

ПРІОРИТЕТИ ВІТРИЛЬНОГО СУДНОБУДУВАННЯ У ПРОВІДНОМУ ОСЕРЕДКУ УКРАЇНИ (кінець XVIII – перша половина XIX ст.)

Стаття присвячена дослідженню етапів вітрильного суднобудування у Миколаєві. Простежується процес організації виробництва та визначаються типи кораблів Чорноморського флоту.

Ключові слова: *центр суднобудування, корабель, адміралтейство, елінг, підряд.*

На початку XXI ст. динамізм розвитку держав визначається науково-обґрунтованим вибором промислово-технологічної спеціалізації. Україна, завдяки значному досвіду формування індустріального потенціалу, має можливість на високотехнологічних засадах відродити одну з провідних раніше галузей – суднобудівну. Особливої уваги, у зв'язку з цим, заслуговує історичний досвід набутий у період появи, становлення та розвитку вітрильного суднобудування. Метою даної роботи є висвітлення, на основі наявних джерел та літератури [1], поступу галузі у провідному осередку суднобудування – Миколаєві. Завдяки проблемно-хронологічній послідовності викладення матеріалу, передбачається прослідкувати певні закономірності та зміни у роботі організаційно-адміністративних структур та технології побудови суден.

Із початком російсько-турецької війни (1778-1791 рр.) виникла нагальна потреба утворення нового осередку суднобудування Російської імперії на Півдні України. Його поява була зумовлена об'єктивними чинниками військово-стратегічного, зовнішньополітичного та регіонального характеру (зокрема, невдале розташування Херсонської верфі) [2]. Для нової верфі обирається ділянка у гирлі Інгулу. Головнокомандуючий російськими військами на Півдні України князь Г. Потьомкін спеціальним ордером від 21 липня 1788 р. наказав полковнику М. Фалєєву „заготувати на Інгулі елінги”. 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.

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”. 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” [3]. Відповідна резолюція Катерини II про це надійшла в жовтні 1790 р.

В умовах війни перший елінг верфі на Інгулі був готовий до побудови суден у грудні 1789 р. Наступного року – 5 січня, на новій верфі закладається

46-гарматний фрегат „Святой Николай” (віднесений Г. Потьомкіним до розряду лінійних кораблів). Саме цей фрегат став своєрідною „візитівкою” міста Миколаєва [4]. Перший фрегат нової верфі за конструктивно-технічними рішеннями відрізнявся від збудованих раніше суден для Чорноморського та Балтійського флотів. Корабельний майстер С. Афанасьєв, який розробив проект корабля, врахував специфічні умови Чорноморського регіону. Замкнутість Чорноморського басейну й невелика відстань між портами дозволяла суднам брати менший, порівняно з балтійськими, запас води й провізії. Орієнтація на нетривалі плавання дозволяла створювати 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 „Святого Миколая”. Стапельні роботи по зведенню „Святого Николая” тривали вісім місяців. 25 серпня 1790 р. корабель був спущений на воду. „Під час спуску корабля, – повідомляв М. Фалєєв князю Г. Потьомкіну, – народ, що зібрався у великій кількості, кричав багатократно „Ура!” і при тому говорив: „Слава Богу, ми дожили до того, що бачимо прикрашені кораблями Інгул і Буг” [5].

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.

1790 р. позначений інтенсивною роботою „молодої” верфі. Після спуску на воду „Святого Николая” заклали в кінці вересня у тому ж елінгу більший, 50-гарматний фрегат „Григорий Великая Армения”. Починають будуватися 26-гарматні фрегати „Легкий” і „Скорый”. За пропозицією Г. Потьомкіна, створюються легкі морехідні судна - 20-гарматні акати „Святая Ирина” і №2. Малі судна в Миколаєві створювалися із застосуванням таких технологічних прийомів, як „каль” і „на стовпах”. „Калю” 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 [6].

