; 975]. Наступним панцерником миколаївської побудови стає „Ростислав”, який закладено 06.05.1894 р., спущено на воду 20.08.1896 р., у складі флоту – з 1899 р. [373, с. 61, 68]. Новинкою на „Ростиславе” стало нафтове опалення котлів, встановлення яких суднобудівникам Півдня довелося освоювати вперше [815].

На межі XIX – XX ст. Миколаївське адміралтейство споруджує

ескадрений панцерник „Князь Потемкин-Таврический” (закладено 28.09.1898 р., спущено на воду 26.09.1900 р.). Він став восьмим панцерником, яким фактично завершувалася 20-річна суднобудівна програма для Чорноморського флоту [372, с. 54, 56; 373, с. 61, 68; 1059; 1070; 1076]. Історію побудови „Князя Потемкина-Таврического” – корабля-легенди революційних подій 1905 р. – всебічно висвітлено в спеціальній науковій літературі та періодичних виданнях [697; 814, с. 60-61; 817]. Європейські стандарти, закладені у безперечно вдалий проект „Князя Потемкина-Таврического”, за традиційного „довгобуду”, що склався у суднобудуванні, не дали, на жаль, планованого результату на фінальній стадії спорудження корабля. Від ухвали рішення про створення панцерника у 1895 р. до його входження до складу флоту в 1905 р. минуло 10 років. Перебуваючи в лавах флоту, корабель тричі перейменовувався: „Пантелеймон” (1905 р.), „Потемкин-Таврический” (квітень 1917 р.), „Борец за свободу” (травень 1917 р.).

Спорудження панцерника знаменувало перелом в суднобудуванні Півдня та діяльності адміралтейств Миколаєва й Севастополя, які перейшли до побудови кораблів, що були на рівні найкращих світових типів [51, арк. 55-55 звор.; 56, арк. 42-43, 51, 65, 134-135, 210-211, 214; 57, 36, 38-41, 59, 73, 75, 87, 116, 180; 236, л.97 -100 об., 143 -144, 164 – 166; 242, с. л. 32-32 об.; 243, л. 11-13]. Накопичений на цей час досвід дав можливість підприємствам завершити трансформацію виробничих технологій і перейти від побудови екзотичних, одиничних кораблів – блюдцеподібних, моніторних, берегової оборони і крейсеровподібних – до створення „класичних” типів панцерників. Наведемо головні тактико-технічні елементи панцерників, побудованих для Чорноморського флоту в 80-х рр. XIX – початку XX ст., у таблиці 4.4 [519, с. 278-281; 548, с. 296-301, 311-313, 317-318, 331-333].

Таблиця 4.4

Тактико-технічні елементи панцерників побудови 80-х рр.

XIX – початку XX ст.

Елементи	“Екатерина II”	“Дванадцять Апостолов”	“Георгий Победоносец”	“Три Святителя”	“Ростислав”	Князь Потемкин-Таврический”
Кількість побудованих кораблів	3*	1	1	1	1	1**
Водотоннажність, т:						
- проектна	9990	8113	10280	12480	8880	12480
- фактична	11048	8710	11940	13318	10520	12582
Основні розміри, м:						
- довжина	103,5	104,2	103,5	115,1	107,2	115,4
- ширина	21,0	18,3	21,0	22,2	20,7	22,2
- осадка	8,5	8,4	8,7	8,7	7,82	8,3
Потужність механізмів, к.с.	9101	8758	10600	11308	8816	10600
Швидкість руху, вуз.	15	15,7	17	16,5	15,8	16,6
Панцер, мм:						
- борт	203-406	229-356	203-406	406-457	203-368	178-229
- палуба	57	51-66	57	76-229	51-76	38-76
- башти	305***	305	305	406	127-254	254
- рубка	229	203	305	305	152	229
Озброєння:						
кількість гармат -	6-305/30	4-305/30	6-305/35	4-305/40	4-254	4-305/40
калібр, мм/довжина	7-152/35	4-152/35	7-152/35	8-152/45	8-152/45	16-152/45
стволо, калібри	8-47	12-47	8-47	4-120	12-47	14-75
	4-37	14-37	10-37	10-47	14-37	6-47;
кількість торпедних				40-37		2-37
апаратів	7	6	7	6	6	5
Екіпаж, чол.	633	599	642	731	632	731

* Тактико-технічні елементи панцерників: “Чесма” і “Синоп” мало чим відрізнялися від “Екатерины II”. Панцерник “Синоп” мав потужність механізмів 12800 к.с. і швидкість руху 16,5 вуз.

**У 1903 р. за кресленнями панцерника „Князь Потемкин-Таврический” визнано необхідним побудувати ще два кораблі (див. 4.3 – Авт.).

*** Товщина панцера каземату.

Відтак наприкінці XIX ст. – початку XX ст. кораблебудування на верф’ях Півдня розвивалося як у безпосередньому взаємозв’язку з якісними змінами у світовій військово-морській техніці, так і під впливом чинної системи державного регулювання галузі. Практично не відбувалося узагальнення набутоків та виокремлення стандартів кораблебудування на загальнодержавному рівні. На відсутність у Морському відомстві практики ведення такої роботи ще в 1888 р. звернув увагу відомий російський адмірал І. Лихачов: „Які саме

кораблі потрібні для військових цілей країни, цього ніхто чітко не знає, – і знати це, очевидно, не є нічийим спеціальним обов'язком” [634, с. 222]. Отже, якщо адміралтейства України за своїм практико-технологічним рівнем ведення суднобудування відповідали досягненням кораблебудування передових індустріальних країн, то державне організаційно-структурне управління перебувало на засадах старих напівфеодальних форм .

4.3. Співвідношення державного і приватного капіталу в галузі. Іноземне фінансування та акумуляція коштів

Розробка проекту й створення панцерника „Князь Потемкин-Таврический” у часі збігається з прискореним розвитком капіталістичних відносин у Російській імперії і, перш за все, в Україні. За порівняно короткий час країна перетворилася в цілком сучасну на той період капіталістичну державу. На темпах і проявах технічної перебудови та модернізаційних процесах у промисловості безумовно позначалося те, що відбувалися вони в країні з персоніфікованою монархічною владою, де жодна із запроваджуваних урядом галузевих реформ так і не дістала послідовного й комплексного завершення.

Результативність освоєння підприємствами технологій побудови нових кораблів багато в чому залежала від рівня матеріально-технічної бази машинної індустрії країни. У 90-ті рр. XIX ст. виразно окреслюється специфіка цієї галузі в царській Росії і в Україні зокрема [729, с. 333-334]. Оскільки машинобудування в досліджуваній нами період стало інтегральним компонентом військового суднобудування, з'ясуємо такі питання: якими були машинобудівні підприємства з точки зору технічного рівня і чи були вони спроможні створити необхідні механізми й обладнання для великих кораблів складних конструкцій?

Машинобудівні заводи в імперії виникали й розвивалися як універсальні підприємства. Це означало, що навіть найбільші з них не мали чітко

визначеного профілю, тобто виготовляли найрізноманітнішу продукцію. Відповідно до ринкової кон'юнктури вид продукції час від часу змінювався. „Універсалізм” у випуску продукції значною мірою зумовлював вельми строкатий склад верстатного устаткування, але переважали в ньому токарні верстати. У багатопрофільному виробництві застосування вузько спеціалізованого обладнання є не вигідним. За таких умов налагодити випуск машин, що за своєю якістю і вартістю могли конкурувати з іноземними на внутрішньому ринку, було неможливим. За економічної ситуації, що склалася в Росії, у структурі машинобудування перевагу отримали паровозо- та вагонобудівні виробництва, які піднімалися за рахунок державних замовлень [824; 853, с. 48-56]. Щодо виробництва для інших галузей, зокрема для суднобудування, яке потребувало вельми різних і складних машин, то воно перебувало в стані животіння.

Склався специфічний тип великого капіталістичного машинобудування, що за рівнем технічного й економічного розвитку значно поступався машинобудуванню передових західноєвропейських країн. Об'єктивно такий тип виробництва не міг створити ні власну технічну базу (верстатобудування), ані озброїти машинною технікою інші галузі промисловості. Закономірним наслідком цього і стала залежність суднобудування від іноземних компаній, які переважно й забезпечували кораблі необхідними машинами та обладнанням.

Специфічною для Росії в досліджуваний період є також відсутність приватної військової індустрії як особливої галузі промисловості, що спеціалізувалася б на виконанні мілітарних замовлень [1080, с. 140]. Зрозуміло, акціонерні машинобудівні й металургійні заводи охоче бралися за виконання вигідних замовлень Морського відомства, але це була нерегулярна робота, що не забезпечувала довготривалого завантаження виробничих потужностей. Усі великі кораблі Чорноморського флоту, як свідчить вищевикладений матеріал, споруджувалися на казенній верфі в Миколаєві або замовлялися за кордоном (адміралтейство в Севастополі в ці роки повністю перейшло на судноремонт). Лише частина замовлень на судна невеликої водотоннажності віддавалася

приватним підприємствам південного регіону. Так, заводи „Вадон” (Херсон), „Белліно-Фендеріх” та „Адміралтейство РТПіТ” (Одеса) у першу чергу були судноремонтними майстернями, отже, непридатні для будування великих морських суден [237, л. 68-68 об.].

Для перспективних планів таке становище у військовому суднобудуванні Російської імперії кінця XIX ст. було неприйнятним і навіть небезпечним. На рубежі двох сторіч провідні європейські країни починають боротьбу за перерозподіл світу і сфер впливу, що вимагало від претендентів на „світове панування” створення власної потужної військово-промислової індустрії. Не була винятком і царська Росія. Збільшення ролі й складності військової техніки призвело не лише до зростання загальних обсягів асигнувань на військовий комплекс, але й потребувало залучення значних коштів у галузі промисловості, пов'язані з виконанням відповідних замовлень всередині країни [622, с. 27-29; 644, с. 13-19; 858, с. VI-XII, 65-68].

Багаторазові рішення уряду про скорочення військових замовлень іноземним компаніям не мали успіху: вони продовжували будувати кораблі для флотів Росії. Ситуація ускладнювалася тим, що в імперії, де завжди безумовним монополістом в економіці була держава, не доводилося розраховувати на внутрішні капітали підприємців. Процес формування банківсько-фінансового капіталу вимагав певного часу. В умовах, що склалися, єдиною можливістю розвитку було залучення до суднобудування країни закордонних капіталовкладень. Провідні позиції щодо їх залучення посів Південь України, зокрема лідер суднобудування – Миколаїв.

За підтримки віце-адмірала М. Копитова, головного командира Чорноморського флоту і портів, Миколаївського губернатора, а також „міського керівництва”, що прагнуло розширити промисловий потенціал міста, до розвою суднобудування залучається бельгійський капітал [17, арк. 2 – 2 звор., 3-3звор., 4, 5, 6, 7; 19, арк. 1-3; 21, арк. 13 звор.-14; 23, арк. 1-35; 24, арк. 197-202]. 25 вересня 1895 р. підприємці Е. Деллуа-Орбан і Г. Франсуа заснували у Брюсселі „Анонімне товариство корабельних верфей, майстерень і

плавилень у місті Миколаєві” (положення про його діяльність у Миколаєві було затверджено 14 червня 1896 р.). Для побудови заводу в Миколаєві бельгійське акціонерне „Товариство” купує та отримує в оренду зручні ділянки землі на березі річки Південний Буг. Землі „Товариству” віддали в оренду міське керівництво і Морське міністерство. Останнє передало ділянку (17 десятин) за умови „улаштування заводських майстерень і суднобудівної верфі з оплатою протягом всього орендного періоду (26 років) до казни 32 000 руб.” [23, арк. 116-119; 24, арк. 7-7 звор., 8-8 звор.; 372, с. 167]. Відтак загальна площа заводу склала 58,3 гектара. До будівництва підприємства згодом було залучено відомий бельгійський банкірський дім „Р. Сюрмонд і К^о”. Реорганізоване акціонерне Товариство перейменовано на „Анонімне товариство суднобудівних, механічних і ливарних заводів у Миколаєві” (*Société anonyme des chantiers navals, ateliers de construction et fonderies de Nicolaieff*) [4, арк. 19-20; 23, арк. 54-55, 116-119; 418; 419; 1058; 1073]. В офіційних документах завод часто іменували французьким словом „Наваль” („Морський”) [467, с. 378; 738, с. 9-10]. У даному дослідженні використовуватиметься саме ця назва. До речі, на Півдні України до 20-х рр. ХХ ст. поширеною була і така неофіційна назва, як „Французький суднобудівний завод”, що зустрічалася досить часто на шпальтах періодичних видань.

Правління „Товариства” перебувало у Брюсселі (до 1901 р. воно знаходилося в Буффіу, неподалік від Шателіно), але його основний капітал – 12 млн. франків, або 4 млн. 500 тис. руб. – вкладено в будівництво підприємства в Миколаєві [66, арк. 219-220; 374, с. 5; 428, с. 1]. Міське керівництво було вражене „особливою грандіозністю” заводу [20, арк. 2;], а фахівці – темпами його побудови. У жовтні 1897 р. відбулося офіційне відкриття заводу. На новому підприємстві створюється потужна суднобудівна верф із майстернями, обладнаними новітнім устаткуванням, яке систематично вдосконалювалося. На початок ХХ ст., згідно з даними правління „Товариства”, „суднобудівельна верф мала 2 закритих елінги для спорудження найбільших військових суден; декілька відкритих елінгів для побудови 8-10 суден меншого

розміру; басейн із 80-тонним краном і будівлі кузні, котельної майстерні, теслярської, столярної, розмічувальної, плазу, магазинів і контор відділів; причому все це разом узятє обіймало площу в 25000 кв. метрів. Ця верф з усіма своїми майстернями мала потужне і вдосконалене устаткування, до того ж із повним пневматичним облаштуванням” [64, арк. 45, 46, 51; 66, арк. 8 звор.; 376, с. 6; 428, с. 15-16].

З огляду на специфіку формування великої машинної індустрії в Російській імперії, засновники заводу взяли курс на універсалізацію підприємства. У новому виробничому комплексі були об’єднані автономні, незалежні один від одного відділення: мостобудівне, котельне, ковальське, чавунно- і мідноливарне, сталеливарне, машинобудівне (будівництво турбін і поршневих машин), вагонобудівне, які, в разі потреби, могли самостійно випускати продукцію (додаток Т) [66, с. 5-6, 24-29; 348; 376, с. 6-7; 428].

У широкому переліку можливих робіт безумовною перевагою користувалися заявки Морського міністерства. З 1897 р. правління заводу наполегливо претендувало на кораблебудівні замовлення, створюючи тим самим небезпечну конкуренцію казенному Миколаївському адміралтейству. Представники Морського міністерства, оглядаючи нове підприємство, незмінно підтверджували високий рівень його оснащеності, але більш стримано відгукувалися про інженерно-технічний персонал та керівний склад. Перші директори заводу – бельгієць Едмунд Гарріс і француз Людвіг Ролланд – віддавали всі накази французькою [4, арк. 19]. Цією мовою велася і звітність підприємства. Французькою мовою розмовляли бельгійські інженери, майстри, бригадири, кваліфіковані робітники, найняті „Товариством” за кордоном. Особливо “насторожував” представників Морського міністерства інженерно-технічний склад суднобудівного відділу, який був “різноманітним” за національністю та віросповіданням [25, арк. 5-20; 60, арк. 132-133]. До речі, у Миколаєві, під час створення заводу на шпальтах газети „Южанин” описана „хвиля протесту” щодо „вторгнення іноземного капіталу” у місцеву промисловість [1032, с. 3; 1048]. А в перші роки діяльності підприємства в

робітничому середовищі поширювалися чутки про можливе „вигнання” всіх „місцевих” майстрових [4, арк. 19; 5, арк. 1-14].

Морське міністерство волило свої замовлення передавати іноземним компаніям. Так, у 1897–1898 рр. за кордон направлено заявки на побудову 8 панцерників і крейсерів, а також на 10 міноносців загальною водотоннажністю 60935 т. [1007, с. 229] Така політика цілком відповідала застарілим уявленням чиновників про „військові інтереси країни” й визначалася їхнім „специфічним” розумінням прибутку як економічної основи виробничої діяльності.

„Наваль”, як можливого претендента на військові замовлення, чиновники поставили у не вигідні умови порівняно з іншими верф'ями Півдня. Для адміралтейств Миколаєва й Севастополя, хоча вони й не мали такого передового технічного обладнання, проте повністю контролювалися державними структурами, замовлення Морського відомства були гарантовані. Робота верфі на Інгулі в останнє десятиліття ХІХ ст. стає надзвичайно ефективною. З її стапелів спущено 3 ескадрених панцерники, мінний крейсер, 6 морехідних міноносців [237, л.1-3, 19, 22, 33-42; 519, с. 280-281, 288-289, 304-307]. Адміралтейці споруджували також плавзасоби допоміжного флоту – буксири, гідрографічні та інші судна [337, с. 30; 338, с. 41]. Севастопольське адміралтейство, незважаючи на великі обсяги ремонтних робіт на чинних кораблях Чорноморського флоту, епізодично займалося й побудовою невеликих суден [373, с. 225-226; 743, с. 90-91, 112-113].

Верф приватного підприємства „Наваль”, на відміну від казенних адміралтейств, практично одразу, ще на початковому етапі функціонування, перебувала під загрозою фінансового краху. Таке становище обумовлювалося як суднобудівною політикою уряду, так і загальним станом світової економіки.

На межі ХІХ – ХХ ст. Морське відомство основну увагу спрямувало на розвиток Балтійського флоту і побудову кораблів для Далекого Сходу (створюється третій флот імперії – Тихоокеанський), тому обсяги кораблебудування на Півдні скоротили [373, с. 71; 604, с. 256-257]. Становище „Наваля” погіршувала й непослідовна політика уряду щодо цивільного

суднобудування. У 1898 р. скасовано мито на цивільні судна іноземної побудови, що дозволило купувати їх за кордоном. До вищезазначених негативних чинників додається і третій – економічна криза, яка охопила наприкінці ХІХ ст. більшість розвинених країн світу, в тому числі й Росію. За таких умов найбільшому відділу „Наваля” – суднобудівному – доручалося спорудження землевивізних шаланд, наливних і вантажних барж для Владивостоцького порту, Порт-Артура та ін. [20, арк. 2.; 28, арк. 13-13 звор., 23-23 звор., 24-24 звор., 36]. Першим великим замовленням заводу були механізми й башти для панцерника „Князь Потемкин-Таврический” [52, арк. 33-35, 57-57 звор; 236, л.85-94, 117-138 об.; 242, л.1; 338, с. 5]. Однак це забезпечило роботою механічний та машинобудівний відділи, у той час як суднобудівний фактично не мав замовлень [428, с. 13-19]. У 1899–1900 рр. він приніс заводу збитки на суму 30916 руб. [738, с. 14]. Всього „збитки виробництва за замовленнями і непогашеними витратами склали 1 016 472 руб. 60 коп.” [374, с. 3].

У планах Морського міністерства суднобудівний відділ заводу „Наваль” не розглядався як передовий виробничий потенціал кораблебудування в регіоні. Це підтверджується розподілом замовлень на побудову для Чорноморського флоту двох крейсерів, передбачених суднобудівною програмою 1895 р. Їх спорудження в 1901 р. доручено казенним адміралтействам у Миколаєві („Кагул”, перейменовано у 1907 р. на „Память Меркурия”) і в Севастополі („Очаков”, перейменовано у 1907 р. на „Кагул”) [238, л. 1-2, 10, 30, 37-38; 240, л.13, 20, 41; 241, л.2-3, 9; 373, с. 76; 519, с. 284-287]. Тоді завод „Наваль” отримав замовлення лише на виготовлення для „Кагула” машин і котлів [58, арк. 1, 10-10 звор.; 374, с. 5].

На початку ХХ ст. в суднобудуванні Півдня з’явилися тенденції, що дозволили активізувати кораблебудування і на „Навалі”. Вони поширювалися на всю військову індустрію країни, відтак зробимо спробу їх з’ясувати. Військова промисловість, на відміну від інших галузей, розвивалася не відповідно до економічної кон’юнктури, а згідно з подіями, які відбувалися на

міжнародній арені. Безпосередня залежність від них позначалися на обсягах та спрямованості урядових замовлень. У цей період головним стрижнем морської політики усіх країн є мілітаризація. Німеччина та Японія, що й раніше були претендентами на морське лідерство, тепер міцно посідають провідні позиції серед традиційних суперників гонки озброєнь у Світовому океані. За умови збереження англо-російських суперечностей не виключалася можливість, у разі відкритого конфлікту, вторгнення сил, що переважали, в Чорне море. Зважаючи на об'єктивний стан речей, це був би англійський флот. Отже, саме загострення політичної ситуації у світі спонукало до активізації суднобудування на Півдні.

У 1900 р. „Наваль” нарешті отримує перше кораблебудівне замовлення на спорудження двох міноносців водотоннажністю 350 т (контракт укладено лише в лютому 1901 р.). Підприємство зобов'язувалося обладнати кораблі машинами й котлами власного виробництва [30, арк. 88-105; 50, арк. 1, 3, 6; 51, арк. 3, 5; 60, арк. 82-101; 245, л. 10-18; 374, с. 5]. Одночасно малопотужне Миколаївське адміралтейство забезпечується нарядом на побудову корпусів 4-х однотипних кораблів [239, л. 4-5, 7, 8; 245, л. 5 об. - 6; 339, с. 42]. Механізми на них виготовлялися й монтувалися приватними заводами: ризьким „Ланге і син”, „Машино- і мостобудівним товариством” у Гельсінгфорсі й петербурзьким Металевим [596]. Міноносці миколаївської побудови отримали назви: серія „З” („Наваль”) і серія „Ж” (Адміралтейство). Цими літерами починалися назви кораблів, які в 1907 р. перекласифіковано в ескадрені міноносці.

Згідно з контрактом, „Наваль” будував міноносці серії „З”, керуючись кресленнями Невського заводу в Петербурзі, де споруджувалися однотипні кораблі: довжина 64 м, ширина 6,4 м, осадка без кіля 1,78 м (відступи від проекту заборонялися). Обумовлювалися також терміни побудови кораблів. Ходові випробування планувалися на липень 1902 р. Однак через постійні затримки креслень у Петербурзі, незадовільну роботу постачальників верфь „Наваля” дотриматися передбачених термінів не змогла. Затримка становила 9 місяців. Спуск міноносців на воду змогли здійснити лише в середині 1903 р. Згідно з документами Морського міністерства, нові „міноносці та їх обладнання

було побудовано ретельно, міцно та відповідно до специфікацій і креслень” [50, арк. 3, 11-13, 20, 28, 34; 51_арк. 24-24 звор.; 59, арк. 26-26 звор; 246, л. 1-2, 20, 253-255, 259-263, 286]. Щодо міноносців серії „Ж”, то терміни їх побудови у Миколаївському адміралтействі були ще тривалішими [340, с. 46; 341, с. 48; 342, с. 46; 343, с. 49]. Кораблі, закладені в 1902 р., спущено на воду тільки в 1904 р. [515, с. 143-144; 519, с. 288-291].

Увагу привертає „цінова політика” Морського відомства відносно продукції миколаївських підприємств. За контрактом побудова „Навалем” кожного міноносця оцінювалася в 450 тис. руб [245, л. 22; 246, л. 269]. Однак замовник, у зв’язку з порушенням зобов’язань щодо терміну реалізації контракту, висунув штрафні санкції, за якими виконавець за неустойку повинен був сплатити 120 тис. руб [50, арк. 29-29 звор., 30, 34; 596, с. 66-67]. Ціна продукції Миколаївського адміралтейства встановлювалася за єдиними стандартами, прийнятими для казенних заводів Росії. При цьому Морське міністерство керувалося таким: „Вартість військових суден вітчизняної побудови, – говорилося у звіті відомства, – нараховується приблизно, оскільки реальну вартість кожного судна можна визначити лише при остаточному завершенні їх будівництва” [373, с. 82]. Отже, реальна, а не „паперова” вартість кораблів казенних підприємств поставала не до початку спорудження кораблів, а за його підсумками. І якщо „Наваль”, виконавши замовлення, не зумів досягти основної мети – отримати запланований прибуток, – то казенне адміралтейство, користуючись своєю пріоритетністю перед приватним, такою проблемою не переймалося [1008, с. 32-33].

У 1903 р. „Наваль” отримав додаткове замовлення на побудову ще трьох міноносців, однотипних із серією „З” [245, л.20, 21, 30-36, 44-58]. Ці кораблі передано в експлуатацію в 1905 р., практично одночасно із введенням до ладу міноносців серії „Ж” [30, арк. 1, 62, 88-105; 59, арк. 49-52 звор.; 60, арк. 81-101; 515, с. 144; 519, с. 288-291], закладених у 1902 р. на сусідньому державному адміралтействі.

Затягнуті Миколаївським адміралтейством терміни побудови міноносців

серії „Ж” не розглядалися чиновниками Морського відомства як серйозний організаційно-фінансовий прорахунок. Результати подібного бюрократичного підходу визначали всі економічні показники функціонування казенних заводів, для яких за будь-яких обставин гарантувалися замовлення. Найбільш наочно це відображають порівняльні показники результативності роботи миколаївських підприємств. Так, у 1901–1902 рр. обсяг виробництва заводу „Наваль” склав 4 061 826 р. 0,7 коп. при середній кількості робітників 1926 чол., а казенного адміралтейства – 2 264 200 руб. 64 коп. при чисельності працівників 1240 чол. [340, с. 47; 375, с. 5]. Отже, результативність виробництва заводу „Наваль” у період, що розглядається, була на 79% вищою, ніж на казенному адміралтействі.

На початку ХХ ст. адміралтейства Півдня завершували спорудження кораблів, запланованих суднобудівними програмами 1895 р. і 1898 р. для Чорноморського флоту, що відкривало перед Морським відомством нові можливості для подальшого нарощування мілітарної сили в регіоні. На користь таких планів висувалися економічно обґрунтовані аргументи. На початку 1903 р. Миколаївському і Севастопольському адміралтействам після спуску кораблів загрожувало скорочення виробництва і звільнення робітників. Тож міністерство, щоб уникнути простою виробництва, домоглося виділення додаткових коштів, за рахунок яких планувалося побудувати два нових панцерники (за кресленнями і специфікаціями панцерника „Князь Потемкин-Таврический”) [244, л. 1-7; 373, с. 71; 858, с. 69].

Наряд на спорудження першого корабля, який отримав назву „Иоанн Златоуст”, видано Лазаревському адміралтейству Севастопольського порту. Побудувати другий панцерник – „Евстафий” – доручалося Миколаївському адміралтейству. Роботи зі створення кораблів почалися в Севастополі в листопаді 1903 р., а в Миколаєві – у березні 1904 р. Церемонія офіційних закладин двох панцерників відбувалася так: „Иоанн Златоуст” – 31 жовтня 1904 р., „Евстафий” – 10 листопада 1904 р. [244, л. 20-20 об., 29-32; 294, Ч.2. с. 31; 1049]. Механізми для цих панцерників замовлено підприємству „Наваль”

у Миколаєві. Відповідно до контрактів, укладених 19 серпня 1903 р., механізми для „Иоанна Златоуста” (без котлів) склали вартість 1 456 000 руб., а для „Евстафія” (з котлами) 2 160 000 руб. [60, арк. 143; 248, л. 6-7, 12, 39-40; 294, ч.2 с. 75; 428, с. 29].

Початок створення кораблів у Миколаєві й Севастополі проходив на тлі трагічних подій російсько-японської війни (1904–1905 рр.). Флот Росії під час Цусимського бою (14-15 травня 1905 р.) втратив більшість нових кораблів і за кількісним показником був відкинтий на 6-7 місце у світі [726, с. 591-659; 855, с. 249]. Практично перестав існувати не лише Тихоокеанський, але й Балтійський флот. Авторитетний на початку ХХ ст. дослідник військово-морської політики Росії Є. Аренс, зіставляючи трагічні події на Тихому океані з попередніми історичними фактами, назвав їх явищем, котре періодично „провокує” саме керівництво держави – „страх перед водою як спадкова хвороба і схильність, у разі невдачі, до знищення власних кораблів та виходу на берег. Так було, наприклад, у Севастополі...” [583, с. 8]. Поразка в російсько-японській війні та подальші революційні події змусили Миколу II піти на деякі реформи, що зачепили й Морське відомство, яке дотепники того часу називали „цусимським”. Змушений був узяти відставку генерал-адмірал Олексій Олександрович. Відтепер Морське відомство і весь флот підпорядковувалися безпосередньо міністрові. У 1906 р. створюється новий орган – Морський генеральний штаб (МГШ), який відповідав за розробку кораблебудівних програм і забезпечував оперативно-стратегічне планування флоту. Зміни відбулися і в організації флотів. Імпровізовані загони кораблів із 1907 р. розподілялися за розрядами: судна чинного флоту; судна резервні; судна, що зводяться та ремонтуються [610, с. 162-164; 858, с. 92-100].

У жовтні 1906 р. керівництво Морського генерального штабу подало імператорові доповідь про перспективи розвитку морських збройних сил і їхній статус на міжнародній арені, де, зокрема, провідною була теза, що історичні цілі Росії можна реалізувати лише за наявності сильного бойового флоту на Чорному морі [858, с. 101-105]. У січні 1907 р. сформульовано головні завдання

чорноморського флоту: „Забезпечення панування на Чорному морі вимагає, щоб флот був могутнім і характеру активного, щоби перебувати на силі задля виконання найважливішого в долі Росії завдання: відкрити і закріпити за нею протоки” [858, с. 113]. Загалом це твердження відповідало вічним прагненням Росії до лідерства у Світовому океані, яке, у свою чергу, було співзвучне із теорією „великої національної політики”, проголошеною на початку ХХ ст. урядом країни [250, л. 1, 3, 6 - 7, 12-14, 26-28, 31; 604, с. 254, 265, 277]. Таким чином, Російська імперія планувала інтенсифікувати суднобудування, а російсько-японська війна стала поштовхом до започаткування нового його етапу.

Підсумки війни на Тихому океані мали міжнародний резонанс. Вони вплинули на суднобудівну політику всіх країн. Морські держави терміново вносили корективи до проектів споруджуваних кораблів і розробляли нові технічні завдання щодо їх побудови, намагаючись усунути ті прорахунки й недоліки в проектах панцерників, крейсерів і міноносців, що й було виявлено в ході війни.

Післяцусимський період у світовому кораблебудуванні характеризувався поступовим переходом до спорудження лінійних кораблів із кардинальною зміною системи бронювання, підвищенням швидкості, бойової остійності, непотоплюваності та головною артилерією з 8-12 гармат великого калібру. Низка технічних досягнень, що впроваджувалися у військове суднобудування на початку ХХ ст., уможливила створення принципово нового типу корабля [999, с. 56-63].

Найбільш послідовними прибічниками введення технічних новацій були англійські суднобудівники. 2 жовтня 1905 р. у Портсмуті відбулися офіційні закладини корабля, що отримав назву „Dreadnought”. Головну відмінність корпусу корабля становили його пропорції й обводи, розраховані на досягнення високої на той час швидкості – 22,4 вуз. [548, с. 396, 414; 1041, р 146]. Поява „Dreadnought” (у складі флоту – 3 грудня 1906 р.) перекреслила колишні проекти кораблебудівників. Протягом 12 місяців по тому, як з’явився перший

дредноут, у Європі не заклали жодного нового панцерника. Але надалі, лише за 5 років – із 1906 по 1910 рр. – спущено на воду або закладено близько 70 лінійних кораблів і крейсерів дредноутного типу [548, с. 397; 644, с. 18; 986, с. 8-9; 1041, р 146].

Технічний прогрес, наслідком якого було будівництво дредноутів, вніс зміни не лише в тактико-технічні елементи надводних кораблів. Безумовним його досягненням стає поява у військово-морських флотах світу підводних човнів [468, с. 15-38, 99, 153; 530, с. 17, 80; 547, с. 162, 180-186; 570, с. 70; 571, с. 34; 603, с. 44-50; 666, с. 27, 288-322; 686, с. 14-15, 205-210; 774, с. 30-33, 195-196; 780, с. 17-43; 868]. У Росії серійне будівництво підводних човнів розпочалося лише в період російсько-японської війни на Балтійському і Невському заводах. При тому замовлялися вони і за кордоном [468, с. 362; 969, с. 118-132]. З березня 1906 р. в Російському Імператорському флоті з'явився новий клас кораблів – підводні човни. До цього часу вони мали офіційну назву – міноносці (підводні або напівпідводні) [468, с. 350]. На суднобудівних підприємствах Півдня не будували підводних човнів, що позбавляло можливості накопичувати належний досвід в цьому перспективному напрямку кораблебудування.

Щодо надводного кораблебудування на Півдні України після російсько-японської війни, то воно безпосередньо визначалося станом військового флоту в регіоні. Чорноморський флот після російсько-японської війни зберіг усі бойові сили. У Лазаревському й Миколаївському адміралтействах будувалися для нього ще два панцерники – „Иоанн Златоуст” та „Евстафий” (з 1907 р. – лінійні кораблі) [223, л.-2-3, 19-22; 248, л. 52, 59-60, 80-82; 251, л. 8-8 об., 11, 25, 166-166 об., 168, 281-284; 254, л. 68-68 об.; 610, с. 166]. Ці судна спущено на воду відповідно 30 квітня і 21 жовтня 1906 р. Добудова і доозброєння ескадрених панцерників затяглися на 4 роки. Лише в 1911 р. вони ввійшли до складу чинного флоту, тобто через 7 років від початку спорудження [777]. Ці кораблі були останніми на Чорному морі панцерниками з паровими поршневыми машинами. Після цього лінійні кораблі споруджувалися з

турбінними установками.

Напередодні Першої світової війни лінійні кораблі „Иоанн Златоуст” і „Евстафий” вважалися найкращими в Чорноморському флоті. Однак час, витрачений на будівництво, уже прирік їх на моральне застарівання, адже усі морські держави-лідери будували для своїх флотів дредноути. Отже, зтяжне будівництво чорноморських кораблів, як симптоматичне явище державного суднобудування Півдня, за організаційно-виробничими можливостями не відповідало ускладненим завданням передового кораблебудування.

Наприкінці першого десятиліття ХХ ст. адміралтейства Миколаєва й Севастополя потребували суцільної модернізації. У матеріалах інженерів-практиків того часу М. Дмитрієва та В. Колпичова можна знайти підтвердження того, що Севастопольське адміралтейство на початку ХХ ст. обладнане „вкрай безсистемно”, тому не „в змозі успішно (тобто, головним чином, швидко) будувати панцерники тих величезних розмірів, які їм збиралися замовити” [687, с. 857]. Слушною є ідея інженерів щодо Лазаревського адміралтейства. Вони вважали за доцільне передати його у приватні руки, аби домогтися раціонального розвитку [687, с. 857]. Проте внесена практика пропозиція не була врахована Морським міністерством.

Миколаївське адміралтейство, на думку М. Дмитрієва та В. Колпичова, за матеріально-технічним станом уже не могло бути основною базою військового суднобудування на Півдні: всі виробничі структури адміралтейства „обладнані дуже й дуже слабо і являли собою зразки сильної технічної відсталості, а частково й повної примітивності устаткування” [687, с. 866]. Однак Морське міністерство не в змозі було провести реорганізацію казенного суднобудівного підприємства Півдня, що за техніко-економічними параметрами опинилося на стадії закриття. Про кризу Адміралтейства свідчать головні показники його роботи. У 1911 р. обсяги виробничої діяльності „на новобудовах” – лінійному кораблі „Евстафий” та „нових невеликих суднах” – склали всього 6761 руб. 51 коп., а робітничий колектив, з урахуванням майстрових всіх підрозділів та структур, нараховував лише 260 чол. Регрес зазначеного особливо виразно

постає при порівнянні з інтенсивністю роботи адміралтейства в кінці XIX ст.: у 1895 р. обсяги виробництва сягали 2 602 831 руб., а робітничий колектив – 2507 чол. [337, с. 30; 345, с. 37]. Занепадницький стан Миколаївського адміралтейства на 123 році існування пов'язаний із загальною кризою казенної військової промисловості Російської імперії. К. Шацило, авторитетний знавець економічних аспектів з питань військової та військово-морської політики російського уряду початку XX ст., відзначав: „Найбільш яскравою особливістю військової промисловості було те, що вона за своєю організацією й методами господарювання застаріла на десятки, а в деяких випадках на сотні років і працювала не на капіталістичних, а на феодалських і напівфеодалських засадах” [1008, с. 28]. Цей висновок стосується й кораблебудівної бази на Півдні, яка не могла вже реалізовувати плани щодо утворення могутнього військового флоту на Чорному морі [294, с. 101-107]. Відсутність виробничої перспективи Миколаївського адміралтейства в межах казенної структури регулювання промисловістю визначило його подальшу долю – в 1911 р. воно закривається.

На відміну від казенних військових підприємств, приватна промисловість розвивалася за принципами „суворого бухгалтерського обліку”. У світлі цього положення неабиякий інтерес викликає діяльність суднобудівного відділу миколаївського заводу „Наваль”. Фінансово-виробничі „перипетії” підприємства в першому десятилітті XX ст. стали класичним прикладом взаємин економічно передових буржуазних структур із застарілими державними інституціями царської Росії, від яких залежали результати роботи цього суднобудівного осередку. Правління „Товариства” неодноразово визнавало, що „замовлення російського уряду” є для заводу найголовнішими. Вони „складали 80-90 % нашої промисловості” [374, с. 6; 375, с. 5]. Економічні показники рентабельності роботи підприємства, зафіксовані в щорічних підсумкових звітах правління „Товариства” [377; 379], стали предметом дослідницького аналізу в наукових працях другої половини XX ст. [1005, с. 26-56, 1007; 1008]. На підставі узагальнених розвідок та за вивченими джерельними матеріалами спробуємо деталізувати роботу заводу, стрижнем

якої було одержання прибутку. Обсяги виробництва в 1900–1905 рр. подано в таблиці 4.5 [377, с. 11].

Таблиця 4.5

Обсяги виробництва „Товариства суднобудівних, механічних і ливарних заводів у Миколаєві” в 1900–1905 рр.

Роки	1900–1901	1901–1902	1902–1903	1903–1904	1904–1905
Рублі	3 417 610	4 061 826	4 376 905	5 703 798	6 663 039

Відповідно зростав і виробничий колектив підприємства: з 2140 чол. у 1900–1901 рр. до 2717 чол. у 1904–1905 рр.

У 1903–1904 рр. завод уперше мав прибуток з виробництва 800 тис. руб. (чистий прибуток склав 400 тис. руб.), проте у 1905–1906 рр. він зменшився до 250 тис. руб. [376, с. 7-9; 378, с. 7-11; 1008, с. 145-146]. На результатах роботи заводу позначилися революційні події 1905 р. [377, с. 5].

Виробниче становище заводу було досить складним. Спроби правління трохи оздоровити фінансовий бік шляхом випуску в 1904–1905 рр. привілейованих акцій та облігацій очікуваного результату не дали [377, с. 10]. Більша частина отриманих від цього коштів пішла на покриття боргових зобов'язань і на придбання нового обладнання (на оборотні кошти майже нічого не залишилося). Тоді, тісно пов'язані з бельгійським капіталом, французькі банки на чолі з „Société générale” („Генеральне товариство зі сприяння торгівлі та промисловості”) провели нову операцію. Поруч із „Навалем” знаходився „Чорноморський механічний і котельний завод”, що фінансувався французьким капіталом. Підприємство спеціалізувалося на будівництві парових котлів, залізничного обладнання, локомотивів, підйомних машин та ін. [283, с. 204-205; 338, с. 5]. Французькі банки відкрили бельгійському „Товариству” кредит на придбання цього заводу. У 1908 р. „Чорноморський механічний і котельний завод” став складовою частиною „Навалю” [24, арк. 9-9 звор.; 32, арк. 91-91 звор.; 344, с. 4-5; 379, с. 8]. Таке об'єднання дало можливість зменшити витрати на управлінський склад,

повніше використовувати обладнання й рівномірно завантажити робітників.

Злиття двох миколаївських підприємств стає в Україні одним з перших проявів процесу концентрації виробництва, що посилювався в роки промислового застою (1907–1909 рр.). Новий виробничий осередок об'єднав близько 16 млн. руб. акціонерного й облігаційного капіталу. „Товариство” стало одним із найбільших не лише на Півдні України, але й у Російській імперії в цілому. „Наваль” мав можливість випускати різноманітну продукцію на 14 млн. руб. щорічно, забезпечивши роботою до 7 тисяч чоловік [1008, с. 146]. Бельгійське „Товариство” придбало для заводу право на будівництво турбіни Куртіса, теплових двигунів Тіссена, підйомних механізмів і двигунів Дизеля [32 арк. 93-103; 60, арк. 136, 139, 150, 163-164, 168-169; 738, с. 63]. Згідно зі звітом правління за 1908–1909 рр., „довелося закупити різних патентів та поповнити нам обладнання, інструменти на суму 268 408 руб. 36 коп.” [379, с. 6].

Однак розширення виробничої спеціалізації в умовах обмеженості ринку вільного капіталу та приватних замовлень не забезпечило достатньої завантаженості всіх відділів заводу. Після російсько-японської війни кількість замовлень Морського міністерства неухильно скорочувалася (таблиця 4.6) [379, с. 8].

Таблиця 4.6

Обсяги виробництва „Товариства суднобудівних, механічних і ливарних заводів у Миколаєві” в 1905–1909 рр.

Роки	1905–1906	1906–1908	1908–1909
Рублі	5 933 308	4 956 898	4 475 912

Відбулося й скорочення кількості робітників: із 2717 чол. у 1904–1905 рр. до 2013 у 1908–1909 рр. У цей час на підприємстві за контрактом (від 15 червня 1905 р.) будувалися чотири мінних крейсери водотоннажністю 600 т. [247, л. 2, 8-10, 105, 115-116, 119, 145-159; 249, л. 58-69, 160, 169-170, 183-186]. Вартість за одиницю складала 790 тис. руб. У вересні 1908 р. завод підписав контракт на будівництво першого у світі підводного мінного загороджувача „Краб” [37, арк.

1-8]. Проте його побудова йшла дуже повільно [250, л. 15; 252, л. 2-3, 11, 32]. Загальноекономічна державна криза позначилася на всіх структурних відділах „Навалю”, але, за розрахунками правління заводу, суднобудівний був найменш рентабельним. За десять років його збитковість сягнула 1,5 млн. руб. Із 1898 р. по 1908 р. дороге устаткування експлуатувалося заводом у цілому лише на 14-22% [1007, с. 228; 1008, с. 146].

Такий стан виробничої діяльності суднобудівного відділу довів підприємство до руйнівної межі. У липні 1910 р. спеціально створена „Адміністрація” з контролю за фінансовими справами „Товариства суднобудівних, механічних і ливарних заводів у Миколаєві” вирішує закрити суднобудівний відділ „Навалю”, звільнивши його робітників та службовців [24, арк. 17-17 звор.; 32, арк. 24-24 звор., 25-25 звор.; 314, с. 128-129; 1007, с. 230-231; 1032, с. 16], проте рішення не було виконане у зв'язку з новим розвитком подій.

4.4. Посилення Чорноморського флоту напередодні Першої світової війни як наслідок скоординованої діяльності основних осередків галузі

Палітра цивілізаційного поступу внесла корективи в міжнародні відносини між державами. Наприкінці першого десятиліття ХХ ст. царська Росія остаточно визначила своїх імовірних супротивників у майбутній війні – Німеччину та Туреччину [858, с. 237-241]. Зі зміною політичної кон'юнктури стратегічна роль Чорноморського регіону актуалізується, оскільки в 1910–1914 рр. Туреччина зміцнює свої військово-морські сили [224, л. 3-8; 644, с. 17; 791, с. 54, 70-71].

Перспектива швидкого зростання турецького флоту змінює ставлення Морського міністерства щодо Чорноморського флоту, бо виникає нагальна необхідність створення передових морських сил імперії задля зміцнення обороноздатності Півдня та збереження традиційної орієнтації на захоплення

десантною експедицією протоки Босфор. 23 вересня 1910 р. Раді міністрів до розгляду була подана доповідь „Про асигнування коштів для посилення Чорноморського флоту” [858, с. 17]. Відповідно до цього документа, ключовим завданням мало стати будівництво нових лінійних кораблів на Півдні, для чого планувалося залучення приватних заводів. Таким чином, державні чиновники усвідомили, що саме приватновласницька ініціатива гарантуватиме швидке створення нових суден. 19 травня 1911 р. затверджується перспективна програма розвитку Чорноморського флоту, згідно з якою передбачалося будівництво 3-х лінійних кораблів (дредноутного типу – Авт.), 9 міноносців та 6 підводних човнів загальною вартістю 102 млн. 200 тис. руб. [224, л. 66, 74-75; 420]. Здійснити спорудження всіх лінійних кораблів планувалося в Миколаєві, де необхідно було обладнати елінги та суднобудівні й механічні майстерні. Поставлені завдання змушували провести колосальну роботу як щодо зміцнення суднобудівної бази Південного регіону, так і в тих галузях воєнної промисловості, що були пов’язані з кораблебудуванням. Нові політико-економічні акценти дозволяли Морському відомству збільшити фінансові вимоги. Наприклад, у 1910 р. міністерство отримало 112,7 млн. руб., а вже в 1913 р. – 244,8 млн. руб. [225, л. 15-20; 295, С. 117].

Перспектива одержання державних замовлень викликала ажіотаж у підприємницьких колах, представники яких побачили можливість отримати прибуток у процесі реалізації суднобудівних планів [257, л. 9-10, 1050; 1054]. Дійсно, ці надії мали підстави: у середині 1910 р. Російська імперія переживала промисловий підйом та відносну фінансову стабільність. Успішному запровадженню приватнопідприємницької ініціативи у воєнну промисловість на Півдні сприяло завершення формування фінансового капіталу [574; 615, с. 109-110; 616]. Банки стали вершителями долі багатьох підприємств, не лише кредитуючи їх, а й займаючись емісією нових цінних паперів, а також виступаючи фінансовими гарантами сумлінного виконання державних замовлень. Вони ж забезпечували підприємствам необхідну фінансову й технічну допомогу від зарубіжних фірм. Слід зазначити, що в 1911 р. третина

всього акціонерного капіталу в Російській імперії належала іноземним банкам. Їх інтенсивне проникнення в промисловість країни, що почалося наприкінці XIX ст., тривало й протягом усього першого десятиліття XX ст. У 1910–1911 рр. цей процес активізується в промисловості України, в яку інвестовано близько 400 млн. руб. іноземних капіталовкладень, значна частина яких зосереджувалася у військових галузях [792, с. 43-44]. Названі тенденції рельєфно постають у суднобудуванні Миколаєва.

Так, наприкінці першого десятиліття XX ст. єдиний суднобудівний осередок Півдня – відділення заводу „Наваль” – практично не функціонував (відповідно до рішення про його закриття). У 1911 р. змінюються власники заводу: в березні цього року оголошено про ліквідацію бельгійського „Товариства суднобудівних механічних і ливарних заводів у місті Миколаєві”; гарантом подальшої виробничої діяльності „Навалю” стає спеціально створена фінансова група, яка складалася з восьми іноземних банків на чолі з французьким „Société générale” та шести російських банків на чолі з Російсько-Азійським. Частка банків складала відповідно 63% і 37% [24, арк. 136-143; 615, с. 113; 1008, с. 189]. За погодженістю з Російсько-Азійським банком, „Société générale” в червні 1911 р. засновує в Парижі нове, цього разу французьке, акціонерне „Товариство Миколаївських заводів і верфей” (ТМЗіВ) (Société des ateliers et chantiers de Nicolaieff) [24, арк. 92-120, 148; 421; 1065]. *(У цьому дослідженні буде збережена традиційна на той час назва підприємства – „Наваль”, примітка – Авт.)*

Можливість отримання прибутку під час створення на Півдні суднобудівної бази Чорноморського флоту стає предметом посиленої уваги найбільш впливових фінансових груп Російської імперії, з ініціативи яких створюється в Миколаєві друге (після „Навалю”) акціонерне суднобудівне підприємство. Головним ініціатором будівництва був С.-Петербурзький міжнародний комерційний банк *(далі Міжнародний комерційний банк – Авт.)*, який спочатку намагався домовитися з власниками „Навалю” про спільну участь у виконанні суднобудівної програми [314, с. 129; 1008, с. 190]. Однак

власники цього заводу не погодилися на співробітництво, вважаючи, що їхньому монопольному становищу нічого не загрожує.

Керівники Міжнародного комерційного банку вирішили створити в Миколаєві нове підприємство – Російське суднобудівне товариство („Россуд”). Передбачалося звести високотехнічну складальну верф без акценту на необхідності виробництва більшості механізмів [257, л. 10-11]. Ухвалене рішення дозволяло досягати кількох цілей: заощадження часу на організаційно-підготовчому періоді; зникала необхідність налагодження виробництва технічно складних механізмів; першочергово зводилися лише найбільш важливі об’єкти – стапелі, розбивний плац, слюсарно-механічні майстерні, магазини для зберігання сировини й виробів. Така спеціалізація „Россуду” надавала можливість залучати до будівництва кораблів велику кількість механічних заводів Росії. Відповідно розширювалося коло підприємств, зацікавлених у співробітництві з новим „Товариством”. Ось деякі з великих заводів, які стали діловими партнерами „Россуду”: Нікополь-Маріупольський завод у Маріуполі; Російський паровозобудівний і механічний завод у Харкові; Петровський (завод) Російсько-Бельгійського металургійного товариства; Коломенський машинобудівний завод; Франко-Російський механічний завод у С.-Петербурзі; С.-П. Металевий завод та ін. (більшість із них фінансувалися Міжнародним комерційним банком) [258, л. 56; 615, с. 109].

Кооперування великої кількості підприємств дозволяло керівництву „Россуду” звертатися за протекцією до чиновників царської Росії з метою надання допомоги нібито „суто російському підприємству”, яке кривдять французькі заводи в Миколаєві [257, л. 101-118.]. Негативну інформацію про стан кораблебудування на „Навалі” подавала широкому загалу й миколаївська преса [1056].

Розпочата напередодні Першої світової війни великодержавна „націоналістична істерія”, що отримала підтримку правлячих кіл [258, л. 22-22 об., 56 об.], об’єктивно сприяла популяризації ще не створеного „Россуду”. Його акціонерами стають високі чини Морського міністерства, найближче

оточення Миколи II, представники родини Романових, зокрема Олександрі Федорівні належала певна кількість акцій [90, арк. 67 звор. - 70; 257, л. 7-7 об.; 1005, с. 47-48; 1062; 1072].

У той же час замовчувалося, що після того, як Міжнародний комерційний банк не домогся згоди з власниками „Навалю” про спільне будівництво кораблів для Чорноморського флоту, засновники „Россуду” уклали договір про технічне співробітництво з англійською компанією „Джон Браун і К” (листопад 1911 р. м. Лондон). Відповідно до цього документа англійська компанія за допомогу „Російському суднобудівному товариству” мала отримати 2,5% від повної вартості кожного збудованого у Миколаєві корабля (та їх машин) [77, арк. 3, 5; 79, арк. 5, 7-14; 257, л 11-11 об.; 1008, с. 193]. Отже, на початку ХХ ст. об’єктивні умови часу диктували необхідність широкої науково-технічної кооперації між підприємствами різних держав у сфері суднобудування.

Прагнення деяких військових та урядових чиновників означити діяльність „Россуду” як суто „російський проект” не відповідало дійсності. Взаємна вигода, не маючи „національно-державного” забарвлення, стимулювала власників фінансово-промислових та інтелектуальних капіталів різних країн до спільних угод і дій у суднобудуванні як усередині Російської імперії, так і за її межами. Одні були обізнані з місцевими умовами, мали зв’язки у фінансових і правлячих колах, інші мали досвід та необхідні технічні знання щодо будівництва нових типів лінійних кораблів.

За суднобудівною програмою 1911 р. планувалося, як уже зазначалося вище, створення в Миколаєві трьох лінійних кораблів. Претендували на одержання цього замовлення – „Россуд” (ще офіційно не створений) і „Наваль”. Постановою Ради міністрів замовлення на будівництво лінійних кораблів розподілено так: два доручалося побудувати „Россуду” і один – „Навалю” [74, арк.. 1-7; 257, л. 10-11; 295, с. 124-125; 858, с. 139]. Отже, „Россуд” отримав „замовлення на лінійні кораблі”, коли заводу фактично ще не існувало [257, л. 40]: у цей час не був затверджений навіть статут „Товариства” та відповідні юридичні документи. Перші збори акціонерів відбулися лише 5 листопада

1911 р. [70, арк. 1-1 звор., 2].

Улітку 1911 р. Морське міністерство передало „Россуду” в оренду на вельми вигідних умовах лівобережну територію Миколаївського адміралтейства, а договір (на 24 роки) підписано у вересні 1912 р. „Товариство” мало побудувати верф „за всіма новітніми вимогами” [75, арк. 2, 3, 19, 22; 76, арк. 9; 82, арк. 22-24; 257, л. 23-24]. Загальний нагляд за створенням заводу й подальше будівництво на ньому кораблів доручалося М. Дмитрієву (О. Крилов називав його „видатним інженером”) [474, с. 302], одному з авторів книги енциклопедичного рівня про стан світового суднобудування на початку ХХ ст., який добре знав адміністративний бік справи та структуру підприємств [687]. Формування верфі почалося із зведення двох великих стапелів для лінійних кораблів, а також майстерень – головної суднобудівної, слюсарно-механічної, ливарної та центральної електростанції [803, с. 82-83; 1052].

Якщо „Россуд” тільки розгортав організаційні роботи, суднобудівний відділ „Навалю” вже мав певний досвід у будівництві військових кораблів. Однак його технічні потужності не були розраховані на спорудження кораблів дредноутного типу. На „Навалі”, як і на „Россуді”, потрібно було побудувати стапель для лінійних кораблів, нові майстерні й переобладнати суднобудівний відділ.

Восени 1911 р. Миколаївські заводи, що перебували на етапі організаційного становлення та технічного переобладнання, розпочали виконання головного кораблебудівного замовлення Морського міністерства. 17 жовтня 1911 р. у присутності Морського міністра І. Григоровича відбулися закладини трьох лінійних кораблів на ще недобудованих стапелях. На цій урочистій події були присутні майже всі жителі міста та консули іноземних держав [480, с. 69; 1053]. Ще до закладання кораблів, 11 жовтня, „Найвищим рішенням” прийнято їхнє іменування: „Императрица Мария” і „Император Александр III” („Россуд”) та „Екатерина II” („Наваль”).

На період офіційних закладин лінійних кораблів їх проект перебував у стадії розробки [54, арк. 13-20 звор; 314, с. 129-130]. В основу майбутнього

проекту було покладено технічні умови, свого часу складені для балтійських дредноутів типу „Севастополь” (1909–1914 рр. – Балтійський завод, СПб.) [519, с. 62-63; 548, с. 559-564]. 9 червня 1911 р. на засадах конкурсного змагання, практика якого утверджується в цей час, Морське міністерство направило технічні умови проектування чорноморських лінкорів з метою їх подальшого розробляння таким підприємствам: „Россуду”, „Навалю”, петербурзьким заводам – Балтійському й Адміралтейському та закордонним фірмам, зокрема Круппа, в Німеччині.

Після розгляду всіх поданих ескізних проектів Морське міністерство обрало ті, що пропонувалися „Товариствами” Півдня. Високий рівень проектів „Россуду” та „Навалю” пояснювався тим, що конкуренти залучили до розробки своїх документів фахівців із підприємств, які мали багаторічний досвід. „Россуд” задіяв технічне бюро Балтійського заводу (С.-Петербург), а „Наваль” скористався послугами фірми „Віккерс” (Англія) [985, с. 117-118; 990]. Позитивна оцінка проектів зобов’язувала „Товариства” здійснити їх остаточну розробку. На період створення проекту чорноморського лінійного корабля в „Россуду” ще не було ані приміщення, ані необхідного складу фахівців, креслярів, у той час як „Наваль” мав у своєму розпорядженні належну технічну базу та досвід проектування.

