

15. Свободный голос. – 1917. – № 141. – 2 сентября.
16. Терещенко Ю. Політична боротьба на виборах до міських дум України в період підготовки Жовтневої революції. – К., 1974.
17. Марченко Т. До питання про участь представників національних меншин в органах міського самоврядування в 1917-1918 роках // Наукові записки Інституту політичних і етнонаціональних досліджень. – 1999. – Вип. 8.
18. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВО України), ф.1115, оп.1, спр.46.
19. ЦДАВО України, ф.1115, оп.1, спр.48.
20. Najdus W. Polacy w rewolucji 1917 roku. – Warsz., 1967.
21. Stempowski S. Z pamietnika (Wojna. Pogrom – 1914-1917) // Zeszyty historyczne. – 1973. – № 23.
22. Tych F. PPS-Lewica w latach wojny 1914-1918. – Warsz., 1960.
23. Uziemblo W. Wspomnienia. – Warsz., 1965.
24. Zaremba Z. Wspomnienia. – Krakow-Wroclaw, 1983.
25. Zycie Polskie. – 1917. – № 1. – lipiec.

### **Анотація**

У статті досліджено участь польських політичних сил Наддніпрянської України у виборах до міських дум у 1917 р., специфіка їх виборчої тактики та мотивації. Здійснено спробу показати як виборча компанія ілюструє міжпартійні відносини польських політичних сил.

### **Summary**

In the article analyzed the participation of Polish political force of the Naddniprojanska Ukraine in the Municipal Duma election campaign in 1917 – specificity of their election tactic and motivation. The attempt was made to show how the election campaign demonstrates the interparty relations of Polish political force.

**УДК 94 (477) 629.5**

**Н.О. Рижева**

## **СВІТОВІ НОВАЦІЇ У СУДНОБУДУВАННІ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ЗМІНИ ТЕХНОЛОГІЙ ВИРОБНИЦТВА КОРАБЛІВ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ ст.)**

У історії світового суднобудування друга половина ХІХ ст. має виняткове значення. Саме у цей час відбувалися великі технічні перевороти: спочатку вітрильні кораблі замінено паровими, а потім на зміну дерев'яному флоту прийшов панцерний. Накопичений досвід цього періоду, як позитивний, так і негативний, відображено в роботах фахівців-суднобудівників кінця ХІХ – початку ХХ ст., а також у працях радянських і російських дослідників другої половини ХХ – початку ХХІ ст. [9, с.786-789,1004-1030; 12, с.165-175,230-240; 15, с.23-66]. Проте, все ще відсутні дослідження, у яких з'ясовується вплив технологічних новацій у суднобудуванні передових морських держав на кораблебудування в Україні.

У період Кримської війни (1853-1856 рр.) практично з'ясувалися переваги парових панцерних суден. Французькі плавучі батареї – «Devastation», «Lave», «Tonpanthe», що представляли собою гвинтові дерев'яні кораблі, обшиті залізним панцером товщиною 110 мм, зі швидкістю ходу 3-4 вуз., брали участь у бомбардуванні фортеці Кінбурн. Зруйнувавши берегові укріплення фортеці, самі плавучі батареї залишилися неушкодженими [17, с.488-489; 4, с.216; 10, с.353-354].

Цей досвід переконливо продемонстрував, що на зміну вітрильному флоту йшов паровий панцерний. Тривалий час фахівці західноєвропейського

суднобудування перебували в пошуку нового типу корабля. Необхідність скорочення кількості гармат, зменшення швидкості та маневреності за рахунок бронювання були перешкодою для будівництва панцерників. Кораблебудівники не мали бажання поступитися 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 борта панцерними листами (водотоннажність 5630 т, швидкість ходу 12,5 вуз.; бронювання – 120 мм пояс по ватерлінії, – коване залізо). У 1861 р. англійський флот одержав перший залізний гвинтовий панцерник «Warrior» водотоннажністю 9140 т зі швидкістю ходу 13,5 вуз. 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 кораблів лінійного бою – "батареєвих 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) [41, v.1, p.965, v.10, p.252; 36, с.112-115; 35, с.30,79].

У березні 1862 р. під час громадянської війни в США відбувся перший в історії бій панцерників. У ньому взяли участь кораблі жителів півдня – «Virginia» (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 [39, p.89-95; 40, p.12-13; 41, v.1,p.327, v.2,p.595, v.8,p.258; 38, p.368-369]. Дієво доведено, що "дерев'яні парові судна не можуть конкурувати в бою із панцерниками" [17, с.491-495].

У 60-ті роки XIX 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 [19, №7,с.115; 7, с.55-64], існувала окрема рубрика: «Панцерне суднобудування» або «Панцерні судна». У кожному номері журналу друкувалися матеріали про різноманітні випробовування й експерименти в кораблебудуванні [33, с.49-76; 1, с.80-84; 13, с.309-316; 34, с.54-55; 30, с.25-26; 5, с.12-15]. "Питання про дерев'яні судна вирішено остаточно в найпримітивніших і непередбачливих головах... Отже – панцер, башти й тарани!" [16, с.95; 7, с.42-43]. Таке твердження пролунало в травні 1862 р. у наказі начальника практичної ескадри гвинтових кораблів Балтійського флоту контр-адмірала Г. Бутакова. Певною мірою ці слова слід сприймати і як "панцерний романтизм", і як відображення генерального напрямку в розвитку світового суднобудування.

У період формування панцерного флоту чіткої класифікації кораблів не існувало. Судна могли називатися: панцерниками (Англія); моніторами (США); панцерними таранами (Італія); панцерними фрегатами та корветами (Австро-Угорщина, Туреччина) тощо, а в Російській імперії – панцерні кораблі, панцерні батареї, панцерні фрегати та ін.