У листопаді 1791 р. на верфі відбувається знаменна подія – закладається найбільший із споруджуваних у ті роки на Чорному морі кораблів - 90-гарматний „Святой Павел” Побудовою цього найбільшого за розмірами і озброєнням лінійного корабля завершується перший період динамічного розвитку суднобудування в Миколаєві [7].

У першій половині ХІХ ст. розвиток суднобудування в Миколаєві, як у

всій Російської імперії, визначався загальними уявленнями царя й управлінських державних структур щодо флоту та його місця у вирішенні зовнішньополітичних державних завдань. У Росії, де сухопутні кордони розтяглися на десятки тисяч кілометрів, першочергова роль відводилася армії. У той же час, амбітні плани царського уряду на міжнародній арені обумовлювали на певних етапах потребу у флоті і відповідно - увагу до суднобудування. У 1806 р. на адміралтейській верфі Миколаєва вперше у новому столітті розгортаються суднобудівні роботи: зокрема, закладається яхта „Твердая”, а в 1807-1808 рр. бригантини „Десна” і „Днестр” та 12-гарматний корвет „Або”. Створення корвета в Миколаєві започаткувало освоєння суднобудівниками Півдня принципово нового для Чорноморського флоту типу корабля. З 1809 р. у міському адміралтействі починаються значні за виробничими обсягами роботи: закладаються 74-гарматний корабель „Лесное” і 44-гарматний фрегат „Минерва” [9].

В умовах постійного дефіциту державного фінансування, що поглиналося безперервними війнами Російської імперії, в організацію суднобудування у Миколаєві вже на початку ХІХ ст. запроваджуються стандарти західноєвропейського комерційного підприємництва. Уводиться нетрадиційний для Російської імперії економічний прийом - створення суден за рахунок залучення приватної підприємницької ініціативи й капіталу, який у той період отримав назву „підряд”. Згідно з підписаним навесні 1810 р. контрактом, найбільший адміралтейський постачальник лісу радник комерції А. Перетц (його довіреною особою був купець Л. Львов) зобов’язувався побудувати корпус 74-гарматного корабля [10]. Реалізація проекту відбувалася за умов створення підрядником поблизу Миколаївського адміралтейства елінгу із пристанями та необхідними спорудами. Адміралтейство виділяло корабельного майстра й фахівців для нагляду за ковальськими й теслярськими роботами. Крім того, воно зобов’язувалося виконати низку робіт, які вимагали високої кваліфікації майстрових: столярні, малярські, конопатні, а також обшивку судна міддю. У кінці 1810 р. на новому елінгу був закладений 74-гарматний корабель „Кульм”, спущений на воду у листопаді 1813 р. У 1814 р. Миколаївське адміралтейство прийняло від підрядника елінг, пристані, магазини та інші споруди. Перший експеримент із впровадження в суднобудування міста підряду засвідчив перспективність приватнокапіталістичного способу організації виробництва порівняно з державним, заснованим на феодално-кріпосницьких відносинах [11].

Важливою подією у суднобудуванні Миколаєва 20-х рр. стало впровадження у практику роботи верфей виробництва принципово нового „продукту” світового технічного прогресу – парових суден. У Миколаївському адміралтействі створюються: „Везувій” (1820 р.), „Метеор” (1823 р.), „Молния” (1826 р.), „Громоносец” (1830 р.). 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) [12].

У місті запроваджуються заходи щодо інтенсифікації суднобудування та

удосконалення виробничої бази. Якщо на початку ХІХ ст. в усіх адміралтействах півдня України (Херсонському, Миколаївському, Севастопольському) кораблі будувалися на 11 стапелях, то в 1832 р. лише в Миколаєві було 11 чинних елінгів. У Миколаївському адміралтействі механізується виробництво: встановлюються токарні, свердлильні станки, вантажопідйомні крани, облаштовується парова лісопильня для обробки корабельного лісу. У майстернях починають використовувати замість дров донецьке кам'яне вугілля [13].