Створення проекту лінійного корабля на „Навалі” відбувалося паралельно з опрацюванням ще одного конкурсного проекту Морського відомства – ескадреного міноносця для Чорноморського флоту (водотонажність – 1050 т.) [228, л. 1-38]. Розробки технічної контори заводу, у підготовці яких брала участь англійська фірма „Торнікрофт”, отримали високу оцінку (серпень 1911 р.). У 1912–1914 рр. на основі створених інженерами креслень (у їх розробці взяв участь відомий інженер В. Костенко) навалівці побудували чотири ескадрених міноносці (контрактна вартість кожного корабля склала 2 млн. руб.) [42, арк. 5, 17-18, 23-25, 27-29, 45, 215-215 звор., 216; 44, арк. 3-3 звор., 8; 54, арк. 29, 30-37; 55, арк. 6-6 звор., 18-21; 295, с. 140; 881; 902; 948, с. 71-73]. В офіційній документації ця серія іменувалася як „есмінці типу

„Дерзкий”. Звертає на себе увагу той факт, що на „Навалі” будувалися не лише корпуси, а й збиралися практично всі механізми названих кораблів (за кордоном була замовлена лише незначна кількість деталей) [55, арк. 4- 6, 11-13, 18-21, 24-24 звор; 973; 993, с. 15-21]. Ескадрені міноносці типу „Дерзкий” – це перші серійні швидкохідні турбінні кораблі цього класу, що стали прототипом для створення в майбутньому на Півдні України есмінців „Ушаковської серії” [31, арк. 53-53 звор; 44, арк. 22-24; 45, арк. 72; 515, с. 153-154; 519, с. 292-295].

Повертаючись до проектування чорноморського лінійного корабля, потрібно визнати, що технічна контора заводу „Наваль” мала можливість продемонструвати вже накопичений досвід конструкторської роботи. Здавалося, „Россуд” не зможе конкурувати з „Навалем”, який до проектування чорноморського дредноута залучив ще й фахівців англійської фірми „Віккерс”. Однак власники „Россуду” знайшли вихід і, безперечно, досить „оригінальний”. Адміністрація заводу, враховуючи те, що проект мав обговорюватися й прийматися інженерами кораблебудівного відділу Головного управління кораблебудування Морського міністерства, саме їх і залучила „за належну плату” до проектування. Це були фахівці кораблебудівного, механічного, артилерійського та інших відділів, а також спеціалісти ряду заводів Петербурга. Загальну координацію робіт забезпечував „начальник кораблебудівного відділу” [314, с. 129].

На початку листопада 1911 р. „Наваль” і „Россуд” подали в міністерство „проекти лінійних кораблів для Чорного моря” [226, л. 2]. Проект „Россуду” отримав „щонайвищу” оцінку. Перемога „Російського суднобудівного товариства”, що зуміло, як писав К. Шаццлло, „перетворити Морське міністерство у філію свого креслярського відділення”, була цілковито прогнозованою [1008, с. 201].

23 грудня 1911 р. Морський міністр І. Григорович розпорядився іменувати всі лінкори, що будуються для Чорноморського військового флоту, лінійними кораблями типу „Императрица Мария” [39, арк. 98-120; 226, л. 11-12; 985, с. 119]. Контракти Морського міністерства з заводами укладено в той час,

коли будівництво лінкорів ішло повним ходом. Необхідні документи підписані з „Россудом” у березні 1912 р., а з „Навалем” – у червні того ж року. „Россуд” зобов’язувався дати на ходові випробування свої кораблі 20 серпня 1915 р., а „Наваль” – не пізніше 20 серпня 1914 р. Контрактна вартість кораблів склала: на „Россуді” – 19 719 654 руб. (за кожен), на „Навалі” – 20 000 000 руб. Вартість панцера, артилерії, приладів управління вогнем та ін. визначалася для кожного з кораблів окремо [39, арк. 98-120; 54, арк. 13-20 звор; 77, арк. 24-31; 81, арк. 2-8 звор; 295, с. 139]. При тому „Наваль” мав виготовити для власного лінкора баштові установки, турбіни й допоміжні механізми.

Будівництво чорноморських дредноутів вимагало надзвичайно інтенсивної роботи від колективів миколаївських заводів, бо одночасно зі спорудженням лінійних кораблів на „Россуді” створювалася, а на „Навалі” реконструювалася матеріально-технічна база суднобудування.

З кінця 1911 р. по квітень 1913 р. у реорганізацію „Навалю” було вкладено 5,5 млн. руб. [1008, с. 190]. У травні 1913 р. заводоуправління „Навалю” інформувало командира Миколаївського порту про переобладнання підприємства і завершення запланованих будівельних робіт. Усі майстерні заводу за своїм технічним рівнем відповідали новим виробничим завданням. На цей час загальна вартість будівель, що належали „Навалю” склала 4353110 руб., а обладнання в цехах – 4068616 руб. (у суднобудівній майстерні вартість обладнання досягла 1518902 руб.) [67, арк. 22 звор., 35; 738, с. 86].

У період, що розглядається, активно будувався й „Россуд”. Нова верф створювалася на засадах кооперації шляхом інтегрування інтелектуальних і виробничих сил усередині країни та залучення закордонних фахівців [72, арк. 13; 73, арк. 2, 48; 75, арк. 38-40; 80, арк. 2-2 звор., 3, 4-7; 83, арк. 29-30, 50-51; 84, арк. 2-4; 89]. Перша черга заводу була готова у травні 1913 р. У рекордно короткий термін з’явилося підприємство, обладнане за останнім словом техніки, на якому можна було створювати судна будь-якої водотоннажності. У листопаді 1913 р. у завод вкладено вже більше 6,25 млн. руб. (у перспективі передбачалося витратити ще 1,26 млн. руб.) [71, арк. 1-1 звор, 2; 85, арк. 27

звор., 28]. За технічним оснащенням та організацією виробництва „Россуд” вважався одним із кращих суднобудівних підприємств Європи [76, арк. 6-8, 55-57; 83, арк. 108; 803, с. 86; 1055].

У процесі будівництва лінійних кораблів технічні бюро заводів продовжували розробку детальних креслень і специфікацій. За порадою представників англійської фірми „Віккерс”, інженери технічної контори „Навалю” відійшли від затверджених креслень „Россуду” для лінкорів типу „Императрица Мария” (щоб запобігти „хронічної хвороби” – перевантаження кораблів російської побудови) [226, л. 49; 227, л. 2-51; 230, л. 1-10]. Тому створений на „Навалі” корабель „Екатерина II” відрізнявся від прототипу збільшеною водотоннажністю та розмірами [38, арк. 5, 8; 39 арк. 24-33; 227, л. 60 об.; 985, с. 120, 129].

Побудова лінкорів у Миколаєві вимагала надзвичайно високих темпів роботи, що було можливим за умов злагодженості у функціонуванні всіх ланок. За виробничою спеціалізацією та устаткуванням заводи доповнювали один одного: у „Россуду” – сучасні стапелі, у „Наваля” – потужні механічні, котельні, баштові та інші майстерні. Така технічна орієнтація об’єктивно стимулювала інтеграційні процеси в діяльності заводів. Лише за спільної, скоординованої роботи конкуренти могли отримати значний прибуток і, відповідно, стати діловими партнерами. Обидва „Товариства” розраховували в майбутньому на рівноцінні замовлення від Морського міністерства.

Ініціатором об’єднання заводів виступив С.-Петербурзький міжнародний комерційний банк, який на цей час став панівним на промисловому ринку України [781, с. 24]. У 1912 р. він робить рішучі кроки щодо концентрації під своєю егідою всього суднобудування в Миколаєві. Банк перекупує більшу частину акцій „Наваля” (відповідно до домовленостей із „Société générale” та Російсько-Азійським банком). А в липні французьке „Товариство Миколаївських заводів і верфей” перетворюється на російське (із переобранням складу правління) [24, арк. 1-1 звор., 2, 10-10 звор., 15, 148-149 звор., 176-179; 41, арк.1-2 звор; 72, арк. 7-7 звор.; 423; 615, с. 116-117]. Новий статус змінив не

лише фінансово-економічні засади функціонування заводу, а й дозволив правлінню з 1913 р. наполягати на „суто російській приналежності” підприємства. Напередодні Першої світової війни це відповідало урядовим вимогам щодо виконання військових замовлень тільки всередині країни. Крім того, після переходу французьких акцій до Міжнародного комерційного банку протиставлення за національно-державною належністю – „Россуд” (російське підприємство) і „Наваль” (французьке) – стає непотрібним, а на перспективу навіть небезпечним для нового власника заводу. Міжнародний комерційний банк міг стати „жертвою” власної великодержавної націоналістичної компанії – „боротьби із засиллям іноземного капіталу”.

Із цього часу взаємовідносини між миколаївськими підприємствами розгорталися в напрямку більш тісного виробничого співробітництва. У квітні 1913 р. між „Россудом” і „Навалем” укладено угоду, відповідно до якої передбачалося створення спеціального керівного „центрального” комітету з трьох чоловік: одного від „Навалю”, другого від „Россуду” і третього на вибір перших двох. Згідно з документом: „Дії та рішення центрального комітету ставали остаточними і обов’язковими” для обох „Товариств” [86, арк. 2; 257, л. 50-50 об., 61-62; 284, с. 142, 156].

Колектив „Навалю” уже в новому структурно-виробничому об’єднанні завершував реалізацію проекту першого у світі підводного мінного загороджувача, що отримав назву – „Краб” (додаток У-1). Відповідно до наявних джерел періоду будівництва мінного загороджувача та спеціальних наукових досліджень другої половини ХХ ст., створення підводного човна в повному обсязі відбиває суперечливість державної суднобудівної політики того часу [37, арк. 1-8, 15-37; 468, с. 386; 702].

Перший підводний мінний загороджувач, спорудження якого на „Навалі” почалося в кінці 1909 р., розглядався Морським міністерством як експериментальне судно [604, с. 274]. У зв’язку з таким сприйняттям човна, в процесі його створення надходили нескінченні зауваження чиновників відомства [252, л.63-64, 69, 105-105 об]. Заважали роботі й конфлікти

заводських фахівців з офіцерами Миколаївського військового порту, які здійснювали нагляд за реалізацією проекту. Будівельником корабля спочатку призначили автора ідеї, М. Налетова, але згодом ентузіаста-новатора незаслужено звільнили. Негативно позначилася на організації виробничо-технічних робіт і відсутність досвіду проектування й будівництва підводних човнів. Усе разом узятє призвело до зриву виконання планових завдань. У 1911 р. Морське міністерство поставило під сумнів доцільність проекту, а в січні 1912 р. припинило його фінансування, анулювавши контракт.

Проте необхідність завершення будівництва човна, що тривало вже понад три роки, постала знову. Напередодні Першої світової війни подальше посилення мілітаристської доктрини, в тому числі щодо позицій на Чорному морі, об'єктивно стимулювало до цього Морське міністерство. 11 серпня 1912 р. уже з російським акціонерним „Товариством Миколаївських заводів і верфей” укладено новий контракт, згідно з яким термін здачі загороджувача (9 серпня він отримав назву „Краб”) призначався на 1 липня 1913 р. Вартість замовлення з урахуванням виконаних робіт складала 1 млн. 720 тис. руб. [295, с. 144]. Наступного дня після підписання контракту – 12 серпня 1912 р. – відбувся спуск „Краба” на воду. У червні 1913 р., після 11 місяців добудовчих робіт, пройшло заводське випробовування підводного човна [62, арк. 1-1 звор; 231, л. 10-24; 702, с. 45-49, 55, 59].

Подальшим дообладнанням боездатного мінзагу займалися фахівці Лазаревського адміралтейства в Севастополі, куди підводний човен відбуксировали для офіційних випробовувань. Під час їх проведення виявлено недоробки, які усувалися вже в Севастополі. Зокрема, у грудні 1913 р. мінний загороджувач поставили на Великий мортонів елінг Лазаревського адміралтейства, де добудовчі роботи тривали ще півтора року (додаток У-2). І тільки в червні 1915 р. після повторних випробовувань підводний човен здали флоту [62, арк. 2-3, 8-12; 68, арк. 6, 7, 10; 468, с. 386-387; 743, с. 96-97]. Визнаючи безперечну етапну інноваційну особливість „Краба” – першого у світі мінного загороджувача, – слід зауважити, що тривалий термін побудови

(1909–1915 рр.) не дозволив вважати його в період Першої світової війни останнім словом техніки за основними тактико-технічними елементами [530, с. 124-125]. Разом із тим сама ідея підводного мінного загороджувача й принцип пристрою для встановлення мін стали винаходом свого часу і одержали подальший розвиток у більш досконаліх за своїми тактико-технічними елементами човнах, але вже не на Півдні України (тип „Ерш” – Балтійський завод, С-Петербург) [530, с. 56-57, 76-78, 96-98, 146-149; 724, с. 283].

Створення потужного Чорноморського військового флоту, з яким Росія у 1911–1913 рр. пов’язувала далекосяжні зовнішньополітичні плани, розглядалося керівництвом усіх підприємств країни, спеціалізованих у суднобудуванні, як можливість здобути замовлення. Визначені відповідно до програми 1911 р. значні фінансові внески у розвиток Чорноморського флоту й великий обсяг кораблебудівних робіт дозволили залучитися до їх виконання заводам Петербурга – Балтійському, Невському, Металевому, Путилівському. Названі підприємства брали участь у створенні ескадрених міноносців і підводних човнів. У столиці, на базових виробничо-технічних потужностях заводів, здійснювалося виготовлення корпусів і механізмів, а завершувалося збирання кораблів у Миколаєві та Херсоні.

Домінування в суднобудівній стратегії мілітаристських тенденцій із відповідним збільшенням державних асигнувань у галузь приводить до розширення регіону кораблебудування на Півдні й залучення до виконання військових замовлень виробничих потужностей відомої в Херсоні верфі Вадона. Саме цей виробничий осередок, що спеціалізувався на будівництві суден для цивільного флоту, залучено до створення кораблів. Верф узяла участь на завершальному етапі збирання трьох ескадрених міноносців, корпуси й механізми яких виготовлялися Металевим („Быстрый”, „Пылкий”) і Путилівським („Счастливый”) заводами. Контрактна вартість відповідно: 2 млн. руб. (за кожний на Металевому) та 1 млн. 947 тис. руб. (на Путилівському) [295, с. 125, 140].

Участь у виконанні військового замовлення дозволила власникам

Херсонської верфі реалізувати задуми щодо загальних змін виробничої матеріально-технічної бази осередку. У 1912 р. верф переноситься на нове, більш зручне для великого суднобудування, місце – Карантинний острів, що біля річки Кошової. Тут із лютого по жовтень 1912 р. збудовано три стапелі (під кожний стапель забито по 150 паль), суднобудівна майстерня, будинок контори; встановлюється спеціальне обладнання. Робітничий колектив формувався з майстрових Півдня України та кваліфікованих кадрів Петербурга. Практично менше ніж за рік на Карантинному острові виросла нова верф. Місцева преса, що постійно висвітлювала її діяльність на шпальтах своїх видань, назвала виробничий осередок центром фабрично-заводської промисловості Херсона [1043; 1045; 1051; 1061; 1066].

Більш критично поставилися до новобудов на Карантинному острові спеціалісти з Петербурга. Вони вважали їх недосконалими для створення великих кораблів [724, с. 263-264; 993, с. 18-19]. Збирання ескадрених міноносців на березі р. Кошової у подальшому засвідчило справедливість таких висновків. Роботи, розпочаті навесні 1913 р., йшли повільно [2, арк. 163]. Окрім недостатнього рівня технічного обладнання верфі, бракувало ще й кваліфікованих кадрів. Петербурзькі інженери, робітники-професіонали й закордонні фахівці, відряджені консультантами в Херсон, не могли впоратися з повним обсягом технологічних завдань, бо з 300 чоловік, „спеціально зайнятих на збиранні військових суден” [2, арк. 163, 178], більшість не мала необхідного досвіду роботи. Подовжували встановлені терміни спорудження кораблів і постійні затримки із доставкою устаткування й механізмів у Херсон із Путилівського і Металевого заводів. Негативно впливали на інтенсивність виконання завдань страйки робітників, причиною яких була різниця в заробітній платні столичних спеціалістів та місцевих майстрових (останнім платили менше, а робочий день тривав на 1-1,5 год. більше, а всього – 10 год.) [1, арк. 114 звор., 115; 2, арк. 163 звор., 178 звор]. Замість передбачуваного спуску всіх трьох кораблів восени 1913 р., їх готовність на кінець року склала 67,6-80,2% [295, с. 125; 974]. На вадонівській верфі есмінці зійшли на воду вже

в 1914 р.: „Счастливый” – 16 березня, „Быстрый” – 25 травня, „Пылкий” – 15 липня [496, с. 307-310; 1071].

Доформування кораблів проходило в умовах воєнного часу. З метою прискорення виконання завдання довелося залучити миколаївський завод „Наваль”, куди з Херсона перевели для подальшої добудови есмінець Путилівського заводу „Счастливый” [292, с. 66; 496, с. 307-310]. Таким чином, виробничі потужності верфі Вадона не могли забезпечити високотехнічного кораблебудування, яке вимагало передової виробничої бази й оснащення та кваліфікованих виконавців, хоча будівництво цивільних суден на заводі йшло успішно (Дивись 4.5 – Авт.).

Основним осередком, де завершувалася реалізація більшості замовлень Петербурзьких заводів для Чорноморського флоту, став центр кораблебудування Півдня – Миколаїв. У місті відбувалося добудування таких кораблів: ескадрених міноносців – двох Невського й одного Путилівського заводів; підводних човнів – трьох Балтійського й трьох Невського заводів [292, с. 66-67; 295, с. 125-126, 140; 496, с. 307-310; 519, с. 292-297, 314-315]. За звітною документацією, будівництво в Миколаєві підводних човнів відбувалося „в усіх відношеннях досконало” [75, арк. 41-45; 468, с. 218, 226-235, 237-243, 261-265, 295-302]. У період Першої світової війни підводні човни типу „Морж” і „Нарвал” вважалися активними бойовими кораблями Чорноморського військового флоту [677; 878, с. 20-27; 969, с. 223-232;].

Повертаючись до виробничої діяльності основних осередків суднобудування в Миколаєві – „Товариства Миколаївських заводів і верфей” і „Російського суднобудівного товариства”, – зосередимося на інтеграційних процесах у їх роботі. Першим досвідом скоординованої діяльності підприємств було будівництво двох швидкохідних крейсерів, що одержали назви „Адмирал Лазарев” і „Адмирал Нахимов” [44, арк. 15-15 звор., 27; 69, арк. 4-7; 72, арк. 76; 86, арк. 2-4, 8; 496, С. 92-94].

Діловий конструктивізм, покладений в основу співробітництва, дозволив підприємствам Миколаєва піднятися в організації виробничої діяльності на

новий щабель. У липні 1913 р. правління „Товариств” уклали договір, відповідно до якого, вводилася система обміну й передачі замовлень на кораблі та їх обладнання (з розрахунку собівартості й 10% прибутку) [38, арк. 10; 72, арк. 30-31; 86, арк. 2-4; 88, арк. 1]. Встановлювалася певна спеціалізація заводів. „Россуд”, що володів оснащеними стапелями й висококласними майстернями суднового профілю, будував корпуси кораблів і виконував монтажно-складальні роботи. „Наваль”, який мав розвинене машинобудівне й металургійне виробництво, виготовляв головні турбіни, котли, допоміжні й палубні механізми, артилерійські башти й ін. Така організація виробництва дозволяла більш повно використати технічні потужності обох заводів. Переваги скоординованої виробничої діяльності, що напередодні Першої світової війни розгорталась надзвичайно інтенсивно досить швидко матеріалізувалися в результатах роботи. За приклад візьмемо лише окремі етапні події в суднобудівних осередках Миколаєва в жовтні 1913 р., які подамо за матеріалами міських газет. У тематичних статтях, надрукованих 16-23 жовтня в „Миколаївській газеті” та „Трудовій газеті”, відтворюється загальне піднесення провідної галузі промисловості всього регіону. У цей час силами „Навалю” здійснювалися такі роботи: збиралися турбіни для чотирьох міноносців та одного лінкора; виготовлялися башти для лінійних кораблів, котрі будувалися на заводах міста; йшла підготовка до закладин океанського теплоходу, пізніше відомого під назвою „Степан Лианозов” (замовлення приватної бакинської фірми), для якого виготовили й частину необхідного обладнання. Крім того, на підприємстві створювалися шість днопоглиблювальних пристроїв, плавучий кран і п’ять пароплавів різних типів [1060]. 19 жовтня на „Россуді” відбулася знакова подія для всього суднобудування Півдня – спуск першого дредноута Чорноморського флоту „Императрица Мария” [1044].

Урочистості на суднобудівних заводах завершилися банкетом, який організувало керівництво „Россуду” і „Навалю”. Символічним видається виступ на банкеті головного почесного гостя – Морського міністра І. Григоровича. У присутності 480 запрошених „персон” він „запропонував здравицю за

правління товариств, банки, які фінансували почини (курсив – Авт.), інженерів та майстрових” [1074]. Немає сумніву, що і Морське відомство, і державні чиновники розглядали дієздатність суднобудівної бази на Півдні у безпосередньому зв’язку з ефективним функціонуванням приватних фінансово-промислових структур.

Отже, напередодні Першої світової війни міць Чорноморського флоту повністю залежала від підприємств, що не контролювалися державою. Саме на цей час на Миколаївські заводи припадає зростання інтенсивності виробничого навантаження і чисельного складу колективів. Кількість робітників на обох заводах складала близько 10 тис. чоловік. Крім того, складовою частиною колективів стали 1500 службовців і 140 досвідчених інженерів [1055].

Загальна діяльність миколаївських заводів розгорталася відповідно до рішення царського уряду про посилення боєздатності флоту. Російська імперія, як і всі провідні морські держави, активізує гонку озброєнь, що стимулює збільшення військово-морських сил в Чорному морі. З цим пов’язане прийняття додаткової „Програми посилення Чорноморського флоту” 24 червня 1914 р. Згідно з документом, планувалося будівництво: 1 лінійного корабля, 2 крейсерів, 8 ескадрених міноносців і 6 підводних човнів. На реалізацію програми передбачалися витрати 110 млн. руб. [858, с. 173-174; 932, с. 55]. Тільки у 1914 р., відповідно до програми, „відпущено на початок будівництва суден для Чорноморського флоту 24 млн. руб.” [296, с. 118-119].

Більшість замовлень Морського відомства виконувалися в Миколаєві. За умовами технології процес побудови суден поділявся на три етапи: виготовлення деталей і частин корпусу в цехах і майстернях, збирання корабля з окремих частин на стапелі й добудування на плаву. Заводи Миколаєва за організацією виробництва на основі прямого технологічного потоку „склад – обробна майстерня – будівельне місце” вважалися одними з найкращих у Європі. За кількістю робітників, зайнятих у суднобудуванні Російської імперії, Миколаїв посідав позицію лідера. у 1914 р. на заводах міста працювало: „Наваль” – 10265 чол., „Россуд” – 4148 чол. У порівнянні з 1913 р. кількість

робітників на цих підприємствах зростає на 6056 чол., тобто на 56% [347, с. 4].

Виконання на заводах суднобудівних робіт передбачало укладання угоди на будівництво корабля, що підписувалася замовником і заводом. До неї додавалася технічна специфікація, яка містила перелік і коротку характеристику головних і допоміжних механізмів, судових пристроїв, навігаційних приладів та основних матеріалів. На підставі цієї документації розроблявся графік побудови корабля, встановлювалися терміни надходження на заводи матеріалів і механізмів.

Однак, відзначаючи загальний прогрес в організації суднобудування, потрібно визнати, що способи побудови суден усе ще були недосконалими, продуктивність праці низькою, а вартість будування високою. Практика розробки попередніх і звітних калькуляцій тільки започатковувалася. Під час підписання договорів Морське відомство практично не могло впливати на ціни, що виставлялися приватними суднобудівними заводами Миколаєва, які одержали замовлення на створення практично всього Чорноморського флоту. Так, Морське міністерство запропонувало „Навалю”, відповідно до заходів посилення Чорноморського флоту (за „Програмою” від 24 червня 1914 р.), побудувати четвертий дредноут „Император Николай I” із вартістю замовлення 21 млн. 500 тис. руб. Однак під тиском керівництва заводу ціну збільшено на 1 млн. руб. [296, с. 118; 716, с. 351]. Власники заводів – „Наваль” і „Россуд”, монополізувавши суднобудівний комплекс, визначали вартість побудови кораблів, маючи на меті отримання максимально можливого прибутку. Монопольне право на виконання замовлень та диктат на їх вартість безумовно дозволяли фінансово-промисловим групам розраховувати в перспективі на значні прибутки.

Формування „портфеля” замовлень підприємств Миколаєва відбувалося одночасно з об’єднанням їх управлінських структур. У 1915 р. з десяти членів правління „Навалю” і дев’яти „Россуду” четверо перебували в правлінні обох „товариств” одночасно. Правління „Товариств” знаходилися в Петербурзі в одному будинку, спільним було і їх справочинство [47, арк. 20-21; 48, арк. 125;

1008, с. 203]. Отже, „Наваль” – „Россуд” перетворилися в єдиний адміністративно-фінансовий та промисловий організм, що лише формально продовжував існувати як окремі акціонерні товариства. „Це, – писав В. Бовикін, – дає підстави говорити про групу „Наваль” – „Россуд” як про трест” [615, с. 131]. Думка авторитетного дослідника історії монополістичного капіталу Росії кінця ХІХ – початку ХХ ст. є загально визнаною, що підтверджується в роботах інших дослідників [724, с. 212-213; 834; 1005, с. 53-55; 1007, с. 243; 1009, с. 285-332]. Суднобудівний трест „Наваль” – „Россуд” став ядром, навколо якого почало формуватися найбільше в Російській імперії монопольне об’єднання, котре спеціалізувалося на виробництві військово-морського озброєння.

Суднобудування як галузь, що ефективно використовувала метал, сприяло розвитку гірничої, металургійної та паливної промисловості України. Основна частина сталі та броні постачалася (крім казенного Іжорського заводу) Донецько-Юр’ївським і Нікополь-Маріупольським гірничими металургійними товариствами. Майже всі надходження металу приватним підприємствам Росії контролювались утвореним у цей час монопольним об’єднанням „Продамет”.

Будівництво лінійних кораблів вимагало вирішення проблем їхнього докування та аварійного ремонту, власне, це було предметом постійної уваги всіх провідних морських держав. Наприклад, в Англії тільки кількість комерційних доків сягала 241. У той час у Севастополі кораблі військово-морського флоту обслуговували два сухих доки (Олексіївський та Олександрівський), що будувалися у 80-90 рр. ХІХ ст., і один плавучий док. На Чорному морі нараховувалося лише два комерційних плавучих доки: один в Одесі – РТПіТу і один у Херсоні (управління робіт порту) [263, л. 4-7, 26-27, 28-30; 959; 960, с. 194, 252, 290-292]. Їх потужності не задовольняли вимоги часу. У липні 1911 р. приймається рішення про будівництво в Севастополі нового сучасного доку [215, л. 1-3, 10; 229]. Його проект, виконаний відомим інженером В. Шуховим, було реалізовано в 1912–1915 рр. [522, с. 436]. Одночасно з доком, що будувався як „аварійний”, зводилися виробничий цех для його обслуговування, електростанція, залізниця для транспортування

матеріалів та обладнання [215, л. 98-112, 237-238, 263-264, 311, 330, 398; 480, с. 125-126; 742, с. 65; 743, с. 97].

Напередодні Першої світової війни головними напрямками діяльності Лазаревського адміралтейства залишалися судноремонт, добудовування, дооснащення, озброєння та остаточні випробовування нових кораблів. Здійснювалося в невеликих обсягах і будівництво суден [292, с. 73]. Про інтенсивність робіт адміралтейства свідчить таке: якщо в 1912 р. обсяги його виробництва склали – 3 842 550 руб., то в 1914 р. – 11 862 687 руб., тобто на 300% більше. За цей час кількість робітників збільшилася з 3 794 чол. до 4 998 чол. Тільки чисельність майстрових і робітників „ корабельних справ у 1914 р. досягла 1453 чол.”. У Севастополі адміралтейство забезпечило 92 % загального обсягу виробництва й сконцентрувало 87% робочої сили [265, л. 24-24 об; 267, л. 35; 296, с. 229]. Так склалося, що від темпів зростання Чорноморського військового флоту безпосередньо залежав подальший розвиток Севастополя.

Перша світова війна внесла суттєві корективи в процес реалізації суднобудівних програм для Чорноморського флоту. Фактично підприємства лише започатковували їх упровадження (дивись таблицю 4.7) [87 арк. 1; 296, с. 100].

Таблиця 4.7

**Виконання суднобудівних робіт на кораблях Чорноморського флоту
(на кінець 1914 р.)**

№ п/п	Назва корабля	Обсяги, %	Завод
Лінійні кораблі			
1.	„Императрица Мария”	75,9 %	„Россуд”
2.	„Император Александр III”	71,7 %	„Россуд”
3.	„Екатерина II”	66,2 %	„Наваль”
4.	„Император Николай I”	Закладено 09.06.1914 р. (офіційно 15.04.1915 р.)	„Наваль”
Крейсери			
5.	„Адмирал Лазарев”	14,2 %	„Наваль”*
6.	„Адмирал Нахимов”	14,4 %	„Россуд”*

Продовж. табл. 4.7

Ескадрені міноносці			
7.	„Беспокойный”	здано флоту	„Наваль”
8.	„Гневный”	здано флоту	„Наваль”
9.	„Дерзкий”	здано флоту	„Наваль”
10.	„Пронзительный”	здано флоту	„Наваль”
11.	„Громкий”	88 %	Микол. відділ. Невськ. заводу., СПб.
12.	„Поспешный”	88,58 %	Микол. відділ. Невськ. заводу., СПб.
13.	„Пылкий”	82 %	Вадон, Херсон. Метал. завод, СПб.
14.	„Быстрый”	82 %	Вадон, Херсон. Метал. завод, СПб.
15.	„Счастливый”	82 %	Вадон, Херсон. Путилів. завод, СПб.

* Будувалися відповідно до угоди про співробітництво між „Наваль” – „Россуд”.

Аналіз роботи суднобудівних підприємств Півдня в період Першої світової війни (1914–1918 рр.) не є предметом даного дослідження. Тому подамо лише узагальнені відомості про суднобудування цього часу. У роки війни ритмічність виконання планових робіт була порушена, діяльність заводів визначалася екстреністю виконання поточних замовлень. У 1914 р. підприємства лише набували досвіду побудови лінійних кораблів. Перші чорноморські дредноути з’явилися на флоті в роки війни. „Императрица Мария” стала до складу флоту в червні 1915 р., „Екатерина II” (у червні 1915 р. перейменовано на „Императрица Екатерина Великая”) спущена на воду „Навалем” у травні 1914 р. [45, арк. 13, 56; 48, арк. 28 б – 28 б звор; 77, арк. 253-254 звор.; 230, л. 10-11, 23-29; 1069], а до складу флоту увійшла в жовтні 1915 р. Будівництво третього лінійного корабля „Император Александр III” на „Россуді” затяглося [232, л. 1-2, 6-13, 33-44, 47-49]. Війна порушила ритмічність поставок підприємств-контрагентів. Новий корабель, який спущено на воду в квітні 1914 р., став до складу Чорноморського флоту вже під назвою „Воля” в червні 1917 р. (у 1919 р. лінкор перейменували на „Генерал Алексеев”) [61, арк. 2-7, 85-85 звор.; 493, с. 117]. Четвертий чорноморський дредноут – „Император

Николай I” – закладено на „Навалі” 9 червня 1914 р. (офіційні закладини відбулися 15. 04. 1915 р. у присутності імператора Миколи II) повинен був стати найбільшим кораблем такого класу на Чорному морі [1064]. Згідно з укладеним у серпні 1914 р. договором, виконавець зобов’язувався привести лінкор на ходові випробовування не пізніше березня 1917 р. [232, л. 4, 15-20, 45-46; 292, с. 67; 296, с. 100]. Однак остаточного формування лінійного корабля (спущено на воду 05. 10. 1916 р.) вже не відбулося [45, арк. 180; 48, арк. 141; 493, с. 117].

У 1914–1918 рр. на підприємствах Миколаєва лише започатковувалося виконання програми 1914 р., за якої закладаються й будуються: крейсери – 2 одиниці („Наваль” – „Адмирал Истомин”, „Россуд” – „Адмирал Корнилов”) [69, арк. 64; 86, арк. 60-64; 87, арк. 1; 519, с. 286-287]; ескадрені міноносці – 8 одиниць, які отримали назву „Ушаковська серія” („Наваль”) [44, арк. 22-24; 972; 993, с. 36-39]; підводні човни типу „Лебедь” – 4 одиниці („Наваль”, „Россуд”) і 2 одиниці („Миколаївське відділення Балтійського заводу, СПб.”) [491, с. 62; 493, с. 155]. У 1913 р. на „Россуді” почалося створення плавучого доку вантажопідйомністю 30 тис. т (контрактна вартість 4 500 млн. руб.) [86, арк. 133 звор.- 134; 292, с. 73]. Під час війни проектуються й створюються нові типи суден: самохідні баржі, відомі під назвою „Болиндер” (шведська фірма „Болиндер” постачала перші двигуни внутрішнього згорання); десантні судна (типу „Эльпидифор”); збиралися підводні човни типу „АГ” („Американський Голланд”), які доставлялися в розібраному вигляді з США – 6 одиниць та ін. [44, арк. 76-78, 104, 108, 121; 63, арк. 5-18; 86, арк. 102; 491, с. 62; 493, с. 154-155; 803, с. 100-102]. Царський уряд, як і уряди держав, що брали участь у війні, встановлює на підприємствах, які працювали із військовими замовленнями, сувору систему функціонування: повне виробниче підпорядкування мілітаристським інтересам. Припинилося виконання договірних контрактів для приватних фірм. В осередках кораблебудування України – Севастополі й Миколаєві – уводиться військовий стан, а на підприємствах – спеціальний пропускний режим [44, арк. 43-45; 45, арк. 22; 48, арк. 28 а; 49, арк. 1-6; 265, л.

б-б об.].

Попри усю динамічність суднобудівних та ремонтних робіт, слід зазначити, що вони мали не стабільний, а рефлексивний поступ. У 1914 р. обсяги виробництва склали: Товариство Миколаївських заводів і верфей („Наваль”) – 20 989 491 руб.; Російське суднобудівне товариство („Россуд”) – 10 804 618 руб. У порівнянні з 1913 р. це було значне зростання, адже тоді обсяги виробництва двох заводів склали 19 203 600 руб. Отже, за рік вони збільшилися майже на 40% [346, с. 6; 347, с. 4]. У Севастополі обсяги виробництва Лазаревського адміралтейства в 1915 р. склали 14 707 870 руб., що порівняно з 1914 р., збільшилося на 24% [266, л. 7]. Проте поступово інтенсивність робіт спадає. Повністю працюючи за державними замовленнями, підприємства фінансувалися відповідно до договорів, укладених за довоєнними розцінками. Але за нових умов постачальники призначали на сировину, механізми та вироби більш високі ціни. Необхідні для заводських майстерень матеріали, механізми, устаткування для кораблів, замовлені в Англії й США, надходили до Миколаєва через Владивосток і Архангельськ з великим запізненням. Затримки в термінах, а в ряді випадків і відмови постачальників виконувати договірні зобов'язання призводили іноді до повного зриву побудови кораблів. Із середини 1916 р. заводи міста опинилися перед загрозою фінансового краху. Так, лише „Наваль” заборгував банкам 27 млн. рублів. Кредитори попередили його про припинення фінансування. На межі виробничого краху та закриття був і „Россуд” [31, арк. 42-49, 53-78; 43, арк. 93; 44, арк. 30-31 звор; 45, арк. 210; 47, арк. 21; 78, арк. 26-30; 738, с. 134]. Отже, наслідком Першої світової війни стало руйнування складної виробничої структури суднобудування.

4.5. Актуалізація комерційного суднобудування. Роль приватного капіталу в створенні цивільного флоту України

У середині XIX ст. цивільне суднобудування на території України, що виникло на підґрунті традицій та набутків козацької доби, вступило в новий етап, основними ознаками якого стає витіснення вітрильних суден паровими та використання металу як будівельного матеріалу замість дерева. Саме це визначило характер організації суднобудування як промислової галузі, покликаної задовольнити потреби морських і річкових флотів.

Розвиток цивільного суднобудування і специфіка типів водного транспорту завжди залежали від особливостей географічного розташування. Морські перевезення по Чорному й Азовському морях орієнтувалися в основному на потреби зовнішньої, а річкові – внутрішньої торгівлі. Водні комунікації України характеризувалися незначною судноплавною протяжністю через мілководдя та пороги. Погано використовувалися можливості головної річкової артерії – Дніпра, де суцільного судноплавства не було. Басейни окремих рік не з'єднувалися каналами. Усе це ускладнювало річкові перевезення за допомогою технічно передових типів суден – пароплавів. Пересування річками здійснювалося на веслах, вітрилах, самосплавом, за допомогою тяги. Швидкість була невелика, плавання відбувалося в межах світлового дня [505, с. 79].

Пароплавобудування для цивільного флоту перебувало на початковому етапі. Із 45 пароплавів, що в 1827–1855 рр. здійснювали пасажирсько-вантажні перевезення та буксирування на Чорноморських і Азовських транспортних комунікаціях, за місцем їх побудови лише 19 були створені в Україні – Миколаєві, Одесі, Мошнях Київської губернії, Луганську. Більшість пароплавів – 28 – споруджено в Англії [108, арк 1-1 звор., 12; 703, с. 108-115]. У Дніпровському басейні в 1857 р. нараховувалося лише 10 пароплавів [536, с. 231].

Нечисленні пароплави обслуговували головним чином пасажирські та поштові перевезення, переважна більшість вантажообігу припадала на вітрильні судна. Так, в 1851–1853 рр. вантажообіг українських портів у середньому становив 33 млн. пудів на рік [313, с. 18], з них на ту частину пароплавів, що належали до російського торгового флоту, припадало 1,1 млн. пудів [942, с. 28]. Особливість судноплавства на Чорному й Азовському морях у дореформений період полягала в тому, що частка цивільного флоту Російської імперії в загальному вантажообігу була надто малою. По суті, майже весь вивіз через морські порти України здійснювали іноземні судовласники [809, с. 58].

Після Кримської війни в Україні складається надзвичайно складна ситуація. Слабке транспортне сполучення, погані дороги, незадовільні економічні зв'язки між південними містами та прибережними населеними пунктами диктували необхідність розвитку як судноплавства, так і суднобудування. Як зазначалося в офіційних документах, на „берегах Чорного й Азовського морів не було жодного зручного торгового порту, жодної зручної пристані, ніяких засобів для навантажування і розвантажування; не було жодного елінгу, жодного доку для ремонту і фарбування великих пароплавів; не було жодної приватної механічної майстерні для виправлення навіть незначних ушкоджень у механізмах пароплавів” [313, с. 18; 324, с. 55-56].

У той же час практика світового суднобудування свідчила про широке використання абсолютною більшістю морських держав протекціоністських заходів, спрямованих на розвиток вітчизняного суднобудування і флоту. У західних країнах між військовим і комерційним суднобудуванням був взаємозв'язок. Приватні суднобудівні підприємства будували як військові кораблі, так і торговельні судна [687, с. 788-789]. Саме в цивільному суднобудуванні відбувалася апробація багатьох технічних новацій, які потім застосовувалися в кораблебудуванні. Їх упровадження на судах цивільного флоту часто стимулювалося азартом провідних держав у боротьбі за першість на світових океанських торгових комунікаціях. „Створення пасажирських суден

трансатлантичного сполучення, – писав В. Костенко, – протягом усієї епохи металевого суднобудування було ареною застосування найпередовіших технічних досягнень для створення рекордних суден” [746, с. 10]. Дійсно, вже в 1858 р. в Англії для сполучення між Європою й Америкою, за проектом І. Брунеля (суднобудівна фірма „Scott Russel”), побудовано гігантський залізний пароплав „Great Eastern”, що за технічними рішеннями та обсягами можливих перевезень надовго випередив свій час [746, с. 10-11; 790, с. 110-122; 1036, р. 256-25; 1038]. Французький письменник Жюль Верн описав це судно в романі „Плавучий острів” [698, с. 163-165].

Враховуючи світову практику організації цивільного суднобудування, державні інституції царської Росії були змушені залучити приватний капітал до розвитку галузі, поклавшись на ініціативи підприємців у створенні передових форм судноплавства. У кінці 50-х рр. ХІХ ст. виникають судноплавні компанії, що здійснюють товарно-пасажирські перевезення вздовж узбережжя Чорного й Азовського морів та по річках України, вони використовували для транспортних перевезень передові для свого часу судна і створювали матеріально-технічну базу для їх ремонту й обслуговування [809, с. 57; 942, с. 29-37, 45-54].

Безумовним лідером цієї справи став РТПіТ, що, крім формування потужного торгово-транспортного флоту, засновує в Україні суднобудівні та судноремонтні осередки. Так, за рахунок акціонерного капіталу вже в 1858 р. в Севастополі, Одесі та Миколаєві були закладені найбільш продуктивні їх структури. Севастопольське адміралтейство РТПіТу, забезпечене технічно передовим устаткуванням, досить швидко налагодило судноремонтні роботи. У березні 1861 р. на побудованому в адміралтействі за кращими технологічними розробками Великому мортонівському елінгу (див. *розділ 3.1 – Авт.*) було відремонтовано пароплав „Митридат”. Протягом першого року роботи на елінгу було полагоджено 20, у 1862 р. – 28, у 1863 р. – 40 пароплавів. Тут забезпечували такі роботи: ремонтували корпуси, механізми машинно-котельних відділів, донно-забортову арматуру, головні котли [717, с. 66, 79, 86].

Діяльність Севастопольського адміралтейства РТПіТу в перший період функціонування була обмежена виключно судноремонтними роботами. На водних транспортних лініях працювали пароплави, закуплені за кордоном.

Уряд Російської імперії вважав цивільне суднобудування мало рентабельним, тому заохочував розвиток торговельного флоту за рахунок придбання суден за кордоном. У зв'язку з цим у 1859 р. відмінено одновідсоткове мито від вартості суден, придбаних у іноземців. До речі, Росія була єдиною великою країною Європи, де не приділялася належна увага розвитку морського комерційного суднобудування. На думку спеціалістів суднобудівної галузі того часу, усі заходи, що запроваджувалися урядом, були на шкоду, а не на користь цивільному суднобудуванню [697, с. 788]. Станом на 1868 р. на Чорному й Азовському морях цивільний флот „далекого плавання” нараховував: 38 пароплавів (всього в російських флотах зовнішніх морів – 51 пароплав) та 137 вітрильних суден [313, с. 18; 910, с. 196]. Навіть за умов „привілейованості російського прапору” в каботажному плаванні половина суден, що його забезпечувала, належала іноземцям [313, с. 18].

Річками України основна маса товарних перевезень здійснювалась, як і раніше, на веслових і вітрильних судах та на плотах [505, с. 77-90]. У 1867 р. в Дніпровському басейні нараховувався 31 пароплав [536, с. 231]. За призначенням пароплави поділялися на буксирні, пасажирські та вантажні. Проте таке призначення не витримувалося, а здебільшого поєднувалося на одному судні. Найбільш важливу роль на водних артеріях України відігравали буксирні пароплави (у взаємодії з несамохідними вантажними суднами). Форма і конструкція їх корпусів були запозичені у несамохідних плавзасобів, а будівельним матеріалом слугувало дерево. Корпуси пароплавів створювалися з клиновидними обводами носових і кормових кінцівок. Спостерігалася велика кількість розбіжностей в архітектурі й розмірах корпусу. Котли і машини мали низький тиск, працювали на дров'яному паливі. Найпростішої конструкції були і гребні колеса. У цілому судна мали низькі техніко-експлуатаційні показники [848, с. 57; 874, с. 189].

У 60-70-ті рр. XIX ст. розвиток цивільного суднобудування в Україні був безпосередньо пов'язаний із пореформеними економічними змінами. Перебудова промислової системи характеризувалася диференціацією виробництва, суспільним поділом праці. Швидкий розвиток Донбасько-Криворізької вугільно-металургійної, залізорудної бази, активізація процесу виробництва товарного зерна як для потреб імперії, так і для продажу за кордон стимулювали розвиток річкового транспорту, внаслідок чого з'являються нові типи суден. Відкриття в 1869 р. Суецького каналу прискорило розвиток пароплавства на Чорному морі, зростала роль Одеси та інших чорноморських і азовських портів у зовнішній морській торгівлі.

У 1868–1869 рр. в Севастопольському адміралтействі РТПіТу створюється перше металеве судно – „Первенец” [332, с. 84]. Морська двогвинтова шхуна мала такі характеристики: водотоннажність – 250 т, довжина – 60,3 м, ширина – 8,8 м, осадка – 2,7 м. Потужність механізмів – 40 к.с. З цього часу побудова суден стає складовою частиною роботи підприємства. За 1868–1871 рр. в адміралтействі побудували 7 морських суден: буксирні пароплави „Опыт”, „Дедушка” і „Бабушка”, шхуни „Кобчик”, „Прут”, „Дунай”, катер „Перевозчик”. Діяльність Севастопольського адміралтейства безпосередньо пов'язувалася зі збільшенням торговельно-пасажирських перевезень РТПіТ. Зростала кількість суден, розширювалися й ремонтні роботи, здійснювалися надзвичайно складні в технічному плані проекти, які вимагали належної кваліфікації робітників [717, с. 123-138; 742, с. 35; 743, с. 83, 104-105]. З метою підготовки кадрів при Севастопольському адміралтействі в 1866 р. відкривається „безкоштовна ремісничка школа”, в якій постійно збільшувалася кількість учнів: 1878 р. – 50 чол., 1891 р. – 77 чол., 1894 р. – 89 чол. [120, арк. 17 об. – 18; 124, арк. 10 об.; 125, арк. 12 об.; 717, с. 100].

У 70-ті рр. XIX ст. Севастопольське адміралтейство РТПіТу стало великим і єдиним на Чорному й Азовському морях суднобудівним підприємством із широким обсягом робіт і складним у технічному плані виробничим процесом. З ним не міг конкурувати жоден інший осередок

РТПіТу, в тому числі й розташований у Одесі. Етапи його становлення заслуговують певної конкретизації. У 1857 р. РТПіТ придбав за 10 500 руб. одеський ливарний завод, для роботи на якому з Англії запрошуються кваліфіковані спеціалісти та закупаються спеціальні машини й станки. Через рік облаштоване підприємство дало перший прибуток – 5 450 руб. У 1859 р. виробничий осередок РТПіТу стає в Одесі одним з найбільших підприємств, де працювало близько 180 робітників (у тому числі 30 іноземних фахівців) [117, арк. 55 звор.-56]. Проте після перетворення Севастопольського адміралтейства в головну базу суднобудування та судноремонту РТПіТу ливарний завод у Одесі закривається (1863 р.). Товариство не могло одночасно нарощувати потужності в декількох містах. Незначні судноремонтні роботи здійснювалися в Одесі в Карантинній гавані, де облаштовуються „невеликі судноремонтні майстерні”. Зростання потреб судноремонту, змушувало РТПіТ використовувати для таких робіт і потужності міського елінгу Міністерства шляхів сполучення [717, с. 85, 91, 149, 228].

Доречно підкреслити, що комерційна заповзятливість підприємців сприяла утворенню в Одесі тимчасових верфей, на яких будувались невеликі судна і так звані „підвізні” човни [730, с. 96]. Останні використовувалися при розвантаженні і навантаженні суден, котрі через мілководдя не могли підійти до місцевої пристані. Темпи їх будівництва швидко зростали: якщо в 1859 р. було створено 14, то в 1860 вже 27 підвізних човнів [116, арк. 5, 21 звор., 24-25, 28].

На відміну від морського цивільного суднобудування, розвиток якого певною мірою ініціювався державними інституціями, будівництво суден для внутрішніх водних шляхів розгоралося виключно завдяки приватній ініціативі. Спрямування торгово-промислового капіталу на передові форми організації вантажних і пасажирських перевезень заохочувало підприємців до придбання найновіших транспортних засобів. Поряд з великими судноплавними товариствами виникали приватні пароплавства, засновані українськими, російськими, єврейськими підприємцями. Наприкінці 60-х рр. XIX ст. роль

купецького капіталу в дніпровському пароплаванні була вельми значною. У приватній власності перебувало 40 пароплавів загальною потужністю понад 1,9 тис. к.с. [545, с. 282-287].

У кінці 60-70-х рр. ХІХ ст. процес промислової спеціалізації відбувається на Херсонській верфі. Фахівцем високого класу з будівництва дерев'яних суден вважався М. Спозито (італієць за походженням). На його елінгу працювало до 500 робітників, які побудували близько 600 суден різних типів. Підприємницька діяльність М. Спозито, гласного міської думи, характеризувалася у відомому журналі „Російське судноплавання” як приклад „енергії приватної особи”. Заслуги М. Спозито були відзначені з ініціативи „Імператорського товариства зі сприяння судноплаванню” даруванням „почесного громадянства”. Проте в умовах зростання обсягів перевезень за допомогою пароплавів, що мали високі технічні якості, потреба в дерев'яних судах елінгу М. Спозито знижується, відповідно зменшується кількість замовлень та чисельність робітників, що склала в наступні десятиліття 300 чоловік: теслярі, конопатники, котлярі, чорнороби та ін. [1068, 1896 № 175, с. 121-122]. На думку самого підприємця, на інтенсивність дерев'яного суднобудування негативно вплинуло його загальне подорожчання, яке склало 50% за десятиріччя (на поч. 80-х рр.) [942, с. 166]. Нові вимоги до конструктивного рівня суден цивільного флоту об'єктивно вимагали від підприємця реформування роботи цього осередку згідно з потребами нового часу.

Особливе місце в суднобудуванні Херсона посіла слюсарно-механічна майстерня родини Вадонів (французів за походженням). Оселившись у цьому місті, Жозеф (Йосип) Вадон досить швидко стає відомою в підприємницьких колах людиною. Прибутки, отримані в процесі професійної діяльності, родина вкладає в розширення виробництва. У 1855 р. відкривається ливарно-механічний завод. Певна універсалізація підприємства дозволила досить швидко збільшити обсяги виробництва. Так, у 1857 р. річний обіг заводу складав 2 тис. руб.; у 1858 – 2,5 тис. руб.; у 1861 р. – 4 тис. руб. [432, с. 20; 527,

с. 389]. Із розширенням справи засновується і верф, на якій будувалися металеві баржі та здійснювалися судноремонтні роботи. Сини й онуки Жозефа Вадона продовжили його справу. У кінці ХХ ст. Борис Вадон, також нащадок славетного роду, про одного з представників сім'ї – Ежена – писав так: „Подумати тільки: звичайний майстровий, без технічної освіти, відважно брався за все, що народжувалося в його голові. Його було відзначено високим званням – потомственного почесного громадянина Херсона. Обрано гласним у міську думу” [146, арк. 8].

В останній чверті ХІХ ст. в Херсоні інтенсивно працювала й міська купецька верф на березі ріки Кошової. З 1879 р. по 1895 р. на верфі було побудовано 216 барж та 280 суден малої тоннажності – бриги, берлини, шхуни та ін. Постійно збільшувалися й обсяги судноремонтних робіт. За названий період було відремонтовано понад 543 судна середньої та малої тоннажності (додаток Ф) [669, с. 155-156]. За губернськими статистичними даними, у 1893 р. на двох суднобудівних верф'ях міста працювало 1207 чол., що становило найбільшу кількість робітників порівняно з іншими підприємствами Херсона [433, с. 68].

Прикметним є те, що розвиткові парового металевого суднобудування в Україні сприяла конкурентна боротьба морських та річкових судноплавних компаній за пасажирів та вантажоперевезення. Безумовним лідером у цих „змаганнях” стає РТПіТ, Севастопольське адміралтейство якого виконувало значні за обсягом та складністю роботи, а його матеріально-технічна база в кінці 70-х – на початку 80-х рр. оцінювалася як „власність більша, ніж на мільйон рублів” [324, с. 57]. У 1881–1883 рр. на підприємстві будуються чотири досить потужних для того часу пароплави: „Волга”, „Теща”, „Вестник”, „Тесть” [717, с. 198-201, 207-208, 216; 788, с. 80].

Флот РТПіТу за темпами технічного переобладнання не знав собі рівних серед судноплавних компаній Чорного та Азовського морів. На 45 пароплавах Товариства вже у 80-ті рр. ХІХ ст. встановлюються машини подвійного (компаунд) розширення пари, частина яких була зібрана у Севастопольському

адміралтействі. Товариство щорічно збільшувало витрати на ремонт суден: так, у 1885 р. вони сягнули понад 941 тис. руб., що на 113 тис. руб. більше, ніж у 1884 р. У 1887 р. РТПіТ починає переобладнувати свої пароплави новими машинами – з потрійним розширення пари. Першу таку машину було встановлено на пароплаві „Россия” [717, с. 215-216; 942, с. 524-525]. Відзначимо, що принцип багаторазового (подвійного - „компаунд”, потрійного, чотириразового) розширення пари почав застосовуватися на суднових парових машинах раніше, ніж на залізничному транспорті. Економія пари і, відповідно, палива мала для флоту більше значення, ніж для інших видів транспорту. Обмеженість приміщень на пароплавах вимагала мінімальних запасів палива.

З метою результативного використання водного транспорту та продовження терміну його служби з підприємницької ініціативи організуються нові судноремонтні осередки. Так, РТПіТ і Міністерство шляхів сполучення розміщують у Миколаєві сліп для спуску й підйому суден та необхідні майстерні [717, с. 35; 771, с. 217]. „Товариство пароплавства по Дніпру” засновує в Києві в 1871 р. ремонтні майстерні, які протягом року виконували на суднах планові роботи [527, с. 37].

Між тим суднобудівна й судноремонтна діяльність Севастопольського адміралтейства РТПіТу, зорганізована для задоволення потреб цивільного флоту, що швидко розвивався, не отримує належної державної підтримки. Як зазначалося вище, головним замовником підприємства поступово стає Морське відомство. Орієнтація виключно на його замовлення обмежила виробничі можливості підприємства [717, с. 238; 1068, 1894. № 149. с. 15]. У 1892–1893 рр. будуються останні цивільні судна Севастопольського адміралтейства РТПіТу. Це досить великі для свого часу поштово-пасажирські пароплави. Перший – „Проворный” (водотоннажність – 400 т, довжина – 64 м, ширина – 8,6 м, осадка – 2,5 м. Потужність механізмів – 600 к.с., колісний, швидкість ходу 10,5 вуз.), а другий – „Святой Николай”, найпотужніший із побудованих у Севастополі (водотоннажність – 2500 т, довжина – 91,1 м, ширина – 11,1 м, осадка – 7,7 м, потужність механізмів – 2400 к.с., гвинт, швидкість ходу 12 вуз.) [717, с. 258-

259, 263; 743, с. 111]. У 1893 р. на цьому пароплаві здійснила подорож царська сім'я [549, с. 32].

Оскільки в 90-ті рр. XIX ст. Севастополь стає одним з провідних осередків кораблебудування, судноремонту та базою Чорноморського військового флоту, матеріально-технічна база міського адміралтейства РТПіТу використовувалася для потреб цивільного флоту лише в разі ремонту суден. При цьому РТПіТ упроваджував на своїх пароплавах технічні новації. Зокрема, у 1890 р. Товариство починає „експериментально” вводити опалення пароходів нафтовими відходами, а в 1896 р. приймається рішення запровадити „нафтове опалення” на всіх суднах [717, с. 245; 1068, 1894. № 149. с. 18; 1896. № 169. с. 156].

Уряд Російської імперії, орієнтуючись на пріоритетність військового флоту, не приділяв такої уваги цивільному суднобудуванню, як кораблебудуванню, яке велося відповідно до довготривалих програм поповнення флоту. Не було й належних асигнувань із державного бюджету. У морського торговельного суднобудування, що розвивалось в умовах техніко-економічного відставання країни (порівняно з провідними морськими державами), не залишалось шансів на успіх у конкурентній боротьбі з іноземними верф'ями. Навіть РТПіТ, що отримував від казни 1,5-1,9 млн. руб. на рік, надавав перевагу суднам, що замовлялися за кордоном, а не на верф'ях у державі [687, с. 200].

Робота верфей України, орієнтованих на будівництво річкових суден, безпосередньо залежала від кон'юнктури ринку, що, в свою чергу, формувалася на підставі вимог до торгово-транспортних перевезень. Існував безпосередній зв'язок передових буржуазних економічних інституцій у судноплаванні з роботою суднобудівних осередків. З 80-90-х рр. XIX ст. розвиток річкового транспорту проходив за умов жорсткої конкуренції із залізницями. Тому власники пароплавів намагалися купувати судна з поліпшеними експлуатаційними характеристиками і підвищеним класом комфортності [874, с. 200]. Матеріали „Статистичних звітів” акціонерних пароплавних товариств,

що діяли на Дніпрі в кінці XIX – на початку XX ст., свідчать про неухильне збільшення обсягів „перевезень пароплавами вантажу та пасажирів” [11, арк. 1-14; 12, арк. 1-21; 810, с. 55-56].

У зв’язку із зростанням ролі пароплавів як засобу торгово-транспортних перевезень до їх будівництва в 90-ті рр. XIX ст. прилучалися нові підприємці з Херсона. Крім заводу Вадона (у літературі кінця XIX – XX ст. він часто називався „заходом братів Вадонів”), пароплави будувалися на зв’язаному з купецькою верф’ю міста чавунно-ливарному підприємстві Кароля і Лукашева. У 1892 р. та 1895 р. на цьому підприємстві споруджено два парових буксири (дерев’яні). Конструктивним матеріалом пароплавів було як дерево, так і метал. Завод Вадона в 1895–1896 рр. будує два товарно-пасажирські пароплави – дерев’яний і металевий. Усього за 1894–1896 рр. на підприємстві створено 3 дерев’яних і 3 металевих пароплави. Слід зауважити, що парові судна, збудовані в Херсоні, були вже не колісними, а гвинтовими [534, с. 32-33]. У Києві певні кроки до суднобудівної спеціалізації робить механічний і чавуноливарний завод товариства „Донат, Липківський і К”, який виготовляв машини для пароплавів (заснований у 1862 р. інженером-технологом Ф. Донатом) [456, с. 22; 527, с. 377].

Будівництво металевих парових суден якісно змінило технологію річкового суднобудування і поклало початок процесу перетворення дрібних підприємств у великі заводи. У матеріалах державної (Всеросійської) торговельно-промислової виставки (1896 р., Нижній Новгород) зафіксовано, що „будівництво залізних суден проводиться переважно на великих котельних і машинобудівних заводах, на чолі більшості яких стоять техніки із солідною науковою підготовкою. Залізне суднобудування за останнє десятиліття зробило значні успіхи” [1068, 1896. № 174. с. 80]. У той же час зазначалося: „Гальмується загальна перевага залізних суден виключно дорожнечою і майже повною відсутністю головного суднобудівного матеріалу – заліза” [1068, 1896. № 174. с. 80]. Хоч висока ціна, дефіцит головного будівельного матеріалу і затримували розвиток річкового суднобудування, однак його прогрес на кінець

XIX ст. усе-таки був значний: з'являються нові типи суден, окреслюється їх виробниче призначення. Якщо в 60-ті рр. XIX ст. в Україні на Дніпрі було лише 3 типи пароплавів, то вже наприкінці XIX ст. – 6: пасажирські, товарно-пасажирські, товарні, буксирні, буксирно-пасажирські, службові. За рахунок зменшення кількості буксирних і буксирно-пасажирських пароплавів (у відсотковому відношенні) збільшилася кількість пасажирських та службових „парових суден” [534, с. 3-4]. Створення нових типів річкових суден та їх обладнання відбувалося в цей період стихійно, без якогось єдиного державного стандарту. Залежно від виробничих потужностей підприємств, рівня підготовки технічних кадрів і робітників будувалися як передові за технікою виконання, так і архаїчні, кустарних конструкцій судна [871, с. 24-25; 873, с. 4]. З удосконаленням технічного обладнання суднобудівних заводів, накопиченням досвіду змінюються конструкції суден і парових двигунів. Скорочується споживання паровими суднами дров як палива, починає використовуватися вугілля й нафта. Якщо в 1884 р. судна Дніпровського басейну витратили 2520 тис. пудів вугілля, то в 1895 р. понад 7160 тис. пудів. Відбувався й поступовий перехід суден на „нафтове опалення”. У 1895 р. судна, що ходили по Дніпру (вище порогів), витратили 54 тис. пудів цього виду палива. Як засвідчили статистичні джерела, споживання нових видів палива і відмова від традиційного – дров – визначило загальну тенденцію технічного розвитку суднобудування: „На дровах працюють переважно малі судна..., тоді як нафтовими залишками опалюються багатосилові пароплави, що потребують майже втричі більшої кількості палива” [534, с. 18-19; 872, с. 8]. Перспективність і вигідність парового флоту порівняно з іншими способами пересування водними артеріями були настільки очевидними, що прогрес у цьому напрямі перевершив усі сподівання. Якщо в 1877 р. по Дніпру і його притоках курсувало 45 пароплавів, то в 1887 р. їх було 175 [536, с. 231]. За цим прогресом, на жаль, не встигали приватні суднобудівні підприємства (таблиця 4.8) [534, табл. 6-А с. 10, 31-33].

Таблиця 4.8

Річкові парові судна, побудовані в 1892–1896 рр. на території України

Губернія	Кількість суден	Корпус судна		Колісні двигуни	Гвинтові двигуни	Вартість суден
		метал	дерево			
Київська	4	4	-	3	1	91000
Херсонська	9	3	6	-	9	91500
Таврійська (м. Севастополь)	1	1	-	1	-	200000

Отже, у 1892–1896 рр. в Україні було побудовано лише 15 пароплавів, з них 9 у Херсоні. Станом на 1895 р. в басейнах річок Дніпра, Південного Бугу та Дністра нараховувалося 286 пароплавів. За головним будівельним матеріалом їх кількість розподілялася так: 268 залізних і 18 дерев'яних суден [534, табл. 1-А с. 14]. Згідно з даними Міністерства шляхів сполучення, за місцем спорудження суден, що пересувалися по Дніпру, це були „пароплави, збудовані за кордоном” [1068, 1894. № 142. с. 28], у той же час як на інших внутрішніх водних шляхах Російської імперії переважають пароплави місцевого виробництва (понад 70%) [679, с. 89]. Приклади високого рівня пароплавобудування демонстрував Волзький басейн, де започаткувалися „російські зразкові типи” річкового судна [553, с. 202-218; 1022, с. 399-420]. Підприємці суднобудівних осередків України не змогли оперативно відреагувати на потреби часу. В обтяженому феодальними атрибутами суспільстві при відсутності державної підтримки, невеликому обсязі внутрішнього ринку на будівельні матеріали та механізми на це годі було сподіватися.

У річковому суднобудуванні 90-х рр. XIX ст. не варто, однак, применшувати роль місцевих верфей, що спеціалізувалися на виробництві непарових суден. Вісью їх розташування була територія, пов'язана з головною водною артерією України – Дніпром. Зберігаючи традиції народного,

козацького суднобудування, місцеві майстри створювали несамохідні плавзасоби, що за кількістю значно переважали парові. Тільки за п'ять років (1892–1896 рр.) у басейні Дніпра, Південного Бугу й Дністра з'явилося 1654 судна [534, с. 23]. Непарові судна втрачають у цей час певні функціональні ознаки, необхідні для пасажирських перевезень, що здійснювалися переважно за допомогою пароплавів. Вони були орієнтовані на вантажні перевезення, перш за все зерна та солі [313, с. 13; 942, с. 61]. Українські майстри будували: баржі, „дуби”, „берлини”, „трембаки”, „підчалки”, „шаланди” та інші судна. Всього близько 20 типів непарових суден [534, с. 22-23, табл. 1-6. – с. 26-31]. За статистичними даними, у 1892–1896 рр. в Україні виділялися певні регіони, де створювалася найбільша кількість непарових суден: Херсон – 98, придніпровські невеликі міста і села – 200 (назви міст у статистичних матеріалах не подані). На Дністрі таким осередком були Жванці, де в названий період побудовано 234 несамохідних плавзасоби [534, с. 25-26].

Звертаючи увагу на морське цивільне пароплавобудування в 90-ті рр. XIX ст., слід визнати, що воно ще повною мірою залежало від економічного розвитку держави та окремих галузей, перш за все таких, як металургійна і паливна. Високі технічні вимоги до суден морського флоту могли бути реалізовані лише на передових підприємствах з розвинутою виробничою базою. В Україні, як і в усій царській Росії того часу, підприємств, що спеціалізувалися б на побудові цивільних морських суден, не було. Казенні адміралтейства переймалися виключно кораблебудуванням. Приватні підприємства без державної підтримки були не в змозі будувати судна дешевше, ніж за кордоном. Тому морські судна далекого плавання великої тоннажності взагалі в державі не будувалися [1068, 1896. № 175. с. 61].

Приватний капітал в Україні орієнтувався на побудову суден для каботажного плавання та для внутрішніх водних шляхів. У Херсоні цим займалася вже згадувана верф Вадона, де працювало в 1895 р. понад 150 робітників [432, с. 64]. Департамент торгівлі та мануфактур Російської імперії в кінці 90-х рр. XIX ст. включив цей завод у перелік „найголовніших

суднобудівних підприємств”, що створюють річкові й морські судна для торговельного флоту країни. З 1887 по 1895 рр. на підприємстві побудували 18 пароплавів (1 морський) на загальну суму 362 100 руб. У статистичних матеріалах департаменту підкреслювалося, що на заводі „судна будувалися виключно з вітчизняних матеріалів” [403, с. 12]. Всього від заснування верфі до середини 90-х рр. тут було збудовано 35 пароплавів [432, с. 12; 983, с. 40]. Результативність роботи підтверджує річний грошовий обіг підприємства, який склав у 1895 р. 100 тис. руб. [432, с. 64].

В Одесі будівництво і ремонт пароплавів здійснював механічний завод Белліно-Фендеріха, де на початку 90-х рр. працювало понад 550 чоловік, а річний грошовий обіг складав 680 тис. руб. З 1885 по 1895 рр. тут було побудовано 73 морських і 10 пароплавів для внутрішніх водних шляхів України. Виконували на підприємстві й ремонтні роботи, а також виробляли парові машини, котли, інше суднове устаткування [403, с. 8-9; 527, с. 90]. Невеликі судна для цивільного флоту будували приватні верфі в Одесі, Херсоні, Керчі, а періодично й казенні адміралтейства [538, с. 22, 34, 52; 810, с. 78]. Загалом більшість робіт на підприємствах України були ремонтними.

В Одесі судноремонтні майстерні РТПіТу поступово стають найбільшими серед капіталістичних підприємств міста. Тут постійно збільшувалися обсяги робіт та кількість майстрових. Для прикладу: у 1890 р. на них було задіяно 433 чол., а в 1899 р. – 800 чол. Отже, у порівнянні з 1859 р. чисельність робітників (із 180 чол.) зросла в чотири рази. Всього з 1885 по 1894 рр. обсяги виконаних у майстернях РТПіТу робіт склали 4 013 305 руб. [403, с. 7; 527, с. 390; 730, с. 146]. Розширюється ремонтна база й інших приватних пароплавних компаній. У 1890 р. ремонтна майстерня „Товариства пароплавства по Дніпру” (м. Київ) виконала робіт на суму 75 тис. руб. На цей час майстерня була обладнана 16 різними станками, у ній працювало 165 робітників. Щодо парових машин, механізмів, устаткування для суден, то вони створювалися в Києві на механічному й чавуноливарному підприємстві товариства „Донат, Липківський і К” [527, с. 377; 598, с. 7-11; 599, с. 9-13].

У 90-ті рр. ХІХ ст. у вантажно-пасажирських перевезеннях на Чорному й Азовському морях відбувається остаточне витіснення вітрильного флоту паровим. Порівняно з цивільними флотами інших морів Російської імперії поширеність пароплавства на Півдні була найбільшою. На Чорне й Азовське моря припав понад 51 % всього тоннажу парового флоту, причому пароплави цих морів мали і найбільшу середню місткість [809, с. 179-180]. Якісно новий флот концентрувався в руках представників підприємницького капіталу, які через техніко-економічну відсталість Росії і недостатній розвиток цивільного суднобудування замовляли пароплави переважно за кордоном. Парове металеве суднобудування в державі гальмувалося, як вже зазначалося вище, високою ціною будівельних матеріалів. Проблема була настільки нагальною, що весною 1894 р. в Миколаєві на засіданні відділення імператорського технічного товариства цьому питанню присвятив свою доповідь міський голова В. Доценко. Він зазначив, що купецьке суднобудування уповільнене високою вартістю „на будівельні матеріали”, які вдвічі, а то й і у чотири рази дорожчі, ніж за кордоном. „Побудова пароплавів у Росії, – підкреслював В. Доценко, – збиткова” [689, с. 15-16].

Політика уряду, орієнтована на пріоритетність закупівлі цивільних суден в іноземних фірм, висока вартість та відсутність необхідної кількості металу й обладнання в державі призводять до негативних наслідків. На перше січня 1899 р. із загальної кількості пароплавів – 280, приписаних до портів Чорного й Азовського морів, у Росії було збудовано лише 37 [538, с. III, XIII]. І хоч у кількісному співвідношенні такий результат слід визнати незадовільним, проте зміни в технології виробництва були значними. Створення пароплавів з використанням у якості будівельного матеріалу металу здійснювалося на підприємствах, що мали принципово новий, порівняно з верф'ями, які будували дерев'яні судна, технічний рівень. Механічні, залізні-котельні, ливарні майстерні, електростанції, спеціальні станки, інше обладнання унаочнювали новий напрямок розвитку галузі. Це є важливим з огляду на те, що цивільне

суднобудування створювалося виключно з ініціативи підприємницького капіталу.

У Миколаєві діяльність нового великого заводу „Наваль” (1897 р.) від початку спрямовується на потреби комерційного флоту, де створюються: пароплави, шаланди, баржі, землечерпалки, річкові судна, парові котли, механізми та ін. Підприємство опікувалося тим, аби сформувати позитивні відгуки про свою продукцію на загальнодержавному ринку. Так, виготовлені в 1899 р. на заводі вісім землевивізних шаланд для Владивостока й Порт-Артура отримали високу оцінку замовника: „Всі роботи по будівництву шаланд виконано заводом правильно, надійно, чисто і з совістю” [28, арк. 6, 13, 25]. Підприємство виконувало замовлення і на залізничні вагони, мости, котли, металоконструкції тощо [20, арк. 2; 26, арк. 200-201, 224; 29, арк. 20, 31-34, 36, 40, 41].

У 1900 р. Міністерство фінансів Російської імперії розглянуло питання з таким формулюванням: „Про сприяння з боку уряду торговому флоту і суднобудуванню”. У резюме процесу обговорення констатовалося, що підприємці практично позбавлені допомоги та поставлені в умови, за яких необхідно робити великі затрати на облаштування верфей і заводів без упевненості про отримання прибутку в майбутньому. Суднобудівні матеріали в Росії більше ніж утрічі перевищували вартість закордонних, а будівництво пароплавів обходилося удвічі дорожче, ніж в інших країнах [1068, 1901. – № 226-229. – с. 99, 107]. Своєрідний підсумок розвитку суднобудування за останнє десятиріччя ХІХ ст. підводився в 1900 р. на всесвітній виставці в Парижі, де були репрезентовані майже всі провідні суднобудівні компанії та пароплавства. Але „російський відділ торговельного мореплавства, – як відзначалося в матеріалах з виставки, – було представлено надто бідно” [1068, 1901. – № 226-229. – с. 213, 214, 215]. Таким був результат непродуманої політики уряду, який замість протекціоністських заходів, спрямованих на розвиток приватних суднобудівних підприємств у країні, продовжував заохочувати закупівлю суден для експортно-імпортової торгівлі та пасажирських перевезень за кордоном.

На початку ХХ ст. стан морського суднобудування визначався загальними соціально-політичними та матеріально-технічними чинниками. Індустріальні процеси в економіці України, поживлення зовнішньої та внутрішньої торгівлі, превалювання в морських перевезеннях Російської імперії закордонних суден приватних морських компаній вимагали перегляду всієї системи розвитку суднобудівної промисловості безпосередньо в країні. Статистичні дані того періоду переконливо відображають кількісну перевагу закордонного торговельного флоту. Так, 91,7% вантажообігу через морські порти країни реалізовувався за допомогою іноземних суден. Чиновники імперії були переконані, що „Росія держава сухопутна, флот їй не потрібний, тому немає інтересів на морі”. Проте обіг вантажів через морські порти більш ніж удвічі перевищував обіг товарів, які надходили через сухопутні кордони. У 1900–1905 рр. він складав 1025 млн. руб., із них 505 млн. руб. щорічно [604, с. 274-275]. Чорноморські й Азовські порти пропускали 57-59% експортних вантажів Російської імперії. Найбільше вивозилося зернових: 90% ячменю, 85% пшениці, 80% кукурудзи, 60% жита [365, с. 3-15; 520, с. 62; 729, с. 417]. Попри зазначене, за своїм технічним рівнем комерційний морський флот Росії значно відставав від світових показників [606, с. 64-65, 67-68, 72-76; 727, с. 250-251; 746, с. 10-11; 1036, р. 245, 259]. „Судна російського прапору, – писав відомий економіст початку ХХ ст. Д. Морев, – головним чином займаються каботажем або прибережним плаванням виключно між російськими портами” [520, с. 85-87; 561, с. 842-843].

Світові досягнення в цивільному суднобудуванні змусили царський уряд вдатися до певних заходів, спрямованих на розвиток галузі. На загальнодержавному рівні основні напрями цивільного суднобудування визначалися в „Торговому статуті” (1903 р.), друга книга якого – „Про морську торгівлю” – мала розділ „Про побудову, оснащення й огляд морехідних торгових суден” [406, стб. 249-253]. „Морські судна, – зазначається в першій статті розділу, – великі та малі, будувати, оснащувати і ремонтувати дозволяється будь-кому, без різниці в перевагах за станом та де хто побажає”

[406, стб. 249, ст. 94]. Підприємці де-юре здобули повну свободу дій у будівництві необхідних плавзасобів. „Ті, хто бажав створювати судна, – зазначалось у документі, – можуть на власний розсуд і довіру обирати для цього майстрів за встановлену платню, наймаючи або виписуючи іноземців у випадку нестачі майстрів серед російських підданих” (доповнено в 1909 р.) [406, стб. 251, ст. 99]. У травні 1904 р. приймаються „Правила про видачу позик на закупівлю побудованих у Росії з вітчизняних матеріалів дерев’яних і металевих торгових морських суден” [404, с. 102-104]. Однак правом отримання позики судновласники України практично не користувалися через значні бюрократичні перешкоди. Отже, закон не дав очікуваних результатів. Морські суднохідні компанії, що діяли на Чорному й Азовському морях, зберігали практику поповнення свого флоту за рахунок купівлі суден за кордоном.

З усіх пароплавних компаній, що діяли в Україні, тільки в РТПіТу була власна виробнича база, яка поступово переводилася із Севастополя до Одеси [313, с. 22; 366, с. 174; 717, с. 265-266, 305-306, 315, 334, 339, 350; 1068, 1895. № 155. с. 109]. Основним призначенням верфі (офіційно відкрито в Одесі 15 грудня 1904 р.) стає „ремонт суден та спорудження дрібних буксирних пароплавів” [687, с. 812].

У перше десятиріччя ХХ ст. в Одесі судна середньої й малої тоннажності будувалися на заводі Белліно-Фендеріха. У структуру суднобудівного відділу підприємства включалися: “підйомний поперечний елінг”, майстерня для будівництва та ремонту суден та декілька майстерень допоміжного призначення [687, с. 813-814].

У Херсоні комерційне суднобудування в цей час набуває також подальшого розвою. У кінці 1903 р. була ліквідована застаріла структура управління міської верфі, яка склалася ще в 30-ті рр. ХІХ ст. (див. третій розділ – Авт.). Відповідно до неї на верфі діяли єдині органи управління та загальний технічний контроль. За нових умов верф підпорядковувалася Херсонському порту. Підприємці, що „будували і ремонтували судна” на березі Кошової,

здобули право взяти в оренду територію, де розташовувалися їх стапелі. Можливості підприємницької свободи досить швидко дали результат. У 1904 р. на лівому березі р. Кошової вже діяло 6 самостійних верфей (за джерелами того часу вони відомі під назвою „Доки”). Але правління міського порту вважало, що їх обладнання та форма організації виробництва були недосконалими. Отже, майбутня результативна діяльність верфей залежала тепер від індивідуальних фінансових можливостей підприємців та їх прагнення до технічних змін у виробництві [260, л. 62 об. - 63; 261, л. 57-65, 70,71,79; 325, с. 28].

Інтенсивність суднобудування в Херсоні безпосередньо пов'язувалася з діяльністю міського порту [262, л. 7-10, 12-16, 44-45], що конкурував з портами Одеси та Миколаєва за лідерство в зерновій експортній торгівлі Півдня [18, арк. 51, 60 звор.; 366, с. 181-182; 652, с. 165]. На річкових суднах, побудованих місцевими майстрами, у порт підвозили товари, які перевантажували на інші судна. У період найбільшої інтенсивності перевезень (літньо-осінніх) кількість суден у порту сягала 800 [142, арк. 2-13, 35; 143, арк. 1-2]. Більшість суден, спущених на воду в Херсоні в 1901–1913 рр., склали непарові композитні підчалки вантажопідйомністю від 80-100 до 550 т. Будували плавучі композитні елеватори, дебаркадери, пороми, а також у невеликій кількості вітрильні трембаки (требаки). Майстерність херсонських суднобудівників підтверджується майже двадцятирічною тривалістю експлуатації композитних підчалок, створених у цей період (за даними Регістру Союзу РСР на 1927 р.) [544, Ч.ІІІ с. 24-31, 38, 41, 49-50].

Вигідні кон'юнктурні умови дозволили збільшити кількість приватних стапелів на Карантинному острові р. Кошової, де судноремонтні роботи проводилися цілорічно. Підприємці, що зосередились у сфері водного транспорту - Секачов, Спозито, Ратнер, Коваленко, Борщеванов (Борщанов) та інші, на своїх стапелях споруджували й ремонтували пароплави. На початку другого десятиріччя ХХ ст. суднобудівні верфі посідали одне з провідних місць у промисловості Херсона [145, арк. 24; 263, л. 10-14; 544, Ч.ІІІ с. 32; 1045].

У місті лідером став завод Вадона. Продукція цього підприємства була відома на всьому нижньому Дніпрі „побудованими катерами середніх розмірів, колісними пароплавами й металевими баржами з усіма рухомими та допоміжними механізмами” [144, арк. 32]. Завод створював передові для свого часу плавучі зерноочисні машини з паровими двигунами, елеваторами й автоматичними вагами, що використовувалися в зернових торговельних операціях херсонського порту [144, арк. 32; 544, Ч.ІІІ с. 18-21, 26-27, 32-33; 859, с. 158]. З розширенням судноплавства на нижньому Дніпрі все більших обсягів набирала на заводі судноремонт. Вадонівське підприємство пов’язувалося через постачання і замовників із низкою великих акціонерних компаній. Зокрема, залізо, сталь, вугілля постачало Новоросійське товариство кам’яновугільного, залізного, сталевого і рейкового виробництва в Юзівці [144, арк. 31 звор]. Отже, у першому десятиріччі ХХ ст. раніше невелика механічна майстерня Вадона перетворилася на значиме промислове підприємство міста. Завод здійснював широкий спектр суднобудівних та ремонтних робіт для торгово-транспортного флоту [289, с. 162; 983, с. 40-41].

Якісні зміни в капіталістичному господарстві України безпосередньо впливали на організацію комерційних перевезень за допомогою водного транспорту, значення якого в зміцненні економічних зв’язків окремих промислово-аграрних районів постійно зростала. У 1901 р. міністр шляхів сполучення М. Хілков здійснив інспекційну поїздку Середнім і Нижнім Дніпром. Найближче майбутнє регіону пов’язувалося з реалізацією „легендарного” проекту водного шляху „з варяг у греки”, тобто між Чорним і Балтійським морями. У проект входило поєднання Дніпра із Західною Двіною і врегулювання судноплавного фарватеру Дніпра з шлюзуванням порожиистої його частини. Передбачалося будівництво морського порту в Херсоні з поглибленням водного підходу до міста відповідно до осадки великих морських суден. Для майбутнього Дніпровсько-Двінського шляху передбачалося створити навіть нові типи суден. Висувалися певні обмеження до довжини нових суден - 53,34 м, що обґрунтовувалося економічними міркуваннями та

конструктивною доцільністю [13, арк. 1-1 звор., 2-2 звор.; 553, с. 229, 233-234]. У 1912 р. правління Дніпровських пароплавних компаній визначали, що з поліпшенням судноплавних шляхів створення технічно передових плавзасобів стане нагальною потребою: „Під час проектування суден товарно-пасажирського призначення (потрібно – Авт.) враховувати протяжність рейсів, у тому числі й нічних” [13, арк. 3.]. Із здійсненням проекту водного шляху між Чорним і Балтійським морями Придніпров'я одержало б зручний і дешевий транспорт для експорту вантажів на ринок Західної Європи.

Актуалізація можливостей використання суден стимулює власників підприємств України до їх побудови. До цього процесу залучаються Київські приватні підприємства. У кінці XIX – перші десятиріччя XX ст. виготовленням корпусів та обладнання пароплавів займалися заводи Кензерського, Термена, Ницького, верф Варшавського та невеликі міські артілі [544, Ч. III с. 12-13, 15, 20-22, 24, 30.]. Безумовним лідером у цій справі стає „Південноросійський машинобудівний завод”. У 1894 р. підприємство „Донат, Липківський і К” перейшло до утвореного „Товариства Південноросійський машинобудівний завод”. Протягом 1895–1896 рр. Товариство на спеціально придбаній земельній ділянці (неподалік від залізниці) будує за проектом відомого київського архітектора Городецького нові виробничі споруди – ливарну, механічну, столярну, модельну, вагонну майтерні, кузню та ін. (додаток X). За рівнем технічного облаштування завод мав багатoproфільну спрямованість: випускалося устаткування для сільського господарства, залізничного транспорту, цукрової й спиртогорілчаної промисловості. У 1901 р. виготовлялося 11 типів парових котлів. Підприємство активно залучалося до виробництва машин та устаткування для річкових суден. Замовниками „Південноросійського машинобудівного заводу” стають Київський округ шляхів сполучення, пароплавство „Середній Дніпро”, фірма „Вірт і Верикоз”. Згідно з домовленостями, підприємство виготовляло циліндричні парові котли, судові похилі золотникові парові машини „компаунд” потужністю до 200 к.с, пароплавні гребні колеса, сталеві стерна для річкових пароплавів, гребні вали,

поршневі штоки і под [598, с. 11-16, 35; 861, с.2-3]. Високий рівень якості суднових машин і котлів, що вироблялися заводом на початку ХХ ст., доведений на практиці їх тривалою експлуатацією, яка підтверджується матеріалами Реєстру Союзу РСР за 1927 р. [544, Ч. III с. 13, 15, 19, 25, 29].

У 1913 р. завод переходить до будівництва за власним проектом серії колісних пароплавів на замовлення Міністерства шляхів сполучення. Це були „Канев”, „Любич”, „Переяслав”, „Десна”, „Сожь”, „Припять”. Пароплави мали корпус довжиною 50 м, шириною 7 м, висоту борту 2,23 м. Найбільша ширина судна з колесами сягала 13,8 м при потужності механізмів 250 к.с. Техніка спорудження суден була працемісткою, їхні корпуси цілковито оброблялися в котловому цеху заводу і збиралися на гвинтах біля цеху на майданчику для підгонки деталей. Потім корпуси розбиралися і вже знову, на заводській ділянці гавані, збиралися та склепувалися. У 1912–1914 рр. замовником заводу стає Київський округ шляхів сполучення, для якого будуються річкові буксирні пароплави потужністю 250 к.с. [598, с. 35-36, 39].

Значні за обсягом та виробничою спрямованістю роботи сприяли створенню на „Південноросійському машинобудівному заводі” професійного колективу. У 1901 р. на підприємстві працювало 486 чол., а в 1912–1914 рр. – 650 чол. (узяті середні показники) [6, арк. 57; 7, арк. 92; 8, арк. 1, 2; 9, арк. 170 звор. 171; 10, арк. 77]. Комплектувався виробничий колектив в основному вихідцями з українських губерній – близько 70%, головним чином з Київської, Подільської і Волинської [598, с. 15-17].

У перші десятиріччя ХХ ст. інтереси торгово-промислового капіталу швидко поширюються як за межі України, так і Російської імперії в цілому [1075]. Значний товарообіг з іншими державами за допомогою цивільного флоту змушував приватні промислові осередки України створювати морські судна різних типів. Судна для каботажного плавання на Чорному та Азовському морях продовжують будувати в цей період приватні верфі Херсона, Керчі, Одеси [540, с. 40, 44, 46, 48, 70, 72]. Поступово осередки суднобудування сконцентрували належні робітничі кадри. Так, в Одесі на найбільшому

підприємстві – Адміралтейство РТПіТу – працювало понад 1800 чол.; на заводі Белліно-Фендеріха – 1100 чол.; на верфі Ревенського – 540 чол. [480, с. 123].

Проте жодне із суднобудівних підприємств України не могло конкурувати з приватним миколаївським заводом „Наваль”, де кількість замовлень для торговельного флоту і портів неухильно зростала. І це при тому, що відсутність державної протекціоністської політики в галузі суднобудування негативно позначалася на розвитку заводу. У 1903 р. „Наваль” побудував три буксирно-кригорізні пароплави для торговельних портів Ялти, Керчі, Таганрога [27, арк. 39-46]. У 1905 р. на заводі створюється судно для пароплавства „Петро Регір і син”, порівняно великий вантажний пароплав „Малороссия” (довжина 62,2 м, ширина 9,2 м, осадка 5,3 м, реєстрова місткість 859 т, швидкість 7 вуз.). Місцем приписки цього судна стає Одеський порт [540, с. 38]. Підвищеним попитом користувалися котли заводського виробництва для річкових та морських суден. Окрім того, завод будував та ремонтував морські й річкові пароплави, землечерпалки [33, арк. 3, 4, 7, 22; 34, арк. 37; 35, арк. 1; 36, арк. 20; 40, арк. 8, 9-9 зв; 53, арк. 5, 6, 32, 35;]. Однак з часом виробниче навантаження підприємства все більше визначали не замовлення акціонерних товариств і приватних пароплавств на комерційні судна та іншу продукцію, а угоди з Морським міністерством на будівництво військових кораблів, через що здійснювалося технічне переоснащення та реконструкція заводу. Отже, як технічно передова галузь свого часу, суднобудування в Україні мусило мати військове спрямування.

Слід визнати, що в 1912 р. уряд робить ще одну спробу до розвою цивільного суднобудування. Зокрема, законом „Про заходи до заохочення вітчизняного суднобудування” та „Правилами про видачу премій за спорудження і ремонт морських торговельних суден” (21 травня 1912 р.) визнавалася необхідність державної підтримки галузі. У той же час, згідно із законом, зберігалися правила безмитного придбання суден за кордоном, де, як відомо, вони були дешевшими, ніж у Російській імперії [53, арк. 45-47; 404, с. 101-102; 422].

У період Першої світової війни морське комерційне суднобудування втратило можливість нормального розвитку і практично призупинилося. Так, замовлений в 1912 р. на заводі „Наваль” бакинським товариством нафтового виробництва „Г. М. Ліанозов та сини” двогвинтовий, двопалубний нафто- і гасоналивний теплохід (вантожоемністю 8000 т) компанія так і не одержала. Завод в умовах воєнного часу, виконуючи перш за все екстрені замовлення флоту, не вклався в контрактні терміни побудови танкера. У 1915 р., відповідно до висунутої вимоги командуючого Чорноморським флотом, судно продали Морському міністерству. У червні 1916 р. танкер, що отримав назву „Баку”, уведено до списку суден військового флоту за класом транспортів [705].

Відтак на межі перших двох десятиріч XX ст. утвердилася пріоритетність військового кораблебудування і майже повна відмова від створення цивільних суден. На перше січня 1915 р. морський торговельний флот Російської імперії більш ніж на 75% складався з пароплавів, побудованих за кордоном. За кількістю парових суден перше місце посідав цивільний флот Чорного й Азовського морів. До Південних портів було приписано 405 пароплавів, або 38% від чисельності всього парового флоту Росії, з яких 348 побудовано за кордоном (204 в Англії). Суднобудівні підприємства Російської імперії з 1880 р. по 1915 р. спромоглися побудувати близько 250 парових суден, 54 з яких увійшли в торговельний флот Чорного та Азовського морів (додаток Ц) [540, с. IX, XIV-XV, XXX; 723, с. 463; 882].

У морських каботажних перевезеннях, як і раніше, використовувалися вітрильники, що традиційно будувались на верф'ях України. Вітрильні судна кількісно переважали парові. Зокрема в 1915 р. їх на Чорному й Азовському морях було 888, або 34% всього вітрильного флоту Російської імперії (найбільша кількість). При тому пароплави за вантажопідйомністю переважали абсолютно – 81% (місткість вітрильників складала всього 19,3%) [540, с. X].

Непарові судна забезпечували каботажні перевезення між портами Півдня. У містах навіть побудували для них спеціально облаштовані пристані. Несамохідні судна все ще переважали на всіх внутрішніх водних шляхах

України. На Дніпрі несамохідний флот у 1913 р. складав понад 2 тис. суден [729, с. 413].

Якщо морський паровий флот Російської імперії комплектувався в основному із суден закордонної побудови, то річковий майже повністю зі створених у країні. Протягом 1904–1908 рр. в Дніпровському басейні щорічно з'являлося по 11 пароплавів. У 1909 р. із 135 парових суден, що почали перевезення внутрішніми водними шляхами країни, всього два були збудовані за кордоном [537, с. 251]. У кінці першого десятиліття ХХ ст. очевидний прогрес річкового суднобудування відзначали й тогочасні інженери, за їх розрахунками, частка іноземних суден для „внутрішніх водних шляхів була незначною і не перевищувала 2% (проти 16% у 1880)” [687, с. 796-797; 987].

На Дніпрі в 1913 р. нараховувалося близько 400 парових суден. Принагідним тут є невеликий екскурс у минуле: дев'яносто років до того, у 1823 р., саме на Дніпрі з'явився перший пароплав – „Надежда” [729, с. 413]. На початку ХХ ст. відбулися кардинальні зміни в технології цивільного суднобудування. Майстри набули значного досвіду в створенні парових металевих суден для торговельно-транспортних, пасажирських та вантажних перевезень. Згідно з потребами економічного розвитку, визначилися в цей період і основні типи річкових пароплавів, невпинно вдосконалювалися конструкції корпусів, устаткування, двигунів. Відбувається перехід від гребного колеса – головного рушія річкових суден упродовж всього ХІХ ст. – до гребних гвинтів, створюються та встановлюються на суднах парові машини (подвійного, потрійного й под. розширення), що мали високу економічність, надійні експлуатаційні якості. Спостерігається загальна еволюція річкового суднобудування щодо збільшення вантажопідйомності суден. Паровому суднобудуванню в Україні (у порівнянні із непаровим) були притаманні як урахування регіональної специфіки, так і відповідність загальним тенденціям світового технічного прогресу [884]. Приватна підприємницька ініціатива, немає сумніву, стала тим стрижнем, на якому тримався розвиток річкового суднобудування.

Морське цивільне суднобудування посідало особливе місце в промисловій системі України. Розвивалося воно повільно та зберігало традиції будування суден середньої і малої тоннажності, що пояснювалося об'єктивними чинниками. Якщо зарубіжні конкуренти виробляли свою продукцію з огляду на світові технічні стандарти, то для місцевих підприємців, що діяли в умовах непослідовної державної політики та епізодичної підтримки галузі, вони були недосяжними. Безумовний розрив між економічною потужністю, промисловим потенціалом та традиційним пріоритетом для Росії у фінансуванні саме кораблебудування унеможлилювали створення на території України „морських гігантів”.

Отже, проаналізований у розділі матеріал дозволяє зробити такі висновки:

– у середині ХІХ ст. суднобудування України знаходилося в складному стані. Соціально-економічна криза, інертність мислення керівників Морського відомства Російської імперії, фінансові труднощі призвели до відставання від західноєвропейських країн у створенні парового металевого флоту;

– позитивні зміни в галузі – друга половина 60-х рр. ХІХ ст. – пов'язані з формуванням нових організаційних форм суднобудування, заснованих на приватновласницьких засадах із безумовним їх протегуванням в умовах тотального державного контролю відповідними чиновницько-управлінськими структурами. Із утворенням „Російського товариства пароплавства і торгівлі” (РТПіТ) на Півдні України з'являється Адміралтейство РТПіТу (Севастополь, 1858 р.). Останнє спеціалізувалося на виконанні замовлень, пов'язаних із ремонтом торгово-транспортних суден. Завдяки приватній ініціативі та комерційній доцільності в роботі підприємства з'являються нові пріоритети – будівництво суден. Формується матеріально-технічна база для металевого суднобудування, що розпочинається в Севастополі в 1868 р.;

– 1870–1882 рр. стають етапом розробки концептуальних положень щодо панцерного кораблебудування на Півдні України. Безпосередня залежність військово-морської сили на Чорному морі від політичних

пріоритетів та особистих уподобань керівництва морського відомства на чолі з А. Поповим обумовили специфіку формування замовлень суднобудівних осередків України. Будівництво нових кораблів відбувалося на підставі або жорсткого диктату („поповки”, 1871–1876 рр.), або ситуативно, в екстремальних умовах війни (міноноски, 1878 р.). Побудова на верфі в Миколаєві та дообладнання в Севастополі перших панцерних кораблів, до того ж такої незвичної конструкції, приводить до кардинальних змін в організації виробництва. У Миколаївському адміралтействі реконструйовано та розширено виробничу базу, вдосконалюється й технологія обробки металу. Інженери-кораблебудівники та робітники Миколаївського й Севастопольського адміралтейств набули нових знань і досвіду. Перехід до металевого суднобудування сприяв перетворенню верфей, що спеціалізувалися на кораблебудуванні, у промислові підприємства: з’явилися металообробні, механічні, трубомідницькі цехи, котрі оснащувалися верстатами з централізованим приводом від парових машин. Усвідомлюються особливості проектно-нормативної практики металевого суднобудування та її відмінності від тієї, що була в добу вітрильників. Разом із тим уся організація побудови суден була запозиченою з часів дерев’яного суднобудування. Технологічними центрами, як і раніше, залишалися стапелі, а необхідні виробничі цехи і склади розміщувалися навколо них.

Побудова цивільних суден безпосередньо стимулювалася зростанням обсягів пасажирсько-вантажних перевезень, які поступово зростали за рахунок пароплавів. Їх будівництво опановувалося приватними підприємствами. Проте цей процес ішов повільно, що обумовлювалося відсутністю належної підтримки з боку держави. Зберігалася значущість місцевих верфей, котрі спеціалізувалися на побудові непарових дерев’яних суден;

– у 1883–1897 рр. поступ суднобудування якісно змінюється. Визначальним моментом для перетворень стає програма військового суднобудування на двадцятирічний період (1882 р.). Відповідно до неї приймається рішення про побудову найкращих кораблів різних класів для

Чорноморського флоту. Спорудження великих панцерних кораблів зі складною конструкцією корпусу, судновими системами та пристроями, потужними паросиловими установками та різноманітним озброєнням сприяло модернізації виробничої бази: переустатковуються старі елінги, будуються нові стапелі та сухі доки. Створення найбільш відповідальних об'єктів відбувалося завдяки залученню підприємницьких сил. У процесі побудови перших кораблів визначалася культура панцерного суднобудування в регіоні. Накопичувався досвід спорудження міноносців, мінних крейсерів, канонерських човнів та ін. Проте саме в цей час, як свідчить наведений у розділі матеріал, складається негативна практика багаторазових переробок чиновниками морського відомства вже затверджених проектів кораблів і, відповідно, затягування термінів їх побудови, вагові перевантаження. Внаслідок цього панцерники досить швидко „старіли” технічно за такими основними характеристиками, як швидкість, озброєння і захист. Відставання хоча б за однією з цих характеристик робило корабель неповноцінною бойовою одиницею. Тому термін безпосереднього використання бойового корабля в кінці XIX – на початку XX ст. нерідко не перевищував строки його побудови;

– у 1898–1913 рр. суднобудування в Україні прямо корелювалося із темпами розвитку великої капіталістичної промисловості та мілітарними вимогами до бойових кораблів, що визначалися провідними морськими державами світу. За таких умов виявилися неефективними форми державного контролю галузі. Створення передової суднобудівної бази в Україні стає можливим завдяки іноземному капіталу („Наваль”) та найбільш впливових фінансових груп Російської імперії („Россуд”). Відбувається інтеграція галузі в промисловий комплекс країни. Суднобудівні підприємства України співпрацювали з найбільшими російськими та іноземними металообробними й машинобудівними підприємствами. Загалом, напередодні Першої світової війни міць Чорноморського флоту повністю залежала від підприємств, що не перебували в державній власності. Суднобудівний комплекс України, освоївши в цей час будівництво майже всіх класів кораблів, був орієнтований на

військові замовлення.

Цивільне суднобудування в кінці XIX – на початку XX ст. переживало значні зміни. Будівництво металевих парових суден стає поштовхом до перетворення приватних верфей та невеликих майстерень, що спеціалізувалися на будівництві суден, у заводи. Проте опанування передовими технологіями побудови суден відбувалося повільно. Залежно від виробничих потужностей підприємств, рівня підготовки технічних кадрів і робітників створювалися як передові за технікою виконання, так і архаїчні, кустарні конструкції суден. Попри всі труднощі розвитку цивільного суднобудування з очевидністю постає незворотність його поступу: паровий металевий флот став реальністю, що матеріалізувалася у вигляді технологічного циклу побудови суден як для морського, так і річкового флотів.

ВИСНОВКИ

Ретроспекція поступу суднобудування в Україні неупереджено довела, що всі механізми функціонування галузі залежали від таких чинників, як соціально-економічний, політико-адміністративний та науково-технічний. Вітчизняне суднобудування пройшло всі відомі стадії формування, внаслідок чого утворився багатопрофільний комплекс із величезними матеріальними та трудовими ресурсами. Річкові й морські судна стали конкретними матеріальними реаліями діяльності людей, що втілили технічні новації часу. На основі досвіду, набутого під час побудови суден, сформувалася здатність людини до творчої діяльності: продукувалися складні конструктивні рішення, використовувалися інноваційні технології, залучалися як природні, так і штучні матеріали.

Уперше здійснене у вітчизняній науці комплексне дослідження проблем становлення та розвитку суднобудування на теренах України від давніх до новітніх часів полягає у визначенні загальних закономірностей та особливостей цього процесу, взаємозв'язку з потребами, можливостями та завданнями, що висувалися до плавучих засобів відповідно до економічного, матеріально-технічного, соціально-політичного стану людських спільнот та державних утворень, де здійснювалося суднобудування. Різноманітне осмислення теми у форматі інституціоналізації суднобудування України та його взаємодії зі світовим технічним прогресом дозволило сформулювати висновки й обґрунтувати низку узагальнювальних положень, що заслуговують на пріоритетну увагу і мають як теоретичне, так і практичне значення.

Зокрема історіографічний аналіз показав, що досліджувана тема у вітчизняній історіографії не була предметом спеціального вивчення. Попри цілком закономірний інтерес до історії названої галузі, в дослідженнях з багатьох історичних проблем та соціально-економічних питань послідовного відтворення всіх аспектів поступу морського та річкового суднобудування немає. Встановлено, що XIX – XX ст. науковці-професіонали й аматори своїми

роботами, що створювалися відповідно до усталених державних шкіл, продемонстрували вельми локалізоване сприйняття перебігу подій з відповідним аналізом наявного фактологічного матеріалу. Відтак, до сьогодні концептуальні підходи до вивчення історії суднобудування на теренах України не змінювалися. Ці зміни запропоновані автором дисертаційної роботи та підтверджені в дослідженні відповідно до інституціональної методології.

З'ясований ресурсний базис архівних джерел і доведена цілкова достатність матеріалів для досягнення поставленої мети й окреслених завдань. Встановлено, що найбільший документальний і статистично-інформаційний ресурс про стан суднобудування України зосереджено в архівосховищах Російської Федерації: в Російському державному архіві давніх актів, Російському державному військово-історичному архіві, Російському державному історичному архіві, Російському державному архіві військово-морського флоту (м. Москва, Санкт-Петербург). Важливий інформаційно-документальний комплекс джерел міститься в обласних, міських архівах та музейних фондах (м. Київ, Миколаїв, Одеса, Севастополь, Херсон). Доведено первинну інформаційну обмеженість у часовому ракурсі періоду давнього суднобудування та доби середньовіччя. Крім того, значну частину документів, що стосуються розвою суднобудування, пов'язаного з приватною ініціативою у XIX – XX ст., уведено до наукового обігу вперше (внаслідок проведення пошукових робіт залучено джерела, що раніше не опрацьовувалися).

Із опорою на здобутки української та зарубіжної історіографії уточнено і як результат розширено уявлення про зародження та початковий період суднобудування в Україні. Так, прагнення людських спільнот до розселення по берегах морів, річок, озер, інших водних артерій апріорі закладало потребу розвитку водного транспорту, визначало його вагомість у житті соціуму, в тому числі на теренах України. Необхідність освоєння водних шляхів спонукала до вдосконалення різноманітних типів плавучих засобів, що, у свою чергу, дозволяло народам, які населяли українські землі, не лише налагоджувати товарообмін з іншими спільнотами, але й значно розширювати межі свого

розселення.

Відтворення загальних ознак конструкцій давніх човнів доводить наявність специфічної групи людей яка, створюючи плавзасоби, накопичувала досвід їх будівництва та вдосконалювала знаряддя праці. На ранніх стадіях суднобудування навички і прийоми створення плавучих засобів передавалися від одного покоління до іншого в обсязі накопиченого практичного досвіду. Давні майстри були обізнані з тонкощами обробки дерева. Створені ними човни стали відносно безпечними для навігації в річкових та озерних умовах. Корпус плавучих засобів поєднував у собі майже ідеальні якості: був герметичною оболонкою, яка захищала від води людей і вантаж; служив відносно міцною несучою конструкцією, що витримувала руйнівні напруги від ваги вантажів, хитання, ударів хвиль; забезпечував мінімальний опір води під час руху судна. Досвід конструювання перших плавучих засобів поклав початок формуванню „банку ідей”, що неухильно накопичувався і дійшов до нас у вигляді багатоваріантних технічних рішень, певна частина яких народжена інтуїтивно.

Суднобудування України, починаючи з давнього періоду, усталювалося за законами субстанційної єдності зі світовим. Упродовж тисячоліття на північному узбережжі Чорного моря існували осередки античної цивілізації. Головні центри – Боспор, Херсонес Таврійський, Ольвія, Тіра, створені на далеких берегах античної Ойкумени, охопили значні простори Північного Причорномор'я. У зв'язку зі сприятливими природно-географічними та історичними умовами цього регіону саме судна морського флоту вважалися одними із найбільш рентабельних транспортних засобів для переміщення вантажів, товарів, пасажирів та військ на великі відстані. Маючи традиції суднобудування й мореплавства, привнесені з метрополій, античні держави Північного Причорномор'я створили власну суднобудівну базу відповідно до нагальних завдань.

Матеріал, проаналізований у дисертаційному дослідженні, доводить константність зв'язків між реаліями суднобудування на теренах України та загальними інноваційними здобутками доби середньовіччя. Якщо на етапі

раннього середньовіччя у східних слов'ян основними чинниками, що впливали на розвиток суднобудування, були особливості гідрологічних систем українських територій і наявний природний матеріал, то на етапі класичного середньовіччя провідними стали вимоги, що висувалися до функціонального призначення судна. У суднобудуванні Київської Русі відбувся перехід від суден простих типів до складніших конструкцій. Створення майстрами Київської Русі нових типів суден стало не лише процесом реалізації соціальної потреби в засобах, необхідних для ведення товарообміну і військово-морських операцій, але й засвідчило здатність людей адекватно відображати світ і творчо конструювати його. Це значить, що майстри, будуючи судна, використовували свої знання про навколишню природу й суспільне життя та втілювали їх на практиці. Сформована в Київській Русі культура суднобудування інтегрувала зарубіжний досвід: запозичувалися новації майстрів Заходу і Сходу, створювалися нові оригінальні типи суден. Практична реалізація наявних завдань здійснювалася на основі застосування державних принципів управління й регулювання процесами суднобудування під безпосереднім контролем великокняжої влади.

Досвід майстрів Київської Русі у модифікованому вигляді продовжило українське козацтво. Конструктивні рішення створених ними суден забезпечували як виконання завдань оборони територій від можливих нападів ворога, так і здійснення торгово-транспортних операцій. За козацької доби розмаїття застосовуваних суден сприяло активізації усіх сфер соціально-економічного життя в Україні. Утворено морський і річковий, військовий і промислово-транспортний флоти. Значною була роль козацького судноплавства в зовнішній і внутрішній торгівлі, що дозволило закласти в економіку основи товарного виробництва [319].

На широкому історичному тлі кінця XVII – XVIII ст. у контексті тогочасних міжнародних та суспільно-політичних подій у західній Європі спостерігається безпосередній зв'язок напрямів суднобудування на теренах України з геополітичними інтересами Російській імперії. Реалізація політико-

економічної програми виходу до Чорного моря з боку Росії мала на меті створення оптимальних територіальних умов ефективного державного розвитку, що стимулювало до утворення центрів суднобудування в Україні. Верфі та порти споруджено раніше від міст, останні засновувалися для потреб забезпечення процесів суднобудування. Пріоритетним напрямом діяльності казенних верфей у Херсоні, Севастополі й Миколаєві стало будівництво військових суден для Чорноморського флоту. Відбувалася розробка конструктивних алгоритмів побудови бойових кораблів. Дерев'яний корабель був зосередженням і об'єктом реалізації новітніх наукових, конструкторських, технічних і технологічних рішень. Вантажопідйомні пристрої, палубні механізми, пристосування, навігаційні прилади, бойове озброєння нерідко проходили першу перевірку на дерев'яних вітрильних кораблях, що будувалися на верф'ях України.

Суднобудівні осередки стимулювали технічний розвиток в Україні, внаслідок чого створювалися нові виробництва – ливарні, гарматні, суконні, канатні та інші.

Збільшення обсягів робіт на верф'ях закладає технічні передумови переходу від мануфактурного виробництва до заводської промисловості. В організацію суднобудування на українських землях уже на початку XIX ст. уведений нетрадиційний для Російської імперії економічний прийом – побудова суден за рахунок залучення приватнопідприємницької ініціативи й капіталів (у Херсоні, а потім у Миколаєві). Керівництво чорноморського відомства уперше впроваджує підрядну систему, що поступово стає складовою частиною виробництва й забезпечує високі темпи кораблебудування. Крім того, підрядна система сприяла інтенсивному зростанню торгово-промислового капіталу на Півдні. Значно пізніше, майже через півстоліття, перший досвід підрядного будівництва кораблів запроваджено в суднобудуванні на півночі Росії (С.-Петербург) [1013, с. 130]. Таким чином, у дослідженні розширено і доведено твердження, що в Україні за короткий історичний період набув інституційного формату найпередовіший спосіб організації виробництва та ведення

господарства.

Досліджений матеріал переконав, що характерною особливістю світового технічного розвитку початку ХІХ ст. було створення принципово нового типу суден – пароплавів. Світова промислова революція в основних галузях капіталістичного господарства стала і періодом технічної революції в засобах транспорту. Велика машинна індустрія висунула не лише нові вимоги до водного транспорту, а й підготувала матеріально-технічні передумови для його переозброєння. Досягнення металургії й машинобудування, парової енергетики та інших галузей промисловості зіграли вирішальну роль у розвитку парового водного транспорту. Необхідність створення принципово нових типів суден стимулювала технічний переворот у галузі. У період, що розглядався, в Україні почалося будівництво пароплавів. Однією з найважливіших рис нового напрямку суднобудування стало залучення підрядників до спорудження пароплавів.

У кінці ХVІІІ – першій половині ХІХ ст. осередки цивільного суднобудування не одержували належної державної підтримки та розвивалися як сфера діяльності окремих підприємців. Головними рисами суднобудування для внутрішніх водних шляхів слід вважати: різноманітність типів створюваних суден, урахування призначення плавучих засобів за характером вантажу, способом транспортування, видом рушія, умовами водного басейну. Типи річкових суден відрізнялися оригінальними конструктивними рішеннями, що мали глибоке історичне коріння, пов'язане з особливостями народного господарства в Україні.

У дисертації доведено, що головним осередком цивільного суднобудування в Україні стала Херсонська верф. Її розвиток залежав від попиту на торгово-транспортні судна. Обсяги морського цивільного суднобудування в цілому були незначними і не задовольняли потреби в засобах водного транспорту для здійснення торговельних операцій через Азовсько-Чорноморські порти. Це було своєрідним віддзеркаленням тих суперечностей, які існували в напівфеодальній Російській імперії між промисловою

буржуазією і великими поміщиками, заможними хліботорговцями. Наслідком непослідовної державної політики стає: по-перше, сповільнення процесу акумуляції капіталів у суднобудуванні на суто буржуазних засадах; по-друге, відсутність як домінантних ринкових регуляторів економіки; по-третє, посилення механізму блокування технічного розвитку; по-четверте, в галузі комерційного суднобудування свобода приватнопідприємницької ініціативи не підтримувалася в повному обсязі.

У суднобудуванні європейських морських держав у другій чверті XIX ст. відбувається впровадження технічних новацій, зокрема змінюються конструкції пароплавів та їх двигунів (встановлюються колісні та гвинтові рушії). Подальші зміни в суднобудуванні – це перехід до будівництва пароплавів із використанням металу як конструкційного матеріалу.

Дослідження поступу суднобудування в Україні засвідчує, що воно не було готове до подібних новацій. Якщо впровадження у виробничу практику верфей України технологій будівництва пароплавів відбувалося синхронно з європейськими центрами суднобудування, то в подальшому спорудження парових суден ішло повільно. Управлінські структури Російської імперії відмовлялися йти на реформування економіки, від якої безпосередньо залежали перспективні можливості суднобудування. Значним недоліком промислового потенціалу держави стало відставання у виробництві парових машин, що поставило суднобудування у залежність від іноземних постачальників.

Поразка в Кримській війні наочно продемонструвала як технічну відсталість промислової бази країни, так і незадовільний стан військово-морських сил. Окрім того, досвід війни показав переваги використання парової машини і гребного гвинта (замість сили вітру і вітрил), а також застосування металу замість дерева під час спорудження корпусів кораблів. Отже, Кримська війна стала історичним рубежем, що завершив багатовікову епоху вітрильно-дерев'яного суднобудування.