Надзвичайно динамічно розгорталася в Миколаєві система підрядного суднобудування. „Вільні верфі” - так називали тоді приватні осередки суднобудування М. Серебряного („Серебряний док”), М. Варшавського („Маркусів елінг”), О. Перовського (Спаське адміралтейство). У 1828-1831 рр. на верфях М. Серебряного і О. Перовського були побудовані: 84-гарматні кораблі „Память Евстафия”, „Адрианополь”, „Анапа” та „Императрица Екатерина II”, а також 60-гарматні фрегати „Бургас”, „Еривань”, „Варна” й „Энос”. Завдяки підрядникам Миколаїв став центром цивільного пароплазобудування України. У 1826-1827 рр. підрядник М. Варшавський створив перший на Чорному морі вантажно-пасажирський пароплав „Одесса” (для Одеського порту). Підрядники будують пароплави „Наследник” (70 к.с., 1833 р.), „Император Николай” (100 к.с., 1833 р.), „Императрица Александра” (100 к.с., 1837 р.), причому два останні у майбутньому здійснюватимуть регулярні рейси між Одесою й Константинополем [14]. Підрядники освоюють будівництво практично всіх типів середніх і дрібних суден: бригів, транспортів, канонерських човнів, катерів. Суднобудування в Миколаєві стало провідною виробничою сферою України, де активно впроваджувалися та давали практичний результат капіталістичні принципи виробництва.

Особлива увага звертається на удосконалення конструкцій суден Чорноморського флоту та технологію їх побудови. О. Грейг, який у 1816-1833 рр. займав посаду головного командира Чорноморського флоту і портів, використавши ідеї шведського кораблебудівника Ф. Чапмана, розробив удосконалений спосіб математичного розрахунку поверхні підводної частини корпусу (спільно з К. Кнорре) і поклав його в основу проектування суден. У 1826 р. цей спосіб вперше був застосований під час створення креслень 84-гарматного корабля. Первістком нової серії кораблів 84-гарматного рангу була закладена в 1826 р. „Императрица Мария”. Корабель спущений на воду Миколаївським адміралтейством у 1827 р. Організатора і відповідального за спорудження корабля І. Разумова премійовано 252 руб. і срібним блюдом вагою півтора фунта (близько 700 гр.), на якому йому піднесли нагородні гроші [15].

У 1832 році саме в Миколаївському адміралтействі закладається перший на Чорноморському флоті 120-гарматний корабель „Варшава”. Проектувалося судно з урахуванням креслень 120-гарматного англійського корабля „Neptun”, які були принципово перероблені О. Грейгом. Проект „Варшави” творець розробляв за „параболічним методом”, тобто найкращим зразком світової науки того часу [16].

У створенні корабля нового типу брали участь два видатні діячі

кораблебудування і флоту першої половини ХІХ ст.: А. Грей (автор проекту) і М. Лазарев, призначений у 1833 г. головним командиром Чорноморського флоту й портів. У “Варшаві” втілюються ідеї М. Лазарева щодо рангоуту, вітрильного озброєння та верхньої палуби. Після входження до лав флоту „Варшава” (спущена на воду у листопаді 1833 р.) стала флагманським кораблем Чорноморського флоту [17].

За 1833-1851 рр. – період діяльності М. Лазарева на посаді головного командира Чорноморського флоту і портів - на Півдні України відбувається формування загальноновизнаної „лазаревської школи” підготовки суднобудівників та моряків Чорноморського флоту. Адміністративним центром і місцем зосередження всіх інститутів Головного управління Чорноморського флоту й портів залишався в цей час Миколаїв (у 1831 р. керівні структури, що існували раніше, реорганізуються).

Місто стає і провідним осередком вітрильного суднобудування України, де створюється потужна виробнича база. Реконструюється державне адміралтейство: зводяться нові і перебудовуються старі елінги. Будуються нові майстерні, які комплектуються механічними пристроями та станками для обробки дерев’яних і металевих частин суден. Створюється колекція моделей кораблів, для збереження котрих збудований спеціальний павільйон [18]. У його будівлі в наш час розташовується музей історії заводу ім. 61 комунара.