У 60-70 рр. XIX ст. важливим кроком у розвитку суднобудівних осередків України є перехід від спорудження вітрильників (з дерева) до побудови

панцерників. На підставі джерелознавчого та науково-літературного аналізу доведено, що саме це зумовило розробку і впровадження у виробничий цикл підприємств нових технічних рішень. Будівництво нового – парового, металевого – флоту викликало потребу реконструкції верфей України, включення їх у єдину промислову систему країни.

У розвитку суднобудування були зацікавлені не лише керівні військово-морські, а й приватні структури, які прагнули придбати новітні морські транспортні судна для організації торгово-вантажних і пасажирських перевезень як для дальнього, так і каботажного плавання. Інтереси торговельно-промислового капіталу вимагали ширшого товарообміну із зарубіжними країнами. У процесі дослідження даної проблематики поглиблено висновок, що саме комерційна заповзятливість першого приватного пароплавства – „Російського товариства пароплавства і торгівлі” – сприяла включенню до широкого спектру його діяльності і власної суднобудівної бази. Завдяки значним організаційно-фінансовим та виробничим зусиллям у Севастополі на передових технічних засадах відновилося колишнє Лазаревське адміралтейство, що й стало базою суднобудування й судноремонту „Товариства”. Проте воно не задовольняло потреби РТПіТу в судах. Із кінця 70-х рр. XIX ст. пріоритет у суднобудуванні надавався замовленням військово-морського відомства, від якого РТПіТ безпосередньо залежав.

Розвиток панцерного суднобудування в Україні неподільно пов'язаний (як і раніше в „добу вітрил”) з головним його осередком – Миколаєвом. Починаючи з будівництва перших панцерних кораблів – плавучих батарей оригінальної конструкції проекту віце-адмірала А. Попова („поповок”), на верф'ях міста перевага надавалася створенню військово-морської сили для Чорного моря. У 80-90-і рр. XIX ст. верфі України на підґрунті накопиченого досвіду почали відпрацьовувати культуру нового технологічного рівня. Справа полягала в тому, що панцерники досить швидко „старіли” технічно за такими основними характеристиками, як швидкість, озброєння і захист. Відставання будь-якого з цих елементів робило корабель неповноцінною бойовою

одиницею. Тому термін безпосереднього використання бойового корабля в кінці XIX – на початку XX ст. нерідко не перевищував строки його побудови.

Проведений порівняльний аналіз будівництва панцерників у передових морських державах Європи дозволив встановити, що на початку 90-х рр. XIX ст. лідери суднобудування, маючи у своєму розпорядженні розвинуту виробничу базу, вдосконалювали процес створення панцерників від серії до серії та накопичували досвід побудови більш досконалих кораблів, що сприяло появі панцерника класичного типу. Комплексне дослідження всіх напрямів вирішення такого ж питання в Російській імперії доводить, що створення кораблів європейського типу ускладнювалося авторитарним державним режимом та адміністративним диктатом керівників Морського відомства. Їх переконання та уявлення, що часто не враховували наукової логіки проектно-конструкторських рішень і технічних процесів, безпосередньо впливали на долю кораблів на етапі будівництва. У процесі створення панцерників склалася практика безкінечних змін і переробок.

Перші панцерники, створені в Севастополі та Миколаєві, задумані як однотипні, під час побудови набули розбіжностей (хоча основні технічні параметри були порівняно близькі між собою). Це стосувалося й кораблів інших класів, збудованих в Україні. Пояснюється такий стан відсутністю єдиних стандартів щодо проектів (за зразок іноді бралися недосконалі зарубіжні проекти), котли та механізми виготовляли відповідно до технічної забезпеченості різні заводи за власними кресленнями.

Багаторазові зміни двадцятирічної програми військового суднобудування, що була прийнята в 1882 р., позначилися на темпах спорудження кораблів. У зв'язку з наявною політичною кон'юнктурою в Європі та на Тихому океані змінювалися і мілітарні плани Російської імперії на Чорному морі: в них вносилися корективи щодо типів та чисельності нових кораблів.

Попри всі труднощі, суднобудівники, накопичивши необхідний досвід, перейшли до створення кораблів європейського зразка, а у виробництві остаточно утвердилися передові техніко-організаційні засади. Суднобудівне

виробництво забезпечувалося корпусною і броньованою сталлю, спеціальним судновим енергетичним устаткуванням, допоміжними механізмами, без яких неможливе будівництво і введення кораблів до лав флоту. Отже, суднобудування України стало багатопрофільним виробничим комплексом, тісно пов'язаним з іншими галузями промисловості.

Кінець XIX – початок XX ст., репрезентує багато повчальних позитивних і негативних прикладів організаційно-виробничого та управлінсько-регулятивного функціонування галузі. Зокрема, доведено позитивне значення для розвитку промислового потенціалу Півдня України залучення іноземного капіталу. Створене за його допомогою „Товариство суднобудівних, механічних і ливарних заводів у місті Миколаєві” („Наваль”) дозволило забезпечити суднобудівний комплекс якісно новою матеріально-технічною базою.

Матеріалом для узагальнених висновків, крім того, слугують багаточисельні приклади болісної апробації нових ідей і відповідних інститутів, а також негативний вплив на поступ суднобудування техніко-економічної відсталості країни. Наслідком цього були: затримки в термінах будівництва кораблів, вагові їх перевантаження, нехтування експериментуванням. Негативним було і те, що через нерозвиненість машинобудівної промисловості новинки техніки закуповувалися за кордоном.

Дослідження довело, що суднобудування на межі XIX – XX ст. характеризувалося такими рисами: по-перше, суднобудівна промисловість України, власне як і всієї царської Росії, орієнтувалася на побудову бойових кораблів, тому пріоритетною метою суднобудівних підприємств стає отримання військових замовлень. Морське відомство було єдиною структурою, яка формувала їх перелік. Наслідком такої політики стало нестабільне завантаження верфей та диктат чиновників морського відомства. По-друге, за умов наявного в країні економічного потенціалу головною перешкодою на шляху опанування верф'ями технологій створення суден для торгово-пасажирського флоту стала неможливість швидкого розвитку всіх напрямів промислової індустрії. По-третє, якщо будівництво суден для внутрішніх

річкових шляхів – самохідного і особливо несамохідного флоту – було широко розвинуте на невеликих приватних верф'ях (у першу чергу в Дніпровському регіоні), то будівництво морських цивільних суден здійснювалося в обмеженій кількості, бо зберігалася практика закупівлі їх за кордоном.

Зроблено висновок, що на рубежі першого і другого десятиріч ХХ ст. (напередодні Першої світової війни) відбувся докорінний перелом в інтенсивності роботи суднобудівної промисловості у зв'язку з прийняттям програми прискореного будівництва кораблів для Чорноморського військово-морського флоту, яка вимагала відповідного розвитку виробничих потужностей підприємств України. Можливість отримання прибуткових державних замовлень на спорудження військових кораблів змусила приватний капітал, який швидко розвивався в країні, по-новому оцінити суднобудівну промисловість. Монополії, що склалися на цей час (вони об'єднували як російський, так і іноземний промисловий і банківський капітали), почали розвивати суднобудівні потужності та пропонувати уряду свої послуги. Саме з їх ініціативи в Миколаєві з'явилося нове підприємство – Російське суднобудівне товариство „Россуд”. Його діловими партнерами стали найбільші металургійні, механічні, машинобудівні заводи як України, так і Російської імперії в цілому.

Зростання складності будівництва суден, матеріаломісткості виробництва приводить до збільшення обсягів асигнувань та супроводжується концентрацією промислового потенціалу. Нові економічні засади супроводжувалися об'єднанням „Наваль” і „Россуду” під контролем великого фінансово-промислового капіталу. Згідно з прийнятими програмами напередодні Першої світової війни, єдиний трест „Наваль” – „Россуд” сконцентрував практично всі замовлення на будівництво кораблів для Чорноморського флоту. Виробничі потужності суднобудівних заводів України склали близько 18% загальної потужності галузі Російської імперії. У той же час монопольне володарювання в суднобудівній галузі не підтверджувалося реаліями справді високого рівня капіталізму в промисловості загалом.

Наслідком гіпертрофованого контролю та втручання держави в усі сфери суспільно-економічного життя стало таке: майже відкрите лобіювання урядом діяльності окремих суднобудівних товариств і відповідно утворення монополій, що виникали скоріше не природним, а штучним шляхом. Останнє не стимулювало до вільної конкуренції в суднобудуванні і входило в суперечність з інтересами переважної частини середніх та малих підприємницьких структур.

Приватні верфі на території України, що спеціалізувалися виключно на побудові суден для внутрішніх водних шляхів, були малопотужними (на них працювало від декількох десятків до 300-400 осіб) [834, с. 61]. Це характеристична ознака даного напрямку суднобудування в усій Російській імперії. В Україні виняток становив „Південноросійський машинобудівний завод” (м. Київ), що займався суднобудуванням одночасно із випуском іншої продукції. Процес створення верф’ями парових суден для цивільного флоту був досить складним і розгортався повільно. Йому перешкождали слабкий технічний розвиток машинобудівних підприємств, відстала соціально-економічна структура та бюрократично-чиновницький апарат. Загалом на 1914 р. сумарна потужність верфей, зорієнтованих на побудову суден для внутрішніх водних шляхів, не перевищувала 20% від загального обсягу суднобудівної промисловості європейської частини Російської імперії, закладаючи тим самим підвалини для перманентної кризи усього цивільного суднобудування [836, с. 62].

Транслокація українського суднобудівного простору в державно-територіальне середовище Російської імперії було досить складним явищем. Розвиток суднобудування в Україні наштовхувався на непереборні перешкоди не лише економічного, військово-політичного, але й загальнодержавного характеру. Якщо за територіальним розташуванням європейська Україна була пов’язана з морськими цивілізаціями (таласократичними), то за політико-державною належністю повністю підпорядковувалася Російській імперії – державі континентальній. А тому закономірно прогнозоване надання пріоритетності з боку управлінських структур Росії сухопутним військам не

дозволяло розраховувати на швидкий поступ суднобудування в Україні.

У той же час розвиток суднобудування як головної галузі виробництва на Півдні безпосередньо впливав на стан усієї економіки України. Потужні підприємства з багатомільйонними замовленнями, широкими економічними зв'язками, висококваліфікованим кадровим складом у порівнянні з іншими виробничими осередками стали лідерами технічного поступу в цілому. Наявні тенденції, на жаль, не відіграли провідної ролі в історії України. Її майбутнє, як і майбутнє галузі, визначили інші реалії, зокрема революційні потрясіння і, як наслідок, повна руйнація складної системи суднобудування. Перебіг процесів інституціоналізації галузі за нових умов відбувався в ХХ ст. уже за законами принципово іншої системи державного регулювання, на засадах науково-технічних реалій новітнього часу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ**ДЖЕРЕЛА****Архівні документи і матеріали****Центральний державний історичний архів України, м. Київ**

Ф. 268 — *Південне районне охоронне відділення м. Одеса (1907 — 1914 рр.)*

Оп. 1.

1. Спр. 848. Повідомлення Миколаївського охоронного відділення Херсонського і Бессарабського МЖУ про політичний настрій населення; про страйк робітників суднобудівних заводів м. Миколаєва, майстрових одеського машинобудівного заводу та ін. (5 лютого 1913 — 13 січня 1914 рр.). — 130 арк.
2. Спр. 850. Повідомлення Херсонського МЖУ і Миколаївського охоронного відділення о страйках робітників фабрик і заводів міст Миколаєва і Херсона (6 січня 1913 — 28 листопада 1913 р.). — 181 арк.

Ф. 356 — *Канцелярія Миколаївського військового губернатора (1850 — 1900 рр.)*

Оп. 1.

3. Спр. 1. Накази Миколи I (16 лютого 1850 р.). — 1 арк.
4. Спр. 453. Листування з помічником начальника Херсонського МЖУ у Херсонському повіті та Миколаївським поліцмейстером з приводу встановлення негласного нагляду за різними особами. (1897 р.). — 57 арк.
5. Спр. 467. Справа про вислання бельгійського підданого (1899 р.). — 14 арк.

Ф. 442 — *Канцелярія Київського, Подільського та Волинського генерал-губернатора (Оп. 863. 1913 — 1914 рр.)*

Оп. 863.

6. Спр. 7. Повідомлення начальника Київського МЖУ і Київського губернатора про страйки робочих Південно-Російського машинобудівного заводу. (1913 — 1914 рр.). — 114 арк.

Ф. 574 — *Канцелярія старшого фабричного інспектора Київської губернії Міністерства торгівлі і промисловості м. Києва (1894 — 1912 рр.)*

Оп. 1.

7. Спр. 459. Про таємне листування (1901 р.). — 103 арк.
8. Спр. 1647. Про страйки та вимоги робочих Південно-Російського машинобудівного заводу, типографій, млинів та інших підприємств міста Києва та Київської губернії у 1912 р. (1912 р.). — 188 арк.
9. Спр. 1715. Листування з Міністерством торгівлі і промисловості (1913—1914 рр.). — 217 арк.
10. Спр. 1830. Повідомлення фабричних інспекторів про страйки та вимоги робітників на підприємствах м. Києва і Київської губернії в 1914 р. (1914 р.). — 128 арк.

Ф. 1424 — *Правління Товариства Пароплавства по Дніпру та його притокам і другого пароплавного товариства м. Києва (1893 — 1919 рр.)*

Оп. 1.

11. Спр. 2. Статистичний звіт про роботу пароплавів Товариства Пароплавства по Дніпру та його притокам за 1893 р. (1893 р.). — 14 арк.
12. Спр. 3. Статистичний звіт про роботу пароплавів, перевезених пасажирів, вантажу та отриманих коштах (1894 р.). — 21 арк.
13. Спр. 292. Доповідь Новікова Н. І. до питання про нове дніпровське акціонерне Товариство пароплавства та торгівлі (1912 р.). — 7 арк.

Державний архів Миколаївської області

Ф. 216 — *Миколаївська міська управа, м. Миколаїв Херсонського повіту Херсонської губернії (1870 — 1920 рр.)*

Оп. 1.

14. Спр. 257. Про зведення купця Рафаловича у почесне громадянство (2 листопада 1866 г. — 17 червня 1877 г.). — 26 арк.

Ф. 222 — *Миколаївська міська дума, м. Миколаїв Херсонського повіту Херсонської губернії (1797 — 1920 рр.)*

Оп.1.

15. Спр. 654. Ставлення Херсонської казенної палати до зарахування Олександра Шльомовича Рафаловича до 1-ї гільдії купецького стану (4 лютого 1860 р. — 24 травня 1860 р.). — 4 арк.

Ф. 230 — *Канцелярія Миколаївського військового губернатора, м. Миколаїв Херсонського повіту Херсонської губернії (1805 — 1901 рр.)*

Оп. 1.

16. Спр. 12736. Про призначення віце-адмірала Копитова Військовим губернатором у Миколаєві (2 січня 1891 — 11 травня 1892 рр.). — 18 арк.

17. Спр. 13055. Листування з Миколаївським міським головою про можливість побудови в Миколаєві суднобудівної верфі і машинобудівних заводів (6 жовтня 1892 — 6 липня 1893 рр.). — 8 арк.

18. Спр. 13775. Відомість про прибулі з закордону до Миколаївського порту кораблі (1895 р.). — 60 арк.

19. Спр. 13856. З приводу клопотання директора Чорноморського заводу Горяїнова про присвоєння заводу назви Миколаївський Південно-Російський механічний завод на честь Високого імені Його імператорської високості государя імператора Миколи II (1896 р.). — 6 арк.

20. Спр. 14314. Огляд Миколаївського Військового губернатора за 1898 р.

(1899 р.). — 14 арк.

Ф. 239 — *Миколаївський міський статистичний комітет, м. Миколаїв Херсонського повіту Херсонської губернії. (1861 — 1909, 1915 — 1917 рр.)*

Оп. 1.

21. Спр. 140. Всепідданійший статистичний звіт Миколаївського Військового-губернаторства (1894 р.). — 82 арк.

Ф. 243 — *Канцелярія будівництва міста Миколаєва, м. Миколаїв Херсонського повіту Херсонської губернії. (1787 — 1798 рр.)*

Оп. 1.

22. Спр. 5. Рапорти повіреного Івана Пастухова про закупку у польської компанії та відправку до гирла Інгулу, Вітовку й Очаків вугілля та лісу, про прибуття до Миколаєва майстрових шведів (31 серпня 1788 — 25 жовтня 1791 рр.). — 66 арк.

Ф. 297 — *Миколаївський суднобудівний завод „Наваль” Бельгійського акціонерного товариства, м. Миколаїв, Херсонського повіту Херсонської губернії (1895 — 1920 рр.)*

Оп. 1.

23. Спр. 1. Урядове розпорядження про затвердження акціонерного бельгійського товариства. Статут товариства. Протоколи зборів акціонерів з питання вартості і викупу акцій, змін статуту (1895 — 1907 рр.). — 125 арк.

24. Спр. 2. Розпорядження уряду про дозвіл анонімному товариству “Механічне виробництво у південній Росії” відкрити свої операції (1895 р.), про затвердження умов діяльності в Росії французького акціонерного товариства (січень 1896 — листопад 1913 рр.). — 209 арк.

25. Спр. 3. Накази директора заводу про особистий склад, запровадження 7-ми годинного робочого дня для службовців, об’ява про призначення француза Наліс завідуючим майстернями (30 липня 1897 — 13 вересня 1917 рр.). — 34 арк.

26. Спр. 5. Договори з управлінням залізниць та кондиції на поставку товарних вагонів. Відомість про хід робіт по виготовленню механізмів для панцерників „Златоуст”, „Евстафий”, „Петр Первый”. (4 липня 1898 — 30 листопада 1905 р.). — 282 арк.
27. Спр. 6. Договори, діаграми, креслення, акти випробувань буксирних пароплавів. Листування на іноземній мові (1898 — 1 липня 1904 р.). — 97 арк.
28. Спр. 17. Листування та акти про прийом матеріалів, про замовлення на побудову шаланд (5 серпня 1898 — 26 серпня 1900 рр.). — 36 арк.
29. Спр. 18. Листування іноземною мовою. Зауваження до проекту по визначенню цін на мости. Список частин ходу для вагонів та цистерн. (17 січня 1898 — 28 липня 1910 р.). — 88 арк.
30. Спр. 86. Контракт на побудову двох ескадрених міноносців вантажопідйомністю у 350 тонн (копія). Листування з фірмою „Унион” на електричне обладнання міноносців та Головним управлінням кораблебудування з приводу затримки здачі міноносців (у справі наявні документи на іноземній мові) (23 січня 1903 — 25 квітня 1907 р.). — 105 арк.
31. Спр. 101. Довідка про роботу заводів у 1911—1917 рр. Листування з Морським міністерством про ліквідацію частини замовлень морського відомства, про добудову суден на заводі „Россуд” (7 травня 1907 — 5 грудня 1917 р.). — 153 арк.
32. Спр. 102. Акт і резолюція про заснування адміністрації по справам Анонімного товариства суднобудівних, механічних та ливарних заводів. Листування правління з приводу випуску акцій і виконання замовлень. (13 березня 1907 — 11 липня 1910 р.). — 103 арк.
33. Спр. 103. Договори і листування про замовлення на побудову та ремонт пароплавів для приватних власників; ескізи котлів; кошторис на ремонт пароплавів (21 лютого 1907 — 12 жовтня 1907 р.). — 139 арк.

34. Спр. 106. Договір між управлінням Владикавказької залізної дороги та заводом на побудову плавучого самохідного крану (копія) Проект буксирного пароплава “Перечень” виробництва заводу “Шкода” (7 травня 1907 — 4 квітня 1913 рр.). — 81 арк.
35. Спр. 107. Договір з різними фірмами на виготовлення вагонів, цистерн, стрілок переводів. Листування з приводу виконання замовлень (12 березня 1907 — 25 лютого 1912 рр.). — 123 арк.
36. Спр. 110. Листування заводу відносно виконання замовлень на котли для пароплавів „Свет” і „Луч” (19 травня 1907 — 4 березня 1908 рр.). — 48 арк.
37. Спр. 138. Контракт між заводом і Головним управлінням кораблебудування на побудову підводного міного загороджувача, специфікація міного загороджувача (19 жовтня 1908 — 27 червня 1912 рр.). — 63 арк.
38. Спр. 151. Накази голови наглядової комісії по охороні кораблів, по випробуванню турбін лінійного корабля „Императрица Мария” (14 грудня 1909 — 15 січня 1916 рр.). — 95 арк.
39. Спр. 156. Специфікація механізмів лінійного корабля „Императрица Мария” (9 січня 1909 — 15 березня 1910 рр.). — 429 арк.
40. Спр. 165. Листування з представником дрото-канатного заводу про побудову колісного пароплава, виготовлення сталевго гвинта (5 липня 1910 — 2 квітня 1914 рр.). — 14 арк.
41. Спр. 208. Протокол загальних зборів акціонерів про перетворення Французького акціонерного товариства в Російське акціонерне товариство Миколаївських заводів і верфей (список акціонерів) (листопад 1913 р.). — 2 арк.
42. Спр. 232. Листування про виконання замовлень заводом Головному управління кораблебудування про побудову міноносців (12 листопада 1913 — 31 липня 1917 рр.). — 231 арк.
43. Спр. 253. Протоколи засідання правління Російського суднобудівного

- акціонерного товариства про закриття заводу (23 листопада 1917 г.), про видачу допомоги розрахованим робітникам (27 серпня 1914 — 29 декабря вересня 1917 р.). — 98 арк.
44. Спр. 254. Протоколи засідання уповноважених лікарняної каси про діяльність каси, лікарську допомогу учасникам каси. Копії технічних умов електро-моторів для підводних човнів типу „Голланд”. Листування про електрообладнання міноносців типу „Ушаковский”. Охороні заводу (13 червня 1914 — вересень 1920 рр.). — 122 арк.
45. Спр. 261. Накази директора заводу про спуск лінійного корабля „Екатерина II”, ескадрених міноносців „Дерзкий”, „Пронзительный”. Про правила внутрішнього розпорядку (лютий 1914 — травень 1919 рр.). — 235 арк.
46. Спр. 270. Доповідь на 8 черговому з’їзді представників промисловості і торгівлі про сучасний стан промисловості і торгівлі та перспективи майбутнього (1914 р.). — 114 арк.
47. Спр. 318. Протоколи засідання комітету правління і листування з приводу розрахунків з фірмою „Торникрофт” за міноносці. Довідка по історії заводів „Наваль” та „Россуд” (вересень 1915 — квітень 1917 рр.). — 21 арк.
48. Спр. 358. Накази директора про особистий склад, про призначення членів правління лікарняної каси, про спуск лінійного корабля „Николай II”. Правила внутрішнього розпорядку заводу. Докладна записка директора заводу з приводу закінчення побудови лінійного корабля „Императрица Екатерина II” (27 січня 1916 — 15 березня 1919 рр.). — 196 арк.
49. Спр. 419. Підписка про збереження тайн роботи заводу (Без дати). — 6 арк.
50. Спр. 443. Доповідь Херсонської повітової управи про переоцінку Чорноморського і Суднобудівного заводів у м. Миколаєві. Листування заводу з Петербурзькою конторою з питань побудови міноносців

- „Завидный”, „Заветный”. (22 червня 1900 — 8 жовтня 1907 рр.). — 152 арк.
51. Спр. 457. Листування про замовлення для військових суден броненосців „Потемкин”, „Звонкий”, „Зоркий”. Листування з інженером-механіком Миколаївського порту про зміни у обладнанні механізмів міноносців (червень 1901 — лютий 1906 рр.). — 178 арк.
52. Спр. 467. Листування заводу з Петербурзькою конторою про виготовлення баштових установок для панцерника „Потемкин” (23 грудень 1902 — 3 січня 1915 рр.). — 209 арк.
53. Спр. 473. Закон про заходи заохочення вітчизняного суднобудування, інструкція про надання премії за побудову і ремонт невеликих торгових суден. Об’ява про конкуренцію на роботу по покращенню суднохідних умов на р. Дон. Договір і технічні умови на побудову землечерпалки для р. Біла (1 листопада 1903 — 23 серпня 1914 рр.). — 155 арк.
54. Спр. 632. Проекти розподілу замовлень по виготовленню 4-х лінійних крейсерів, перелік замовлень на побудову 4-х ескадрених міноносців (19 січня 1912 — 13 березня 1912 рр.). — 149 арк.
55. Спр. 634. Листування Головного управління кораблебудування з заводами по побудові ескадреного міноносця з 4-х вузловою швидкістю для Чорного моря (лютий 1912 — січень 1914 рр.). — 76 арк.
56. Спр. 666. Журнал Морського технічного комітету і листування з Головним управлінням кораблебудування по виконанню замовлень для панцерника „Князь Потемкин-Таврический” (7 лютого 1898 — 2 жовтня 1909 рр.). — 222 арк.
57. Спр. 684. Програма випробування машин і котлів панцерника „Князь Потемкин-Таврический”. Відомість робіт, виконаних після пожеги на панцернику 20 грудня 1903 р. Акти перевірки виконання робіт (листопад 1899 — грудень 1908 рр.). — 193 арк.

58. Спр. 704. Специфікація суднових парових машин і котлів та зміни для крейсерів типу „Богатырь”. Листування з портовою конторою по обладнанню механічної майстерні і сушильні на крейсері „Кагул”. (3 жовтня 1901 — травень 1907 рр.). — 142 арк.
59. Спр. 727. Докладна записка директора заводу віце-адміралу Г.Чухніну з приводу запізнення виконання замовлення баштових установок панцерника „Князь Потемкин-Таврический”. Листування з севастопольською портовою конторою по виконанню замовлень на міноносці „Завидный”, и „Заветный” (16 жовтня 1904 — 2 жовтня 1907 рр.). — 93 арк.
60. Спр. 778. Креслення: станки, шарокопідшипники, частини корпусу панцерника „Императрица Екатерина II”. Фотографії машин іноземних фірм (1908—1914 рр.). — 170 арк.
61. Спр. 845. Відомості про готовність лінійного корабля „Император Александр III” (1912—1915 рр.). — 88 арк.
62. Спр. 854. Листування заводу з завідуючим технічною частиною по здачі підводного човна „Краб”. Прейскуранти (23 травня 1912 — 25 квітня 1914 рр.). — 65 арк.
63. Спр. 947. Опис і специфікація товарного пароплава „Эльпидифор” (вересень 1916 — 23 вересня 1916 рр.). — 29 арк.
64. Спр. 970. Прохання інженера Э.Гаріса, представника Товариства Деллуа і Франсуа, завідуючому спорудженнями комерційного порту, про виділення ділянки землі для облаштування елінгу та споруджень заводів (1898 р.) (12 лютого 1896 — 18 вересня 1902 рр.). — 53 арк.
65. Спр. 986. Циркуляри Ради з'їзду Гірничопромисловців півдня Росії про призив ратників ополчення. Листування з адміністрацією арматурного і ливарного заводів про виконання замовлень. (7 травня 1904 — 24 серпня 1915). — 76 арк.

Ф.297. Оп. 2.

66. Спр. 8а. Короткий опис суднобудівних, механічних і ливарних заводів

м. Миколаєва (1901—1920 рр.). — 232 арк.

67. Спр. 73. Опис і оцінка будівель, що належать Акціонерному товариству Миколаївських суднобудівних заводів і верфей в Миколаєві (21 травня 1913 р.). — 68 арк.
68. Спр. 100. Кошторис Російського акціонерного товариства „Сименс-Шуккерт” на поставку заводу електронасосів і електромоторів, листування з завідуючим технічною частиною здачі підводного човна „Краб”, про відправку обладнання для міноносця типу „Дерзкий” (19 грудня 1914 — 7 червня 1915 рр.). — 42 арк.
69. Спр. 102. Книга розрахунків прибутків і збитків за довгостроковими замовленнями військового суднобудування (легкі крейсери) (березень 1914 — жовтень 1916 рр.). — 109 арк.

Ф. 300 — *Миколаївський суднобудівний завод Російського суднобудівного товариства „Россуд”, м. Миколаїв Херсонського повіту Херсонської губернії (1909 — 1919 рр.)*

Оп. 1.

70. Спр. 1. Протокол Першого загального зібрання акціонерів Російського суднобудівного акціонерного товариства (5 жовтня 1911 рр.). — 4 арк.
71. Спр. 2. Відомість витрат і відкритих рахунків засновників Російського суднобудівного акціонерного товариства; перелік справ, що підлягають розгляду на засіданні правління 12 листопада 1911 (5 жовтня 1911 — 12 жовтня 1912 рр.). — 4 арк.
72. Спр. 3. Протоколи правління Російського суднобудівного акціонерного товариства з питань : обрання голови правління, про побудову додаткових стапелів для комерційних пароплавів, про страйк робітників і інше (жовтень 1911 — лютий 1918 рр.). — 160 арк.
73. Спр. 4. Рапорт контр-адмірала Мязговського морському міністру. Протокол засідання „Комісії про користі та потреби міста”, акти і листування з питання побудови вітки залізної дороги Російським суднобудівним товариством (29 жовтня 1911 — 9 вересня 1913 рр.).

- 89 арк.
74. Спр. 6 Копія розпорядження Морського міністерства Російському суднобудівному товариству про побудову на Миколаївському заводі двох лінійних кораблів. (20 серпня 1911 р.). — 7 арк.
75. Спр. 7. Накази командира Миколаївського порту : листування про передачу заводу „Россуд” миколаївського Адміралтейства (24 червня 1911 — 20 січня 1914 рр.). — 45 арк.
76. Спр. 10. Характеристика заводу „Россуд”, стан технічного обладнання цехів, відомість інвентарного майна (1911—1920 рр.). — 159 арк.
77. Спр. 11. Контракт на побудову двох лінійних кораблів. Посвідчення, листування з Морським міністерством. Таблиця витрат здійснених Товариством під час побудови кораблів та обладнанні заводу (13 грудня 1911 — 21 січня 1915 рр.). — 278 арк.
78. Спр. 13. Копії договорів заводу „Россуд” з фірмами „Джон Браун”, „Вірі та К” (12 грудня 1911 — 24 серпня 1917 рр.). — 286 арк.
79. Спр. 15. Договори Суднобудівного заводу з Акціонерним Товариством ДБ і компанія, про консультації з приводу проектування та побудови військових суден, машин, механізмів і т.п. (7 листопада 1911 р.). — 40 арк.
80. Спр. 22. Копія договору засновників Російського суднобудівного Товариства з інженером шляхів сполучення М. Брайкевичем на виконання будівельних робіт по спорудженню верфей „Россуду”. (4 червня 1911 — 1 листопада 1912 рр.). — 9 арк.
81. Спр. 119. Контракт Головного управління кораблебудування з „Россуд” на побудову двох мінних кораблів для Чорного моря водотоннажністю в 22600 тон та швидкістю в 21 вуз. (9 січня 1912 — 20 листопада 1913 рр.). — 17 арк.
82. Спр. 121. Договір про передачу в оренду на 24 роки „Россуду” території Миколаївського Адміралтейства з майном. Договір з правлінням Товариства залізобудівних, сталеливарних і механічних

заводів „Сормово” на виготовлення, доставку, встановлення і здачу Морському міністерству на кораблі шпильових та кермових пристроїв для двох лінійних кораблів „Россуду”. (1 вересня — 20 вересня 1912 рр.). — 27 арк.

83. Спр. 125. Доповіді командира порту про хід будівництва і обладнання заводу „Россуд” (19 липня 1912 р.). — 108 арк.
84. Спр. 135. Договір заводу з інженером М. В. Брайкевичем на будівельні роботи (30 квітня 1912 р.). — ? арк.
85. Спр. 233. Доповідь правління „Россуд” черговому загальному зібранню акціонерів. Листування і виконання замовлень (9 листопада 1913 р.). — 48 арк.
86. Спр. 240. Угода між заводами „Наваль” та „Россуд” і листування про побудову легких крейсерів, про обрання ЦК для вирішення питань по побудові легких крейсерів „Адмирал Нахимов” та „Адмирал Лазарев” (30 квітня 1913 — 29 грудня 1917 рр.). — 151 арк.
87. Спр. 242. Угода з Товариством Миколаївських заводів і верфей про побудову крейсерів для Чорного моря і додаткова угода (30 квітня 1913 — 20 вересня 1914 рр.). — 16 арк.
88. Спр. 291. Листування і спільне використання заводами „Наваль” та „Россуд” плавучого крану та про спільні замовлення (15 червня 1913 — 25 квітня 1914 рр.). — 6 арк.
89. Спр. 424. Кошторис по обладнанню заводу на 1914—1915 рр. (8 лютого 1914 — 12 березня 1914 рр.). — 8 арк.
90. Спр. 1767. Списки робітників членів Ради робочих і військових депутатів (квітень 1917) заводського комітету. Списки акціонерів. Відомості на виплату заробітної плати. Реєстраційні списки (24 лютого 1916 — 13 березня 1918 рр.). — 108 арк.

Ф.-Р.3020 — *Особистий фонд Журавля Акіма Лазаровича*

Оп. 1.

91. Спр. 1., 2. — Історія Миколаївського суднобудівного заводу ім. 61

комунара. — Т. 1. — 175 арк.; Т. 2. — 274 арк.

Ф.-Р. 5858 — *Особистий фонд Крючкова Юрія Семеновича*

Оп. 1.

92. Спр. 7. — Ю. С. Крючков „Історія суднобудування в Миколаєві в епоху парусу 1790—1865”. Монографія. Рукопис. (1982 р.). — 259 арк.
93. Спр. 46. — Ю. С. Крючков, Е. В. Знаменський, І. С. Резчикова. „Історія суднобудування в Миколаєві і історія Миколаєва, як суднобудівного центру 1789—1860”. Наукова робота. Машинопис. (1979 р.). — 119 арк.
94. Спр. 143. — Звіт адмірала А. С. Грейга про свою діяльність на посаді головного командира Чорноморського флоту і портів від 3 лютого 1827 року (фотокопії документів, що зберігаються у РДА ВМФ м. Санкт-Петербург). — 31 арк.

Державний архів Одеської області

Ф. 1 — *Управління Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора.*

Оп. 191

Опис справам канцелярії Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора (1830 — 1839 рр.)

95. Спр. 1. Ч. 1. Про запровадження комісії військового суду над мешканцями Корабельної слободи, що не підкорилися розпорядженням керівництва під час існування чуми у Севастополі. (1830 р.). — 1—490 арк.
96. Спр. 1. Ч. 2. Про запровадження комісії військового суду над мешканцями Корабельної слободи, що не підкорилися розпорядженням керівництва під час існування чуми у Севастополі. Продовження (1830 р.). — 492—1139 арк.
97. Спр. 21. Про віддання до суду Севастопольського поліцмейстера

- підполковника Грушецького, капітан-лейтенанта Черняєва і капітана Матусевича за невиконання своїх обов'язків під час бунту, що був у Севастополі (1830 р.). — 97 арк.
98. Спр. 23. Про суми асигновані на деякі витрати на утримання Азовського купецького судноплавства і Херсонської купецької верфі Департаменту мануфактур та внутрішньої торгівлі на 1831 р. (1831 р.). — 51 арк.
99. Спр. 29. Про заохочення російського купецького мореплавства і Херсонської купецької верфі. (1833 р.). — 308 арк.
100. Спр. 29. Ч. 3. Про херсонське училище торгового мореплавства (1839 р.). — 362 арк.
101. Спр. 30. Про засудження людей різного звання — 32 чол. за співучасть у Севастопольському бунті (1830 р.). — 76 арк.
102. Спр. 30. Про заохочення російського купецького мореплавства і Херсонської купецької верфі. (1835 р.). — 416 арк.
103. Спр. 31. Про заснування в Новоросійському краї містечок, торгів, ярмарок, а також про дозвіл євреям проживати у містечках. (1831 р.). — 462 арк.
104. Спр. 31. Про запровадження у м. Херсоні училища торговельного мореплавання (1832 р.). — 473 арк.
105. Спр. 40. Про одеські пароплави та землечерпальну машину (1834 р.). — 333 арк.
106. Спр. 51. Про одеські пароплави та землечерпальну машину (1833 р.). — 336 арк.
107. Спр. 58. Про управління Новоросійськими пароплавами (1834 р.). — 346 арк.
108. Спр. 58. Про буксирний пароплав „Донец” замовлений в Англії (1839 р.). — 154 арк.
109. Спр. 91. Про одеські пароплави та землечерпальні машини (1830 р.). — 318 арк.

Оп. 196

Канцелярія Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора. (1858 р.)

110. Спр. 80. Про заохочення російського купецького мореплавства і про Херсонську купецьку верф. (1858 р.). — 82 арк.

Оп. 220

Опис і алфавіт справам Канцелярії Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора по Херсонській губернії. (1803—1824 рр.)

111. Спр. 3. Про відкриття Миколаївської губернії (1803 р.). — 376 арк.
112. Спр. 9. По відношенню Міністра фінансів про доставку відомостей про побудову у Росії з 1808 по 1816 рр. купецьких кораблів (1818 р.). — 76 арк.
113. Спр. 24. Ч. 1. По відношенню Міністерства Внутрішніх справ про переселення теслярів чисельністю до 1000 чол. з внутрішніх губерній у Херсон і про відпущення допомоги неімущим на побудову суден 100 тис руб. (1805 р.). — 16 арк.
114. Спр. 24. Ч. 2. По відношенню Міністерства Внутрішніх справ про переселення теслярів чисельністю до 1000 чол. з внутрішніх губерній у Херсон і про відпущення допомоги неімущим на побудову суден 100 тис руб. (1805 р.). — 38 арк.
115. Спр. 24. Ч. 3. По відношенню Міністерства Внутрішніх справ про переселення теслярів чисельністю до 1000 чол. з внутрішніх губерній у Херсон і про відпущення допомоги неімущим на побудову суден 100 тис руб. (1805 р.). — 208 арк.

Ф. 2 — *Канцелярія одеського градоначальника*

Оп. 1.

116. Спр. 558. О наданні відомості Департаменту мануфактур та Внутрішньої торгівлі о суднобудуванні, мореплаванні та матроських цехах. (1858—1860). — 50 арк.

Ф. 3 — *Головний статистичний комітет Новоросійського краю***Оп. 1.**

117. Спр. 70. О фабриках і заводах у м. Одесі (1859 р.). — 149 арк.

Ф. 147 — *Особистий фонд. Скальковський Аполлон Олександрович***Оп. 1.**

118. Спр. 45. Одеський вісник, Російський щоденник, Губернські відомості, Південна пошта, Новоросійський телеграф. Статті (1840 — 1887 рр.). — 21 арк.

Державний архів міста Севастополя**Ф. 4** — *Благочинний церков Севастопольського округу***Оп. 1.**

119. Спр. 3. Про стан церков Севастопольського благочиння після Кримської війни (1854—1863 рр.). — 28 арк.

Ф. 15 — *Канцелярія Севастопольського градоначальника***Оп. 1.**

120. Спр. 1. Огляд Севастопольського градоначальства за 1878 рік. (1878 р.). — 18 арк.

121. Спр. 3. Огляд Севастопольського градоначальства за 1882 рік. (1882 р.). — 17 арк.

122. Спр. 4. Огляд Севастопольського градоначальства за 1884 рік. (1884 р.). — 17 арк.

123. Спр. 5. Огляд Севастопольського градоначальства за 1888 рік. (1888 р.). — 21 арк.

124. Спр. 6. Огляд Севастопольського градоначальства за 1891 рік. (1891 р.). — 22 арк.

125. Спр. 8. Огляд Севастопольського градоначальства за 1894 рік. (1894 р.). — 24 арк.

Колекція мікрофотокопій (КМФ) № 1

„Документи з історії міста Севастополя”. Опис № 1

126. Од. об. 7. Указ Екатерины II от 8 апреля 1783 года „О взятии под державу полуострова Крымского, острова Тамань и Кубанской стороны” (8 квітня 1783 р.). — 4 арк. (Російський державний архів давніх актів — Ф. 1294, Оп. 1, Спр. 21).
127. Од. об. 12. Манифест Екатерины II от 22 февраля 1784 года об открытии в Севастополе Коммерческого порта и переписка о наименовании г. Ахтиара Севастополем (22 февраля 1784, июнь 1826 гг.). — 24 арк. (Російський державний архів військово-морського флоту — Ф. 247. Оп. 1. Спр. 2457).
128. Од. об. 17. Указ Екатерины II от 13 августа 1785 года „об утверждении штатов Адмиралтейства и флота” (13 августа 1785 г.). — 2 арк. (Російський державний архів давніх актів — Ф. 1294, Оп. 1, Спр. 23).
129. Од. об. 31. Дело с материалами о русском Черноморском и Азовском флоте (списки инфалитета, Штаб и обер офицеры, о судах, приходящих в Черноморские порты и др.) (1788 — 20 декабря 1791 г.). — 30 арк. (Державний архів Автономної республіки Крим. — Ф. 535 Оп. 1. Спр. 1045.).
130. Од. об. 36. О военных действиях Черноморского флота под командованием контр-адмирала Ушакова (краткий журнал командующего Черноморским флотом контр-адмирала Ушакова). Копия (8 июня 1790 — 29 августа 1792 гг.) . — 5 арк. (Державний архів Автономної республіки Крим. — Ф. 535 Оп. 1. Спр. 1095.).
131. Од. об. 37 О взятии севастопольским флотом в плен турецкоподданных и об отправке их в Николаев (6 июня 1790 г.). — 16 арк. (Державний архів Автономної республіки Крим. — Ф. 799 Оп. 3. Спр. 180.).
132. Од. об. 38. Ведомость о числящихся в Севастопольском флоте кораблях, фрегатах и прочих судах с указанием их состояния (14 мая 1792 г.). — 17 арк. (Державний архів Автономної республіки Крим. —

- Ф. 535 Оп. 1. Спр. 1131.).
133. Од. об. 62. О чуме и бунте, происшедших в Севастополе (февраль — сентябрь 1830 г.). — 24 арк. (Державний архів Автономної республіки Крим. — Ф. 27 Оп. 1. Спр. 3139.)
134. Од. об. 63. Письма Киевскому Военному губернатору и Управляющему гражданской частью генерал-лейтенанту, сенатору и кавалеру Князицину Б. Я. о принятии мер против выехавших и вышедших из Севастополя в связи с эпидемией в городе (июль 1830 г.). — 10 арк. (Центральний державний історичний архів України, м. Київ Ф. 533. Оп. 2. Спр. 604.).
135. Од. об. 69. Письмо из Министерства Финансов об отпуске 4 млн. рублей по требованиям Военного и Морского Министерства на „приведение Черноморского флота в комплект” и 1 млн. рублей ассигнациями на устройство Севастополя. Копия Представления по этому вопросу за подписью Николая I (21 сентября 1836 — 23 февраля 1837 гг.). — 12 арк. (Російський державний архів військово-морського флоту — Ф. 245. Оп. 1. Спр. 124).
136. Од. об. 81. „Путешествие в Южную Россию и Крым, совершенное в 1837 году А. Демидовым”. — Москва. (1853 г.). — 54 арк. (Бібліотека Національного заповідника „Херсонес Таврійський”).

Колекція мікрофотокопій (КМФ) № 3

„Канцелярія Севастопольського градоначальника ”. Опис № 1

137. Од. об. 2. Дело с Всеподданнейшим отчетом Севастопольского градоначальства о состоянии Градоначальства за 1875 год (1875 г.). — 106 арк. (Російський державний історичний архів — Ф. 1284, Оп. 69, Спр. 385).
138. Од. об. 8 Дело с Всеподданнейшим отчетом Севастопольского градоначальства о состоянии Градоначальства за 1880 год (1880 г.). — 97 арк. (Російський державний історичний архів — Ф. 1284, Оп. 70, Спр. 357).

139. Од. об. 16. Дело с Всеподданнейшим отчетом Севастопольского градоначальства о состоянии Градоначальства за 1885 год и обзор Севастопольского градоначальства за 1885 год (1885 г.). — 22 арк. (Російський державний історичний архів — Ф. 1284, Оп. 223, Спр. 163).
140. Од. об. 21. Дело с Всеподданнейшим отчетом Севастопольского градоначальства о состоянии Градоначальства за 1889 год (1889 г.). — 57 арк. (Російський державний історичний архів — Ф. 1284. Оп. 223, Спр. 120).
141. Од. об. 23. Дело с Всеподданнейшим отчетом Севастопольского градоначальства о состоянии Градоначальства за 1891 год (1891 г.). — 48 арк. (Російський державний історичний архів — Ф. 1284. Оп. 223, Спр. 187).

Державний архів Херсонської області

Ф. 180 — *Управління робіт Херсонського торговельного порту Міністерства торгівлі та промисловості (1907 — 1917 рр.)*

Оп. 1.

142. Спр. 2. Документ (постанови, протоколи, проекти і др.. док.) про побудову залізничної гілки від станції Херсон до порту і влаштуванні набережної (1909—1912 рр.). — 77 арк.
143. Спр. 3. Копія закону про відпущення державних коштів на облаштування Херсонського порту другого затону для річкових суден; план Херсонського порту (1912—1913 рр.). — 29 арк

Ф.Р. 629 — *Херсонський підрайонний комітет Всеросійської професійної спілки робітників металургів м. Херсон, Херсонської губернії з 1921 р., Миколаївської губернії, з 1922 р. Одеської губернії, з 1923 р. Херсонського округу(1919 — 1930 рр.)*

Оп. 1.

144. Спр. 4. Доповідь групового управління металопромисловості м. Херсона. Протоколи нарад групового управління металопромисловості (1920—22 грудня 1922 рр.). — 44 арк.

Ф.Р. 735 — *Херсонська філія Миколаївського державного історичного архіву (1932 — 1941 рр.)*

Оп. 1.

145. Спр. 202. Листування з обласним архівним правлінням районними архівами про передачу архівних документів до архіву (7 червня — 7 жовтня 1938 рр.). — 30 арк.

Ф.Р. 4009 — *Колекція документів краєзнавців Херсонщини (1894 — 1998 рр.)*

Оп. 6. — *Вадон Борис Євгенієвич — краєзнавець (1911 — 1996 рр.)*

146. Спр. 1. Вадон Б. Є. Французи на півдні Росії. Сімейна хроніка (1897 р.). — 45 арк.

Російський державний військово-історичний архів (м. Москва)

Ф.52 — *Потемкин-Таврический Григорий Александрович. 1763 — 1791 гг.*

Оп.1.

147. Д.54. Ч.10. Письма главнокомандующего крепостью Херсон генерал-поручика И. Ганнибала о ходе крепостных работ в Херсоне 1778 — 1783 гг. — 167 лл.

148. Д. 72. Журналы именных высочайших повелений за 1774—1786, 1789—1791 гг. — 396 лл.

149. Д. 76. Всеподданнейший доклад Военной коллегии. Доклад генерал-аншефа Г. Потемкина Екатерине II о намерении майора Фалеева построить сухопутный путь через Днепровские пороги. 17 февраля 1780 г. 1773—1783 гг. — 54 лл.

150. Д. 160. — Ч. 1. Рапорты, отношения, ведомости и письма генерал-цехмейстера, генерал-поручика И. Ганнибала, и др...генерал —

аншефу Г. Потемкину и Военной коллегии об организации и ходе работ по строительству Херсонской крепости. Указ Екатерины II Адмиралтейств-коллегии. 1778—1783 гг. — 179 лл.

151. Д. 160. — Ч. 2. Рапорты, письма, экстракты, таблицы, ведомости и др. полковников К. Гакса, Н. Корсакова, А. Соколова и др. о строительстве Херсонской крепости. 1783—1786 гг. — 230 лл.
152. Д. 302. — Ч. 3. Указы Сената ... Манифест Екатерины II о разрешении иностранным купцам торговать в городе Херсоне и портах Черного моря. 1784—1785. — 202 лл.
153. Д. 333. — Ч. 5. Сообщения Военной коллегии ... Манифест Екатерины II о распространении торгового мореплавания на порты Екатеринославского наместничества и Таврийской области от 12 марта 1784 г. (март — май 1784 гг.). — 95 лл.
154. Д. 336. — Ч. 5. Рапорты командира Крымского корпуса ... о высылке эскадры навстречу кораблю „Слава Екатерины” и о др. — 1784 г. — 20 лл.
155. Д. 442. — Ч. 3. Рапорты и ведомости генерала М. Кречетникова и генерал-поручика И. Нащокина о сборе и распределении рекрутов и о выборе из них плотников для отправки в Черноморское адмиралтейство. 1789—1790 гг. — 170 лл.

Ф.52. Оп. 2.

156. Д. 10. Донесения генерал-фельдмаршала Потемкина Г. Екатерине II об обострении русско-турецких отношений и о начале войны с Турцией...о строительстве кораблей Черноморского флота и о последствиях шторма для русских судов. Июль — декабрь 1787 г. — 123 лл.
157. Д. 15. Донесения генерал-фельдмаршала Потемкина Г. Екатерине II и его черновые записи с докладом о военных действиях против Турции ; ... о основании г. Николаева. Март — декабрь 1789 г. — 184 лл.
158. Д. 23. Письма Екатерины II генерал-фельдмаршалу Потемкину Г. об

отречении крымского хана и роспуске русской миссии в Крыму. (1783—1784 гг.) — 4 лл.

159. Д. 37. Письма генерал-фельдмаршала Потемкина Г. гофмейстеру Безбородко А. по вопросам внешней политики и об распределении на службу разных лиц. 1783—1791 гг. — 262 лл.

Ф.846 — *Коллекция Военного — учёного архива — ВУА. 1520—1918 гг.*

Оп. 16.

160. Д. 2377. Ч. I, Материалы для составления описаний прошедших походов против турок. — 205 лл.
161. Д. 2377. Ч. II — Материалы для составления описаний прошедших походов против турок. — 461 лл.
162. Д. 2388. — Десять подлинных всеподданнейших донесений князя Потемкина, императрице Екатерине II, относящиеся до войны с турками в 1788 г. — 120 лл.
163. Д. 5950. — Описание обороны г. Севастополя, составленное под руководством генерала-адъютанта Э. Тотлебена . 1863 г. — 283 лл.

Російський державний архів давніх актів (м. Москва)

Ф. 1 — *Секретные пакеты (1729 — 1842 гг.).*

Оп. 1.

164. Д. 47. Письма Екатерины II князю Григорию Потемкину Таврическому от 28 августа 1784 г. Журнал высочайшего путешествия 1787 г. (Дневниковые записи путешествия Её Императорского Величества Екатерины II) с описанием посещения окрестностей Севастополя (фрагмент) (1784, 1787 гг.). — 29 лл.

Ф. 10 — *Кабинет Екатерины II и его продолжение (1762 — 1843 гг.)*

Оп. 2.

165. Д. 274. Печатная морская конвенция для охранения нейтрального торгового кораблеплавания 28 июня — 19 июля 1780 г. на русском и

французском языках. Такая же конвенция от 21 января 1783 г. и собственноручная записка со списком держав, приступивших к правилам „нейтральным”. — 9 лл.

Оп. 3.

166. Д. 14. Ведомость о корабельном Черноморском флоте, выведенном на севастопольский рейд. Штаты черноморским парусному и гребному флотам и Адмиралтействам (1762 — 1796 гг.). — 348 л.

Ф. 21 — *Дела морского ведомства (1655 — 1854 гг.)*

Оп. 1.

167. Д. 59. Бумаги князя Потемкина Таврического касательно Черноморского флота (1764—1789 гг.). — 114 лл.
168. Д. 88. Записка графа А. Безбородко, касающаяся до флота (1790 г.). — 3 лл.
169. Д. 100. Письма и рапорты, писанные адмиралу Н. Мордвинову по морскому делу (1796—1797 гг.). — 56 лл.
170. Д. 102. Письма генерала Сенявина к князю П. Зубатову по морской части (1796 г.). — 7 лл.
171. Д. 107. — Об учреждении в Севастополе морского порта (Без даты). — 3 лл.

Ф. 1261 — *Воронцовы (1710 — 1916 гг.)*

Оп. 1.

172. Д. 2384. Дело специально-учреждённой Следственной комиссии о Севастопольском восстании 1830 г. (12 августа 1830 г.). — 66 лл.
173. Д. 2389. Сведения о пассажирском и торговом судоходстве на Черном море и по Днестру (1840—1842 гг.). — 15 лл.
174. Д. 2546. Записка о восстановлении в Одессе порто-франко (Без подписи и без даты). — 2 лл.
175. Д. 2547. Записка о постройке каботажных судов для плавания по Азовскому морю (Без подписи и без даты). — 2 лл.

Ф. 1292 — *Русское историческое общество (1613 — н. XX в.)***Оп. 1.**

176. Кн. 11. Дипломатическая переписка барона Григория Александровича Строганова. Часть документов на французском языке (1821—1823 гг.). — 126 лл.
177. Кн. 48. Переписка генерал-адъютанта Павла Дмитриевича Киселёва с различными лицами (1826—1830 гг.). — 173 лл.
178. Кн. 59. Подборка материалов о войне 1806 — 1807 гг.: указы, записки, рапорты, письма, воспоминания, фрагменты печатных изданий (1806—1842 гг.). — 343 лл.
179. Кн. 150. Письма и записки императрицы Екатерины II различным лицам (1774—1779 гг.). — 165 лл.
180. Кн. 151. Ч. 1. Переписка императрицы Екатерины II с различными лицами: указы, рескрипты (1768—1796 гг.). — 901 лл.
181. Кн. 195. Подборка материалов о царствовании императора Павла I: хронология событий, выписки из документов и публикаций, фрагменты писем с комментариями (1799—1800 гг.). — 366 лл.
182. Кн. 269. Подборка материалов по истории Крымской войны 1853 — 1856 гг. — 711 лл.
183. Кн. 273. Подборка материалов по истории царствования императора Николая I: вырезки из газет и журналов, выписки из публикаций, черновые записи (1831—1855 гг.). — 88 лл.
184. Кн. 306. Статья Н. Павлова — Сильванского о Великом князе Константине Николаевиче. Черновик и корректура. — 6 лл.

Російський державний архів військово-морського флоту**(м. Санкт-Петербург)****Ф. 26** — *Шестков Иван Алексеевич, адмирал (1820 — 1888 гг.)*

Оп. 1.

185. Д. 3. Дневник (1 января — 26 ноября 1883 г.). — 84 лл.

Ф. 78 — *„Новгород”, поповка Черноморского флота (1874 — 1903 гг.)*

Оп. 1.

186. Д. 1. Приказы командира поповки „Новгород” за 1882 — 1884 годы (1893 г.). — 56 л.

Ф. 166 — *Департамент Морского министерства. С.-Петербург (1803 — 1828 гг.)*.

Оп. 1.

187. Д. 17 О полициях в портах 28 июля 1803 г. — 65 лл.

188. Д. 4053. О расходах и недостатке штатных сумм в Черноморском флоте (22 марта 1803 г.). — 270 лл.

189. Д. 4101. Об определении находящимся в Сев-м порте иностранцам сроке для окончания торговых дел по случаю избрания Севастополя главным военным портом. (13 июля 1804 г.). — 15 лл.

190. Д. 4140. По представлению Главного командира Черноморского флота об учиненном общим собранием положении о земле потребной для Севастопольского порта. (17 февраля 1806 г.). — 7 лл.

191. Д. 4180. По предмету обороны берегов и границ наших по Чёрному морю (в 2-х частях) (6 декабря 1807 г.). — 258 лл.

192. Д. 4205. О суммах на усиление кораблестроения в Черноморском флоте потребных (18 января 1909 г.). — 31 лл.

193. Д. 4235. Об отысканиях на Буге местах для строения кораблей и о построении 74-х пушечного корабля эллинга по подряду Перетца (1 декабря 1809 г.). — 205 лл.

Ф. 167 — *Всепооданейшие отчёты по флоту и Морскому ведомству (коллекция) (1829 — 1916 гг.)*

Оп. 1.

194. Д. 37. Отчет по Морскому ведомству (1870—1873 гг.). — 247 лл.

Ф. 172 — *Канцелярия Вице-президента Адмиралтейств-коллегии генерал-*

фельдмаршала И. Г. Чернышева. С.-Петербург. (?— 1797 г.) (176 — 1797 гг.)

Оп. 1.

195. Д. 37. Письма вице-адмирала Клокачева к гр. Чернышеву по делам херсонского порта: о сложении Крымским ханом с себя звания хана; о судостроении; о наличии и заготовке припасов; о наличии служебного состава; о беспорядках в Херсонском адмиралтействе (1783—1784). — 126 лл.
196. Д. 39. Документы и письма контр-адмирала Томаса Мекензи к графу Чернышеву; по делам Черноморской флотилии; по частным поручениям гр. Чернышева (1783—1785). — 157 лл.

Ф. 197 — *Канцелярия князя Г. А. Потемкина-Таврического по управлению Черноморским флотом (1778 — 1801 гг.)*

Оп. 1.

197. Д. 12. О производимых при портах и флотах строениях и других исправлениях, равно и о спуске кораблей (1787—1792 год). — 531 лл.
198. Д. 19. Штаты о учреждении города Николаева и при Днепровских порогах верфей и канцелярий (1789—1792 гг.). — 68 лл.
199. Д. 48. Об учреждении в Севастополе конторы и гаваней (1783, 1787, 1789 гг.). — 16 лл.
200. Д. 79. Ведомости и донесения от местных чиновников о разных материалах, припасах (1789 г.). — 497 лл.

Ф. 198 — *Канцелярия вице-президента Адмиралтейств-коллегии адмирала Г. Г. Кушелева. С.-Петербург (?— 1801) (1787 — 1801 гг.)*

Оп. 1.

201. Д. 5. О судостроении, об условиях пропуска русских военных судов в Черноморский пролив. (1797 г.). — 242 лл.
202. Д. 11. О починке и плавании судов (1798 г.). — 245 лл.
203. Д. 64. Документы: о приготовлениях к войне с Турцией, о состоянии черноморских флотов и портов (1797—1801 гг.). — 171 лл.
204. Д. 78. Документы по управлению Черноморским флотом, портами и

верфями (1796 г.). — 71 лл.

Ф. 227 — *Высочайшие повеления, рескрипты и указы (коллекция) (1725 — 1917 гг.)*

Оп. 1.

205. Д. 45. Указы и резолюции государыни Екатерины II, собственноручные и за подписанием предложения цесаревича Павла Петровича и др. (1782 г.). — 97 лл.

206. Д. 46. Указы за подписанием государыни Екатерины II и повеления ее объявленные кн. Потемкиным, предложения Вел. кн. Павла Петровича и др. документы (1783 г.). — 75 лл.

207. Д. 61. Указы государя Павла I, собственноручные и за подписанием (подлинные и копии) (1797 г.). — 213 лл.

208. Д. 90. Указы за подписанием государя Александра I (подлинные и копии) (1804 г.). — 504 лл.

Ф. 243 — *Управление Главного командира Черноморского флота и портов Чёрного моря. Николаев. (1785 — 1908 гг.). (1783 — 1910 гг.)*

Оп. 1.

209. Д. 440. О поручении купцу Орехову отлить из чугунного лома шхивы для строящихся в Херсонском порту судов (29 января — 25 мая 1801 г.). — 9 лл.

210. Д. 764. О выборе места для устройства корабельной верфи на р. Буг в районе Николаева, заключении контракта и составлении смет на строительство корабельной верфи и 74-пушечного корабля (20 августа 1809 — 23 марта 1810 гг.). — 94 лл.

211. Д. 2455. Рапорт Николаевского и Севастопольского военного губернатора о причинах упадка торговли в Севастополе и мерах для её развития (ноябрь 1829 г.). — 3 лл.

212. Д. 7436. О спуске на воду вновь построенной поповки „Новгород” (21 мая 1873 — 11 ноября 1873 гг.). — 4 лл.

213. Д. 7771. О спуске на воду вновь построенной поповки „Вице-адмирал

Попов” (23 сентября 1875 — 24 сентября 1875 гг.). — 12 лл.

Ф. 245 — *Черноморское Адмиралтейское правление. Херсон. Николаев. (1785 — 1798 гг.)*

Оп. 1.

214. Д. 34. Журнал исходящих документов контр-адмирала М. И. Войновича (30 декабря 1788 — 30 декабря 1789 гг.). — 596 лл.

Ф. 409 — *Управление Морской строительной частью. Москва (1911 — 1918 гг.)*

Оп. 1.

215. Д. 11. По постройке в Севастопольском порту аварийного сухого дока (1911 — 1912 гг.). — 399 лл.

Ф. 410 — *Канцелярия Морского министерства. Петроград (1836 — 1918 гг.)*

Оп. 1.

216. Д. 265. О выписке из Англии машины с принадлежностью для сооружения в новом Севастопольском адмиралтействе Мортонова эллинга (1837—1838 гг.). — 29 лл.

217. Д. 691. О выписке из Англии для нового в Севастополе адмиралтейства чугунных шпилей, употребляемых при кранах для поднятия мачт и других тяжестей (1839—1843 гг.). — 25 лл.

Оп. 2.

218. Д. 185. О заказе в Англии и доставке в Одессу цилиндра для парохода-фрегата „Владимир” (5 марта 1850 — 30 января 1851 гг.). — 15 лл.

219. Д. 186. О постройке для Черноморского флота корабля „Великий князь Константин” (10 марта 1850 — 6 декабря 1853 гг.). — 14 лл.

220. Д. 274. Об отдаче купцу Рафаловичу подряда на постройку двух 120-пушечных кораблей для Черноморского флота (17 сентября 1852 — 14 марта 1853 г.). — 29 лл.

221. Д. 5109. О постройке броненосцев для Черного моря („Синоп”, „Чесма”, „Екатерина II”) (3 марта 1886 — 2 июля 1897 гг.). — 711 лл.

Ф. 417 — *Главный Морской штаб (ГМШ). Петроград (1884 — 1918 гг.)*

Оп. 1.

222. Д. 498. О разработке правил экономичного хода судов и испытаний машин полным ходом (17 апреля 1889 — 4 января 1890 гг.). — 72 лл.

Ф. 418 — *Морской Генеральный штаб. Петроград (1906 — 1918 гг.)*

Оп. 1.

223. Д. 657. Записки о степени готовности судов строящихся в Николаеве для Черноморского флота и фотоснимки судов (14 сентября 1908 — 21 июня 1909 гг.). — 58 лл.
224. Д. 668. О дополнительной судостроительной программе Черного моря на 1910—1916 гг. Переписка о разработке дополнительной судостроительной программы для Черного моря и объяснительная записка к программе на 1911—1914 гг. (1909 — 1910 гг.). — 75 лл.
225. Д. 758. Отчет об инспекторском осмотре судов береговых команд и учреждений в Николаевском порту и сведения о запасах горюче-смазочных материалов (31 января 1912 — 3 декабря 1913 гг.). — 82 лл.
226. Д. 1666. Переписка о рассмотрении проектов линейного корабля для Черного моря и об изменении элементов бронирования строящихся в Николаеве линейных кораблей типа „Императрица Мария” (24 ноября 1911 — 2 января 1913 гг.). — 53 лл.
227. Д. 1731. Спецификации по корпусу, механизмам, артиллерийскому и минному вооружению и электрическому оборудованию линейного корабля „Императрица Екатерина II” (1912 г.). — 111 лл.
228. Д. 1737. Спецификация эскадренного миноносца 34 узл. скорости конструкции Николаевского завода (7 февраля 1912 г.). — 38 лл.
229. Д. 1750. Переписка о разработке технических условий на постройку плавучего дока в 30000 т. для Черного моря (16 февраля — 17 декабря 1912 г.). — 44 лл.
230. Д. 1751. Записки о степени готовности линейного корабля „Императрица Екатерина II” строящегося Обществом Николаевских

заводов и верфей для Черноморского флота (1 декабря 1912 — 1 января 1914 гг.). — 57 лл.

231. Д. 1753. Записки о степени готовности подводного заградителя системы М. Налетова „Краб” строящегося в городе Николаеве для Черноморского флота (9 января 1912 — 1 сентября 1913 гг.). — 25 лл.
232. Д. 2141. Сведения о степени готовности линкоров „Александр III” и „Император Николай I” для Черного моря (1 февраля — 1 декабря 1916 г.). — 206 лл.

Ф. 427 — *Главное управление кораблестроения и снабжения Морского министерства (ГУКИС) Санкт-Петербург. (1885 — 1911 гг.)*

Оп. 1.

233. Д. 12. О постройке на частной верфи броненосца для Черного моря (1 июня 1887 — 14 апреля 1895 гг.). — 1013 лл.
234. Д. 13. О постройке в Николаевском адмиралтействе броненосца 68 тонн: „Двенадцать Апостолов” (2 июня 1887 — 24 апреля 1893 гг.). — 498 лл.
235. Д. 70. О постройке в эллинге Николаевского Адмиралтейства броненосца в 12480 т. „Три Святителя” (12 ноября 1890 — 18 февраля 1898). — 607 лл.
236. Д. 257. О заказах механизмов для броненосца „Князь Потемкин-Таврический” (5 марта 1897 — 30 декабря 1900 гг.). — 538 лл.
237. Д. 481. О заказе механизмов миноносцев в 350 т. строящихся для Черного моря (1900 г.). — 284 лл.
238. Д. 499. О заказе механизмов для крейсера в 6000 т. строящегося в Севастополе (16 февраля 1900 — 23 декабря 1900 гг.). — 43 лл.
239. Д. 502. О постройке корпусов миноносцев в 350 тонн средствами порта (20 марта — 22 августа 1900 гг.). — 10 лл.
240. Д. 575. О постройке корпуса крейсера „Очаков” в 6000 т. Севастопольским портом (1901 г.). — 79 лл.
241. Д. 577. О постройке корпуса крейсера „Кагул” в 6000 т. в

- Николаевском порту (1900 г.). — 14 лл.
242. Д. 829. О сдаче механизмов (1902 г.). — 37 лл.
243. Д. 832. О достройке корпуса броненосца „Князь Потемкин-Таврический” (1902 г.). — 31 лл.
244. Д. 992. О постройке корпусов броненосцев „Иоанн Златоуст”, „Евстафий” (8 марта — 15 декабря 1903 г.) . — 50 лл.
245. Д. 994. О заказах миноносцев типа 350 т. Николаевскому судостроительному заводу (1903—1906). — 113 + 9 лл.
246. Д. 1202. О постройке николаевскими заводами миноносцев „Задорный”, „Звонкий”, „Зоркий” (19 января 1904 — 9 июня 1909 гг.). — 351 лл.
247. Д. 1472. О постройке Николаевскими заводами для Черноморского флота миноносцев в 570 тонн (17 января — 7 декабря 1905 г.). — 192 лл.
248. Д. 1741. О постройке механизмов для броненосцев „Иоанн Златоуст”, „Евстафий” (29 декабря 1906 — 16 октября 1910 гг.). — 190 лл.
249. Д. 1742. О постройке Николаевскими заводами 4-х миноносцев увеличенного типа в 570 тонн (5 января 1907 — 24 апреля 1908 гг.). — 196 лл.
250. Д. 1795. О новой судостроительной программе (25 июня 1907 — 26 мая 1909 гг.). — 38 лл.
251. Д. 1930. О постройке корпусов линейных кораблей „Иоанн Златоуст”, „Евстафий” (1910—1913 гг.). — 316 лл.
252. Д. 2063. О постройке минного заградителя системы Налетова (13 января 1910 — 14 декабря 1910). — 122 лл.
- Оп. 3.**
253. Д. 94. О результатах торгов на постройку второго (Восточного) сухого дока в Севастополе (5 августа 1892 — 6 ноября 1896 гг.). — 85 лл.
- Ф. 602** — *„Иоанн Златоуст”, линейный корабль Черноморского флота (1903 — 1917гг.)*

Оп. 1.

254. Д. 3. Докладные записки, рапорты, акты, переписка и другие материалы о достройке корабля (1909—1910 гг.). — 320 лл.

Ф. 1047 — *Исполнительная экспедиция при управлении Черноморским департаментом (1808 — 1831 гг.)*

Оп. 1.

255. Д. 948. Об отдаче по Высочайшему повелению Николаевскому первой гильдии купцу Сребреному на подряд постройку двух 84-х пушечных кораблей и двух 60-ти пушечных фрегатов. (11 декабря 1826 — 31 марта 1848 гг.). — 486 лл.

256. Д. 969. О предоставлении статскому советнику Перовскому постройки двух 84-х пушечных кораблей и двух 60-пушечных фрегатов (30 октября 1826 — 6 июня 1831 гг.). — 712 лл.

Ф. 1248 — *Верховная морская следственная комиссия (1917 — 1918 гг.)*

Оп. 1.

257. Д. 7. Дело товарища прокурора Д. М. Попова об исследовании причин особого благоприятствования Обществу Николаевских заводов и Русскому судостроительному обществу (31 мая 1917 — октябрь 1917 гг.). — 142 лл.

258. Д. 8. Дело судебного следователя Воронова (май — октябрь 1917 гг.). — 73 лл.

Російський державний історичний архів (м. Санкт-Петербург)

Ф. 37 — *Министерство Торговли и промышленности. Горный департамент (1807 — 1918 гг.)*

Оп. 13.

259. Д. 269. О постройке пароходов для плавания по Чёрному и Каспийскому морям (1832 г.). — 585 лл.

Ф. 95 — *Министерство Торговли и промышленности. Отделы торгового*

*мореплавания і торговых портов (1898 — 1918 гг.)***Оп.4.**

260. Д. 428. По отчетам о деятельности торговых портов (1902—1904 гг.). — 303 лл.
261. Д. 508. О Херсонском коммерческом порте (1902 г.). — 89 лл.
262. Д. 534. Журналы Херсонского по портовым делам Присутствия (1902 г.). — 49 лл.
263. Д. 1030. О выборе места для бассейна плавучего дока в Херсонском порту (1903 г.). — 41 лл.

Ф. 159 — *Министерство Путей сообщений. Экспедиция водных коммуникаций (1809 — 1820 гг.)*

Оп. 1.

264. Д. 588. О изобретении Бердом паровой машины для употребления на судоходных реках и о даче ему привилегий (1815 г.). — 237 лл.

Ф. 1276 — *Совета министров. Совет министров (1905 — 1917 гг.)*

Оп. 17.

265. Д. 474. Отчет о состоянии Севастопольского градоначальства за 1914 г. (1915 г.). — 56 лл.

Ф. 1284 — *Министерство внутренних дел. Департамент общих дел (1811—1917 гг.)*

Оп. 194.

266. Д. 42. С отчетом Севастопольского градоначальства за 1915 г. (1916 г.). — 15 лл.
267. Д. 106. С копией всеподданнейшего отчета о состоянии Севастопольского градоначальства за 1912 г. (1913 г.). — 58 лл.

Миколаївський обласний краєзнавчий музей

268. Лист С. Й. Макарова до М. А. Аркаса від 19 листопада 1877 рр. Рукопис. — Фонд збереження. Документи — 7141.

Миколаївський музей суднобудування і флоту

269. Група збереження. — Письмові пам'ятки (далі ПП) — 280; ПП — 261; ПП — 430; ПП — 658; ПП — 663; ПП — 734; ПП — 819; ПП — 910; ; ПП — 1033/1-9; ПП — 1094; ПП — 1097; ПП — 1099; ПП — 1171; ПП — 1172.
270. Група збереження. — Образотворчі пам'ятки (далі ОП) — 106; ОП — 107; ОП — 108; ОП — 121; ОП — 154; ОП — 212/1-20; ОП — 229; ОП — 285; ОП — 293; ОП — 361-372; ОП — 382; ОП — 418; ОП — 419; ОП — 460; ОП — 492/1-2; ОП — 554/1-9; ОП — 555/1-7; ОП — 561; ОП — 644; ОП — 645; ОП — 704; ОП — 723/1-5.
271. Група збереження. — Речові пам'ятки (далі РП) — 19; РП — 36; РП — 39/1-2; РП — 41; РП — 49; РП — 74; РП — 75; РП — 77; РП — 401; РП — 481; РП — 544.
272. Група збереження. — Нумізматика (далі Н) — 174; Н — 215/1-22; Н — 648; Н — 675; Н — 687; Н — 704/1-12; Н — 720; Н — 724; Н — 735; Н — 747; Н-557/1-14; Н — 738/1-2.

Российская национальная библиотека (г. Санкт-Петербург)

Відділ рукописів

Ф. 342 — *Картографічні матеріали.*

273. Д. 158. Чертеж города Николаева и урочища Спасского при соединении рек Буга и Ингула лежащего (сер. 90-х гг. XVIII в.). — 1 лл.

274. Д. 585. Карта Севастопольского порта (1818 г.). — 1 лл.

Ф. 417 — *Лазарев М. П.*

275. Д. 2. Лазарев М. П., адмирал. Письма (10) к Константину Ивановичу Истомину. Николаев. Строительство и покупка новых судов для Черноморского флота (1842—1843 гг.). — 55лл.

276. Д. 5. Истомин Константин Иванович, адмирал. Письма (27) к Михаилу

Петровичу Лазареву. Севастополь, Лондон, Неаполь. Строительство и испытание новых судов для Черноморского флота (1840 — 1846 гг.). — 151 лл.

Ф. 550 — *Загальне зібрання рукописної книги.*

277. Q — IV — 296. Обзорение кораблестроения на Черном море с показанием всех построенных судов. Список. XIX век. — 78 лл.

Ф. 856 — *Шестаков Иван Олексійович.*

278. Д. 1. Полвека обыкновенной жизни. Воспоминания. Ч. I за 1820 — нач. 1850 гг. (1870 — 1873 гг.). — 213 лл.

Відділ картографії

279. К 2 — План 3/51. План г. Николаева. Гравировано при Гидрографическом Черноморском Депо (Николаев), 1837 г.

280. К 3 — План 3/106. План г. Николаева (Херсонская губерния). Составлен корпуса штурманов С. Родионовым. Николаев: Литографировано при Гидрографической части, 1860 г.

281. К 3 — План 3/498. План г. Николаева Херсонской губернии. СПб.: Картографическое заведение А. Ильина, (вторая половина XIX в.).

282. К 3 — План 6/450. План г. Николаева (Б.М., 1890 г.?).

Публікації джерел

283. Адрес-календарь. Николаевского градоначальника на 1902 год. — Николаев: Изд. Канцелярии Николаев. Градоначальника, 1901. — 227, 105, 37, 58, XXVII с.

284. Адрес-календарь. Николаевского градоначальника на 1913 год. — Николаев: Изд. Канцелярии Николаев. Градоначальника, 1913. — 39, 178, 167, 101 с.

285. Американский деревянный монитор Monadnoch // Морской сборник. — 1864. — № 6. — С. 80—84. — (Неофиц. отд. Броненосное судостроение).

286. Боплан Г. Л. де. Описание Украины / Г. Л. Боплан. — СПб., 1832. — 179 с.
287. Броненосные флоты Европы // Морской сборник. — 1868. — № 3. — С. 12—15. — (Неоф. отд. Броненосные суда).
288. Величко Самійло. Літопис. — К. : Дніпро, 1991. — Т. I. — 363 с.; Т. II. — 641 с.
289. Весь Херсон. Адрес-календарь на 1925 год. — Херсон, 1925. — 251 с.
290. Военное кораблестроение в России в 1864 г. // Морской сборник. — 1865. — № 10. — С. 263—334. — (Неофиц. отд.).
291. Всеподданнейший доклад по Морскому министерству за 1910 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1911. — 302 с.
292. Всеподданнейший доклад по Морскому министерству за 1915 год. — Петроград : Тип. Морского мин-ва, 1916. — 124 с.
293. Всеподданнейший отчет по Морскому ведомству за первое двадцатипятилетние царствования государя императора Александра Николаевича. 1855—1880. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1880. — 175 с.
294. Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1906—1909 годы. Ч. 1., Ч.2. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1911. — 387 с., 237 с.
295. Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1913 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1914. — 342 с.
296. Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1914 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1915. — 308 с.
297. Геродот. История: в девяти книгах / Перевод и примечания Г. А. Стратановского. — М. : Научно-издательский центр „Ладомир”, „АСТ”, 1999. — 752 с.
298. Грабянка Г. И. Действия презельной и от начала поляков кровавшей небывалой брани Богдана Хмельницкого гетьмана Запорожского с поляками / Г. И. Грабянка. — К. : В университетской типографии, 1854. — XXIX, IV, 374, VI с.

299. Д'Асколи Э. Д. Описание Черного моря и Татарии / Э. Д. Д'Асколи // Записки Одесского общества истории и древностей (далі — ЗООИД) — Одесса, 1902. — Т. 24. — С. 89—180.
300. Две беседы святейшего патриарха константинопольского Фотия по случаю нашествия россов на Константинополь // Христианское чтение. — 1882. — № 9, 10. (сентябрь — октябрь).
301. Доклад Комитета, для образования флота учрежденного, о переменах в управлении Морского департамента. — СПб. : Типография Морского министерства, 1805. — 163 с.
302. Доклад Комитета, для образования флота учрежденного, о устройении Адмиралтейств-коллегии с ее частями. — СПб. : Типография Морского министерства, 1805. — 165 с.
303. Докладная записка М. Л. Фалеева Его Светлости // ЗООИД. — Одесса, 1883. — Т. XIII С. — 182 — 187.
304. Ее Величеству доклады князя Потемкина // ЗООИД. — Одесса, 1872. — Т. VIII. — С.209 — 221.
305. Записки, издаваемые Государственным адмиралтейским департаментом, относящиеся к мореплаванію, наукам и словесности. — Ч. VII. — СПб. : Морск. типогр., 1824. — 301 с.
306. Записки, издаваемые Государственным адмиралтейским департаментом, относящиеся к мореплаванію, наукам и словесности. — Часть 11. — СПб., 1826. — 304 с.
307. Записки издаваемые Государственным адмиралтейским департаментом. — Ч. VIII. — 1827. — 173 с.
308. Записки ученого комитета главного морского штаба его императорского величества. — Ч. VIII. 1832. — 315 с.
309. И.О. Сведения о делопроизводстве по железнному судостроению // Морской сборник.— 1865. — № 4. — С. 309 — 316. — (Неофиц. отд. Броненосное судостроение).
310. Извлечение из отчета пароходного комитета за 1854 год // Морской

- сборник. — 1855. — № 3. — С. 11 — 13. — (Офиц. статьи).
311. Именованъ — город Николаев. Историко-краеведческий выпуск / составитель Л. Ф. Траспов. — Николаев : “Дикий сад”, 1989. — 301 с.
312. Иордан. О происхождении и деянии гетов „Getica” / Перевод и коммент. Е. Ч. Скржинской . — М. : Изд-во вост. лит., 1960. — 436 с.
313. История торговли и промышленности в России. — Т. II. — Выпуск IX. Торговое мореплавание. — СПб : Тип. Императорского училища глухонемых, 1913. — 35 с.
314. К вопросу о наличии в России монополистических организаций высшего типа (Документы, сост. К. Ф. Шацилло) // Исторический архив. — 1960. — № 3. — С. 126 — 142.
315. Канцлер князь Александр Андреевич Безбородко в связи с событиями его времени / Сборник императорского Русского исторического общества. — СПб. : Тип. В. С. Балашева, 1881. — Т. 29. — 660 с.
316. Константин Багрянородный. Об управлении империей / Под ред. Г. Г. Литаврина. — 2-е изд. испр. — М. : Наука, 1991. — 497 с.
317. Краткий очерк Херсонского судостроения в XVIII в. Основание и начало строительства Херсона. — 3 фондів науково-довідкової бібліотеки ДАХО. — Інв. № 56. — 56 с.
318. Крюйс К. Розыскания о Доне, Азовском море, Воронеже и Азове (с некоторыми сведениями о казаках) / К. Крюйс // Отечественные записки. — СПб., 1824. — Ч. 20. — № 54. — С. 46 — 73.
319. Литвин М. О нравах татар, литовцев и москвитян / М. Литвин // Мемуары, относящиеся к истории Южной Руси. — Вып. 1. — К., 1890. — С. 53 — 61.
320. Літопис гадяцького полковника Григорія Грабянки. — К. : Т-во “Знання” України, 1992. — 192 с.
321. Літопис Руський / Переклав з давньоруського Л. Махновець. — К. : Дніпро, 1989. — 591 с.
322. Літопис Самовидця / Підгот. Я. І. Дзира. — К. : Наукова думка, 1971.

— 206 с.

323. Маніфест Катерини II про скасування Запорозької Січі // Матеріали до історії адміністративного устрою Південної України (друга половина XVIII — перша половина XIX століття) / Упор. В. К. Козирев. — Запоріжжя, 1999. — С. 174 — 177.
324. Манн К. А. Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Николаевича 1855—1880 / К. А. Манн. — Ч. 1. — СПб., 1880. — 592 с.
325. Материалы по истории судостроения в Херсоне. — 3 фондів науково-довідкової бібліотеки ДАХО. — Інв. № 57. — 95 с.
326. Мертваго Д. Письма г. Рида о поповках и английская техническая печать по вопросу о постройке круглых броненосцев для Англии / Д. Мертваго // Морской сборник. — 1875. — № 12. — С. 55 — 59. (Морская хроника).
327. Мигачева Ф. В. Письма А. А. Попова по вопросам кораблестроения / Ф. В. Мигачева // Судостроение. — 1971. — № 9. — С. 53 — 54.
328. Морским министерством управляющего. Приказы // Морской сборник. — 1867. — № 1. — С. 19—26. — (Офиц. отд.).
329. Николаевский плавучий и перемещающийся док // Морской сборник. — 1877. — № 2. — С. 22—27. — (Неофиц. отд.).
330. Новороссийский календарь на 1840 год. — Одесса : Изд-во при Ришельевском лицее, 1839. — 301 с.
331. Новороссийский календарь на 1841 год. — Одесса : Изд-во при Ришельевском лицее, 1840. — 323 с.
332. Новороссийский календарь на 1871 год. — Одесса : Изд-во при Ришельевском лицее, 1870. — 302 с.
333. О плавании отряда миноносцев Черноморского флота в кампанию 1879 г. // Известия минного офицерского класса. — 1880. — Вып. 4. — Ч. 1. — С. 47 — 53.

334. Обзор деятельности Морского ведомства за царствование государя императора Александра III. 1881—1894. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1901. — 181 с.
335. Обзор деятельности Морского управления в России. 1855—1880. Ч. 2. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1880. — 995 с.
336. Обзор Николаевского военного губернаторства за 1890 г. З фондів науково-довідкової бібліотеки ДАМО. — Инв. № 18507. — 16 с.
337. Обзор Николаевского военного губернаторства за 1895 год. З фондів науково-довідкової бібліотеки ДАМО. — Инв. № 12703. — 43 с.
338. Обзор Николаевского военного губернаторства за 1899 год. З фондів науково-довідкової бібліотеки ДАМО. — Инв. № 10935. — 71 с.
339. Обзор Николаевского градоначальства за 1901 год. — 3 фондів науково-довідкової бібліотеки ДАМО. — Инв. № 10941. — 83 с.
340. Обзор Николаевского градоначальства за 1902 год. — 3 фондів науково-довідкової бібліотеки ДАМО. — Инв. № 10943. — 77 с.
341. Обзор Николаевского градоначальства за 1903 год. — 3 фондів науково-довідкової бібліотеки ДАМО. — Инв. № 10945. — 87 с.
342. Обзор Николаевского градоначальства за 1904 год. — 3 фондів науково-довідкової бібліотеки ДАМО. — Инв. № 10947. — 83 с.
343. Обзор Николаевского градоначальства за 1905 год. — 3 фондів науково-довідкової бібліотеки ДАМО. — Инв. № 10949. — 86 с.
344. Обзор Николаевского градоначальства за 1908 год. — 3 фондів науково-довідкової бібліотеки ДАМО. — Инв. № 12707. — 79 с.
345. Обзор Николаевского градоначальства за 1911 год. З фондів науково-довідкової бібліотеки ДАМО. — Инв. № 9111. — 69 с.
346. Обзор Николаевского градоначальства за 1913 год. З фондів науково-довідкової бібліотеки ДАМО. — Инв. № 10956. — 66 с.
347. Обзор Николаевского градоначальства за 1914 год. З фондів науково-довідкової бібліотеки ДАМО. — Инв. № 10957. — 63 с.
348. Общество судостроительных, механических и литейных заводов в

- Николаеве. Технические условия на поставу металлов и изделий (по машиностроению). — Николаев : Тип. А. Г. Шнейдера, 1901. — 69 с.
349. Ордера князя Потемкина-Таврического // ЗООИД. — Одесса, 1860. — Т. IV. — С. 363—373.
350. Ордера светлейшего князя Григория Александровича Потемкина-Таврического Новороссийского генерал-губернатора // ЗООИД. — Одесса, 1879. — Т. XI. — С. 324—377.
351. Отчет Кораблестроительного департамента Морского министерства за 1866 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1867. — IX, 126, 217 с.
352. Отчет о действиях Кораблестроительного департамента Морского министерства за 1860 год. — СПб. : Тип. Императорской академии наук, 1861. — 276 с.
353. Отчет о действиях Кораблестроительного департамента Морского министерства за 1861 год. — СПб. : Тип. Императорской академии наук, 1862. — 374 с.
354. Отчет о занятиях Кораблестроительного отделения морского технического комитета за 1874 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1876. — 89 с.
355. Отчет о занятиях Кораблестроительного отделения морского технического комитета за 1875 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1876. — 77 с.
356. Отчет о занятиях Кораблестроительного отделения морского технического комитета за 1876 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1877. — 64 с.
357. Отчет о занятиях Кораблестроительного отделения морского технического комитета за 1877 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1879. — 131 с.
358. Отчет о занятиях Кораблестроительного отделения морского технического комитета за 1878 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1880. — VI, 138 с.

359. Отчет о занятиях Кораблестроительного отделения морского технического комитета за 1882 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1884. — IV, 132 с.
360. Отчет о занятиях Кораблестроительного отделения морского технического комитета за 1883 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1884. — IV, 182 с.
361. Отчет о занятиях Кораблестроительного отделения морского технического комитета за 1884 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1885. — 137 с.
362. Отчет о занятиях Кораблестроительного отделения морского технического комитета за 1885 год. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1887. — 273 с.
363. Отчет о занятиях Морского Технического комитета за 1886 год. Ч. II. По кораблестроению. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1888. — 320 с.
364. Отчет о занятиях Морского Технического комитета за 1887 год. Ч. II. По кораблестроению. — СПб. : Тип. Морского мин-ва., 1891. — 336 с.
365. Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1902 г. — Одесса : “Славянская” типография, 1903. — 152 с.
366. Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1903—1905 годы. — Одесса : Тип. Торгового дома братья Кульберг, 1906. — 190 с.
367. Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1860. — 377 с.
368. Отчет по Морскому ведомству за 1860 г. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1861. — 55 с.
369. Отчет по Морскому ведомству за 1879—1883 годы. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1885. — 228 с.
370. Отчет по Морскому ведомству за 1884—1889 годы. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1891. — 291 с.
371. Отчет по Морскому ведомству за 1890—1893 годы. — СПб. : Тип.

- Морского мин-ва, 1895. — 201 с.
372. Отчет по Морскому ведомству за 1894—1896 годы. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1898. — 253 с.
373. Отчет по Морскому ведомству за 1897—1900 годы. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1902. — 415 с.
374. Отчет Правления „Судостроительных, механических и литейных заводов в Николаеве” обыкновенному общему годичному собранию за 1900—1901 операционный год. — Николаев : Русская Типо-литография, 1902. — 10 с.
375. Отчет Правления “Судостроительных, механических и литейных заводов в Николаеве” обыкновенному общему годичному собранию за 1901—1902 операционный год. — Николаев : Русская Типо-литография, 1903. — 10 с.
376. Отчет Правления “Судостроительных, механических и литейных заводов в Николаеве” обыкновенному общему годичному собранию за 1903—1904 операционный год. — Николаев : Типо-литография, 1905. — 18 с.
377. Отчет Правления “Судостроительных, механических и литейных заводов в Николаеве” общему годичному собранию за 1904—1905 операционный год. — Николаев : Русская типо-литография, 1906. — 12 с.
378. Отчет Правления “Судостроительных, механических и литейных заводов в Николаеве” общему годичному собранию за 1905—1906 операционный год. — Николаев : Русская типо-литография, 1907. — 12 с.
379. Отчет Правления “Судостроительных, механических и литейных заводов в Николаеве” общему годичному собранию за 1908—1909 операционный год. — СПб. : Тип. Д. Дрейдена, 1910. — 12 с.
380. Отчет председателя кораблестроительного технического отдела за 1859 // Морской сборник. — 1860. — № 4. — С. 279—325. — (Офиц.

- отдел).
381. Очерк деятельности департамента корабельных лесов со времени учреждения оного // Морской сборник. Неоф. отд. — 1853. — Т. 10. — № 12. — С. 139—151.
382. Письма князю Г. А. Потемкину-Таврическому. VI. Письма обер-штеркригс-комиссара М. Л. Фалеева // ЗООИД —1875. — Т. IX. — С. 242—254.
383. Повесть временных лет / Д. С. Лихачев (подгот. текста, пер., статьи и коммент.); В. П. Адрианова-Перетц (ред.); РАН. — 2-е изд., испр. и доп. — СПб. : Наука, 1999. — 668 с.
384. Повість минулих літ : Літопис / Переказ В. Близнеця. — К. : Україна, 1996. — 283 с.
385. Полное собрание законов Российской империи : Собрание первое. В 45 томах. — СПб., 1830.
386. Полное собрание законов Российской империи : Собрание второе. В 55 томах. — СПб., 1830 — 1884.
387. Полное собрание русских летописей. Т. 1. Суздальская летопись. Продолжение по Академическому списку. Воспроизведение текста издания 1926—1928 гг. — М. : Изд-во Восточной литературы, 1962. — 578 с.
388. Полное собрание русских летописей. — Репр. воспроизв. изд. 1926—1928. — Т. I. Лаврентиевская летопись. — М. : Языки русской культуры, 1997. — 496 с.
389. Полное собрание русских летописей : Т. 38. Радзивилловская летопись / АН СССР Институт истории. ЛО ; отв. ред. Б. А. Рыбаков. — Л. : Наука ЛО, 1989. — 178 с.
390. Полный хронологический сборник законов и положений, касающихся евреев, от Уложения царя Алексея Михайловича до настоящего времени, от 1649 — до 1873 : Извлечение из Полных собраний законов Российской империи / сост. В. О. Леванда. — СПб., 1874. —

- 1158 с.
391. Положение об управлении Морским ведомством // Морской сборник. — 1867. — № 8. — С. 40 — 49. — (Офиц. отд.).
392. Поповка. Сборник статей о круглых судах. — С.-Петербург : Типография А. А. Краевского, 1875. — 256 с.
393. Постановления о улучшении кораблестроения адмиралом Грейгом, в разное время сделанные. — Николаев : Черномор. Депо-Карт, 1830. — 50 с.
394. Пребывание Его Императорского высочества Государя Великого князя генерал-адмирала в Николаеве и на Черном море // Морской сборник. — 1873. — № 7. — С. 4—12. — (Неоф. отд. Морская хроника).
395. Приказы Его Императорского Величества генерал-адмирала // Морской сборник. — 1884. — № 11. — С. 7. — (Офиц. отд.).
396. Приказы Его Императорского Высочества генерал-адмирала. // Морской сборник. — 1889. — № 3. — С. 5. — (Офиц. отдел).
397. Приложения к отчету по Морскому ведомству за 1860 г. — Т. 1. — СПб. : Тип. II-го Отделения собственной Е.И.В. Канцелярии, 1861. — 179, 313, 36 с.
398. Проба итальянского фрегата Ансона // Морской сборник. — 1866 — № 5. — С. 25—26. — (Неофиц. отд. Броненосное судостроение).
399. Прокопий Кесарийский. Война с готами. / Перевод с греч. С. П. Кондратьева. Вступит. статья З. В. Удальцовой. — М. Изд-во АН СССР, 1950. — 516 с.
400. Рескрипты и указы императрицы Екатерины II // Русский архив. — 1871. — № 9. — С. 1400.
401. Рид Г. и русский флот / Г. Рид // Морской сборник. — 1872. — № 12. — С. 5—13. — (Неофиц. отд.).
402. Русская правда / В русских переводах. Тексты коммент. Г. К. Амелина. — М. : Мин-во высш. образ., 1958. — 59 с.

403. Сведения об оборотах главнейших судостроительных предприятий в России за последнее десятилетие. — СПб. : Тип. Гиршбаума В., 1898. — 25 с.
404. Свод законов Российской империи. Продолжение 1912 г., Часть 7 : Статьи к части 2, Тома 11. — СПб. : Государственная типография, 1912. — [200 с].
405. Свод законов Российской империи : В 5-ти книгах. — СПб., 1912.
406. Свод законов Российской империи : Все 16 т. испр. по продолж. 1906 и 1908 гг. и доп. позднейшими узаконениями. В IV кн., кн. 3 : Т. 11 / сост. и изд. А. М. Нюрнберг. — Изд. неофиц. — М., 1910, 610 стб.
407. Свод морских постановлений. — Кн. 2. Управление главными портами. — СПб., 1887. — 186 с.
408. Свод морских постановлений. 1886 год. Кн. 1. Общее образование управления Морским ведомством. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1886. — 150, 4, 93, 8 с.
409. Свод морских постановлений. Кн. 1. Изд. 1886. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1887. — 150 с.
410. Свод морских постановлений. Продолжение, по 31 декабря 1897 года. Кн. 1. — Ч. 1. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1898. — 183, 143, 41 с.
411. Сергійчук В. І. Морські походи запорожців / В. І. Сергійчук. — К. : МП „Фотовідеосервіс”, 1992. — 66 с.
412. Собрание законов и постановлений, до части Морского управления относящихся с 19 ноября 1825 г. по 26 января 1827 г. Кн. 3. — СПб. : Печатано в морск. тип., 1830. — 320 с.
413. Собрание законов и постановлений, до части Морского управления относящихся. 1827 год. Кн. 3. — СПб. : Тип. Морск. мин-ва. — 317 с.
414. Собрание законов и постановлений, до части Морского управления относящихся. 1828 год. Кн. 1. — СПб. : Печатано в морск. тип., 1830. — 320 с.

415. Собрание законов и постановлений, до части Морского управления относящихся. 1835 год. Кн. 2. — СПб. : Печатано в морск. тип., 1840. — 200 с.
416. Собрание законов и постановлений, до части Морского управления относящихся. 1851 год. Кн. 1. — СПб. : Тип. Морск. мин-ва, 1851. — 152 с.
417. Собрание законов и постановлений до части Морского управления относящихся, 1852 год. Кн.1. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1852. — 135 с.
418. Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при правительствующем сенете. — СПб., 1896. — № 113.
419. Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при правительствующем сенете. — СПб., 1897. — № 103.
420. Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при правительствующем сенете. — СПб., 1911. — № 103. (Отд. 1)
421. Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при правительствующем сенете. — СПб., 1912. — № 28.
422. Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при правительствующем сенете. — СПб., 1912. — № 96. (Отд. 1).
423. Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при правительствующем сенете. — СПб., 1913. — № 256.
424. Собственноручные распоряжения князя Потемкина-Таврического, во время второй турецкой войны, в царствование императрицы Екатерины II // ЗООИД. —Одесса, 1850. — Т. II. — С. 667—674.
425. Собственноручные распоряжения светлейшего князя Потемкина-Таврического контр-адмиралу графу Войновичу // ЗООИД. —Одесса, 1868. — Т. VII. — С. 211—218.
426. Спуск английского броненосного судна Pallas // Морской сборник. — 1865. — № 4. — С. 54—55. — (Неофиц. отд. Броненосное судостроение).

427. Страбон. География: в 17 кн. / Пер., статья и комент. Г. А. Стратановского; Под общ. ред. проф. С. Л. Утченко : Ред. пер. проф. О. О. Крюгер. — Репринт. Воспроизведение текста изд. 1964 г. — М. : Ладомир, 1994. — 944 с.
428. Судостроительные, механические и литейные заводы в Николаеве. — Николаев, 1905. — 34 с.
429. Учреждение правления портами // Морской сборник. — 1867. — № 8. — С. 50—59. — (Офиц. отд.).
430. Флоты великих держав. Подробные сведения о морских силах Англии, Франции, Германии, Италии, Австро-Венгрии, Японии и Соединенные Штаты по данным 1914 г. — СПб. : Тип. Худож. печать, 1914. — 43 с.
431. Херсон в историческом и статистическом отношении // Журнал для чтения воспитанников военно-учебных заведений. — Т. VI. — СПб. : Тип. Штаба военно-учебных заведений. — 1854. — С. 343—352.
432. Херсонский адрес-календарь на 1896 год. С историческим очерком г. Херсона. — Одесса, 1895. — 95 с.
433. Хозяйственно-статистический обзор Херсонской губернии за 1893 г. — Херсон : Земская управа, 1894 . — 249 с.
434. Чапман Ф. Г. Правила, на коих основано познание о линейных кораблях / Ф. Г. Чапман ; Пер. с фр. — Николаев : Тип. Черномор. гидрогр. депо, 1834. — 78 с.
435. Par le Duc de Richelieu. Mémoire sur Odessa // Сборник Русского исторического общества. — СПб. : Тип. В. Безобразова, 1886. — Т. 54. — С. 369—370.

Збірники документів

436. Адмирал Ушаков Ф. Ф. Сборник документов. — Т. 1. — М. : Военмориздат, 1951. — 772 с.
437. Адмирал Ушаков Ф. Ф. Сборник документов. — Т. 2. — М. : Военмориздат, 1952. — 606 с.
438. Адмирал Ушаков Ф. Ф. Сборник документов. — Т. 3. — М. : Воениздат, 1956. — 562 с.
439. Архив графов Мордвиновых / Предисловие и примечание В. А. Бильбасова. — Т. 1. — СПб. : Тип. Скороходова, 1901. — 354 с.
440. Архив графов Мордвиновых. — Т. 2. — СПб. : Тип. Скороходова, 1902. — 355 с.
441. Бумаги князя Григория Александровича Потемкина-Таврического, 1774—1788 гг. // Сборник военно-исторических материалов. — Вып. VI. — СПб. : Изд. военно-учен. Комит. Главн. штаба, 1893. — 378 с.
442. Бумаги князя Григория Александровича Потемкина-Таврического, 1788—1789 гг. // Сборник Военно-исторических материалов. — Вып. VII. — СПб. : Изд-во военно-учет. ком. Главн. штаба, 1894. — 396 с.
443. Бумаги князя Григория Александровича Потемкина-Таврического, 1790—1793 гг. // Сборник Военно-исторических материалов. — Вып. VIII. — СПб. : Изд-во военно-учет. ком. Главн. штаба, 1895. — 375 с.
444. Вице-адмирал Корнилов. сборник документов. — М. : Воениздат, 1947. — 340 с.
445. Дмитренко И. И. Сборник исторических материалов по истории Кубанского казачьего войска. Документы извлечены из Кубанского войскового архива. 1787—1795 гг. / И. И. Дмитренко. — СПб. : Тип. штаба отд. корп. жанд., 1896. — Т. 2. — 475 с.
446. Дмитренко И. И. Сборник исторических материалов по истории Кубанского казачьего войска. Войско верных Черноморских казаков. Документы извлечены из Кубанского войскового архива. 1787—

- 1795 г. / И. И. Дмитренко. — СПб. : Тип. штаба отд. корп. жанд., 1896. — Т. 3. — 799 с.
447. Евреи Одессы и юга Украины: история в документах. Кн. 1 (кон. XVIII — нач. XX вв.). — Одесса : ООО Студия „Негоціанд”, 2002. — 300 с.
448. Жерела до історії України — Руси. — Т. 8. Матеріали до історії української козаччини / під ред. М. Грушевського. Зібрав і видав І. Крип'якевич. — Львів, 1908. — С. 122, 210—211.
449. Екатерина II и Г. А. Потемкин: Личная переписка. 1769—1791 гг. / сост. В. С. Лопатин. — М. : Наука, 1997. — 989 с.
450. Иванов С. А. Феодор Синкелл. Свод древнейших письменных известий о славянах / [Иванов С. А., Литаврин Г. Г., Ронин В. К. и др. сост.] ; отв. ред. Г. Г. Литаврин — Т. 2: (VII—IX вв.) — М.: „Восточная литература” РАН, 1995. — С. 83—90.
451. Иванова О. В. Чудеса св. Димитрия Солунского. Свод древнейших письменных известий о славянах / [Иванов С. А., Литаврин Г. Г., Ронин В. К. и др. сост.] ; отв. ред. Г. Г. Литаврин — Т. 2: (VII—IX вв.) — М. : „Восточная литература” РАН, 1995. — С. 91—212.
452. Історія Хаджибея (Одеси) 1415—1795 рр. в документах / за ред. канд. істор. наук Т. Г. Гончарука. — Одеса : Астропринт, 2000. — 372 с.
453. Лазарев М. П. Документы / М. П. Лазарев. — Т. 1. — М. : Военмориздат, 1952. — 488 с.
454. Лазарев М. П. Документы / М. П. Лазарев. — Т. 2. — М. : Военмориздат, 1955. — 709 с.
455. Лазарев М. П. Документы / М. П. Лазарев. — Т. 3. — М. : Военмориздат, 1961. — 578 с.
456. „Ленинская кузница”. История завода (1862—1962 гг.). Сборник документов и материалов / Байбаков А. Б., Кац Р. С., Яковлев С. А. — К., Изд-во. киев-го унив-та, 1967. — 321 с.
457. Литаврин Г. Г. Патриарх Никифор. Свод древнейших письменных

- известий о славянах / [Иванов С. А., Литаврин Г. Г., Ронин В. К. и др. сост.] ; отв. ред. Г. Г. Литаврин — Т. 2 : (VII—IX вв.) — М. : „Восточная литература” РАН, 1995. — С. 221—247.
458. Макаров С. О. Документы / С. О. Макаров ; под ред. А. А. Самарова. — Т. 1. — М. : Военмориздат, 1953. — 573 с.
459. Материалы для истории русского флота. — Ч. VI. СПб. : Типография Морского министерства. — 1877. — 770 с.
460. Материалы для истории русского флота. — Ч. IX. — СПб. : Типография Морского министерства. — 1886. — 840 с.
461. Материалы для истории русского флота. — Ч. XI. — СПб. : Типография Морского министерства. — 1886. — 816 с.
462. Материалы для истории русского флота. — Ч. XII. — СПб. : Типография Морского министерства, 1898. — 778 с.
463. Материалы для истории русского флота. — Ч. XIII. — СПб. : Типография Морского министерства, 1890. — 737 с.
464. Материалы для истории русского флота. — Ч. XV. — СПб. : Типография Морского министерства, 1895. — 596 с.
465. Материалы для истории русского флота. — Ч. XVI. — СПб. : Типография Морского министерства, 1902. — 668 с.
466. Материалы для истории русского флота. — Ч. XVII. — СПб. : Типография Морского министерства, 1904. — 667 с.
467. Николаеву 200 лет. 1789—1989 гг. : сб. документов и материалов / сост. И. А. Быченков, Л. С. Климова, Ш. С. Людковский и др. — К. : Наукова думка, 1989. — 400 с.
468. Подводное кораблестроение в России (1900—1917 гг.). Сборник документов. — Ленинград : Судостроение, 1965. — 403 с.
469. Севастополю 200 лет. 1783—1983. Сборник документов и материалов / [сост. Ванеев Г. И., Кондранов И. П., Коротков М. А., Фомина Н. Н.] — К. : Наукова думка, 1983. — 414 с.
470. Свод древнейших письменных известий о славянах / [Иванов С. А.,

Литаврин Г. Г., Ронин В. К. и др. сост.] ; отв. ред. Г. Г. Литаврин — Т. 2: (VII—IX вв.) — М. : „Восточная литература” РАН, 1995. — 590 с.

471. Херсону 200 лет. 1778—1978. Сборник документов и материалов / [Давыдов М. И., Луганская А. А., Масенков В. П. и др] ; отв. ред. В. П. Завгородний — К. : Наукова думка, 1978. — 405 с.
472. Kronika Marcina Bielskiego. — Sanok, 1856. — Т. 3. — 1359 s.

Автобіографії, спогади, щоденники

473. Адмирал А. Грейг : из воспоминаний моряка // Морской сборник. — 1861. — № 12. — С. 130—136. — (Неофиц. отд.).
474. Академик А. Н. Крылов. Воспоминания и очерки. — М. : Изд-во АН СССР, 1956. — 883 с.
475. Асланбегов А. Адмирал Алексей Самуилович Грейг: Биографический очерк / А. Асланбегов. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1873. — 149 с.
476. Асланбегов А. Адмирал Павел Степанович Нахимов. Биографический очерк / А. Асланбегов. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1898. — 40 с.
477. Березин Е. Адмирал Григорий Иванович Бутаков / Е. Березин, А. Делливрон. — 2-е издание. — СПб. : Типогр. и литография А. Пожаровой, 1884. — 93 с.
478. Биография адмирала Грейга // Морской сборник. — 1850. — Т. 3. — С. 578—588.
479. Грейг Алексей Самуилович // Энциклопедический словарь / Изд.: Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. — СПб. : Типолитография И. А. Ефрона. — 1893. — Т. 9 (18). — С. 606.
480. Григорович И. К. Воспоминания бывшего Морского министра / И. К. Григорович ; под ред. И. Ф. Цветкова. — СПб. : Дева, 1993. —

218 с.

481. Денисов А. И. Генерал-адъютант, адмирал Николай Андреевич Аркас: Биографический очерк / А. И. Денисов. — Севастополь : Тип. Д. О. Харченко, 1887. — 294 с.
482. Житков К. Г. Светлой памяти Великого Князя Константина Николаевича генерал-адмирала русского флота. (Биогр. очерк) / К. Г. Житков. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1902. — 135 с.
483. Ловягин А. Потемкин Г. А. / Русский биографический словарь / А. Ловягин. — СПб. : Типография И. Скороходова, 1905. — Т. 14. — С. 649 — 669.
484. Письма А. А. Попова по вопросам кораблестроения / сост. Ф. В. Мигачев. // Судостроение. — 1971. — №9. — С. 53-54.
485. Сайн Н. Еще материалы для биографии адмирала А. С. Грейга / Н. Сайн // Морской сборник. — 1862. — № 8. — С. 50—61 (Смесь).
486. Соколов А. Бригадир Михаил Леонтьевич Фалеев / А. Соколов // Морской сборник. — 1855. — № 8. — С. 179—196. — (Учено-литературный отд.).
487. Соколовская З. К. 400 биографий ученых. О серии „Научно-биографическая литература” / З. К. Соколовская . — М. : Наука, 1988. — 510 с.
488. Шестаков И. Владимир Алексеевич Корнилов / И. Шестаков // Морской сборник. — 1855. — Т. XIX. — № 12. — С. 201—229. — (Учено-литературный отдел).
489. Шестаков И. А. Полвека обыкновенной жизни / И. А. Шестаков. — СПб. : Судостроение, 2006. — 781 с.

Довідкові видання

490. Административно-территориальные преобразования в Крыму, 1783—1998 гг. Справочник. — Симферополь, 1999. — 459 с.

491. Александров Ю. И. Отечественные подводные лодки до 1918 года. Справочник / Ю. И. Александров // Бастион. Военно-технический сборник. — Вып. 6. — 2002. — 76 с.
492. Амон Г. А. Морские памятные даты / Г. А. Амон. — М. : Военное издательство, 1987. — 398 с.
493. Апальков Ю. В. Боевые корабли русского флота. 8.1914 — 10.1917. Справочник / Ю. В. Апальков. — СПб., 1996. — 197 с.
494. Аркас Николай Андреевич // Общий морской список. — Ч. IX. — СПб. : Типография Морского министерства, 1897. — С. 112—117.
495. Бережной С. С. Линейные и броненосные корабли. Канонерские лодки: справочник / С. С. Бережной. — М. : Воениздат, 1997. — 312 с.
496. Бережной С. С. Крейсера и миноносцы: справочник / С. С. Бережной. — М. : Воениздат, 2002. — 472 с.
497. Берх Мориц Борисович // Общий морской список. — Ч. VI. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1892. — С. 24—26.
498. Боевая летопись русского флота: хроника важнейших событий военной истории русского флота с XI ст. по 1917 г. / [Егоров В. Г., Никульченков К. И., Землин Н. Н. и др.] ; под ред. Новиков Н. В. — М. : Воениздат, 1948. — 490 с.
499. Будиловский И. В. Военные флоты и морская справочная книжка на 1892 г. / И. В. Будиловский. — СПб. : Типог. Эдуарда Гоппе, 1892. — 623 с.
500. Бутаков Григорий Иванович // Общий морской список. — Ч. IX. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1897. — С. 335—342.
501. Великий князь Алексей Александрович // Общий морской список. — Ч. XIII. — СПб. : Типография Морского министерства, 1890. — С. 3—17.
502. Великий Князь Константин Николаевич // Общий морской список. — Ч. IX. — СПб. : Типография Морского министерства, 1897. — С. 3—21.

503. Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год / Ф. Веселаго. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1872. — 797 с.
504. Галл Роман Романович. // Общий морской список. — СПб. : Типография В. Демакова, 1890. — Ч. III. — С. 341—343.
505. Географическо-статистический словарь Российской империи / сост. П. Семенов. — СПб. : Типография В. Безобразова, 1865. — Т. II. — 898 с.
506. Глазенап Богдан Александрович // Общий морской список. — Ч. IX. — СПб. : Типография Морского министерства, 1897. — С. 583—588.
507. Голенищев-Кутузов Л. О судах Черноморского флота построенных со времени вступления на престол Николая Павловича / Л. Голенищев-Кутузов. — СПб. : Морск. штаб, 1844. — 185 с.
508. Городские поселения в Российской империи. — Т. 5. — Ч. II. — СПб. : Тип. К. Вульфа, 1865. — 498, 58 с.
509. Грейг Алексей Самуилович // Энциклопедический словарь / изд.: Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. — СПб. : Типолиитография И. А. Ефрона. — 1893. — Т. 9 (18). — С. 606.
510. Грейг Алексей Самуилович // Общий морской список. — СПб. : Типография Морского министерства, 1890. — Ч. III. — С. 433—437.
511. Де Траверсе И. И. // Общий морской список. — СПб. : Типография Морского министерства, 1890. — Ч. V. — С. 215—216.
512. Державний архів Миколаївської області: Анотований реєстр. — Т. 1. Фонди дорадянського періоду. — Миколаїв, 2006. — 159 с.
513. Каталог документів і фотоматеріалів родини Аркасів. З фондів Миколаївського обласного краєзнавчого музею. — Миколаїв, 2002. — 20 с.
514. Каталог литературы, выпущенной издательством “Судостроение” за 1940—1964 гг. Библиографический указатель / сост. Н. П. Остапович, Н. Ф. Кабанова, М. В. Русецкая. — Ленинград : Судостроение, 1965. — 352 с.