У 30-40-х рр. ХІХ ст. майстри чорноморських адміралтейств на практиці розвинули основи архітектурно-художньої окраси судна. 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 [19].

У 30-х - на поч. 50-х рр. ХІХ ст. адміралтейська верф, працюючи досить ефективно, забезпечує Чорноморський флот кораблями 120-гарматного рангу: „Три Святителя” (1838 р.), „Дванадцять Апостолів” (1841 р.). На верфі адміралтейства будуються в цей час кораблі всіх типів: фрегати, корвети, бриги, шхуни, пароплави, канонірські човни, транспортні та допоміжні судна [20].

Побудовані у цей час в Миколаєві кораблі вважалися вищим досягненням суднобудівного мистецтва, втілюючи найкращі багатовікові традиції доби вітрильників. Усі лінійні кораблі, що входили до складу Чорноморського флоту були зведені саме верфями Миколаєва. У Російській імперії визнавалася безумовною перевага усіх типів суден, побудованих у місті.

Наприкінці 40-х рр. ХІХ ст. поступ світового суднобудування зазнає кардинальних змін. У великих морських державах домінує тенденція до створення парових суден та поповнення ними флотів. Уряд Російській імперії в

умовах феодально-кріпосницької системи не бажав запроваджувати нововведення, реалізація яких передбачала організацію нових форм виробництва. У 40-х рр. ХІХ ст. у Миколаєві побудова пароплавів йшла повільно [21].

Тільки 1852-1853 рр. на миколаївських верфях починають будуватися 135-гарматні парові гвинтові вітрильники: „Синоп” (первинна назва - „Босфор”, 1852 р.) і „Цесаревич” (1853 р.), останній створювався з підряду [22]. Нові кораблі в історії суднобудування Миколаєва засвідчували перехідний етап від вітрильників з дерев’яним корпусом до парового панцерного флоту.

Отже, проведене дослідження доводить, що початок другої половини ХІХ ст. стає завершальним періодом вітрильно-дерев’яного суднобудування в Україні. Реалії нового часу пов’язані з подальшим розвитком промисловості зажадали розробки принципово нових технічних рішень щодо матеріалу й технології побудови військових кораблів та цивільних суден.

Література

1. 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.; Крючков Ю. С. Воссоздание чертежей фрегата „Св. Николай” / Ю. С. Крючков // Судостроение. — 1986. — № 9. — С. 63—64; Сацкий А. Г. Новые материалы о фрегате „Св. Николай” / А. Г. Сацкий // Судостроение. — 1983. — № 4. — С. 63—66.
2. Історія суднобудування на теренах України (від давніх часів до новітніх часів) / Надія Олександрівна Рижева. — К. : ПП Сергійчук М. І., 2008. — С. 148-159.
3. Собственноручные распоряжения князя Потемкина-Таврического, во время второй турецкой войны, в царствование императрицы Екатерины II // ЗООИД. — Одесса, 1850. — Т. II. — С. 672; Бумаги князя Григория Александровича Потемкина-Таврического, 1788—1789 гг. // Сборник Военно-исторических материалов. — Вып. VII. — СПб. : Изд-во военно-учет. ком. Главн. штаба, 1894. — С. 148; Именованъ — город Николаев. Историко-краеведческий выпуск / составитель Л. Ф. Траспов. — Николаев : „Дикий сад”, 1989. — С. 200.
4. Крючков Ю. С. Воссоздание чертежей фрегата „Св. Николай” / Ю. С. Крючков // Судостроение. — 1986. — № 9. — С. 63—64; Сацкий А. Г. Новые материалы о фрегате „Св. Николай” / А. Г. Сацкий // Судостроение. — 1983. — № 4. — С. 63—66.
5. Російський державний архів військово-морського флоту. м. Санкт-Петербург (далі — РГА ВМФ) — Ф. 197 — Оп. 1. — Д. 12. — Л. 235 звор.
6. Собственноручные распоряжения князя Потемкина-Таврического, во время второй турецкой войны, в царствование императрицы Екатерины II // ЗООИД. — Одесса, 1850. — Т. II. — С.674.
7. Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год / Ф. Веселаго. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1872. — С.456-457.
8. Доклад Комитета, для образования флота учрежденного, о переменах в управлении Морского департамента. — СПб. : Типография Морского министерства, 1805. — 163 с.
9. Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год С. 458-459, 536-537, 598-599.
10. РГА ВМФ — Ф. 166 — Оп. 1. — Д. 4205. — Л. 2; Ф. 243 — Оп. 1. — Д. 764. — Л. 76, 76 об., 77.
11. 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. 311; Сацкий А. Г. Подрядное судостроение в Николаеве / А. Г. Сацкий // Судостроение. — 1989. — № 8. — С. 51—53.
12. Асланбегов А. Адмирал Алексей Самуилович Грейг: Биографический очерк / А. Асланбегов. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1873. — 149 с.; Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год С. 498-499.