515. Корабли Российского императорского флота 1892—1917: Энциклопедия / под общ. ред. А. Е. Тараса. — Минск : Харвест, 2000. — 336 с.
516. Кротков А. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте / А. Кротков. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1893. — 529 с.
517. Лазарев Михаил Петрович. // Общий морской список. — Т. VII. — СПб. : Типография Морского министерства, 1893. — С. 384 — 391.
518. Миколаївський обласний державний архів. Путівник / [Блябліна В. В., Галдіна Г. С., Кравченко М. О.] ; під ред. Ш. С. Людковського. — К. : Наукова думка, 1966. — 296 с.
519. Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота / С. П. Моисеев. — М. : Воениздат, 1948. — 576 с.
520. Морев Д. Д. Очерк коммерческой географии и хозяйственной статистики России сравнительно с другими государствами / Д. Д. Морев. — 8-е изд. Вып. 1. — СПб. : Типография Стасюлевича М. М., 1906. — IV, 160 с.
521. Морской энциклопедический справочник : в 2 т. — Т. 1 / под ред. Н. Н. Исанина. — Л. : Судостроение, 1986. — 512 с.
522. Морской энциклопедический справочник : в 2 т. — Т. 2 / под ред. Н. Н. Исанина. — Л. : Судостроение, 1986. — 520 с.
523. Неболсин Г. Статистические записки о внешней торговле России / Г. Неболсин. — Ч. I. — СПб. : Тип департамента внешней торговли, 1835. — 223, 31 с.
524. Неболсин Г. Статистические записки о внешней торговле России / Г. Неболсин. — Ч. II. — СПб. : Тип департамента внешней торговли, 1835. — 284 с.
525. Николаевцы. Энциклопедический словарь (2000 персоналий, 1500 портретов и иллюстраций). — Николаев : Возможности Киммерии, 1999. — 374 с.

526. Олійник О. Л. Байдак. Українське козацтво: Мала енциклопедія / О. Л. Олійник. — К. : Генеза; Запоріжжя : Прем'єр, 2002 — С. 26.
527. Орлов П. А. Указатель фабрик и заводов Европейской России : Материалы для фабрично-заводской статистики / П. А. Орлов, С. Г. Будагов. Изд. III. Испр. и доп. — СПб. : Типография В. Киршбаума, 1894. — 826 с.
528. Панькова С. Берладники. Довідник з історії України / С. Панькова. Вид. 2-ге, допр. і доп. — К. : Генеза, 2002. — С. 61.
529. Пещуров Алексей Алексеевич // Общий морской список. — Ч. XI. — СПб. : Типография Морского министерства, 1900. — С. 187 — 190.
530. Подводные лодки Великой войны 1914—1918 / А. Е. Тарас. — Мн. : Харвест, 2003. — 336 с.
531. Попов Андрей Александрович / Энциклопедический словарь // Изд.: Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. — Т. 24-а (48) — СПб. : Семеновская типо-литография (И. А. Ефрона), 1898. — С. 559.
532. Попов Андрей Александрович // Общий морской список. — Ч. XI. — СПб. : Типография Морского министерства, 1900. — С. 241—250.
533. Пустошин Павел Васильевич // Общий морской список. — Ч. IV. — СПб. : Типография Морского министерства, — 1890. — С. 626—629.
534. Речной флот (паровой и непаровой) по переписи 1895 года. и судостроение в 1892—1896 годах в Европейской России. — СПб. : Типография Министерства путей сообщения, 1898. — XVIII с; 26 с; 43 с; 49 с; 9; 18 с; 11 с; 7 с; 45 с; 66 с.
535. Русская периодическая печать (1702—1894). Справочник / под ред. А. Г. Дементьева и др. — М. : Госполитиздат, 1959. — 835 с.
536. Русский календарь на 1901 г. / сост. А. Суворин. — СПб. : Тип. А. С. Суворина, 1901. — 662 с.
537. Русский календарь на 1912 г. / сост. А. Суворин. — СПб. : Тип. А. С. Суворина, 1911. — 616 с.
538. Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1896 г. — СПб. :

- Тип. В. Киршбаума, 1896. — XLI, 273 с.
539. Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1899 г. — СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1899. — XX, 288 с.
540. Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1915 г. — Петроград : Гос. тип., 1915. — 265 с.
541. Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1916 г. — Петроград : Гос. тип., 1916. — XLI, 258 с.
542. Севастополь. Энциклопедический справочник / ред.-сост. М. П. Апошанская. — Севастополь : Музей героической обороны и освобождения Севастополя, 2000. — 688 с.
543. Сокульський А. Чайка. Українське козацтво: Мала енциклопедія. — К. : Генеза; Запоріжжя : Прем'єр, 2002. — С. 531 – 532.
544. Список речных судов. Бассейны рек: Днепра и Буга, Дона и Кубани, Сибирских и Средне-Азиатских рек / Составлен по данным местных бюро Регистра Союза ССР на 1-е марта 1927 года. — Рыбинск : Изд-во типо-лит. ЯГСНХ им. Володарского, 1927. — XXVIII; [Ч. III, Ч. IV.]. — 149, 218 с.
545. Статистический временник Российской империи: материалы для статистики речного судоходства. — Ч. 1, Серия. 2, Вып. 2. — СПб., 1872. — 303 с.
546. Строгонов А. А. Севастополь в лицах за 150 лет (1770—1920) / А. А. Строгонов — Севастополь : Изд-во „ЭКОСИ-Гидрофизика” МГИ НАУН, 2003. — 243 с.
547. Тарас А. Е. История подводных лодок 1624—1904 / А. Е. Тарас. — М. : АСТ, Мн. : Харвест, 2002. — 240 с.
548. Тарас А. Е. Энциклопедия броненосцев и линкоров / А. Е. Тарас. — М. : АСТ, Мн. : Харвест, 2002. — 800 с.
549. Усольцев В. С. Построены корабелями Севастополя / В. С. Усольцев. — Севастополь : Ахтиар, 1995. — 75 с.
550. Ушаков Федор Федорович // Общий морской список. — Ч. V. — СПб.

- : Типография Морского министерства, — 1890. — С. 248—251; Ч. VIII. — СПб. — 1894. — С. 621 — 626;
551. Фасмер М. Этимологический словарь русского языка: в 4 т. / М. Фасмер. — Т. 4. — М. : Прогресс, 1973. — 852 с.
552. Федорченко В. Императорский дом. Выдающиеся сановники. Энциклопедия биографий: в 2-х томах / В. Федорченко. — Т. 2. — М. : Олма-Пресс, 2003. — 638 с.
553. Черников И. И. Энциклопедия речного флота / И. И. Черников. — М. : ООО „Издательство АСТ“; СПб. : ООО „Издательство Полигон“, 2004. — 702 с.
554. Чернышев А. А. Российский парусный флот : справочник в 2-х томах / А. А. Чернышев. — Т. 1. — М. : Воениздат, 1997. — 311 с.
555. Чернышев А. А. Российский парусный флот : справочник в 2-х томах / А. А. Чернышев. — Т. 2. — М. : Воениздат, 2002. — 480 с.
556. Шевченківські лауреати. 1962—2001: Енциклопедичний довідник / М. Г. Лабінський (авт. – упоряд); І. М. Дзюба (вступ. сл.) — К. : Вид-во Криниця, 2001. — 696 с.
557. Шестаков Иван Алексеевич // Общий морской список. — Ч. XII. — СПб., 1900. — С. 313 — 320.
558. Широкоград А. Б. 200 лет парусного флота России. 1696—1891 гг. / А. Б. Широкоград. — М. : Вече, 2007. — 448 с.
559. Шпитальов Г. Г. Дуб. Українське козацтво: Мала енциклопедія / Г. Г. Шпитальов. — К. : Генеза; Запоріжжя : Прем'єр, 2002. — С. 141.
560. Энциклопедический словарь / изд.: Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. — Т. 6 (11). — СПб. : Типолитография И. А. Ефрона. — 1892 — 488 с.
561. Энциклопедический словарь / изд.: Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. — Т. 19-а (38). — СПб. : Типолитография И. А. Ефрона. — 1896— 960, II с.
562. Энциклопедический словарь / изд. : Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. — Т. 21 (41). — СПб. : Типолитография И. А. Ефрона. — 1897. — 480 с.

563. Языков Н. Л. Общий морской список / Н. Л. Языков. — СПб : Типография морского министерства, 1890. — Ч. V. — С. 412—414.
564. Encyclopedia Americana. — V. 19. — Danbury : Scholastic Library Publishing, Inc., 2004. — 798 p.
565. The New Encyclopaedia Britannica: Macroaedia. — V. 1—30. — Chicago : Encyclopaedia Britannica, Inc., 1994.
566. The New Encyclopaedia Britannica: Microaedia. — V. 1. — Chicago : Encyclopaedia Britannica, Inc., 1994. — 980 p.
567. The New Encyclopaedia Britannica: Microaedia. — V. 2. — Chicago : Encyclopaedia Britannica, Inc., 1994. — 982 p.
568. The New Encyclopaedia Britannica: Microaedia. — V. 8. — Chicago : Encyclopaedia Britannica, Inc., 1994. — 1044 p.
569. The New Encyclopaedia Britannica: Microaedia. — V. 10. — Chicago : Encyclopaedia Britannica, Inc., 1994. — 952 p.

ЛИТЕРАТУРА

570. Абрамов Я. В. Стефенсон и Фультон: (Изобретатели паровоза и парохода): Их жизнь и научно-практическая деятельность: Биограф. очерки / Я. В. Абрамов. — СПб. : Типогр.-литогр. фотогр. Штейна В. И., 1893. — 78 (6) с.
571. Адамович Н. И. Подводные лодки, их устройство и история / Н. И. Адамович. — СПб. : Тип. И. И. Базлов, 1905. — [8], 159, [4].
572. Азарьев Н. О поповках / Н. Азарьев // Морской сборник. — 1876. — № 12. — С. 1—34. — (Неофиц. отд.).
573. Алексеев Н. И. Хроника отечественного судостроения и мореплавания / Н. И. Алексеев // Судостроение. — 1978. — № 7. — С. 72 — 77.
574. Ананьич Б. В. Банкирские дома в России, 1860—1914 гг.: Очерки истории частного предпринимательства / Б. В. Ананьич ; АН СССР, Инст. истории СССР. Ленингр. отд. — Ленинград : Наука.

- Ленинградское отделение, 1991. — 196 с.
575. Андриенко В. Г. Броненосцы береговой обороны конструкции А. А. Попова / В. Г. Андриенко // Судостроение. — 1985. — № 11. — С. 58 — 61.
576. Андриенко В. Г. Круглые суда адмирала Попова / В. Г. Андриенко. — СПб. : Гангут, 1994. — 40 с.
577. Анохин В. А. Монетное дело Херсонеса: IV в. до н.е. — XII в. н.е. / В. А. Анохин. — К. : Наук. думка, 1977. — 175 с.
578. Анохин В. А. Монетное дело Боспора / В. А. Анохин. — К. : Наук. думка, 1986. — 178 с.
579. Арбузов В. В. Броненосцы „Петр Великий” и „Девастейшн” / В. В. Арбузов // Судостроение. — 1984. — № 7. — С. 60—62.
580. Арбузов В. В. Броненосцы типа „Екатерина II” / В. В. Арбузов. — СПб. : Гангут, 1994. — 68 с.
581. Арбузов В. В. Первый эскадренный броненосец Черноморского флота / В. В. Арбузов // Судостроение. — 1986. — № 5. — С. 55 — 59.
582. Арбузов В. В. Эскадренные броненосцы „Чесма” и „Синоп” / В. В. Арбузов // Судостроение. — 1987. — № 5. — С. 47 — 50.
583. Аренс Е. Значение японской войны в истории нашего флота / Е. Аренс // Морской сборник. — 1907. — № 2. — С. 1—14. — (Неофициальный отдел).
584. Аренс Е. И. История русского флота. Екатерининский период / Е. Аренс. — СПб. : Тип. Морского Министерства, 1897. — 460 с.
585. Аренс Е. И. Морская сила и история / Е. Аренс. — СПб. : Тип. Главного управления, 1912. — 125 с.
586. Аренс Е. И. История русского флота. Царствование императора Александра I / Е. Аренс. — СПб. : Литография, 1899. — 90 с.
587. Аренс Е. И. Роль флота в войну 1877—1878 гг. / Е. Аренс. — СПб. : Тип. главного управления уделов, 1903. — 116 с.
588. Аркас З. А. Начало учреждения Российского флота на Черном море и

- действия его с 1778 по 1798 гг. / З. А. Аркас // ЗООИД — 1858. — Т. IV. — С. 261 — 309.
589. Аркас З. А. Действия Черноморского флота с 1798 по 1806 гг. (Продолжение) / З. А. Аркас // ЗООИД. — 1863 — Т. V. — С. 846 — 901.
590. Аркас З. А. Продолжение действий Черноморского флота с 1806 по 1856 гг. (Окончание) / З. А. Аркас // ЗООИД. — 1867. — Т. VI. — С. 401—444.
591. Археология Украинской ССР: в 3 т. — Т. 3. Раннеславянский и древнерусский периоды / [В. Д. Баран, Р. С. Орлов, П. П. Толочко и др.]; отв. ред. В. Д. Баран — К. : Наукова думка, 1986. — 573 с.
592. Афанасьев Д. К истории Черноморского флота (1768—1816 гг.) / Д. Афанасьев // Русский архив. — 1902. — Вып. 2. — С. 193 — 262.
593. Афанасьев Д. М. К истории Черноморского флота (1816 — 1853) / Д. Афанасьев // Русский архив. — 1902. — Вып. 3. — С. 369 — 458.
594. Афанасьев-Чужбинский А. С. Собрание сочинений / А. С. Афанасьев-Чужбинский. — Т. 7 : Поездка в Южную Россию. — Ч. I: Очерки Днепра. — 2-е изд. — СПб. : Кн. Изд-во Г. Гоппе. Тип. Е. Гоппе, 1893. — 450, II с.
595. Афонин Н. Н. Миноноски постройки 1877—1878 гг. / Н. Н. Афонин // Судостроение. — 1981. — № 3. — С. 59—62.
596. Афонин Н. Н. Эскадренные миноносцы типа „Лейтенант Пушин” / Н. Н. Афонин // Судостроение. — 1983. — № 5. — С. 66 — 69.
597. Баиов А. Русская армия в царствование императрицы Анны Иоанновны. Война России с Турцией в 1736—1739 гг. Первые три года войны / А. Баиов. — СПб. : Электро-типография Н. Стойковой, 1906. — Т. 1. — 748 с.
598. Байбаков А. Б. Завод „Ленинская кузница” / А. Б. Байбаков, Р. С. Кац. — К. : Изд-во технической литературы УССР, 1962. — 173 с.
599. Байбаков О. Б. Героїчні сторінки / А. Б. Байбаков, Р. С. Кац. — К. :

- Політвидав, 1968. — 115 с.
600. Бакланова И. А. Рабочие судостроители России в XIX веке / И. А. Бакланова. — Москва — Ленинград : Изд-во АН СССР, 1959. — 237 с.
601. Баран В. Д. Давні слов'яни / Україна крізь віки: в 15 томах / В. Д. Баран. — Т. 3. — К. : Видавничій дім „Альтернативи”, 1998. — 336 с.
602. Басевич В. РОПиТ и паровое судоходство на Черном море / В. Басевич // Морской флот. — 1991. — № 4. — С. 38 — 40.
603. Беклемишев М. Н. Специально минные суда. Руководство минного офицерского класса / сост. лейт. З. Беклемишев. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1898. — 375 с.
604. Белавенец П. И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России / П. И. Белавенец. — СПб., 1910. — 280 с.
605. Белавенец П. И. Материалы по истории русского флота / П. И. Белавенец. — М.-Л. : Воениздат, 1940. — 152 с.
606. Белкин С. И. Голубая лента Атлантики / С. И. Белкин. — Ленинград : Судостроение, 1990. — 238 с.
607. Березанська С. С. Населення в епоху енеоліту / Давня історія України: в трьох томах / С. С. Березанська, В. В. Отрощенко. — Т. 1. Первісне суспільство. — К. : Наукова думка, 1997. — С. 231—383.
608. Беренбейм Д. Я. О пути греков через Черное море / Д. Я. Беренбейм // Советская археология. — 1958. — № 3. — С. 201—203.
609. Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XIX веке / Л. Г. Бескровный. — М. : Наука, 1973. — 615 с.
610. Бескровный Л. Г. Армия и флот России в начале XX века / Л. Г. Бескровный. — М. : Наука, 1986. — 237 с.
611. Бестужев Н. А. Опыт истории Российского флота (Введение) / Н. А. Бестужев // Соревнователь просвещения и благотворения. — 1822. — Ч. XX.

612. Бестужев Н. А. Опыт истории Российского флота / Н. А. Бестужев ; подгот. к изд. И. А. Лившиц и канд. истор. наук Г. Е. Павлова / науч. ред. проф. С. Б. Окунь. — Л. : Судпромгиз, 1961. — 172 с.
613. Бесов Л. М. Історія науки і техніки / Л. М. Бесов. — 3-є вид., переробл. і доп. — Харків : НТУ „ХПІ”, 2005. — 376 с.
614. Блаватский В. Д. О Боспорском ремесле IV-I вв. до н. е. / В. Д. Блаватский // Советская археология. — 1959. — Т. XXIX — XXX. — С. 42—49.
615. Бовыкин В. И. Банки и военная промышленность России накануне первой мировой войны / В. И. Бовыкин // Исторические записки АН СССР, 1959. — Т. 64. — С. 82—135.
616. Бовыкин В. И. Формирование финансового капитала в России кон. XIX в. / В. И. Бовыкин. — 1908 г. — М. : Наука, 1984. — 287 с.
617. Богатырев И. В. Судостроение для Черного моря в Петровский период / И. В. Богатырев // Судостроение. — 1988. — № 1. — С. 52—55.
618. Боголюбов Н. П. История корабля / М. Боголюбов. — Т. 1. — М., Тип. Л. Снегирева, 1879. — 354 с.
619. Боголюбов Н. П. История корабля / М. Боголюбов. — Т. 2. — М., Тип. Л. Снегирева, 1880. — 670 с.
620. Бойко А. В. Південна Україна останньої чверті XVIII століття: аналіз джерел / А. В. Бойко. — К., 2000. — 308 с.
621. Болдырев А. В. Техника мореходства / Эллинистическая техника / А. В. Болдырев , Я. М. Боровский . — М. — Л. : Изд-во АН СССР, 1948. — С. 320—341.
622. Боллати-ди-С. Пьер. Краткий очерк морской политики / Пьер С. Боллати-ди ; пер. Де-Ливрон. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1912. — 94 с.
623. Болотников Н. Я. Ф. Ф. Беллинсгаузен и М. П. Лазарев. / Болотников Н. Я., Дивин В. А., Головин В. М. // Русские мореплаватели. — М. : Воениздат. — 1953. — С. 185—210.

624. Борисенко В. Й. Соціально-економічний розвиток Лівобережної України в другій половині XVII ст. / В. Й. Борисенко. — К. : Наук. думка, 1986. — 263 с.
625. Борисковский П. И. Палеолит Украины. Историко-археологические очерки / П. И. Борисковский. — М.-Л. : Изд-во АН СССР, 1953. — 463 с.
626. Борщак І. Мазепа: людина й історичний діяч / І. Борщак // Записки Наукового товариства ім. Т. Шевченка. — Т. 152. — Львів, 1933. — С. 1—34.
627. Брашинский И. Б. Понтийское пиратство / И. Б. Брашинский // Вестник древней истории. — 1973. — № 3. — С. 124—133.
628. Брашинский И. Б. Торговля / Петерс Б. Г., Шелов Д. Б. // Античные государства Северного Причерноморья. — М. : Изд-во „Наука”, 1984. — С. 174—186.
629. Бугаенко Б. А. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета / Б. А. Бугаенко, А. Ф. Галь, Н. М. Костенко. — Николаев : УГМТУ, 1995. — 241 с.
630. Бугаенко Б. А. История судостроения : учеб. пособие / Б. А. Бугаенко, А. Ф. Галь. — Ч. 1. От древнейших времен до конца парусной эпохи. — Николаев : НУК, 2005. — 188 с.
631. Бугаенко Б. А., История судостроения : учеб. пособие / Б. А. Бугаенко, А. Ф. Галь. — В 3 ч. — Ч. 2. Становление парового и металлического судостроения. — Николаев : НУК, 2007. — 296 с.
632. Буйських С. Б. Військова справа / Історія української культури: у 5 т. — Т. 1. Історія культури давнього населення України / [Ю. С. Асєєв, В. Д. Баран, І. А. Баранов та ін.] ; голов. ред. П. П. Толочко — К. : Наукова думка, 2001. — С. 516—528.
633. Бунятян К. П. Дописемна історія народів України / Україна крізь віки: в 15 т. / К. П. Бунятян, В. Ю. Мурзін, О. В. Симоненко — Т. 1. На світанку історії. — К. : Видавничий дім Альтернативи, 1998. — С.

- 18—110.
634. Бурачек П. С. Заметки о флоте / П. С. Бурачек. — Ч. 1. — СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1910. — 262 с.
635. Бухтеев М. Торговое судостроение в Херсоне / М. Бухтеев // Журнал мануфактуры и торговли. — 1843. — № 8. — С. 265—278.
636. Быховский И. А. Мастера „потаянных” судов / И. А. Быховский. — М. : Военно-морское изд-во, 1950. — 93 с.
637. Быховский И. А. Отец и сын Поповы / Рассказы о русских кораблестроителях / И. А. Быховский. — Ленинград : Судостроение, 1966. — С. 94—123.
638. Валишевский К. Сын Великой Екатерины. Император Павел I, его жизнь, царствование и смерть. 1754—1801. По новым, большую часть, не издан. Документам / К. Валишевский. — СПб. : Тип. Суворина А.С., [1914]. — 662 с.
639. Валужева А. П. (Мунт). Севастополь и его славное прошлое / А. П. Валужева (Мунт). — СПб. : Тип. А. Ф. Девриева, 1899. — 177 с.
640. Вахарловский Г. А. Севастопольские доки эпохи парусного флота. По материалам музея Севастопольского морского завода им. Орджоникидзе и ЦГА ВМФ / Г. А. Вахарловский // Судостроение. — 1972. — № 12. — С. 51—52.
641. Вахарловский Г. А. Севастопольские доки эпохи парусного флота / Г. А. Вахарловский, М. Ф. Малкин // Судостроение. — 1983. — № 6. — С. 58—61.
642. Веселаго Ф. Краткая история русского флота / Ф. Веселаго. — Вып. 1. — СПб. : Типография В. Демакова, 1893. — 302 с; Вып. 2. — СПб. : Типография В. Демакова, 1895. — 160 с.
643. Веселаго Ф. Очерк русской морской истории / Ф. Веселаго. — СПб. : Тип. Демакова, 1875 г. — Ч. 1. — 652 с.
644. Вильсон Х. Линейные корабли в бою 1914—1918 гг. / Х. Вильсон ; пер. с англ. — М. : Гос. воен. изд-во, 1938. — 483 с.

645. Виноградов Ю. Г. Политическая история Ольвийского полиса VII-I вв. до н.э. Историко-эпиграфическое исследование / Ю. Г. Виноградов. — М., 1989. — 288 с.
646. Виргинский В. С. Начало парового судоходства в России / В. С. Виргинский. — М. : Мин-во Речного флота СССР, 1948. — 47 с.
647. Виргинский В. С. Роберт Фультон. 1765—1815 / В. С. Виргинский. — М. : Наука, 1965. — 82 с.
648. Висковатов А. В. Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще до исхода XVII столетия / А. В. Висковатов. — СПб. : Тип. Морского ученого комитета, 1864. — 170 с.
649. Висковатов А. В. Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще до исхода XVII столетия. Изд. 2-е / А. В. Висковатов. — М. : Воениздат, 1946. — 179 с.
650. Витте А. Г. Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах. Кап. второго ранга А. Г. фон-Витте / А. Г. Витте. — СПб. : Изд. О.М. фон-Витте, 1907. — 654 с.
651. Вишневецкий. Отчет о взрыве перемычки Алексеевского дока в Севастополе / Вишневецкий // Морской сборник. — 1888. — № 3. — С. 149—160. — (Неофиц. отд.).
652. Водотика С. Г. Історія Херсонщини / С. Г. Водотика, Э. Г. Сінкевич. — Херсон : Айлант, 2003. — 202 с.
653. Войтович Л. В. Середні віки в Україні: хронологія, проблеми періодизації / Л. В. Войтович // Український історичний журнал (далі УІЖ) — 2003. — № 4. — С. 134—138.
654. Волков С. В. Русский офицерский корпус / С. В. Волков. — М. : Воениздат, 1993. — 367 с.
655. Гайдукевич В. Ф. О путях прохождения древнегреческих кораблей в Понте Эвксинском / В. Ф. Гайдукевич ; Краткие сообщения Института археологии АН СССР (КСИА). — М.-Л. : Изд-во АН СССР. — 1969.

- № 116. — С. 11—19.
656. Гайдукевич В. Ф. Боспорское царство / В. Ф. Гайдукевич. — М.-Л. : Изд-во АН СССР, 1949. — 623 с.
657. Ганичев В. Н. Ушаков / В. Н. Ганичев. — М. : Молодая гвардия, 1990. — 462 с.
658. Ге Г. Н. Исторический очерк столетнего существования города Николаева при устье Ингула (1790—1890) / Г. Н. Ге. — Николаев : Русская типолитография, 1890. — 121 с.
659. Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения / Э. Генриот. — Ленинград : Судостроение, 1974. — 189 с.
660. Гладких М. І. Духовна культура // Давня історія України: В 3-х т. / П. П. Толочко та ін. (ред.): НАН України, Інститут археології. Т. 1. Первісне суспільство. / М. І. Гладких, В. Н. Станко. — К. : Наукова думка, 1997. — С. 98—113.
661. Глазенап В. Разные замечания о винтовых судах / В. Глазенап // Морской сборник. — 1855. — № 5. — С. 462—473. — (От морского ученого комитета).
662. Голобуцкий В. А. Запорожское казачество / В. А. Голобуцкий. — К. : Госполитиздат, 1957. — 462 с.
663. Голобуцкий В. А. Черноморское казачество / В. А. Голобуцкий. — К. : Изд-во АН УССР, 1956. — 415 с.
664. Голобуцький В. Запорозьке козацтво / В. Голобуцький. — К. : Вища школа, 1994. — 539 с.
665. Голобуцький В. О. Економічна історія Української РСР / В. О. Голобуцький. — К. : Вид-во „Вища школа”, 1970. — 298 с.
666. Голов Д. А. Подводное судоходство. История развития и современное состояние: в 2-х ч. / Д. А. Голов. — СПб. : Тип. К. Л. Риккера, 1904. — 412 с.
667. Головачев В. Ф. История Севастополя, как русского порта / В. Ф. Головачев. — СПб. : Печатано в типограф. департамента уделов,

1872. — 258 с.
668. Гончарук Т. Г. Григорій Потьомкін — гетьман українського козацтва. Науково-популярний нарис / Т. Г. Гончарук. — Одеса : Астропринт, 2002. — 144 с.
669. Горловский Д. Н. Итоги двадцатипятилетия Херсонского городского самоуправления. Краткий историко-экономический очерк / Д. Н. Горловский. — Херсон : Тип. О. Д. Хадушиной, 1896. — 184 с.
670. Городничев В. С. Краткий очерк развития кораблестроения / В. С. Городничев. — Ленинград : ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского, 1954. — 166 с.
671. Граков Б. Н. Термин *Σκίβητα* и его производные в надписях Северного Причерноморья / Б. Н. Граков // Краткие сообщения о докладах и полевых исследованиях Института истории материальной культуры АН СССР (КСИИМК). — Вып. XVI. — М.; Л., 1947. — С. 79-88.
672. Гребенщикова Г. А. 120-пушечный корабль „Двенадцать Апостолов” / Г. А. Гребенщикова. — Изд-во. Гангут. — 2003. — 104 с.
673. Гребенщикова Г. А. Черноморский флот перед Крымской войной 1853—1856 годов. Геополитика и стратегия / Г. А. Гребенщикова. — СПб., Издатель М. А. Леонов, ООО „Коиплекс”, 2003. — 80 с.
674. Греков Б. Д. Киевская Русь / Б. Д. Греков. — М. : Учпедгиз, 1949. — 510 с.
675. Грибовский В. Флот в эпоху Алесандра III / В. Грибовский // Морской сборник. — 1995. — № 9. — С. 83—88.
676. Грибовский В. Флот в эпоху Николая II / В. Грибовский // Морской сборник. — 1995. — № 12. — С. 83—89.
677. Грибовский В. Ю. Подводные лодки типа „Морж” / В. Грибовский // Судостроение. — 1991. — № 2. — С. 72—75.
678. Грушевський М. С. Історія України-Руси : в 11 т., 12 кн. / М. С. Грушевський ; редкол. : П. С. Сохань (голова) та ін. — Т. 1. —

- К. : Наук. думка, 1991. — 736 с.; Т. 6. — 1995. — 680 с.; Т. 7. — 1995. — 628 с.
679. Гуржій І. О. Україна в системі всеросійського ринку 60-90-х рр. XIX ст. / І. О. Гуржій. — К. : Наукова думка, 1968. — 190 с.
680. Гуржій О. І. Гетьманська Україна / Україна крізь віки: в 15 т. / О. І. Гуржій, Т. В. Чухліб. — Т. 8. — К. : Видавничий дім Альтернативи, 1999. — 304 с.
681. Гусев С. А. К вопросу о транспортных средствах трипольской культуры / С. А. Гусев // Российская археология. — 1998. — № 1. — С. 15—27.
682. Давня історія України: 3-х т. / П. П. Толочко та ін. (ред.): НАН України, Інститут археології. — Т. 2: Скіфо-антична доба. [С. С. Бессонова, Н. О. Гаврилюк, В. М. Зубар та ін.] ; відп. ред. С. Д. Крижицький — К. : Інститут археології НАН України 1998. — 494 с.
683. Давня історія України: В 3-х т. / П. П. Толочко та ін. (ред. кол.); НАН України. Інститут археології: — Т. 3. Слов'яно-Руська доба. / [Ю. С. Асєєв, В. Д. Баран, Я. В. Баран та ін.] ; під ред. П. П. Толочко — К. : Наукова думка, 2000. — 695 с.
684. Даниленко В. Н. Кам'яна Могила / В. Н. Даниленко. — К. : Наукова думка, 1986. — 152 с.
685. Даниленко В. Н. Неолит Украины // В. Н. Даниленко. — К. : Наукова думка, 1969. — 260 с.
686. Дебу К. И. Подводное плавание. История подводного плавания, современные успехи техники субмарин и значение их в военно-морском деле и для научных изысканий / К. И. Дебу. — СПб. : Изд-во Тип. А. Суворина, 1905. — 222 с.
687. Дмитриев Н. И., Колпычев В. В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей / Н. И. Дмитриев, В. В. Колпычев. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1909. —

- 1030 с.
688. Дорошенко Д. І. Нарис історії України: в 2-х томах / Д. І. Дорошенко. — Т. 2. — К. : Глобус, 1991. — 349 с.
689. Доценко В. А. К вопросу о русском купеческом судостроении. Доклад Николаевского городского головы / В. А. Доценко. — Николаев, 1894. — 28 с.
690. Доценко В. Д. Российский броненосный флот. 1863—1917 / В. Д. Доценко. — СПб. : Судостроение, 1994. — 208 с.
691. Доценко В. Д. История военно-морского искусства. — Т. 1. Галеры, парусники, броненосцы / В. Д. Доценко. — М. : Изд-во Эксмо; Terra Fantastica, 2003. — 832 с.
692. Дружинина Е. И. Кючук-Кайнарджийский мир 1774 года (его подготовка и заключение) / Е. И. Дружинина. — М. : Изд-во АН СССР, 1955. — 368 с.
693. Дружинина Е. И. Северное Причерноморье в 1775—1800 гг. / Е. И. Дружинина. — М. : Изд-во АН СССР, 1959. — 279 с.
694. Дружинина Е. И. Южная Украина в 1800—1825 гг. / Е. И. Дружинина. — М. : „Наука”, 1970. — 383 с.
695. Дружинина Е. И. Южная Украина в период кризиса феодализма 1825—1860 гг. / Е. И. Дружинина. — М. : „Наука”, 1981. — 215 с.
696. Журавель А. Л. Верфи на Ингуле — 180 лет (завод им. 61 коммунара) / А. Л. Журавель // Судостроение. — 1963. — № 12. — С. 72—75.
697. Журавель А. Л. Первый корабль революции / А. Л. Журавель // Судостроение. — 1970. — № 11. — С. 52—53.
698. Жюль Верн. Плавающий остров / Собрание сочинений в 12 томах / Жюль Верн. — Т. 10. — М. : Госиздат, 1957. — С. 163—525.
699. Загоровский Е. Организация управления Новороссией при Потемкине в 1774—1791 годах / Е. Загоровский. — Одесса : „Славянская” типография, 1913. — 33 с.
700. Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в до-Петровской

- России. Историко-географическое исследование / Н. П. Загоскин. — Казань : Изд-во управления внутренних путей и шоссейных дорог, 1910. — 464 с.
701. Закревский Н. Севастополь / Н. Закревский // Морской сборник. — 1863. — № 2. — С. 140—168. (Неофиц. отд.)
702. Залесский Н. А. „Краб” — первый в мире подводный заградитель / Н. А. Залесский. — Л. : Судостроение, 1967. — 142 с.
703. Залесский Н. А. „Одесса” выходит в море / Н. А. Залесский. — Ленинград : Судостроение, 1987. — 126 с.
704. Залесский Н. А. Круглые суда адмирала Попова / Н. А. Залесский // Судостроение. — 1971. — № 12. — С. 49—53.
705. Залесский Н. А. Первый танкер, построенный в Николаеве / Н. А. Залесский // Судостроение. — 1980. — № 9. — С. 56—57.
706. Залізник Л. Переяславська Рада та цивілізаційний вибір України // Переяславська рада: історичне значення та політичні наслідки / Л. Залізник : матеріали наук.-практ. конф. / упоряд. М. Т. Товкайло. — К. : Вид. центр „Просвіта”, 2003. — С. 96—112.
707. Заруба В. Українське козацьке військо в російсько-турецьких війнах останньої чверті XVII ст. / В. Заруба. — Днепропетровск : Ліра ЛТД, 2003. — 464 с.
708. Захаров В. В. Пароход „Надежда” / В. В. Захаров // Судостроение. — 1978. — № 10. — С. 82—83.
709. Захаров В. В. Техника русского пароходостроения середины XIX в. / В. В. Захаров // Судостроение. — 1976. — № 1. — С. 58—62.
710. Зограф А. Н. Античные монеты / А. Н. Зограф // Материалы и исследования по археологии СССР (далі — МИА). — М. : Наука, 1951. — № 16. — 263 с.
711. Золотарев В. А. Три столетия Российского флота, XIX — начало XX века / В. А. Золотарев, И. А. Козлов. — М. : ООО „Издательство АСТ”; СПб. : ООО „Издательство Полигон”, 2004. — 685 с.

712. Золотарев В. А., Козлов И. А. Российский военный флот на Черном море и в Восточном Средиземноморье / В. А. Золотарев, И. А. Козлов. — М. : Наука, 1988. — 208 с.
713. Золотарев М. И. Торговые коммуникации между Херсонесом и Скифией в конце IV — первой трети III в. до н.э. / М. И. Золотарев // Археология. — 1996. — № 2. — С. 79—84.
714. Золотарьов М. Давньогрецькі мореплавці у Північному Причорномор'ї / М. Золотарев // Сторінки історії флоту України. — Севастополь : ВМС України, 1996. — С. 14—20.
715. Зубар В. М. Херсонес Понтійський / Україна крізь віки: в 15 томах / В. М. Зубар. — Т. 2. Античні держави північного причорномор'я. — К. : Видавничий дім Альтернативи, 1998. — С. 179—237.
716. Зубов Б. Н. Развитие кораблестроения на юге России / Б. Н. Зубов. — Калининград : Калининградское книжное изд-во, 1990. — 383 с.
717. Иловайский С. И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли / С. И. Иловайский. — Одесса : Тип. акц. Южно-Русского общ. печатного дела, 1907. — 359 с.
718. Истомина Э. Г. Водные пути России во II половине XVIII — нач. XIX ст. / Э. Г. Истомина. — М. : Наука, 1982. — 277 с.
719. Истомина Э. Г. Водный транспорт России в дореволюционный период / Э. Г. Истомина. — М. : Наука, 1991. — 263 с.
720. История культуры древнейшей Руси. Т. 1. Домонгольский период. — Материальная культура / под ред. Н. Н. Воронина и др. — М.-Л. : Изд-во АН СССР, 1951. — 549 с.
721. История отечественного военного судоремонта, Кн. 1 : От доковых адмиралтейств к морским заводам / редактор Е. Б. Смирнова. — СПб. : Гангут, 2004. — 335 с.
722. История отечественного судостроения IX-XIX вв.: в 5 т. — Т. 1. Парусное и деревянное судостроение / В. Д. Доценко, И. В. Богатырев, Г. А. Вахарловский, П. А. Кротов, А. Г. Сацкий. —

- СПб. : Судостроение, 1994. — 472 с.
723. История отечественного судостроения: в 5 т. — Т. 2. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. / Р. М. Мельников; сост. Б. Н. Малахов. — СПб. : Судостроение, 1996. — 544 с.
724. История отечественного судостроения: в 5 т. — Т. 3 : Судостроение в первой четверти XX в. (1906—1925) / Цветков И. Ф. — СПб. : Судостроение, 1995. — 560 с.
725. История Российского флота в царствование Петра Великого : Пер. съ неизданной английской рукописи Графъ Е. Путятинъ. — СПб. : Колокольная улица, соб. дом. № 14, 1897. — 108 с.
726. История российского флота. Современная версия / отв. редактор Н. Дубенюк. — М. : Эксмо, 2006. — 672 с.
727. История техники / Зворыкин А. А., Осьмова Н. И., Чернышев В. И., Шухардин С. В. — М. : Эконом. литература, 1962. — 772 с.
728. История Украинской ССР: в 10 т. — Т. 5. Украина в период империализма (нач XX в.) / глав. ред. Ю. Ю. Кондуфор, отв. ред. Сарбей В. Г., Вовчик А. Ф., Замковый П. В. — К. : Наукова думка, 1983. — 558 с.
729. Історія народного господарства Української РСР: у 3 т., чотирьох книгах. — Т. 1. Економіка досоціалістичних формацій / [Голобуцький В. О., Горбоватий М. Д., Ковальчак Г. І. і др.] ; відпов. ред. Дерев'янкін Т. — К. : Наукова думка, 1983. — 463 с.
730. Історія Одеси / [С. Р. Гриневецький, Р. Б. Боделан, В. П. Ващенко и др.] ; пред. В. Н. Станко — Одеса : Друк, 2002.— 534 с.
731. Історія українського війська (від княжих часів до 20-х років XX ст.) / Крип'якевич І., Гнатевич Б., Стефанів З. та ін. — 4-те вид., змін. і доп. — Львів : Світ, 1992. — 712 с.
732. Історія української культури: у 5 т. — Т. 1. Історія культури давнього населення України / [Ю. С. Асєєв, В. Д. Баран, І. А. Баранов та ін.] ;

- голов. ред. П. П. Толочко — К. : Наукова думка, 2001. — 1134 с.
733. Історія Української РСР: в 2 т. — Т. 1. / [В. А. Дядиченко, Ф. Є. Лось, Ф. П. Шевченко, Ф. О. Ястребов та ін.] ; гол. ред. О. К. Касименко — К. : Вид-во АН УРСР, 1953. — 784 с.
734. Історія Української РСР: в 2 т. — Т. 1. / [М. П. Ляшенко, Ф. Є. Лось, К. І. Стецюк та ін.] ; гол ред. К. К. Дубина — К. : Вид-во „Наукова думка”, 1967. — Т. 1. — 807 с.
735. Кабо В. Р. Происхождение и ранняя история аборигенов Австралии / В. Р. Кабо. — М. : Наука, 1969. — 407 с.
736. Калугин А. В. Современное судоходство и судостроение / А. В. Калугин. — Ленинград : Судостроение, 1981. — 124 с.
737. Касатонов И. В. Командую флотом: С. Г. Горшков и его адмиралы на Черном море в период „холодной войны”: в 2-х книгах : Кн. 1 / И. В. Касатонов. — М. : Андреевский флаг, 2004. — 648 с.
738. Кац Р. С. Черноморский судостроительный. 1898—1972 / Р. С. Кац , О. М. Златопольская, А. И. Смирнов. — Ленинград : Судостроение, 1973. — 354 с.
739. Кларк Г. Д. Доисторическая Европа. Экономический очерк / Г. Д. Кларк ; пер. с англ. М. Б. Граковой-Свиридовой ; ред. и предисл. А. Я. Брюсова. — М. : Изд-во иностранная литература, 1953. — 331 с.
740. Кобалія Д. „Запорозька чайка”: історія однієї знахідки / Д. Кобалія, В. Нефьодов. — Запоріжжя : Дике поле, 2005. — 168 с.
741. Козацтво на Півдні України / О. А. Бачинська та ін., В. А. Смолій (голов. ред.). — Одеса : Одеський національний університет, 2000. — 282 с.
742. Корабелы Севастополя / [Л. Г. Бегунов, Д. В. Кузмин, И. В. Попова] ; ред. кол. Н. В. Багринцев — Ленинград : Судостроение, 1983. — 278 с.
743. Корабельная летопись. Севастопольский морской завод / [В. В. Виноградов, Т. А. Гаврилова, Н. Е. Голубев и др.] ; ред. А. А. Череватый. — Севастополь : Арт-принт, 2003. — 534 с.

744. Коргуев Н. Русский флот в царствование Николая I / Н. Коргуев. — СПб., Тип. Морского мин-ва, 1896. — 89 с.
745. Корнилов А. Курс истории России XIX в. / А. Корнилов. — Ч. 1. — М. : Изд-во М. и С. Сабашниковых, 1918. — 283 с.
746. Костенко В. П. Эволюция мирового коммерческого флота / В. П. Костенко. — Ленинград : Судопроект, 1930. — 128 с.
747. Котляр М. Давньоруські корені козацтва. — Українське козацтво: витоки, еволюція, спадщина / М. Котляр : матеріали міжнар. наук. конф., присвяченої 500-річчю українського козацтва (Київ-Дніпропетровськ, 13—17 травня 1991 р.) : у трьох вип. — Вип. 1. — К., 1993. — С. 32—40.
748. Котова Н. С. Неолизация Украины / Н. С. Котова. — Луганск : Шлях, 2002. — 268 с.
749. Кравец В. П. Глиняные трипольские модельки саночек и челна в коллекциях Львовского исторического музея / В. П. Кравец // КСИИМК. — 1951. — Выпуск 39. — С. 127—131.
750. Кравцевич В. Украинский державный флот / В. Кравцевич. — К. : Край, 1992. — 171 с.
751. Крайнюков В. Г. Первый отечественный кораблестроительный регламент / Гангут. Научно-популярный сборник статей по истории флота и судостроения / В. Г. Крайнюков. — СПб. : Гангут, 1991. — Вып. 1. — С. 4—13.
752. Крестьянников В. В. А. С. Меншиков и В. А. Корнилов: два плана защиты Севастополя / Севастополь: взгляд в прошлое : сб. науч. статей сотрудников Государственного архива г. Севастополя / В. В. Крестьянников ; сост. В. В. Крестьянников. — Севастополь : ЧП Арефьев, 2006. — С. 28—34.
753. Крестьянников В. В. Возрождение Севастопольского благочиния и монастырей после Крымской войны / Севастополь: взгляд в прошлое : сб. науч. статей сотрудников Государственного архива г. Севастополя

- / В. В. Крестьянников ; сост. В. В. Крестьянников. — Севастополь : ЧП Арефьев, 2006. — С. 55—59.
754. Крижевская Л. Я. Речное рыболовство в неолите южнорусских степей / Рыболовство и морской промысел в эпоху мезолита — раннего металла в лесной и лесостепной зоне Восточной Европы / Л. Я. Крижевская. — Л., 1991. — С. 116—122.
755. Крижицкий С. Д. Ольвия Понтійська / Україна крізь віки: в 15 т. — Т. 2. Античні держави північного причорномор'я / С. Д. Крижицкий. — К. : Видавничий дім Альтернативи, 1998. — С. 61—176.
756. Крикун М. Г. Торгові зв'язки Волині з Гданськом у середині XVI століття : зб. : Проблеми слов'янознавства / М. Г. Крикун, В. М. Кравченко. — Львів, 1987. — С. 85—87.
757. Крип'якевич І. П. Історія України. Вид. 2-е, перероблене і доповнене / І. П. Крип'якевич. — Львів : Світ, 1992. — 557 с.
758. Крыжицкий С. Д. Основные итоги изучения затопленной части нижнего города Ольвии / Античная культура Северного Причерноморья / С. Д. Крыжицкий. — К. : Наукова думка, 1984. — С. 36—65.
759. Крючков Ю. С. Каким был фрегат „Св. Николай”? / Ю. С. Крючков // Судостроение. — 1981. — № 1. — С. 45—46.
760. Крючков Ю. С. Адмирал А. С. Грейг — ученый и кораблестроитель / Ю. С. Крючков // Вопросы истории естествознания и техники. — 1982. — № 2. — С. 80—88.
761. Крючков Ю. С. Спасское адмиралтейство / Ю. С. Крючков // Судостроение. — 1982. — № 1. — С. 68—69.
762. Крючков Ю. С. Развитие в России линейного парусного флота / Ю. С. Крючков // Судостроение. — 1984. — № 10. — С. 54—56.
763. Крючков Ю. С. Алексей Самуилович Грейг / Ю. С. Крючков. — М. : Наука, 1984. — 104 с.
764. Крючков Ю. С. Воссоздание чертежей фрегата „Св. Николай” /

- Ю. С. Крючков // Судостроение. — 1986. — № 9. — С. 63—64.
765. Крючков Ю. С. Первый 120-пушечный корабль Черноморского флота / Ю. С. Крючков // Судостроение. — 1988. — № 9. — С. 62—63.
766. Крючков Ю. С. Черноморские акаты / Ю. С. Крючков // Судостроение. — 1988. — № 1. — С. 58—60.
767. Крючков Ю.С. „История кораблестроения” как наука. Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження. VI Миколаївська обласна краєзнавча конференція. – Миколаїв: Можливості Кімерії, 2006. – С. 23-28.
768. Крючков Ю. С. Начало Николаева и судостроения в городе / Именованъ — город Николаев. Историко-краеведческий выпуск / Ю. С. Крючков ; составитель Л. Ф. Траспов. — Николаев : „Дикий сад” 1989. — С. 10—41.
769. Крючков Ю. С. Спасское адмиралтейство в Николаеве: из истории строительного дела на Украине / Ю. С. Крючков // Очерки истории естествознания и техники. — 1990. — Вып. 38. — С. 72—83.
770. Крючков Ю. С. История Николаева: от основания до наших дней / Ю. С. Крючков. — Николаев : „Возможности Киммерии”, 1996. — 300 с.
771. Крючков Ю. С. Град Святого Николая: Путеводитель по старому Николаеву / Ю. С. Крючков. — Николаев : „Возможности Киммерии”, 2003. — 256 с.
772. Крючков Ю. С. Список судов Черноморского флота, построенных в Николаеве с 1790 по 1865 гг. / Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження : VI Миколаївська обласна краєзнавча конф. / Ю. С. Крючков. — Миколаїв : Можливості Кімерії, 2006. — С. 108—112.
773. Крючков Ю. С. Корабль и эстетика / Ю. С. Крючков. — Николаев : el Talisman, 2007. — 172 с.
774. Крючков Ю. С. Подводные лодки и их создатели. 1900—2000 гг.:

- Драмы людей, кораблей и идей / Ю. С. Крючков. — Николаев : ИИП “Степь — инфо”, 2007. — 256 с.
775. Кублицкий Г. И. Великая речная держава (Материалы к истории отечественного речного транспорта) / Г. И. Кублицкий. — М. : Речиздат, 1948. — 216 с.
776. Кузмин Т. В. Судоремонт и судостроение в Севастополе / Т. В. Кузмин, И. В. Попова // Судостроение. — 1983. — № 6. — С. 50—58.
777. Кузнецов Л. А. Линейный корабль „Иоанн Златоуст” / Л. А. Кузнецов // Судостроение. — 1993. — № 10. — С. 77—82.
778. Куксин О. И. Две биографии русских флотоводцев и ученых / О. И. Куксин // Вестник истории естествознания и техники. — 1986. — № 2. — С. 150—151.
779. Кумани Н. Николаев / Н. Кумани // Морской сборник. — 1861. — № 9. — С. 125—142.
780. Лавров В. Н. Первые российские подводные плователи / В. Н. Лавров. — СПб. : Судостроение, 2006. — 216 с.
781. Лавров П. Рабочее движение на Украине в период нового революционного подъёма 1910—1914 гг. / П. Лавров. — К. : Политиздат Украины, 1966. — 223 с.
782. Ларионов А. Л. Иван Ганнибал — цейхмейстер русского флота / А. Л. Ларионов // Судостроение. — 2000. — № 2. — С. 72—73.
783. Ларионов А. Л. Скульптурно-декоративное убранство русских кораблей второй половины XIX в. / А. Л. Ларионов // Судостроение. — 1975. — № 1. — С. 79—80.
784. Ласковский Ф. Материалы для истории инженерного искусства в России / Ф. Ласковский. — СПб., 1865. — Т. III. — 1014 с.
785. Левченко Л. Л. Євреї на теренах Миколаївського губернаторства у XIX ст. / Л. Л. Левченко // Запорожские еврейские чтения. — Запорожье, 1999. — Вып. 3. — С. 17—24.

786. Левченко Л. Л. Судьба евреев в Николаевско-Севастопольском военном губернаторстве / Л. Л. Левченко // Еврейское население на Николаевщине : сб. документов и материалов. — Николаев : „Атолл”, 2004. — Т. 1. — С. 13—22.
787. Левченко Л. Л. Історія Миколаївського і Севастопольського військового губернаторства (1805—1900 рр.) : навч. посібник / Л. Л. Левченко. — Миколаїв : Вид-во МДГУ ім. П. Могили, 2006. — 300 с.
788. Лемачко Б. В., Яровой В. В. Краткий очерк деятельности Русского общества пароходства и торговли // Гангут : Научно-популярный сборник статей по истории флота и судостроению / Б. В. Лемачко, В. В. Яровой. — СПб. : Гангут, 1991. — С. 77—85.
789. „Ленинская кузница” судостроительный завод. — К. : Изд-во Киевская правда, 1946. — 111 с.
790. Лобач-Жученко Б. М. От челнока до океанского парохода / Б. М. Лобач-Жученко. — М.-Л. : Тип. Л. Д. Френкель, 1924. — 240 с.
791. Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914—1918 гг. / Г. Лорей. — М. : Госвоениздат, 1937. — 498 с.
792. Лось Ф. Робітничий клас України в 1907—1913 рр. / Ф. Лось. — К. : Вид-во Академії наук УРСР, 1962. — 196 с.
793. Лупач В. С. Русский флот — колыбель величайших открытий и изобретений / В. С. Лупач. — Тушино : Изд-во ДОСААФ, 1952. — 191 с.
794. Лурье А. Адмирал Г. И. Бутаков (1820—1882) / А. Лурье, А. Маринин. — М., 1954. — 179 с.
795. Мавродин В. В. Начало мореходства на Руси / В. В. Мавродин. — Ленинград : Изд-во ЛГУ, 1949. — 145 с.
796. Мавродин В. В. Русское мореходство по южным морям (Черном, Азовском и Каспийском с древнейших времен и до XVI века включительно) / В. В. Мавродин. — Симферополь : Крымиздат, 1955.

- 180 с.
797. Макаров С. О прекращении подводной течи на судах / С. Макаров // Морской сборник. — 1873. — № 5. — С. 41—52. — (Неофиц. отд.).
798. Макаров С. Трюмы двухдонных судов / С. Макаров // Морской сборник. — 1874. — № 3. — С. 125—140. — (Неофиц. отд.).
799. Макаров С. О непотопляемости судов / С. Макаров // Морской сборник. — 1875. — № 6. — С. 1—58. — (Неофиц. отд.).
800. Макаров С. Средства против потопляемости судов / С. Макаров // Морской сборник. — 1876. — № 1. — С. 1—41. — (Неофиц. отд.).
801. Макаров С. О содержании в исправности непроницаемых переборок / С. Макаров // Морской сборник. — 1876. — № 7. — С. 15—38. — (Неофиц. отд.).
802. Максимова М. И. Краткий путь через Черное море и время его освоения греческими мореходами / М. И. Максимова ; МИА. — М.-Л. : Изд-во АН СССР — 1956. — № 33. — С. 45—57.
803. Малярчук А. А. Верфь на Ингуле / А. А. Малярчук. — Ленинград : Судостроение, 1989. — 405 с.
804. Марченко И. Д. К вопросу о боспорских торговых судах / И. Д. Марченко // Советская археология. — 1957. — № 1. — С. 232—237.
805. Матвеева Т. М. Убранство русских кораблей / Т. М. Матвеева. — Ленинград : Судостроение, 1979. — 223 с.
806. Мацьків Т. Гетьман Іван Мазепа — князь Священної Римської імперії / Т. Мацьків // Український історик. — 1966. — № 3—4. — С. 31—40.
807. Мельник И. К. История древнейшего кораблестроения и мореплавания. Опыт реконструкции / И. К. Мельник. — Кишинев — Одесса : Фенікс, 2003. — 230 с.
808. Мельник И. К. Очерки по истории мореплавания. Земля погибших кораблей / И. К. Мельник. — Кишинева, Москва, Одесса : Печатный дом Феникс, 2004. — 280 с.

809. Мельник Л. Г. Технічний переворот на Україні у ХІХ ст. / Л. Г. Мельник. — К. : Вид-во Київського університету, 1972. — 239 с.
810. Мельник Л. Г. Формування робітничого класу на Україні (транспортний пролетаріат у 60—90-х роках ХІХ ст.) / Л. Г. Мельник. — К. : Вид-во Київського університету, 1988. — 102 с.
811. Мельников Р. М. Минные крейсера типа „Казарский” / Р. М. Мельников // Судостроение. — 1982. — № 6. — С. 55—59.
812. Мельников Р. М. Развитие основных типов неметаллических судов (от зарождения судостроения до конца ХVІІ в.) / Р. М. Мельников // Судостроение. — 1991. — № 2. — С. 59—68; № 5. — С. 57—69.
813. Мельников Р. М. Развитие основных типов неметаллических судов (середина ХІХ в.) / Р. М. Мельников // Судостроение. — 1994. — № 7. — С. 55—60.
814. Мельников Р. М. Русские эскадренные броненосцы / Р. М. Мельников // Судостроение. — 1978. — № 8. — С. 59—62.
815. Мельников Р. М. „Ростислав” // Гангут : Научно-популярный сборник статей по истории флота и судостроению / Р. М. Мельников. — СПб. — 1994. — Вып. 7. — С. 29—44; 1996. — Вып. 10. — С. 35—45.
816. Мельников Р. М. Броненосец „Двенадцать Апостолов” / Р. М. Мельников // Судостроение. — 1993. — № 2—3. — С. 71—77.
817. Мельников Р. М. Броненосец „Потемкин” / Р. М. Мельников — Ленинград : Судостроение, 1980. — 287 с.
818. Мельников Р. М. Крейсер „Очаков”. — Ленинград / Р. М. Мельников // Судостроение, 1986. — 256 с.
819. Мельников Р. М. Первые русские миноносцы / Р. М. Мельник. — СПб. : Изд-во. „Корабли и сражения”, 1997. — 192 с.
820. Мельников Р. М. Подготовка к броненосному судостроению на Черном море / Р. М. Мельников // Судостроение. — 1978. — № 1. — С. 66—69.
821. Мельников Р. М. Постройка броненосных плавучих батарей на

- Черном море / Р. М. Мельников // Судостроение. — 1977. — № 8. — С. 67—69.
822. Мельников Р. М. Черноморские канонерские лодки типа „Запорожец” / Р. М. Мельников // Судостроение. — 1986. — № 12. — С. 50—53.
823. Мельницкий В. Русский коммерческий флот по 1-е января 1858 г. / В. Мельницкий // Морской сборник. — 1859. — № 3. — С. 213—248. — (Неофиц. отд.).
824. Митрофанов А. Акционерные общества в металлургической промышленности Украины в конце XIX — начале XX в. / А. Митрофанов // Экономика Украины. — 1992. — № 12. — С. 71—75.
825. Михайлов Б. Д. Петроглифы Каменной Могилы: семантика, хронология, интерпретация / Б. Д. Михайлов. — 2 изд. доп. — Запорожье : Дикое поле, 1999. — 238 с.
826. Михайлов Б. Д. Петроглифи Кам'яної Могили: Семантика. Хронологія. Інтерпретація / Б. Д. Михайлов. — К. : МАУП, 2005. — 296 с.
827. Михайлов М. А., Баскаков М. А. Фрегаты, крейсера, линейные корабли / М. А. Михайлов, М. А. Баскаков. — М. : Изд-во ДОСААФ СССР, 1986. — 190 с.
828. Михайлов Л. Н. На вершине флотской власти / Л. Н. Михайлов. — СПб. : ЦКФ ВМФ, 2000. — 453 с.
829. Мордовин П. Русское военное судостроение в течении последних 25 лет. 1855—1880 гг. / П. Мордовин // Морской сборник. — 1881. — № 7. — С. 97—135. — (Неофиц. отд.); № 11. — С. 141—171. — (Неофиц. отд.).
830. Морская Севастопольская библиотека // Морской сборник. — 1855. — №3. — С. 1—7. — (Офиц. статьи).
831. Моуэт Фарли. От Ариев до Викингов, или Кто открыл Америку: В поисках Арктич. Эльдorado / Моуэт Фарли. — М. : Изд-во ЭКСМО,

2004. — 473 с.
832. Музееведение. Музеи исторического профиля: учебное пособие для вузов / под ред. Левыкина К., Хербста В. — М. : Высшая школа, 1988. — 431 с.
833. Назаров В. В. До питання про морську справу Ольвіополітів / В. В. Назаров // Археологія. — 1994. — № 2. — С. 94—101.
834. Нарусбаев А. А., Мидин Н. Н. Судостроение в России накануне Великого Октября / А. А. Нарусбаев, Н. Н. Мидин // Судостроение. — 1982. — № 10. — С. 59—62.
835. Нарусбаев А. А. Становление и развитие металлического судостроения в России / А. А. Нарусбаев // Судостроение. — 1989. — № 3. — С. 60—65.
836. Нарусбаев А. А. Становление отечественного гражданского судостроения / А. А. Нарусбаев // Судостроение. — 1993. — № 11—12. — С. 62—65.
837. Нарусбаев А. А. Судостроение — XXI век / А. А. Нарусбаев. — Ленинград : Судостроение, 1988. — 144 с.
838. Никульченков К. И. Адмирал Лазарев / К. И. Никульченков. — М. : Воениздат, 1956. — 200 с.
839. Оболенский Д. А. Несколько мыслей о способах совершения и исполнения казенных подрядов / Д. А. Оболенский // Морской сборник. — 1860. — № 12. — С. 236—244. — (Неофиц. отд.).
840. Овчинников В. Д. Сражения Черноморского флота под командованием Ф. Ф. Ушакова / В. Д. Овчинников. — М. : Цейхгауз, 2007. — 48 с.
841. Огієнко І. Українська культура. Коротка історія культурного життя українського народу: курс читань в Українському народному університеті / І. Огієнко. — Репринт вид. 1918 р. — К., Абрис, 1991. — 272 с.
842. Огородников С. Ф. Исторический обзор развития и деятельности

- Морского министерства за сто лет его существования (1802—1902 гг.) / С. Ф. Огородников. — СПб. : Типография Морского министерства, 1902. — 263 с.
843. Одесса. Исторический и торгово-экономический очерк Одессы в связи с Новороссийским краем. Издание члена Одесского статистического Комитета гофмаклера Симона Бернштейна. — Одесса : В типографии Л. Нитче, 1881. — 144 с.
844. Одрін О. В. З історії транспортного флоту Ольвійської держави доримського часу / О. В. Одрін // УІЖ. — 2003. — № 1. — С. 97—108.
845. Орбели Р. А. Исследования и изыскания (Материалы к истории подводного труда с древнейших времен до наших дней) / Р. А. Орбели. — М., Л. : Редиздат, 1947. — С. 251—263.
846. Островский Б. Степан Осипович Макаров, 1848—1904 гг. / Б. Островский. — Ленинград : Молодая гвардия, 1951. — 429 с.
847. Очерки истории отечественного кораблестроения / [Балабин В. В., Краснов В. Н., Холодилин А. Н. и др.] ; отв. ред. Соломенко Н. С. — М. : Наука, 1990. — 207 с.
848. Очерки истории техники в России. 1861—1917. / [Амусин М. Д., Шерр С. А., Коберниченко В. П., Павлова О. И. и др.] ; отв. ред. Артоболевский И. И. — М. : Наука, 1975. — 395 с.
849. Очерки по истории русской деревни X—XII вв. / под ред. Рыбакова Б. А. — Вып. 32. — М. : Гос. изд. культпросвет. лит-ры, 1956. — 252 с.
850. Павлюк А. М. Виселення євреїв з Миколаєва згідно з указом Миколи I від 20 вересня 1829 року / А. М. Павлюк // Південний архів : зб. наук. праць. Історичні науки. — Вип. 22. — Херсон : Видавництво ХДУ, 2006. — С. 226—232.
851. Павлюченко В. Ф. Создатель новых типов броненосных кораблей / В. Ф. Павлюченко // Судостроение. — 1971. — № 9. — С. 51—53.
852. Панов А. Морская сила России / А. Панов. — М. : Изд-во Эксмо, 2005.

- 448 с.
853. Парасунько О. А. Положение и борьба рабочего класса Украины (60—90-е годы XIX в.) / О. А. Парасунько. — К. : Изд-во АН УССР, 1963. — 576 с.
854. Пашуто В. Т. Внешняя политика Древней Руси / В. Т. Пашуто. — М. : Наука, 1968. — 471 с.
855. Персиваль А. Хислам. Господство на Атлантическом океане / А. Персиваль ; пер. с англ. Гревениц. — СПб. : Изд. В. Березовский, 1908. — 297 с.
856. Петерс Б. Г. Военное-морское и морское дело / Б. Г. Петерс ; Брашинский И. Б., Шелов Д. Б. // Античные государства Северного Причерноморья. — М. : Наука, 1984. — С. 187—197.
857. Петерс Б. Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья / Б. Г. Петерс. — М. : Наука, 1982. — 208 с.
858. Петров М. Подготовка России к мировой войне на море / М. Петров. — М.-Л. : Воениздат, 1926. — 260 с.
859. Пиворович В. Б. Улицами старого Херсона / В. Б. Пиворович , С. А. Дяченко. — Херсон, 2002. — 196 с.
860. Писаревский Н. П. Археология моря. Города. Корабли. Поиск / Н. П. Писаревский. — Воронеж : Изд-во Воронеж. ун-та, 1995. — 119 с.
861. Пікульська А. Завод „Ленінська кузня”. Короткий історичний нарис / А. Пікульська, Е. Третяк. — К., 2002. — 16 с.
862. Плясков Л. А. Наш Черноморский. 1897—1987 / Л. А. Плясков, Л. М. Кучеренко. — М. : Мысль, 1989. — 382 с.
863. Полищук М. Евреи Одессы и Новороссии (Социально-политическая история евреев Одессы и других городов Новороссии 1881—1904) / М. Полищук. — Иерусалим : Гешарим, 5762, — М. : Мосты культуры, 2002. — 447 с.
864. Полонский Н. А. Героический бриг „Меркурий” / Н. А. Полонский //

- Судостроение. — 1979. — № 6. — С. 58—59.
865. Полонский Н. А. Начало кораблестроения на Черном море. 200-летие основания верфи в Херсоне / Н. А. Полонский // Судостроение. — 1978. — № 12. — С. 54—56.
866. Полонский Н. А. Парусные линейные корабли Черноморского флота / Н. А. Полонский // Судостроение. — 1978. — № 8. — С. 55—58.
867. Полонська-Василенко Н. Запоріжжя XVIII століття та його спадщина / Н. Полонська-Василенко. — Т. II. — Мюнхен : „Дніпрова хвиля”, 1967. — 248 с.
868. Попов Ю. М. „Дельфин” и другие / Ю. М. Попов // Судостроение. — 2005. — № 6. — С. 67—70.
869. Попова И. В. Севастопольский Морской завод. История завода / И. В. Попова, Д. В. Кузьмин, В. С. Кузьмин // Судостроение. — 1973. — № 4. — С. 71—79.
870. Рассол И. Р. „Надводный и подводный миноносец” инженера С. К. Дзевецкого / И. Р. Рассол // Судостроение. — 2003. — № 4. — С. 66—72.
871. Регистр Союза ССР. — М : Изд-во „Речного флота СССР”, 1951. — 275 с.
872. Регистр Союза ССР. 1898—1948 годы (Краткий очерк). — Москва : Речной флот СССР, 1948. — 43 с.
873. Регистр СССР. Научно-технический сборник. — Вып. 2. — Ленинград : Транспорт, 1972. — 399 с.
874. Речное судоходство в России / Центральный науч.-исслед. ин-т. экономики и эксплуатации водного транспорта. / [Амусин М. Д., Богданов Б. В., Чеботарев М. Н. и др.]. — М. : Транспорт, 1985. — 352 с.
875. Речной транспорт (Общий курс) / [Багров Л. В., Быков Л. С., Гранин Н. П. и др.] ; под ред. Л. В. Багрова. — Москва : Транспорт, 1993. — 344 с.

876. Речной транспорт за 50 лет Советской власти. / под. ред. М. С. Назарова — М. : Изд-во „Транспорт”, 1967. — 335 с.
877. Рид Г. и русский флот // Морской сборник. — 1872. — № 12. — С. 5—13. — (Неофиц. отд.).
878. Римкович В. Подводные лодки на Черном море / В. Римкович. — Одесса : Исма-Инвест, Астропринт, 2000. — 128 с.
879. Рижева Н. О. Народні музеї суднобудівних заводів Миколаєва — джерельна база історії суднобудування України XIX-XX ст. / Н. О. Рижева : Наукові праці: Науково-методичний журнал. Історичні науки / Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. П. Могили, 2003. — Вип. 14. — С. 44—53.
880. Рижева Н. О. Історія суднобудування України XIX-XX століття у фондах музеїв м. Миколаєва / Н. О. Рижева // Історія української науки на межі тисячоліть : зб. наук. праць / відп. редактор О. Я. Пилипчук. — К., 2003. — Вип. 12. — С. 153—168.
881. Рижева Н. В. П. Костенко — представник плеяди лідерів суднобудівної промисловості / Н. О. Рижева // Вісник Дніпропетровського університету. Серія: Історія і філософія науки і техніки. — 2004. — Вип. 4. — С. 116—125.
882. Рижева Н. Морське суднобудування в Україні (друга половина XIX — початок XX століття) / Н. О. Рижева // Науковий вісник Ізмаїльського державного гуманітарного університету. — 2004. — Вип. 17. — С. 29—33.
883. Рижева Н. О. Початок панцерного суднобудування в Україні (опис інформаційних першоджерел та аналітичних розвідок) / Н. О. Рижева // Історія української науки на межі тисячоліть : зб. наук. праць / відп. редактор О. Я. Пилипчук. — Вип. 15. — 2004. — С. 150—162.
884. Рижева Н. О. Річкове суднобудування в Україні (друга половина XIX — початок XX ст.) / Н. О. Рижева // Південний архів : зб. наук. праць. Історичні науки. — Вип. 15. — Херсон : Видавництво ХДУ. — 2004.

- С. 60—70.
885. Рижева Н. О. Суднобудівна промисловість України XIX-XX ст. в музейних колекціях м. Миколаєва / Н. О. Рижева // Дослідження з історії техніки / Національний технічний університет України „КПІ”. — К., 2004. — Вип. 4. — С. 74—86.
886. Рижева Н. О. Суднобудування у промисловій системі України в кінці XIX — на початку XX ст. (до історіографії проблеми) / Н. О. Рижева : Наукові праці: Науково-методичний журнал. Історичні науки / Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. П. Могили, 2004. — Вип. 19. — С. 137—142.
887. Рижева Н. О. До оцінки одного із джерел з історії вітчизняного і світового суднобудування XIX — початку XX ст. / Н. О. Рижева, Г. Г. Черних // Наука та наукознавство. — 2005. — № 2 (48). — С. 125—135.
888. Рижева Н. Історія суднобудування в Північнопричорноморському регіоні України за часів античності / Н. Рижева // Історія української науки на межі тисячоліть : зб. наук. праць / відп. редактор О. Я. Пилипчук. — К., 2005. — Вип. 18. — С. 139—148.
889. Рижева Н. Про деякі аспекти матеріально-технічного забезпечення адміралтейств Півдня України (в кінці XVIII — сер. XIX ст.) / Н. Рижева // Історія української науки на межі тисячоліть : зб. наук. праць / відп. редактор О. Я. Пилипчук. — К., 2005. — Вип. 21. — С. 186—197.
890. Рижева Н. Розвій східнослов'янського суднобудування за часів середньовіччя / Н. О. Рижева // Наукові праці: Науково-методичний журнал. Історичні науки / Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. П. Могили, 2005. — Вип. 32. — С. 8—13.
891. Рижева Н. До проблеми виникнення суднобудування на території України / Н. О. Рижева // Південний архів : зб. наук. праць. Історичні науки. — Херсон : Видавництво ХДУ, 2005. — Вип. 19. — С. 8—13.

892. Рижева Н. Експурс у базисні засади дослідження історії суднобудування в Україні XIX ст. / Н. Рижева // Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка (українознавство). — 2005. — Вип. 9. — С. 20—23.
893. Рижева Н. Конструкційні рішення та технологія побудови суден в Україні в кін. XVIII — поч. XIX ст. / Н. Рижева // Історичні записки / Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля. — Луганськ. — 2005. — Вип. 8. — С. 125—140.
894. Рижева Н., Крутоголова О. Назви давні і сьогочасні (з історії суднобудівних термінів) / Н. Рижева, О. Крутоголова // Історія української науки на межі тисячоліть : зб. наук. праць / відп. редактор О. Я. Пилипчук. — К., 2005. — Вип. 20. — С. 163—173.
895. Рижева Н. Створення та удосконалення технологічного комплексу з будівництва та ремонту суден в адміралтействах України в кін. XVIII — поч. XIX ст. / Н. Рижева // Історичні записки / Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля. — Луганськ. — 2005. — Вип. 9. — С. 160—173.
896. Рижева Н. Традиції суднобудування козацької доби / Н. Рижева // Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка (українознавство). — 2006. — Вип. 10. — С. 23—26.
897. Рижева Н. Херсонські верфі в кінці XVIII — на початку XIX ст. / Н. Рижева // Південний архів : зб. наук. праць. Історичні науки. — Херсон : Видавництво ХДУ, 2006. — Вип. 22 — С. 219—226.
898. Рижева Н. Визначення технологій виробництва та окреслення стандартів у суднобудуванні України (кінець XVIII — початок XIX ст.) / Н. О. Рижева : Наукові праці: Науково-методичний журнал. Історичні науки / Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. П. Могили, 2006. — Вип. 39. — С. 78—82.
899. Рижева Н. Панцерні кораблі круглої форми / Н. Рижева // Морська держава. — 2007. — № 1. — С. 22—27.

900. Рижева Н. Початок пароплаводобудування в Україні та конструкційні рішення перших залізних суден / Н. Рижева // Історичні записки: зб. наук. праць. — Луганськ : Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2008. — Вип. 19. — Ч. 1. — С.147—155.
901. Рижева Н. Світові новації у суднобудуванні та їх вплив на зміни технологій виробництва кораблів на Півдні України (друга половина ХІХ ст.) / Н. Рижева // Південний архів. Історичні науки: зб. наук. праць. — Херсон : Видавництво ХДУ, 2008. — Вип. 28—29. — С. 154—160.
902. Рижева Н. Визначні кораблебудівники України / Н. Рижева // Українська біографістика : зб. наук. праць. — К., 2008. — Вип.4. — С. 217—229.
903. Рижева Н. Історія суднобудування на теренах України (від давніх часів до новітніх часів) : монографія / Н. Рижева. — К. : ПП Сергійчук М. І., 2008. — 476 с.
904. Римкович В. Подводные лодки на Черном море / В. Римкович. — Одесса : Исма-Инвест, Астропринт, 2000. — 128 с.
905. Русяєва А. С. Боспорська держава / Україна крізь віки: в 15 т. / С. Д. Крижацький, В. М. Зубар, А. С. Русяєва. — Т. 2. Античні держави північного причорномор'я. — К. : Видавничий дім Альтернативи, 1998. — С. 247—317.
906. Рыбаков Б. А. Древняя Русь. Сказания. Былины. Летописи / Б. А. Рыбаков. — М. : Изд-во АН СССР, 1963. — 361 с.
907. Рыбаков Б. А. Киевская Русь и русские княжества XII-XIII вв. / Б. А. Рыбаков. — М. : Наука, 1982. — 560 с.
908. Рыбаков Б. А. Геродотова скифия: историко-географический анализ / Б. А. Рыбаков. — М. : Наука, 1979. — 247 с.
909. Рыкачев Д. Французский броненосный флот / Д. Рыкачев // Морской сборник. — 1864. — № 2. — С. 49—76. — (Неоф. отд. Броненосное судостроение).

910. Рябчиков П. А. Морские суда. История развития и современные типы судов / П. А. Рябчиков. — М. : Изд-во Морской транспорт, 1959. — 630 с.
911. Сарычев Г. А. Город Херсон и при нем порт с Адмиралтейством // Записки, издаваемые Государственным Адмиралтейским Департаментом, относящиеся к Мореплаванию, Наукам и Словесности. Часть XI / Г. А. Сарычев. — СПб. : Морская типография, 1826. — С. 230—253.
912. Сас П. М. Феодалные города Украины в конце XV — 60-х гг. XVI в. / П. М. Сас. — К. : Наукова думка, 1989. — 232 с.
913. Сахаров А. Н. Дипломатия древней Руси: IX — первая половина X в. / А. Н. Сахаров. — М. : Мысль, 1980. — 358 с.
914. Сацкий А. Г. Новые материалы о фрегате „Св. Николай” / А. Г. Сацкий // Судостроение. — 1983. — № 4. — С. 63—66.
915. Сацкий А. Г. „Св. Павел” — флагманский корабль эскадры Ушакова / А. Г. Сацкий // Судостроение. — 1984. — № 10. — С. 57—59.
916. Сацкий А. Г. Еще одна версия: [О находке в Одесском заливе затонувшего русского военного корабля конца XVIII в.] / А. Г. Сацкий // Морской флот. — 1984. — № 4. — С. 36—37.
917. Сацкий А. Г. Начало создания Черноморского флота / А. Г. Сацкий // Вопросы истории. — 1985. — № 8. — С. 176—182.
918. Сацкий А. Г. Штаты Черноморского парусного флота / А. Г. Сацкий // Судостроение. — 1986. — № 9. — С. 60—61.
919. Сацкий А. Г. Первый линейный корабль Черноморского флота / А. Г. Сацкий // Судостроение. — 1988. — № 1. — С. 55—57.
920. Сацкий А. Г. Подрядное судостроение в Николаеве / А. Г. Сацкий // Судостроение. — 1989. — № 8. — С. 51—53.
921. Сацкий А. Г. Роль кораблестроения и флота в развитии городов Северного Причерноморья в конце XVIII — первой половине XIX в. / А. Г. Сацкий // Город и горожане России. — М. : Ин-т. истор. СССР,

1991. — С. 135—147.
922. Сацкий А. Г. Черноморский флот на кануне Крымской войны / А. Г. Сацкий // Судостроение. — 1992. — № 10. — С. 53—55.
923. Сацкий А. Г. Богоявленські адміралтейські фабрики : IV Миколаївська обласна краєзнавча конференція “Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження” / А. Г. Сацкий. — Миколаїв, 2002. — С. 63—67.
924. Сацкий А. Г. Система подрядов Черноморского ведомства : IV Миколаївська обласна краєзнавча конференція “Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження” / А. Г. Сацкий. — Миколаїв, 2002. — С. 59—63.
925. Севастопольский морской. Очерк / [А. К. Гарбузов, Т. И. Горелик, П. Н. Пахомов и др.] — Симферополь : Таврия, 1976. — 127 с.
926. Семенов С. А. Развитие техники в каменном веке / С. А. Семенов. — Л. : Наука, 1968. — 362 с.
927. Семенов С. А., Коробкова Г. Ф. Технология древнейших производств: Мезолит — Энеолит / С. А. Семенов, Г. Ф. Коробкова. — Л. : Наука. Ленингр. отд-ние, 1983. — 255 с.
928. Семин Г. И. Севастополь. Исторический очерк / Г. И. Семин. — М. : Воениздат, 1955. — 551 с.
929. Сергійчук В. І. Іменем Війська Запорозького: Українське козацтво в міжнародних відносинах XVI — середини XVII століття / В. Сергійчук. — К. : Вид-во „Україна”, 1991. — 253 с.
930. Сергійчук В. Етнічні межі і державний кордон України / В. Сергійчук. — К. : Українська видавнича спілка, 2000. — 430 с.
931. Сидоренко О. Ф. Торгівля / Історія української культури: у 5 т. — Т. 3. Українська культура другої половини XVII — XVIII ст. / [О. Ф. Сидоренко ; М. В. Попович, П. М. Сас та ін.] ; голов. ред. В. А. Смолій — К. : Наукова думка, 2003. — С. 1056—1086.
932. Симоненко В. Г. Военное кораблестроение в России в 1906—1917 гг. /

- В. Г. Симоненко // Судостроение. — 1974. — № 7. — С. 54—58.
933. Симоненко Р. Г. Про геополітичний фактор в історії України / Р. Г. Симоненко // УІЖ. — 2001. — № 3. — С. 105—127.
934. Скальковский А. А. Херсон с 1774 до 1794 года / А. А. Скальковский. — СПб. / Из журнала министерства народного просвещения. — 1836. — № 5. — 52 с.
935. Скальковский А. А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края: 1731—1796 / А. А. Скальковский. — Одесса : Печатано в городской типографии, 1836. — Ч. I. — 288 с.
936. Скальковский А. А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края: 1796—1823 / А. А. Скальковский. — Одесса : Печатано в городской типографии, 1838. — Ч. 2. — 349 с.
937. Скальковский А. А. Первое тридцатилетие истории города Одессы. 1793—1823 / А. А. Скальковский. — Одесса, 1837. — 296 с.
938. Скальковский А. А. История Новой Сечи или последнего коша Запорожского / А. А. Скальковский. — Одесса : Печатано в городской типографии, 1846. — Ч. I. — 367 с.; Ч. II. — 368 с.
939. Скальковский А. А. Торговая промышленность в Новороссийском крае / А. А. Скальковский // Журнал Министерства внутренних дел. — 1851. — № 2 (Ч. 33). — С. 153—190.
940. Скальковский А. А. Опыт статистического описания Новороссийского края / А. А. Скальковский. — Одесса : Типография Л. Нитче, 1850. — Ч. I. — 366 с.; Ч. II. — 1853. — 358 с.
941. Скальковский А. А. Записки о торговых и промышленных силах Одессы / А. А. Скальковский. — СПб. : Тип. В. Безобразова, 1865. — 181 с.
942. Скальковский К. А. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях / А. А. Скальковский. — СПб. : Тип. А.С. Суворина, 1887. — 554 с.
943. Скориков Ю. А. Севастопольская крепость / Ю. А. Скориков. — СПб.,

- Стройиздат ; СПб., 1997. — 320 с.
944. Скржинская М. В. Северное Причерноморье в описании Плиния Старшего / М. В. Скржинская. — К. : Наукова думка, 1977. — 123 с.
945. Скрягин Л. Н. Якоря / Л. Н. Скрягин. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Транспорт, 1979. — 384 с.
946. Смирнов А. А. Новые данные о кораблях Ф. Ф. Ушакова / А. А. Смирнов // Судостроение. — 1993. — № 2—3. — С. 69—71.
947. Смирнов А. А. Первая программа постройки Черноморских линейных кораблей / А. А. Смирнов // Судостроение. — 1991. — № 1. — С. 67—69.
948. Смирнов Г. В. Владимир Полиевктович Костенко. 1881—1956 гг. / Г. В. Смирнов. — М. : Наука, 1995. — 139 с.
949. Смолій В. Українське козацтво: особливості та закономірності становлення і розвитку. / Українське козацтво: витоки, еволюція, спадщина : матеріали міжнар. наук. конф., присвяченої 500-річчю українського козацтва (Київ — Дніпропетровськ, 13-17 травня 1991 р.) : у трьох вип. / В. Смолій. — Вип. 1. — К., 1993. — С. 4—10.
950. Соколов К. Очерк современного значения генерал-губернатора / К. Соколов // Вестник Права. — СПб., 1903. — Кн. 7. — С. 110—179.
951. Сокольский Н. И. Деревообрабатывающее ремесло в античных государствах Северного Причерноморья / Н. И. Сокольский // Материалы и исследования по археологии СССР (МИА). — № 178. — М., Л. : Изд-во АН СССР, 1971. — 290 с.
952. Сокульський А. Л. К локализации летописного Олешья / А. Л. Сокульський // Советская археология. — 1980. — № 1. — С. 74—81.
953. Сокульський А. Л. Морські походи запорожців / А. Л. Сокульський. — Дніпропетровськ : Січ, 1995. — 218 с.
954. Сокульський А. Л. З історії судноплавства в Україні: козацька „чайка” / А. Л. Сокульський // УІЖ. — 2001. — № 5. — С. 75—81.

955. Сталь К. События под Очаковым в 1788 с сентября до половины ноября / К. Сталь // ЗООИД. —Одесса, 1867. — Т. VI. — С. 597—601.
956. Станіславський В. В. Політичні відносини Запорозької Січі з Річчю Посполитою та Правобережною Україною в 1686—1699 рр. / В. В. Станіславський // УІЖ. — 1998. — № 6. — С. 3—11; 1999. — № 1. — С. 18—31.
957. Степанов Ю. Г. Эскадренный миноносец „Новик” / Ю. Г. Степанов, И. Ф. Цветков. — Ленинград : Судостроение, 1981. — 224 с.
958. Супруненко Я. П. Казаки-подводники / Я. П. Супруненко // УІЖ. — 1965. — № 6. — С. 98—99.
959. Тимонов В. Е. Морские сообщения и портовые сооружения. Эллинги и доки / В. Е. Тимонов // Сборник института инженеров путей сообщения. — 1909. — Вып. 74. — С. 1—176
960. Тимонов В. Е. Морские сообщения и портовые сооружения. Эллинги и доки / В. Е. Тимонов // Сборник института инженеров путей сообщения. — 1910. — Вып.80. — С. 177—357.
961. Тимофеенко В. И. Города Северного Причерноморья во второй половине XVIII века / В. И. Тимофеенко. — К. : Наукова думка, 1984. — 219 с.
962. Толочко П. П. Кочевые народы степей и Киевская Русь / П. П. Толочко. — К. : Абрис, 1999. — 197 с.
963. Толочко П. П. Древнерусский феодальный город / П. П. Толочко. — К. : Наукова думка, 1989. — 256 с.
964. Толочко П. П. Древний Киев / П. П. Толочко. — К. : Наукова думка, 1976. — 207 с.
965. Толочко П. П. Древняя Русь: Очерки социально-политической истории / П. П. Толочко. — К. : Наукова думка, 1987. — 246 с.
966. Толочко П. П. Киев и Киевская земля в эпоху феодальной раздробленности XII-XIII веков / П. П. Толочко. — К. : Наукова думка, 1980. — 223 с.

967. Томилов. Топографическое описание доставшихся по мирному трактату от Оттоманской порты во владение Российской империи землям, 1774 года / Томилов // ЗООИД. — Одесса, 1868. — Т. VII. — С. 166—188.
968. Три столетия Российского флота, XVIII век / И. А. Козлов. — СПб. : ООО „Издательство Полигон”, 2003. — 620 с.
969. Трусов Г. М. Подводные лодки в русском и советском флоте / Г. М. Трусов. — Ленинград : Судпромгиз, 1957. — 383 с.
970. Тушин Ю. Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII век) / Ю. Тушин. — М. : Наука, 1978. — 173 с.
971. Усов В. Минные крейсера „Лейтенант Ильин” и „Капитан Сакен” / В. Усов // Судостроение. — 1982. — № 4. — С. 54—56.
972. Усов В. Ю. Эскадренные миноносцы „Ушаковской серии” / В. Ю. Усов // Судостроение. — 1984. — № 12. — С. 54—58.
973. Усов В. Ю. Эскадренные миноносцы типа „Дерзкий” / В. Ю. Усов // Судостроение. — 1984. — № 7. — С. 62—66.
974. Усов В. Ю. Эскадренные миноносцы типа „Счастливы́й” / В. Ю. Усов // Судостроение. — 1984. — № 8. — С. 58—61.
975. Усов В. Ю. „Три Святителя”. Гангут. Научно-популярный сборник статей по истории флота и судостроению / В. Ю. Усов. — 1993. — Вып. 6. — С. 53—56.
976. Фаворов Б. П. Конструкция древних долбленых челнов / Б. П. Фаворов // Судостроение. — 1978. — № 6. — С. 57—59.
977. Федоров М. Р. А. А. Попов — строитель русских броненосцев / М. Р. Федоров // Судостроение. — 1978. — № 1. — С. 69—70.
978. Филиппов А. К. О бивне из Кирилловской позднепалеолитической стоянки / А. К. Филиппов // Краткие сообщения. Каменный век / АН СССР. — 1983. — № 173. — С. 39—42.
979. Філіпенко А. Міжнародні торговельні зв'язки Запорозької Січі у XVIII ст. / Українське козацтво: витоки, еволюція, спадщина :

- матеріали міжнар. наук. конф., присвяченої 500-річчю українського козацтва (Київ-Дніпропетровськ, 13-17 травня 1991 р.) : у трьох вип. / А. Філіпенко. — Вип. 3. — К., 1993. — С. 98—105.
980. Фоменко В. План Запорозької верфі / В. Фоменко // Архіви України. — 1969. — № 3. — С. 49—52.
981. Фоменко В. Г. Про козацькі човни „чайки” та „дуби” / В. Г. Фоменко // УІЖ. — 1966. — № 8. — С. 107—110.
982. Ханацкий К. В. Памятная книжка Таврической губернии, изданная Таврическим губернским статистическим комитетом / К. В. Ханацкий. — Вып. I. — Симферополь, 1867. — 437 с.
983. Херсонский судостроительный завод. Очерк истории / [В. Н. Антепенко, Ф. М. Багненко, В. А. Войтенко и др.] ; Г. И. Цыганков (сост.). — Симферополь : Таврида, 1994. — 400 с.
984. Хлопинская Л. Д. Дворец — музей на Адмиральской / Л. Д. Хлопинская. — Николаев : „Возможности Киммерии”, 2004. — 112 с.
985. Цветков И. Ф. Линкор „Октябрьская революция” / И. Ф. Цветков. — Л. : Судостроение, 1983. — 240 с.
986. Цеитлин Д. Современный военный флот и морские силы Англии и Германии / Д. Цеитлин. — К. : Книгоиздательство И. И. Самоненко, 1915. — 48 с.
987. Цеханович В. В. Речное судостроение. Пособие для командиров — практиков и учеников речных училищ / В. В. Цеханович ; сост. инж.-техн. В. В. Цеханович. — Вып. 1—2. — Н-Новгород : Нижегородск. речное училище, 1908. — 93 с.
988. Чайлд Г. Прогресс и археология / Г. Чайлд. — М. : Гос. изд. иностр. лит., 1949. — 192 с.
989. Черников И. И. Черноморские десантные баржи / И. И. Черников // Судостроение. — 1982. — № 9. — С. 58—59.
990. Черников И. И. Линейные корабли типа „Императрица Мария” /

- И. И. Черников // Судостроение. — 1987. — № 5. — С. 50—53.
991. Черников И. И. Русские речные флотилии за 1000 лет (1907—1917) / И. И. Черников. — СПб. : Б.С.К., 1999. — 122 с.
992. Черноморский флот России: Исторический очерк / [Осякин В. И., Муравьев А. В., Горбачев С. П.] ; под ред. адмирала Комоедова В. П. — Симферополь : Таврида, 2002. — 464 с.
993. Чернышев А. “Новики” — лучшие эсминцы Российского императорского флота / А. Чернышев. — М. : Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2007. — 224 с.
994. Чернышев В. Ф. Краткая история развития линейных кораблей / В. Ф. Чернышев. — Ленинград : Военно-морская академия, 1940. — 41 с.
995. Чикин А. М. Максимова дача / А. М. Чикин. — Севастополь : Библекс, 2005. — 152 с.
996. Чирков А. Описание строений в бывших: Херсонской крепости и адмиралтейства, при состоянии их с 1808 по 1821 гг., к топографическим планам оных / А. Чирков // ЗООИД. —Одесса, 1881. — Т. XII. — С. 477—481.
997. Чубинский В. Историческое обозрение устройства управления Морским ведомством в России / В. Чубинский. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1869. — 313 с.
998. Чухліб Т. В. Воєнне мистецтво / Історія української культури: у 5 т. томах. — Т. 3. Українська культура другої половини XVII — XVIII ст. / [Т. В. Чухліб, М. В. Попович, П. М. Свота та ін.] ; голов. ред. В. А. Смолій. — К. : Наукова думка, 2003. — С. 293—317.
999. Шапиро Л. С. Самые быстрые корабли / Л. С. Шапиро. — Ленинград : Судостроение, 1989. — 127 с.
1000. Шаповалов Г. І. Судноплавство у духовності давньої України / Г. І. Шаповалов. — Київ-Запоріжжя : Дике поле, 2001. — 264 с.
1001. Шаповалов Г. И. Запорожская верфь XVIII в. / Г. И. Шаповалов //

- Судостроение. — 1977. — № 4. — С. 51—55.
1002. Шаповалов Г. И. Якорный камень эпохи бронзы из коллекции Запорожского краеведческого музея / Г. И. Шаповалов // Проблемы изучения катакомбной культурно-исторической общности. — Запорожье, 1990. — С. 107.
1003. Шаповалов Г. І. Форми для відливки вотивних якорів з Херсонесу / Г. І. Шаповалов // Древности Степного Причерноморья и Крыма. — Запорожье : ИПК „Запорожье”, 1993. — Т. IV. — С. 225.
1004. Шаров Б. Г. Александр III и Российский императорский флот / Б. Г. Шаров. — Калининград : Страж Балтики, 2006. — 40 с.
1005. Шацилло К. Ф. Формирование финансового капитала в судостроительной промышленности юга России / К. Ф. Шацилло // Из истории империализма в России. — М.-Л. : Наука, 1959. — С. 27—56.
1006. Шацилло К. Ф. Иностраный капитал и военно-морские программы России накануне Первой мировой войны / К. Ф. Шацилло // Исторические записки / Академия наук СССР. Институт истории. — 1961. — № 69. — С. 73—100.
1007. Шацилло К. Ф. Русский империализм и развитие флота накануне I мировой войны (1906—1914) / К. Ф. Шацилло. — М. : Наука, 1968. — 358 с.
1008. Шацилло К. Ф. Государство и монополии в военной промышленности России (конец XIX — 1914 г.) / К. Ф. Шацилло. — М. : Наука, 1992. — 270 с.
1009. Шацилло К. Ф. От Портсмутского мира к Первой мировой войне. Генералы и политика / К. Ф. Шацилло. — М. : „Российская политическая энциклопедия” (РОССПЭН), 2000. — 399 с.
1010. Шашков З. А. Внутренний водный транспорт СРСР / З. А. Шашков. — М. : Изд-во „Транспорт”, 1978. — 296 с.
1011. Шевченко С. М. Деятельность Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) в 1856—1878 гг. / Севастополь: взгляд в прошлое :

- сб. науч. ст. сотрудников Государственного архива г. Севастополя / С. М. Шевченко ; сост. В. В. Крестьянников. — Севастополь : ЧП Арефьев, 2006. — С. 98—101.
1012. Шевченко С. М. Роль Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) в укреплении боеспособности Черноморского флота в конце XIX — начале XX вв. Севастополь: взгляд в прошлое : сб. науч. ст. сотрудников Государственного архива г. Севастополя / С. М. Шевченко. — С. 127—131.
1013. Шевырев А. Т. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы / А. Т. Шевырев. — М. : Изд-во МГУ, 1990. — 184 с.
1014. Шелов Д. Б. Ремесленное производство / Д. Б. Шелов, Брашинский И. Б., Петерс Б. Г. // Античные государства Северного Причерноморья. — М. : Наука, 1984. — С. 162—173
1015. Шершов А. П. Устройство и теория корабля / А. П. Шершов. — Ленинград : Гострансиздат, 1936. — 381 с.
1016. Шершов А. П. История военного кораблестроения / А. П. Шершов. — М.-Л. : Воениздат, 1940. — 360 с.
1017. Шершов А. П. История военного кораблестроения / А. П. Шершов. — СПб. : Полигон, 1994. — 360 с.
1018. Шигин В. Потомству в пример / В. Шигин // Морской сборник. — 2005. — № 7. — С. 85—95.
1019. Шмидт А. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Херсонская губерния / А. Шмидт. — Ч. 1. — СПб. : Воен. типогр., 1863. — 602 с.
1020. Шмидт А. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Херсонская губерния / А. Шмидт. — Ч. 2. — СПб. : Тип. Калиновского, 1863. — 874 с.
1021. Шторм Г. Адмирал Ушаков Ф. Ф. / Г. Шторм. — М. : Военмориздат, 1950. — 111 с.

1022. Шубин И. А. Волга и волжское судоходство: История развития и современное состояние судоходства и судостроения / Центральное управление речных пароходств. Репринтное издание / И. А. Шубин. — М., 1927. — 908 с.
1023. Эварницкий Д. И. История запорожских казаков : в 3 т. / Д. И. Эварницкий. — Т. 3 : 1686—1734. — СПб. : Тип. П. И. Бабкина, 1897. — IV, 646 с.
1024. Юрченко П. Историко-статистический очерк торговли города Херсона / П. Юрченко // ЗООИД. —Одесса, 1883. — Т. XIII. — С. 165—179.
1025. Яворницький Д. І. Історія запорозьких козаків : у трьох томах / Д. І. Яворницький. — Т. 1. — К. : Наукова думка, 1990. — 592 с.
1026. Яйленко В. П. Граффити Левки, Березани и Ольвии / В. П. Яйленко // Вестник древней истории. — 1980. — № 3. — С. 75—116.
1027. Яковлев И. И. Корабли и верфи. Очерки истории отечественного судостроения / И. И. Яковлев. — Ленинград : Судостроение, 1970. — 384 с.
1028. Яковлев И. И. Корабли и верфи. Издание 2-е / И. И. Яковлев. — Ленинград : Судостроение, 1973. — 360 с.
1029. Яковлев Ф. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном / Ф. Яковлев. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1863. — 138 с.
1030. Яковлева Л. А. К изучению гравировки на бивне из Кирилловского позднепалеолитического поселения / Л. А. Яковлева / Исследование социально-исторических проблем в археологии : сб. науч. тр. — К. : Наукова думка, 1987. — С. 177—186.
1031. Яровой В. В. Краткий очерк деятельности Русского общества пароходства и торговли // Гангут. Научно-популярный сборник статей по истории флота и судостроению / В. В. Яровой . — СПб. : Гангут. — 1991. — С. 80-88.
1032. 1905 г. на Николаевщине. Статьи и материалы по истории революции

- 1905 г. на Николаевщине. — Николаев : Изд-во Никистпарта, 1925. — 410 с.
1033. Aufheimer H. Schiffsbewaffnung von den Anfängen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. — Rostock : Hinstorff, 1983. — 96 s.
1034. Däbritz R., Quinger W. Von der Fregatte zum Vollschiff. — Rostock : Hinstorff, 1987. — 136 s.
1035. Fincham, John. A History of Naval Architecture : to which is prefixed, an introductory dissertation on the application of mathematical science to the art of naval construction. — London : Published by whittaker and Co., 1851. — 418 p.
1036. Moyses-Bartlett H. A History of the merchant Navy. — London : George G. Harrap & Co. LTD., 1937. — 302 p.
1037. Neukirchen H. Seefahrt gestern und heute. — 5. Aufl. — Berlin : VEB Verlag für Verkehrswesen, 1979. — 263 s.
1038. Overton G. L. Marine engines : History and development. — London, 1935. — 285 p.
1039. Rodney P. Carlisle. Where the Fleet Begins. 1898—1998. — Washington : Naval historical center, 1998. — 661 p.
1040. Von Fircks J. Wikingerschiffe. — Rostock : Hinstorff, 1979. — 80 s.
1041. William Koenig. Epic Sea Battles. — London : Octopus Books Limited, 1975. — 256 p.

Газетні публікації

1042. Бухтеев М. Статистическое описание Черноморского торгового мореплавания / М. Бухтеев // Одесский вестник. — 1840. — 14 сентября.
1043. Военная верфь в Херсоне // Юг. — 1912. — 18, 19, 21, 24 февраля, 4, 13 марта, 9 мая.
1044. Военно-морские торжества в Николаеве // Трудовая газета. — 1913. —

20 октября.

1045. Дневник // Юг. — 1912. — 11, 29, 30 мая, 21 июня, 26 октября.
1046. Дневник // Юг. — 1912. — 16 мая.
1047. Дневник // Юг. — 1912. — 18 августа.
1048. Ежедневное обозрение // Южанин. — 1895. — 8, 9, 11, 13 июля.
1049. Закладка нового броненосца „Св. Евстафий” // Южная Россия. — 1904. — 11 ноября.
1050. К осуществлению судостроительной программы // Николаевская газета. — 1910. — 9 ноября.
1051. К постройке двух крейсеров в Херсоне // Юг. — 1911. — 19 ноября.
1052. К постройке дредноутов // Николаевская газета. — 1911. — 13 июля.
1053. К постройке Черноморского флота // Николаевская газета. — 1911. — 18 октября.
1054. К развитию судостроения в Николаеве // Николаевская газета. — 1910. — 20 декабря.
1055. Как строятся Черноморские дредноуты // Николаевская газета. — 1913. — 23 октября.
1056. Ксюшин А. Черноморский флот, иностранный синдикат и Николаевские судостроительные заводы / А. Ксюшин // Николаевская газета. — 1911. — 18 мая.
1057. Лебедев П. Московские вести / П. Лебедев // Одесский вестник. — 1856. — 29 сентября.
1058. Местная хроника // Южанин. — 1896. — 19 июня.
1059. Местная хроника / Южанин. — 1898. — 29 сентября.
1060. На французском заводе // Николаевская газета. — 1913. — 16, 19 октября.
1061. Наш день // Херсонская почта. — 1913. — 30 апреля.
1062. Николаев, как центр судостроительства на Черном море // Николаевская газета. — 1911. — 5 июля.
1063. Николаевские торжества // Николаевская газета. — 1913. — 19

октября.

1064. О пребывании государя Императора в Николаеве // Николаевская газета. — 1915. — 16 апреля.
1065. Общество николаевских заводов и верфей // Николаевская газета. — 1911. — 13 июля.
1066. Постройка двух крейсеров в Херсоне // Юг. — 1911. — 25 октября;
1067. Про присуждения державних премій Української РСР імені Т. Г. Шевченка в галузі літератури, журналістики, мистецтва і архітектури 1981 р. // Україна. — 1981. — № 12 (1260). — С. 3.
1068. Русское судоходство торговое и промышленное на реках, озерах и морях : 1886 — 1917 гг. (с 1902 г. Русское судоходство).
1069. Спуск дредноута „Екатерина II” // Николаевская газета. — 1914. — 25 мая.
1070. Спуск эскадренного броненосца „Князь Потемкин-Таврический” // Южанин. — 1900. — 26, 29 сентября.
1071. Спуск эскадренного миноносца „Счастливый” // Родной край. — 1914. — 18 марта.
1072. Судостроение в Николаеве // Николаевская газета. — 1911. — 28 сентября.
1073. Судостроительные, механические и литейные заводы в Николаеве // Южанин. — 1897. — 26 октября.
1074. Торжества в Николаеве // Николаевская газета. — 1913. — 20 октября.
1075. Черноморского-Днепровское пароходство // Юг. — 1912. — 29 марта.
1076. Местная хроника / Южная Россия. — 1902. — 17 июня.

Автореферати дисертацій

1077. Бойко С. М. Иностранные специалисты в Русской армии и флоте, XVIII век : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. истор. наук : спец. 07.00.02 “Отечественная история” / Бойко Сергей Михайлович ; Московский воен. ун-т. — М., 1999. — 21 с.
1078. Гребенщикова Г. А. Строительство военно-морского флота на Черном море в 30-е — 50-е гг. XIX в. : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. истор. наук : спец. 07.00.02 “Отечественная история” / Гребенщикова Галина Александровна ; Санкт-Петербургский гос. морской техн. ун-т. — СПб, 2004. — 23 с.
1079. Кондуков А. П. Влияние морского ведомства и кораблестроительных структур на социально-экономическое развитие г. Николаева в середине XIX — начале XX вв. : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. истор. наук : спец. 07.00.02 “Отечественная история” / Кондуков Андрей Юркевич ; МГУ имени М. В. Ломоносова. — М., 1997. — 25 с.
1080. Московченко Р. Л. Судостроительные программы Балтийского и Черноморского флотов : аспекты внутренней и внешней политики России в 1905—1914 гг. : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. истор. наук : спец. 07.00.02 “Отечественная история” / Московченко Роман Леонидович ; Северо-Западная академия гос. службы РАГС при Президенте РФ. — СПб., 2003. — 25 с.
1081. Назаренко К. Б. Морское министерство России в 1905—1914 гг. : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. истор. наук : спец. 07.00.02 “Отечественная история” / Назаренко Кирилл Борисович ; Санкт-Петербургский гос. ун-т. — СПб., 2001. — 28 с.
1082. Овчинников В. Д. Роль и место Черноморского флота в достижении Российским государством военно-политических целей: конец XVIII — начало XIX вв. : автореф. дис. на соискание ученой степени канд.

- истор. наук : спец. 07.00.02 “Отечественная история” / Овчинников, Владимир Дмитриевич ; Ин-т военной истории МО РФ. — Москва, 1998. — 26 с.
1083. Писаревский Н. П. Морской флот античных государств Северного Причерноморья : автореф. дис. на соискание ученой степени доктора истор. наук : спец. 07.00.03 “Всеобщая история (история древнего мира)” / Писаревский Николай Петрович ; Воронежский гос. ун-т. — Воронеж, 2001. — 34 с.
1084. Сизенко А. Г. Возникновение Черноморского флота: 1778—1802 гг. : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. истор. наук : спец. 07.00.02 “Отечественная история” / Сизенко Андрей Григорьевич ; Ростовский гос. ун-т. — Ростов-на-Дону, 2002. — 23 с.
1085. Смирнов А. А. Создание линейного флота на Черном море (конец 70-х — начало 90-х гг. XVIII ст.) : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. истор. наук : спец. 07.00.02 “История СССР” / Смирнов андрей Анатольевич ; МГУ имени М. В. Ломоносова. — М., 1991. — 22 с.
1086. Сокульський А. Л. Флот Запорозької Січі в XVI—XVIII ст.: структурна організація, технологія та військове мистецтво : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. істор. наук : спец. 07.00.01 “Історія України” / Сокульський Арнольд Леонідович ; Інститут історії України НАН України. — К., 1999. — 17 с.
1087. Тарасов А. С. Реформы системы управления военно-морского флота России во второй половине XIX века : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. истор. наук : спец. 07.00.02 “Отечественная история” / Тарасов Александр Сергеевич ; Санкт-Петербургский ин-т истории РАН. — СПб., 2003. — 32 с.
1088. Цветков И. Ф. Военное судостроение в России накануне и в период Первой мировой войны (1905—1918 гг.) : автореф. дис. на соискание ученой степени докт. техн. наук : спец. 07.00.10 “История науки и

техники” / Цветков Игорь Федорович ; Санкт-Петербургский гос. морской техн. ун-т. — СПб., 1996. — 47 с.

1089. Щукін В. В. Становище єврейського населення в Херсонській губернії в ХІХ — на початку ХХ ст. : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. істор. наук : спец. 7.00.01 “Історія України” / Щукін Володимир Володимирович ; Запорізький національний ун-т. — Запоріжжя, 2006. — 18 с.

Додаток А



Рис. А-1. Стилiзоване гравiроване зображення на бивнi мамонта з Кирилiвського поселення (пiзнiопалеолiтичне мистецтво)

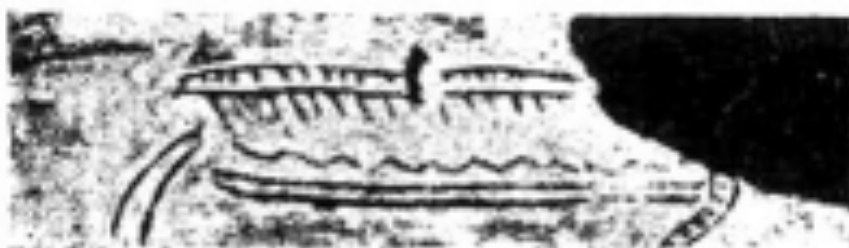


Рис. А-2. Деталь гравiрованого зображення на бивнi мамонта з Кирилiвського поселення (з книги I. Шубiна)

Джерела: Гладких М. I. Духовна культура // Давня iсторiя України: В 3-х т. / П. П. Толочко та iн. (ред.): НАН України, Інститут археологiї. Т. 1. Первiсне суспiльство. / М. I. Гладких, В. Н. Станко. — К. : Наукова думка, 1997. — С. 101.

Шубин И. А. Волга и волжское судоходство: История развития и современное состояние судоходства и судостроения / Центральное управление речных пароходств. Репринтное издание / И. А. Шубин. — М., 1927. — С. 5.

Додаток Б

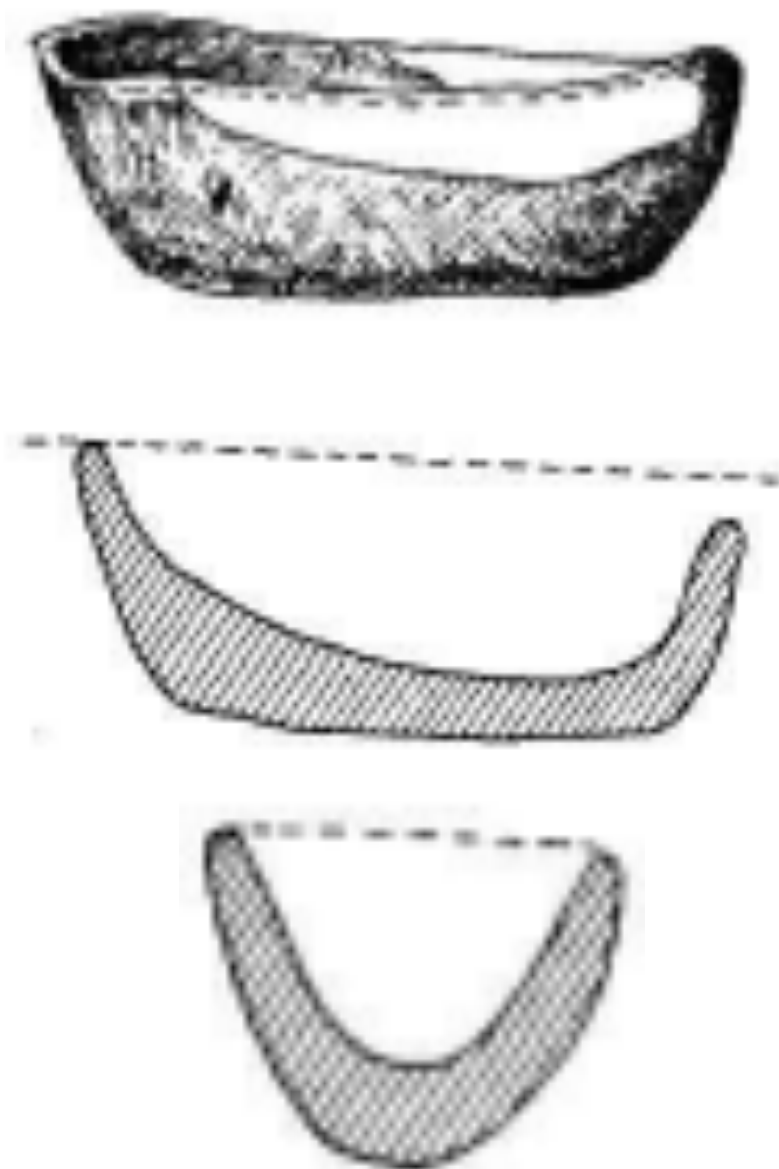


Рис.Б Модель глиняного човна, знайденого на поселенні Городниця-Городище у Верхньому Придністров'ї

Джерело: Кравец В. П. Глиняные трипольские модельки саночек и челна в коллекциях Львовского исторического музея / В. П. Кравец // КСИИМК. — 1951. — Выпуск 39. — С. 127.

Додаток В

Характеристика човнів-довбанок

Назва човна	Габарити, см			Маса човна, кг.	Осадність, см		Вантажопідйомність			Запас надводного борта, см.	Товщина, см						
	L	B	H		Порожній (корпус)	З вантажем	Люди	Вантаж, кг	Загальна маса в кг		Днище	Бортів		Транця		Переборок	
												Зверху	Біля днища	Носа	Корми	Зверху	Днища
Південнобузький	681	80	97,0	1088	21,0	66,0	6-9	900	1570	31,0	10	4	7	30	10	8	10
Деснянський	800	70	70,0	1100	22,0	55,0	7-10	1200	1700	15,0	10	3	5	10	10	5	10

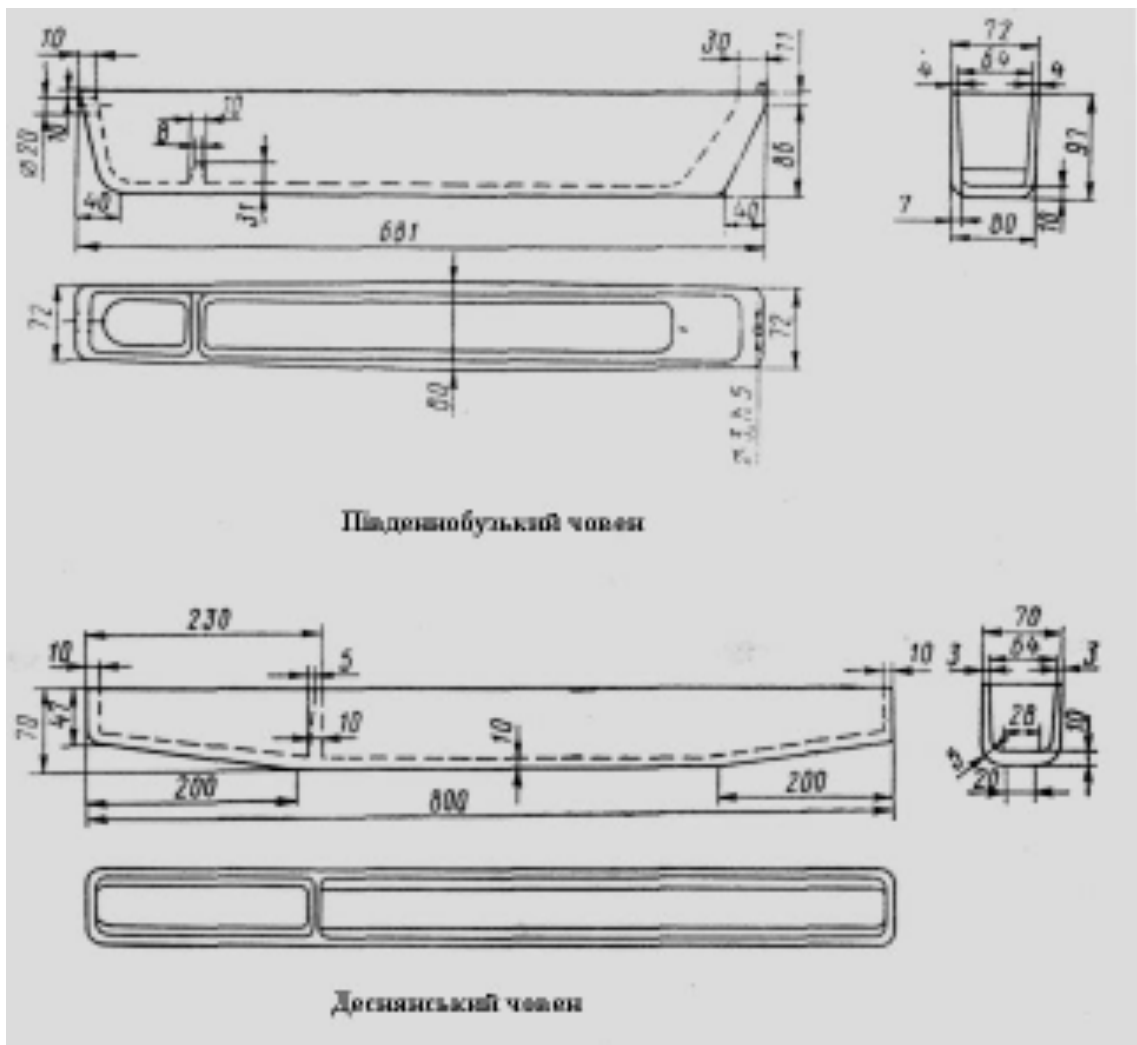


Рис. В. Загальний вигляд конструкції давніх човнів-довбанок

Джерело: Фаворов Б. П. Конструкция древних долбленых челнов / Б. П. Фаворов // Судостроение. — 1978. — № 6. — С. 57-58.