13. Крючков Ю. С. Алексей Самуилович Грейг / Ю. С. Крючков. — М. : Наука, 1984. — С. 59.
14. Залесский Н. А. „Одесса” выходит в море / Н. А. Залесский. — Ленинград : Судостроение, 1987. — 126 с.
15. Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год С. 460-461; Крючков Ю. С. Адмирал А. С. Грейг — ученый и кораблестроитель / Ю. С. Крючков // Вопросы истории естествознания и техники. — 1982. — № 2. — С. 80—88.
16. Крючков Ю. С. Первый 120-пушечный корабль Черноморского флота / Ю. С. Крючков // Судостроение. — 1988. — № 9. — С. 62—63.
17. Лазарев Михаил Петрович. // Общий морской список. — Т. VII. — СПб. : Типография Морского министерства, 1893. — С. 384 — 391; Лазарев М. П. Документы / М. П. Лазарев. — Т. 3. — М. : Военмориздат, 1961. — С. 155, 174.
18. Лазарев М. П. Документы. Т. 3... С. 38-39, 41, 49-50, 104-105; Афанасьев Д. М. К истории Черноморского флота (1816 — 1853) / Д. Афанасьев // Русский архив. — 1902. — Вып. 3. — С.440.
19. Матвеева Т. М. Убранство русских кораблей / Т. М. Матвеева. — Ленинград : Судостроение, 1979. — С. 21-35.
20. РГА ВМФ — Ф. 410 — Оп. 1. — Д. 186. — Л. 9-14; Д. 274. — Л. 1-2.
21. Лазарев М. П. Документы. Т. 3... С. 130-132.
22. Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год С. 464-465; Чернышев А. А. Российский парусный флот : справочник в 2-х томах / А. А. Чернышев. — Т. 1. — М. : Воениздат, 1997. — С.168-169.

Рыжева Н.А. Приоритеты парусного судостроения в ведущем центре Украины (конец 18 – первая половина 19 ст.).

Статья посвящена исследованию этапов парусного судостроения в Николаеве. Прослеживается процесс организации производства и определяются типы кораблей Черноморского флота.

Ключевые слова: *центр судостроения, корабль, адмиралтейство, эллинг, подряд.*

Ryzheva N.A. Priorities of the sailing ship-building in Ukrainian main centre (end of 18 - first half of the 19th century).

The article deals with the stages of sailing ship-building in Mykolayiv. The organization process of production is traced and types of the ships of the Black Sea Fleet are determined.

Keywords: *center of shipbuilding, ship, admiralty, boathouse, labor contract.*

Рижева Надія Олександрівна – доктор історичних наук, професор Миколаївського національного університету ім. В. О. Сухомлинського.

Рецензент: **Михайлюк В.П.**, док. істор. наук, професор.

Стаття подана
09.02.2012