Додаток Д

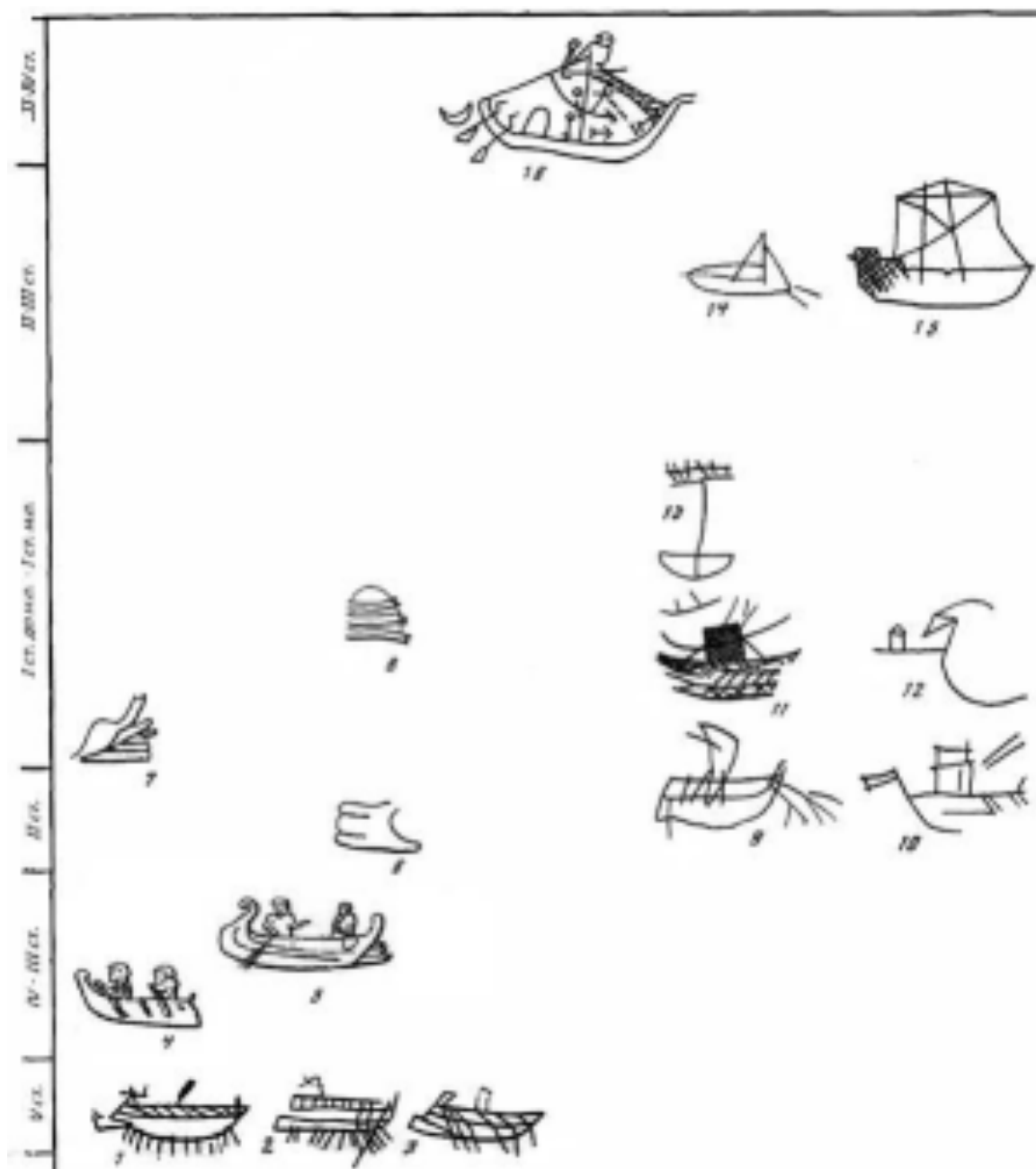


Рис. Д. Військово-морські, торгово-транспортні та промислові судна античних держав Північного Причорномор'я

1-3 – судна з таранами, графіті на накритті лекани, Мірмекій, V ст. до н. е.; 4 – дієра на щитку (верхівка) перстня, кінець IV ст. – початку III ст. до н. е.; 5 – судно з тараном на рельєфі надмогильної стели, Пантікапей, початок II ст. до н. е.; 6 – ніс судна з тараном на пантікапейській монеті кінця II ст. до н. е.; 7 – ніс корабля з тараном на херсонеській монеті кінця II ст. – початку I ст. до

н. е.; 8 – ніс корабля з тараном на пантікапейській монеті кінця II – початку I ст. до н. е.; 9 – кормова частина торгового судна, графіті II ст. до н. е. – I ст. н. е., Пантікапей; 10 – носова частина транспортного судна, графіті, Пантікапей, I ст. до н. е. – I ст. н. е.; 11 – бортова частина торгового судна, графіті I ст. до н. е. – I ст. н. е.; Пантікапей; 12 – носова частина торгового судна на тлі фортечної стіни, графіті I ст. до н. е. – I ст. н. е. Патрей; 13 – торгове судно, графіті I ст. н. е., Пантікапей; 14 – промислове судно, графіті III ст., Пантікапей; 15 – торгове судно III ст., Пантікапей, склеп; 16 – торгове судно, III-IV ст., Пантікапей, склеп.

Джерело: Петерс Б. Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья / Б. Г. Петерс. — М. : Наука, 1982. — С. 134-135.

Додаток Е

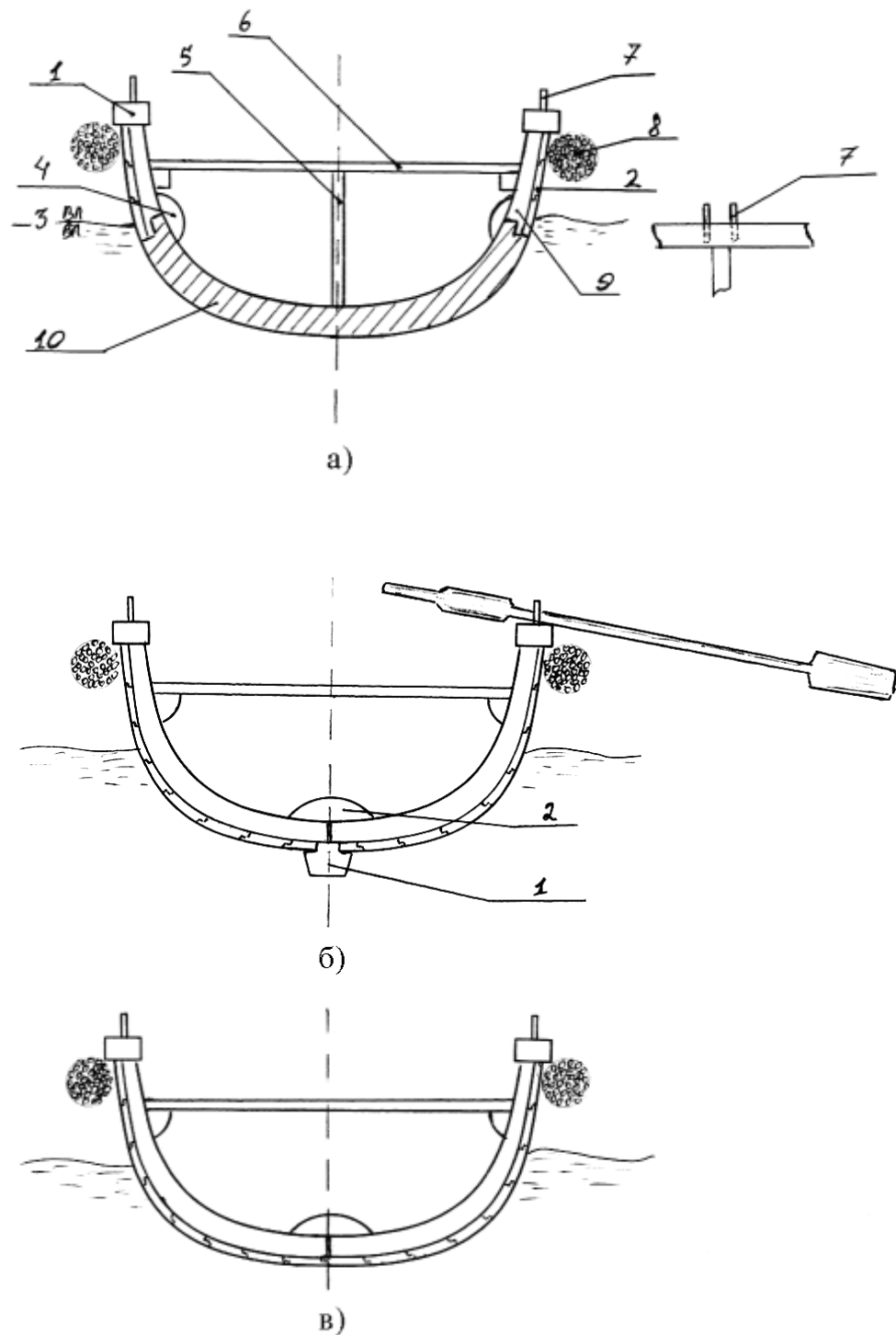


Рис. Е. Три типи набору „чайок” (переріз) *

А. „Чайка” довбанка: 1 – привальний брус; 2 – обшивка; 3 – ватерлінія; 4 – книця; 5 – пилерс; 6 – банка; 7 – кочет; 8 – в’язанки очерету; 9 – шпангоут; 10 – видовбана колода
 Б. Кільова „чайка”: 1 – кіль; 2 – книця
 В. Безкільова „чайка”

*Складено за допомогою доктора технічних наук, професора Ю.С. Крючкова

Додаток Ж

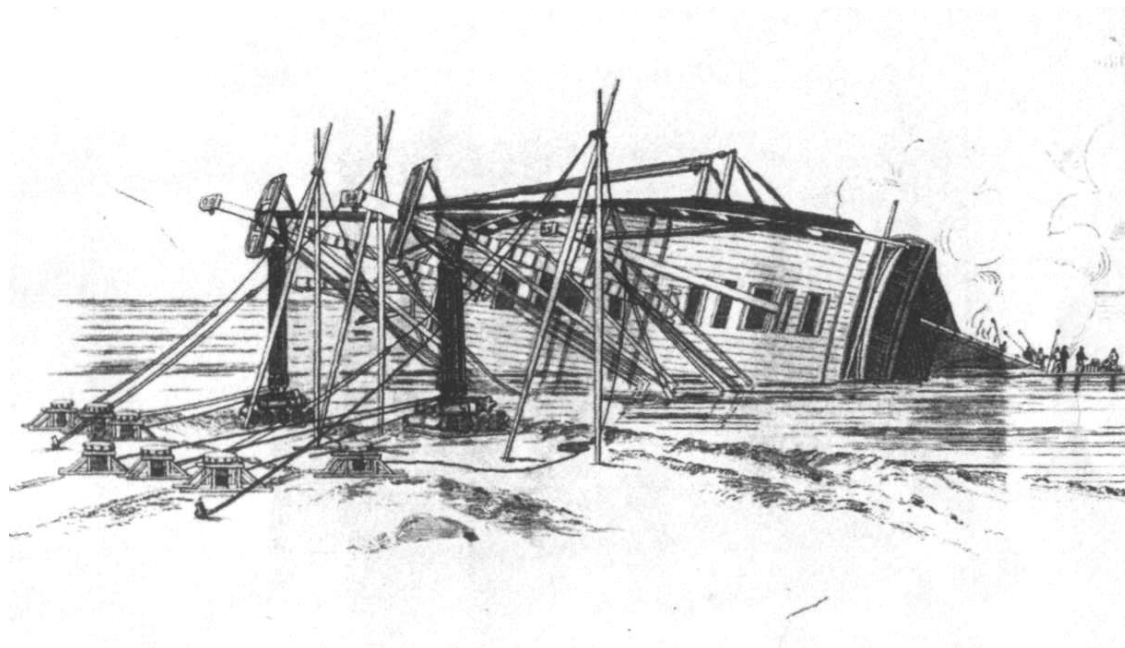


Рис. Ж-1

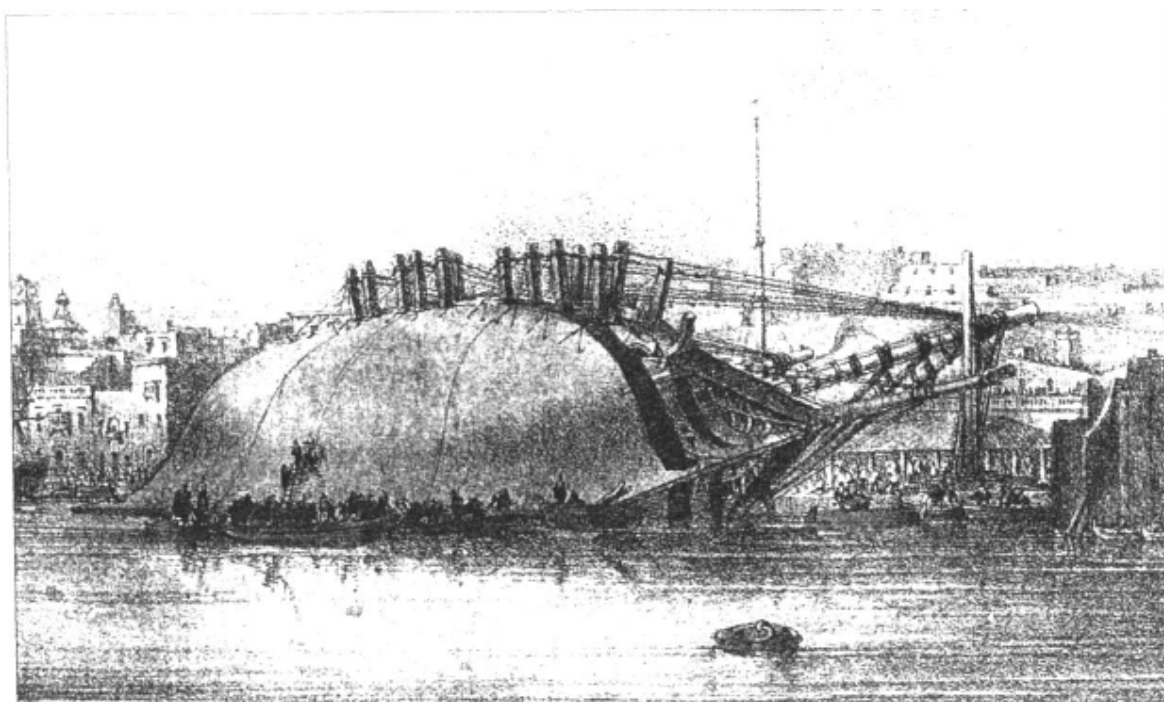


Рис. Ж-2

Рис. Ж. Кілювання корабля на кіленбанку у епоху вітрильного флоту
Ж-1 зображення з берега; Ж-2. зображення з боку моря

Джерело: История отечественного военного судоремонта, Кн. 1 : От доковых адмиралтейств к морским заводам / редактор Е. Б. Смирнова. — СПб. : Гангут, 2004. — С. 64.

Додаток 3

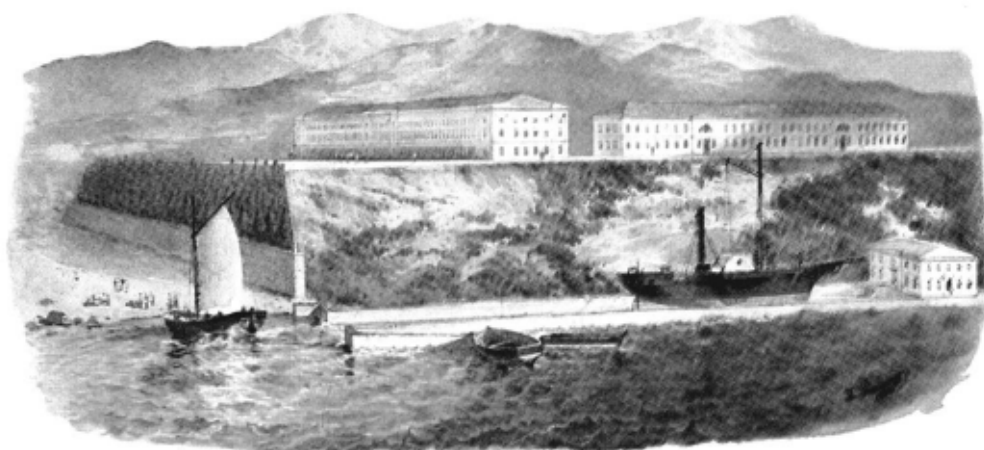


Рис. 3. Мортонів елінг (малюнок Л. Премацці)

Додаток И

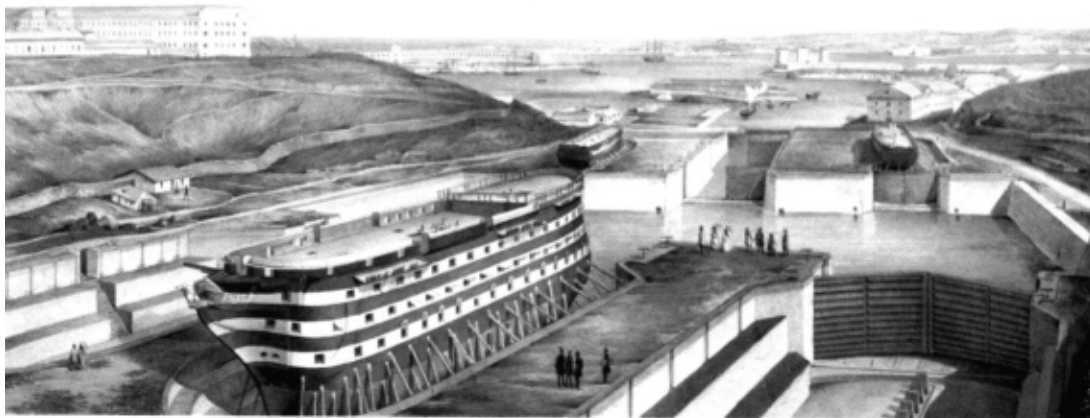


Рис. И Севастопольські доки

(малюнок невідомого художника середини ХІХ ст.)

Джерело: Скориков Ю. А. Севастопольская крепость / Ю. А. Скориков. — СПб., Стройиздат ; СПб., 1997. — 320 с.

Додаток К

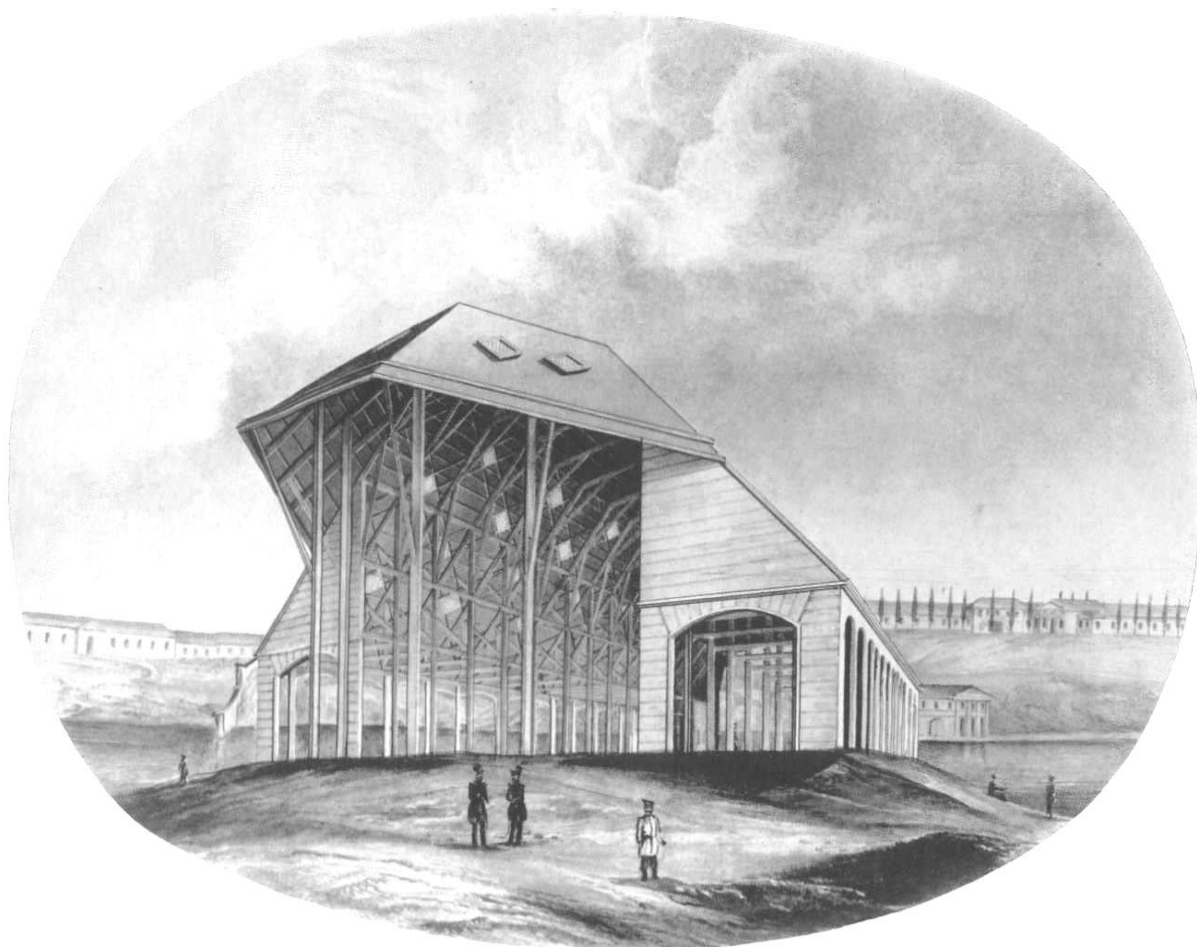


Рис. К. Сьомий елінг Миколаївського Адміралтейства (акварель Л.Премацці)

Додаток Л

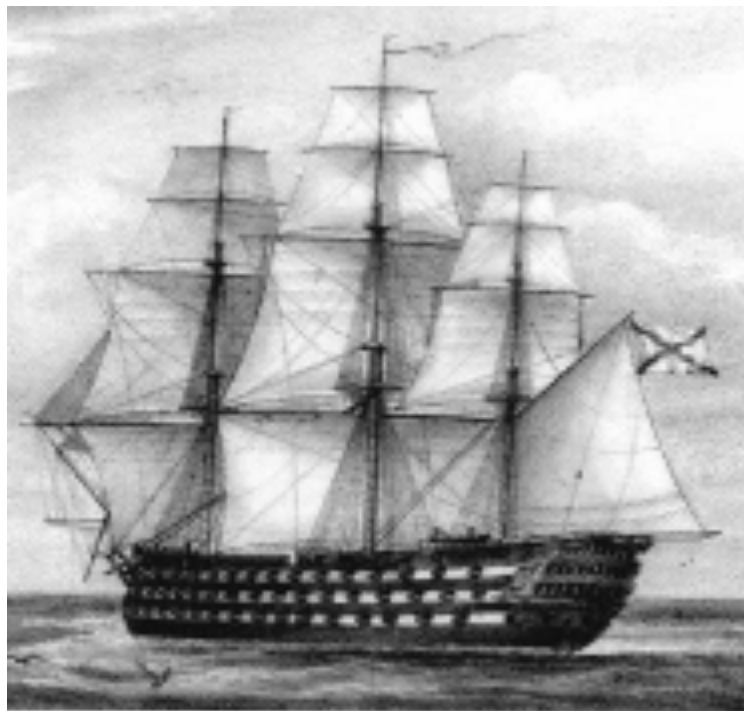


Рис. Л-1. 120-гарматний корабель „Двенадцать Апостолов”

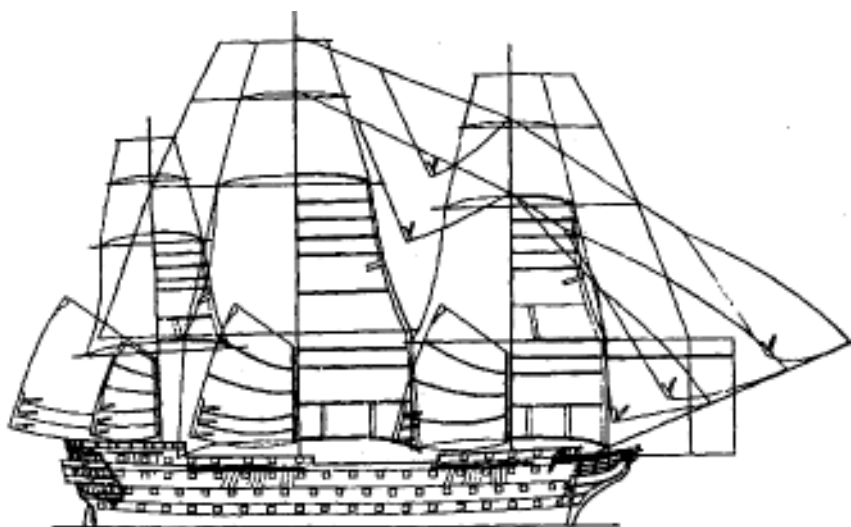


Рис. Л-2. Загальний вигляд і вітрильне озброєння 120-гарматного корабля „Двенадцать Апостолов”

Джерело: История отечественного судостроения IX-XIX вв.: в 5 т. — Т. 1. Парусное и деревянное судостроение / В. Д. Доценко, И. В. Богатырев, Г. А. Вахарловский, П. А. Кротов, А. Г. Сацкий. — СПб. : Судостроение, 1994. — С. 383, 384.

Додаток М

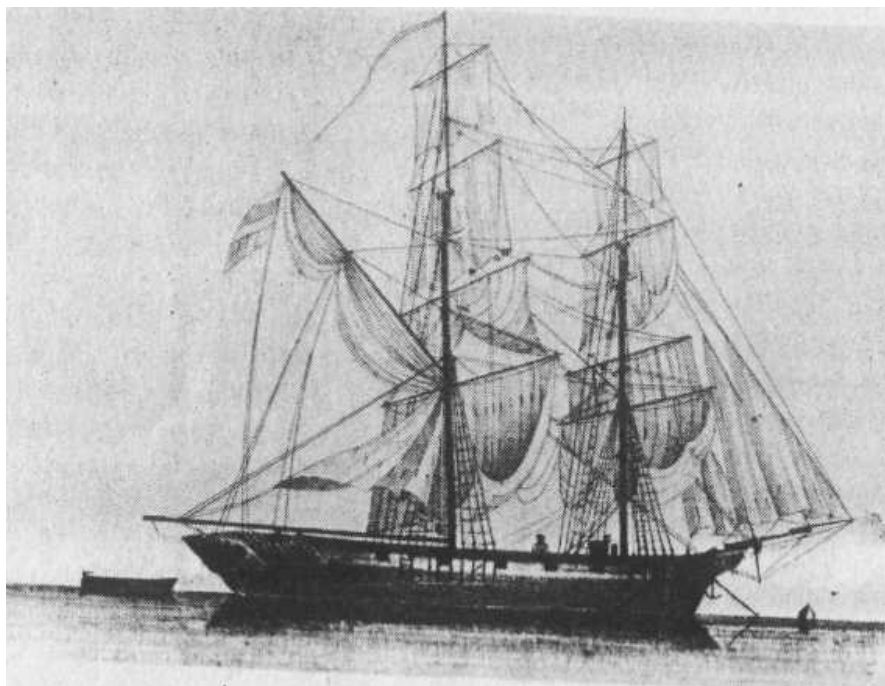


Рис. М-1. Бриг – вітрильне вантажне судно Азово-Чорноморського басейну

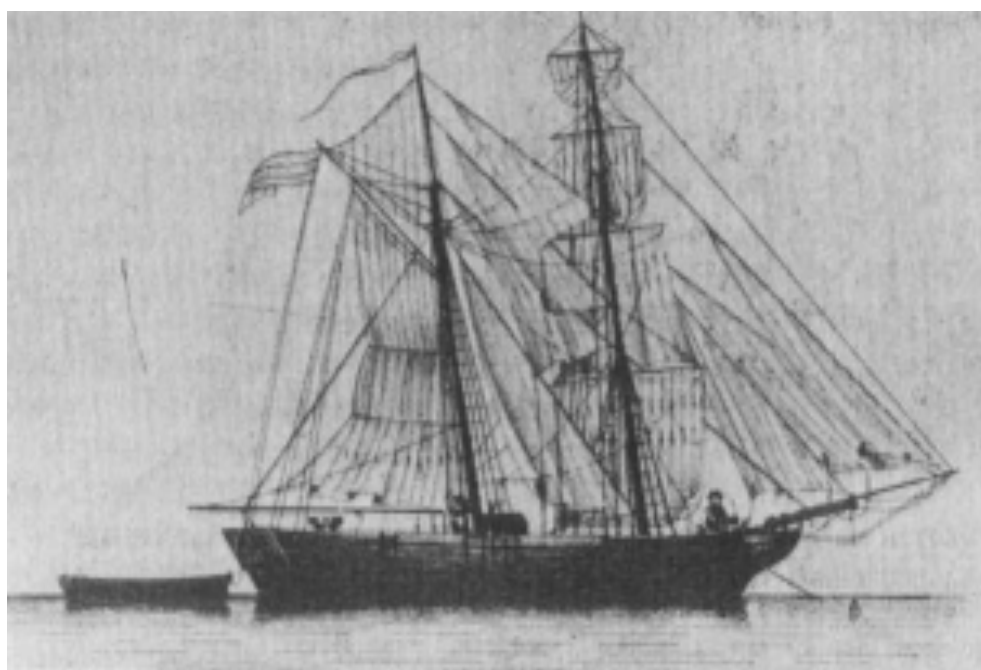


Рис. М-2. Шхуна – вітрильне вантажне судно Азово-Чорноморського басейну

Джерело: Истомина Э. Г. Водный транспорт России в дореволюционный период / Э. Г. Истомина. — М. : Наука, 1991. — С. 114-115.

Додаток Н

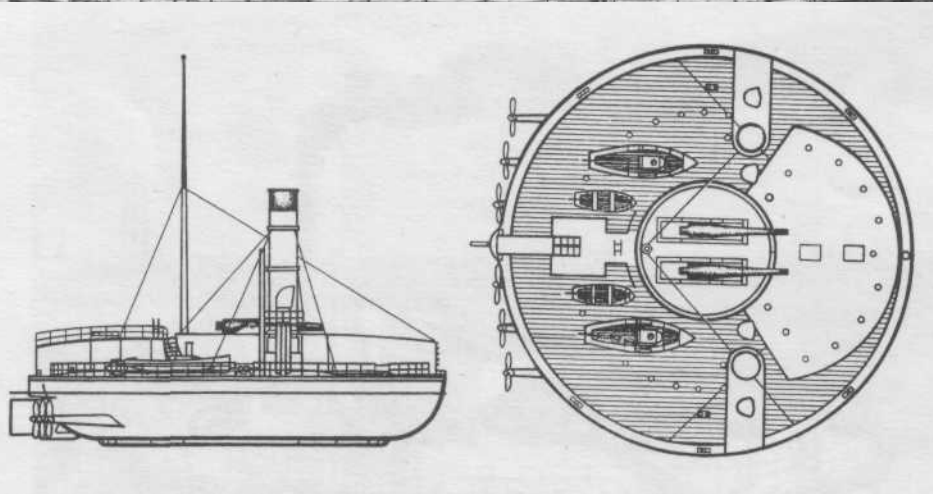
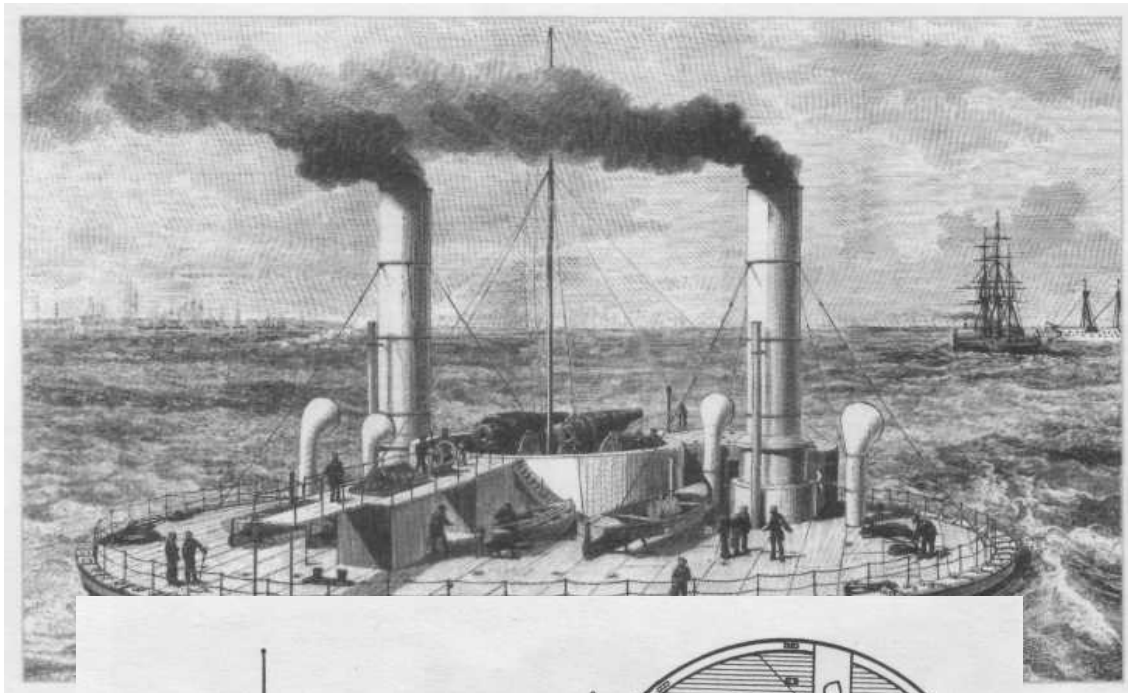
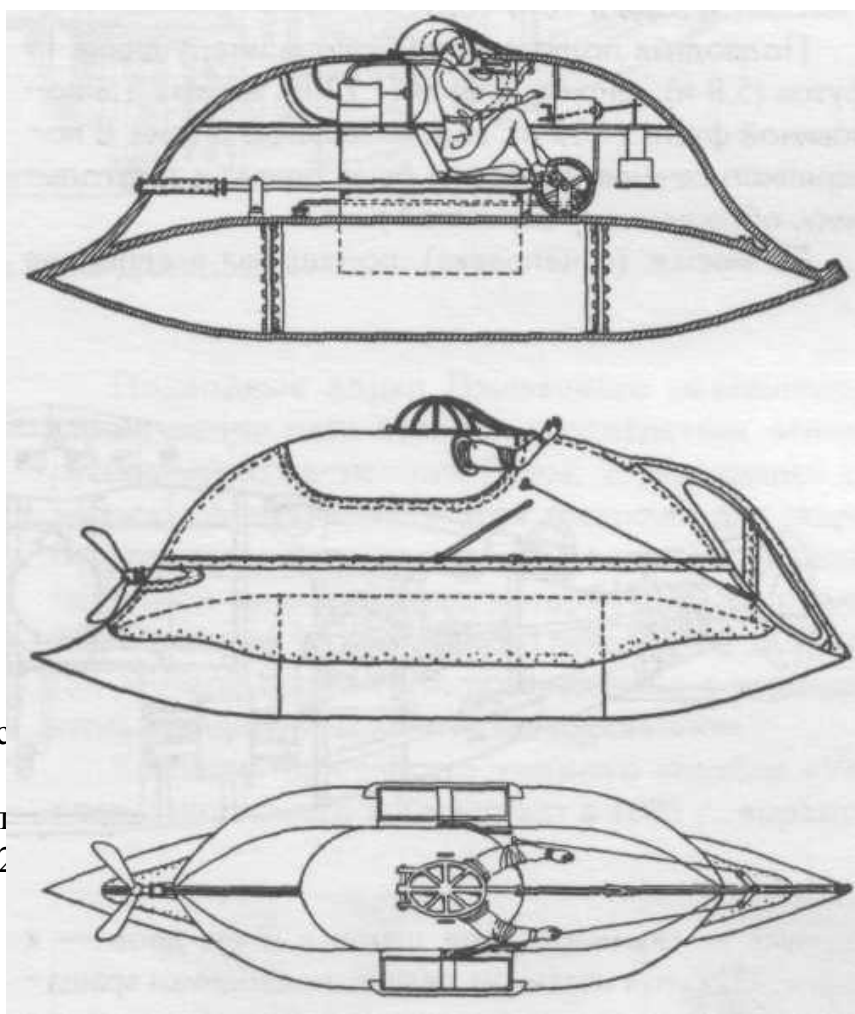


Рис.

Джерело: М. : АСТ,

арас. —

Додаток П



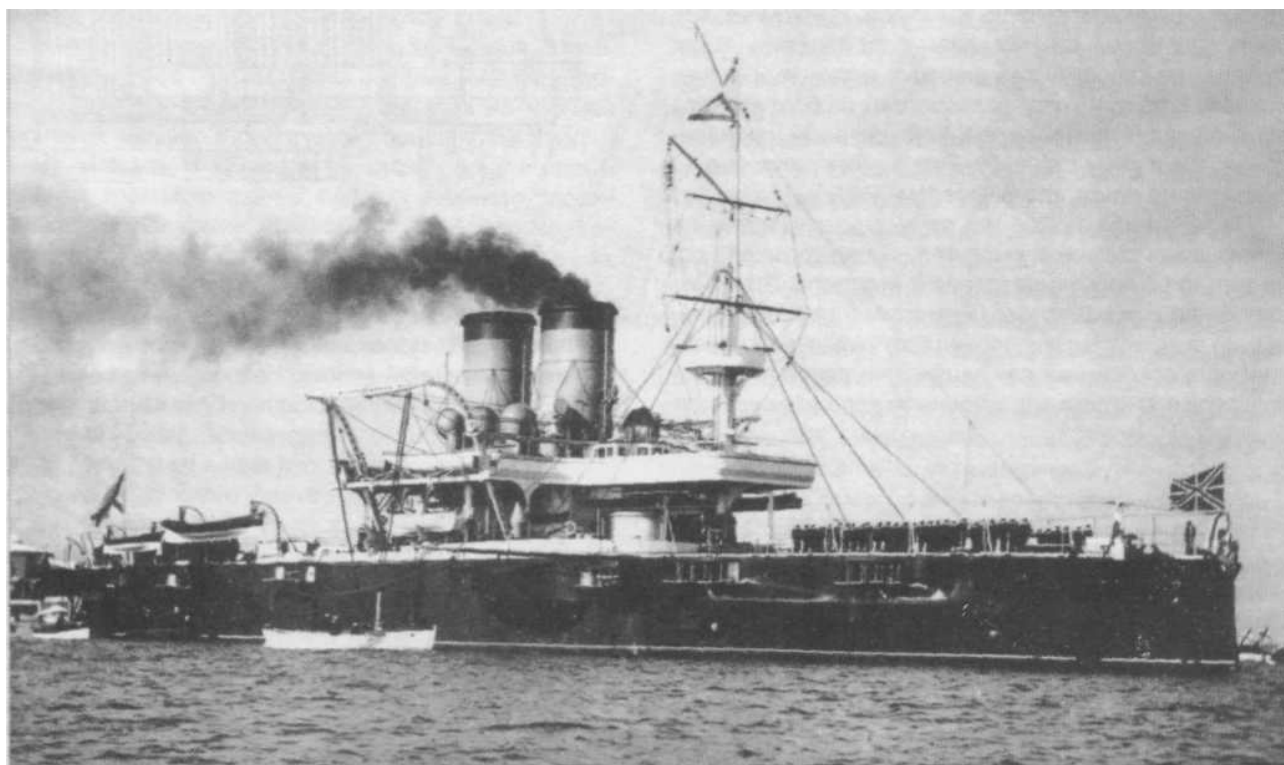
Рис

вещького

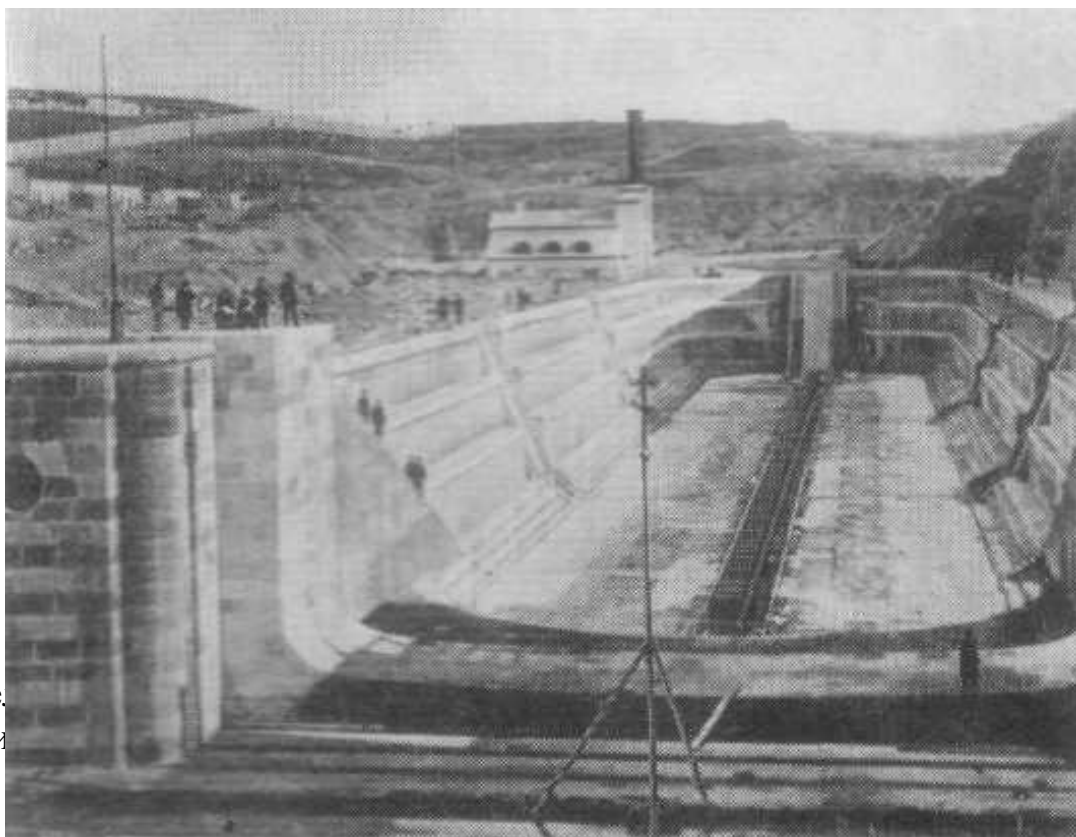
Джерело: Гол
состояние: в 2

современное
. — С. 92.

Додаток Р



Додаток С



Джере.
Кузми

Додаток Т

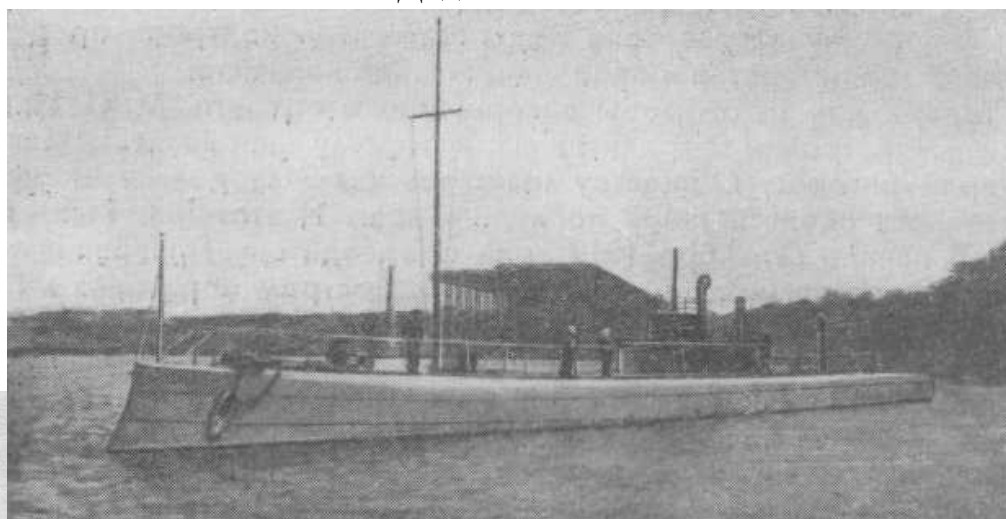


Стальна фабрика в Бельгії

The plant of the Aalst and Clarendon in Belgium

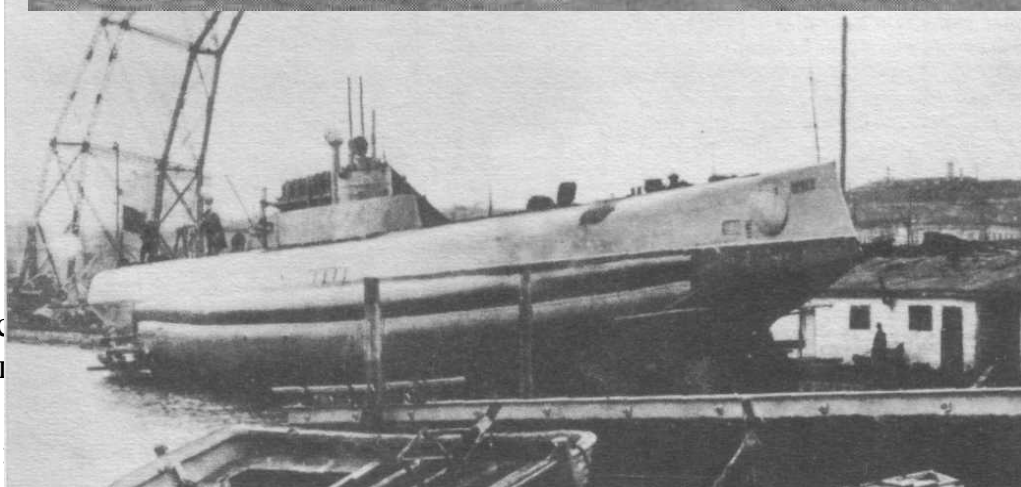
Додаток У

Рис.



.)

Рис
Севастоп



гання (

Джерело

ель / Н.

А. Залеский. — Л. : Судостроение, 1967. — С. 60, 76.

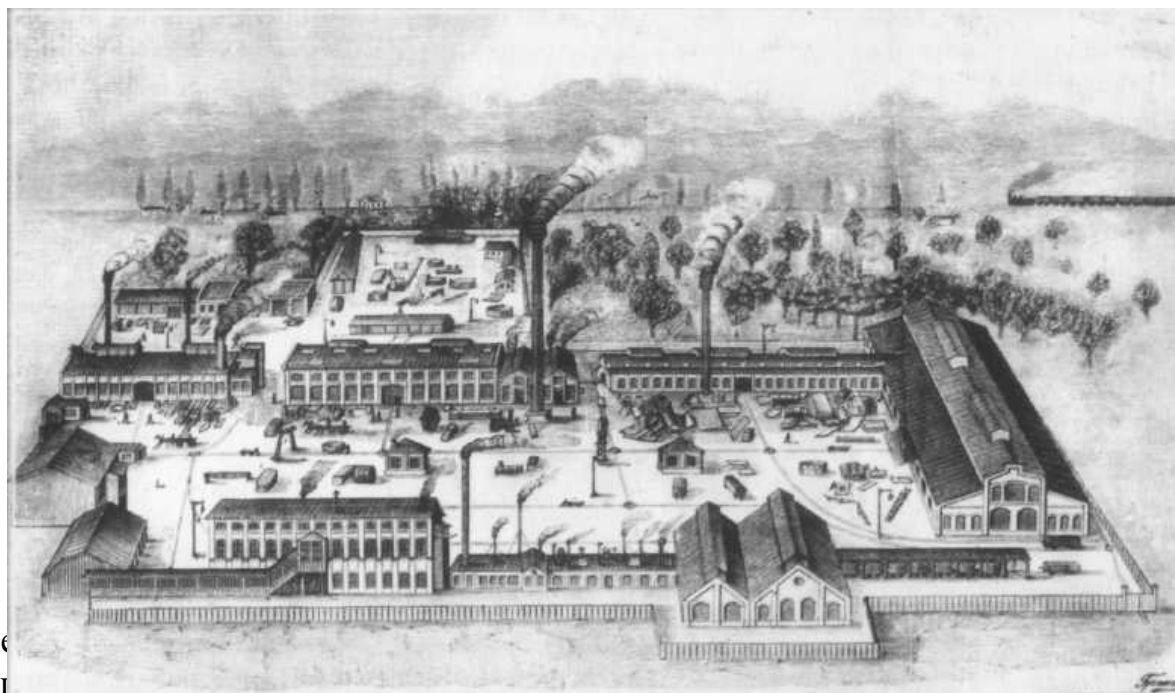
Додаток Ф

Суднобудування на Херсонській верфі у 1879-1895 рр.

Роки	Збудовано		Відремонтовано	
	барж	бригів, шхун та ін	барж	бригів, шхун та ін
1879	4	9	-	-
1880	4	6	-	-
1881	4	6	-	-
1882	7	4	3	5
1883	8	7	10	5
1884	6	3	22	12
1885	9	7	31	75
1886	8	8	25	24
1887	16	7	24	22
1888	24	25	27	24
1889	22	67	12	33
1890	40	42	10	23
1891	13	13	2	13
1892	14	8	9	17
1893	16	5	15	14
1894	6	27	25	37
1895	15	26	7	17
Разом	216	280	222	321
Загалом	496		543	

Джерело: Горловский Д. Н. Итоги двадцатипятилетия Херсонского городского самоуправления. Краткий историко-экономический очерк / Д. Н. Горловский. — Херсон : Тип. О. Д. Хадушиной, 1896. — С. 155-156.

Додаток X



Дже
Кал

Додаток Ц

Реєстр парових суден Чорноморського й Азовського торговельного флоту на 1 січня 1915 року, побудованих підприємствами України

Назва	Місце побудови	Тип судна	Рік побудови	Довжин	Ширин	Глибин	Місткість, реєстр. т.		Швидкість вузл.	Вантажопідйомність, в пудах	Порт приписки
				а	а	а	повна	чиста			
				в англ. футах							
Бабушка	Севастополь, РТПіТ	Букс.	1871	130,5	22,8	7	174,8	85,3	8	4000	Одеса
Боярин	Херсон, Вадон	Букс.-пас.	1907	85	16,8	7,7	58,8	28,1	10	1000	Миколаїв
Волга	Севастополь, РТПіТ	Тов.	1881	225	29,9	9	528	353,6	7	36000	Одеса
Вестник	Севастополь, РТПіТ	Тов.-пас.	1882	150	27,9	8,9	286	147	7, 1/2	3000	Керч
Дежурный	Херсон, Вадон	Букс.	1894	60	12,8	7,2	36,3	12	9	500	Миколаїв
Джигит	Херсон, Борщеванов	Букс.-пас.	1911	90	19	9,3	115,5	63,1	12	2000	Одеса
Днепр	Одеса	Тов.-пас.	1857	90,9	16	7,5	78,12	20,26	6	1500	Ростов
Дружный	Херсон	Лоцм.	1895	68,9	13,8	6,1	35,9	15,4	8, 1/2	1200	Миколаїв
Евфрат	Херсон	Букс.	1909	60,1	14,2	5,7	30,1	2,8	8,3/4	950	Миколаїв
Инженер	Херсон, Вадон	Букс.	1892	66	13,6	7,7	36,9	0,72	9	50	Херсон
Косарь	Севастополь, РТПіТ	Тов.-пас.	1868	89,7	11,9	5,6	63,9	29	7	2000	Одеса
Ласточка	Одеса	Букс.	1878	50,2	10,9	6,5	22,3	3,5	9	не вказ.	Одеса
Ледокольник	Херсон, Вадон	Букс.	1898	70,4	16,3	9,3	60,6	12,7	9	1000	Миколаїв
Лоцман	Херсон, Вадон	Букс.	1893	108	28,9	7,8	103,7	33,4	10	2000	Миколаїв
Малоросия	Миколаїв, Наваль	Тов.	1905	204	30,2	17,5	893,3	481	7	75000	Одеса
Мичман	Севастополь, РТПіТ	Букс.	1857	114	24,4	8	138,7	75,5	7	2000	Севастополь
Морж	Херсон, Борщеванов	Тов.-пас.	1913	81	18,1	10,7	100,9	58,3	10	3600	Херсон
Николай	Одеса, Белліно-Фендеріх	Букс.-пас.	1870	130,5	17,15	8,8	152,1	68,7	9	1000	Миколаїв
Николай	Миколаїв	Букс.-тов.-пас.	1903	80,4	18,6	8,3	74,6	42,8	9,3/4	2000	Миколаїв
Олечка	Керч	Букс.	1908	63	11,1	6,5	27,8	11,55	10	не вказ.	Керч
Отоман	Херсон, Георгіні	Букс.-пас.	1890	95,2	16,65	8	87,3	6	9	3000	Одеса
Пайлот	Одеса	Букс.	1898	32	8	3,8	48	2,6	6	300	Маріуполь
Поспешный	Севастополь, РТПіТ	Тов.-пас.	1873	137,9	20,1	8,1	276,4	172,3	10	3000	Одеса
Проворный	Севастополь, РТПіТ	Тов.-пас.	1892	210	28,2	8,15	517,8	259,1	10,3/5	5000	Одеса
Расвет	Херсон, Волохін	Букс.	1886	75,6	14,6	6,5	50,4	13,8	9	не вказ.	Херсон
Самородок	Миколаїв, Кундишев-Володін	Букс.	1888	66,7	15	6,9	36,5	8,4	8	400	Херсон

Продовж. додатку Ц

Св. Николай	Севастополь, РТПіТ	Тов.-пас.	1893	289	36,5	25,4	1931	1170	12	30000	Одеса
----------------	--------------------	-----------	------	-----	------	------	------	------	----	-------	-------

Джерело: Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1915 г. — Петроград : Гос. тип., 1915. — 265 с.