Однак переходити до парового панцерного суднобудування в Росії 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 [27, с.220-222; 28, с.11,14-15; 26, с.274-276].

Слід відзначити, що в 60-70-х роках XIX ст. панцерне суднобудування Російської імперії сконцентрувалося навколо Санкт-Петербурга. Північні верфі якраз здобували досвід і нарощували свій виробничо-технічний потенціал із метою створення Балтійського панцерного флоту. І хоча розробка та практична реалізація програм панцерного суднобудування для Балтійського флоту безпосередньо не стосується змісту даного дослідження, проте певні вузлові моменти заслуговують на увагу. Промисловість Росії не могла змагатися у будівництві великих панцерників із приватною індустрією морських держав. Тільки в середині 60-х роках XIX ст. (у 1863 р.) у країні починається серійне спорудження залізних кораблів і складаються традиції створення панцерників.

Під час прийняття рішень із питань суднобудування рідко бралися до уваги докази технічної та економічної доцільності. Звідси, як свідчить історія суднобудівної практики верфей Петербурзького регіону, – нескінченні (з примхи начальників) переробки проектів і навіть кораблів, що вже зводилися. "Але якщо в епоху дерев'яного суднобудування, – пише Р. Мельников, – при дешевизні будівельного матеріалу, проектів, технологій і безкоштовній праці кріпаків усе це не призводило до помітного подорожчання кораблів, то в епоху залізного суднобудування наслідки виявлялися іншими. Тепер кожен факт зміни означав вагоме перевищення кошторисної чи контрактної вартості" [15, с.20].

Складність проблеми поглиблювалася й тим, що будь-яке розширення суднобудівної бази передбачало великі капіталовкладення та вирішення значної кількості як технічних питань, так і підготовки кваліфікованої робочої сили. Усе це вимагало системної, науково розробленої кораблебудівної політики, яка принципово відрізнялася б від традицій епохи вітрильників. Практика проектування дерев'яних суден створила уявлення про первинну визначеність проектів та незначну кількість необхідних креслень майбутніх вітрильників (креслення обмежувалося теоретичним, конструктивним – мідель-шпангоута і загальним досить умовним розташуванням). 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 у 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 у навантаження корабля велику кількість перемінних величин, нехтування якими одразу відбивалося на перевантаженні. У нових умовах точність проекту безпосередньо залежала від здатності інженера передбачити, якого рівня досягне техніка під час завершення побудови корабля. Саме тому у західноєвропейському суднобудуванні поступово утверджувалася практика завчасного, ще до початку побудови корабля, складання всього комплексу креслень. При цьому збільшувався на всіх передових верф'ях світу штат інженерів та креслярів.

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 період на стадії формування проекту корабля. За дорученнями Морського міністерства

розроблялися проекти переважно "за зразками" кораблів іноземних держав. Невеликий конструкторський досвід супроводжувався прагненням інженерів упровадити все нові й нові західні технічні здобутки у 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) [25, с.2-33; 17, с.499; 7, с.222; 8, с.263-334; 13, с.309-316]. "Хронічною хворобою" кораблебудування стає будівельне перевантаження, обумовлене постійними змінами, що вносилися у процесі проектування та побудови суден. Кораблі ставали перевантаженими ще на стапелі. Протидіяти такій практиці було нікому, а звичка до нескінченних переробок проектів, які збільшували й терміни будівництва панцерників, швидко переросла у традицію. У 60-70-х роках XIX ст. у 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 Півдня України.

У галузі практично не велася аналітична робота, не прогнозувався розвиток техніки, випереджувальні рішення не заохочувалися. Так, у 1869 р. в Петербурзі закладається спроектований відомим кораблебудівником А. Поповим морехідний панцерник «Крейсер», у подальшому перейменованій на «Петр Великий». Корабель визнано "новим етапом" у російському панцерному суднобудуванні: водотоннажність – 10105 т, довжина – 100,6 м, ширина – 19,3 м, осадка – 7,6 м, дві ПМ – 8258 к.с., 6 подвійних котлів, два гвинти, швидкість – 14,3 вуз. Судно мало гарну остійність завдяки відмові від рангоуту. Одночасно з «Петром Великим», який будувався в Росії, в Англії у 1869 р. закладено однотипний йому «Devastation», що мав такі конструкційно-технічні параметри: водотоннажність – 9330 т, довжина – 93,6 м, ширина – 19 м, осадка – 8 м, дві ПМ – 6637 к.с., 8 котлів; 2 гвинти, швидкість – 13,8 вуз. [18, с.52-53; 35, с.59,134]. Названі кораблі – російський та англійський – визнавалися найбільш досконалими морехідними панцерниками свого часу. «Петр Великий» за деякими показниками (артилерійською потужністю, товщиною панцера та ін.) навіть перевищив «Devastation» [19, №11, с.158; 17, с.540-544; 3, с.61]. Однак, у Росії успіх технічної думки не підкріпився виробничим результатом. Якщо «Devastation» поповнив англійський флот уже в 1873 р., то «Петр Великий» введено до складу флоту тільки в 1877 р. Впродовж 70-х – початку 80-х років в Англії тривало будівництво аналогічних та удосконалених кораблів такого типу, в той же час у Росії «Петр Великий» на довгі роки залишався єдиним, здатним до бою у відкритому морі, кораблем [29, с.42].

Суднобудівні верфі Півдня України у другій половині 50-60-х років XIX ст., відповідно до статей Паризького мирного договору, втратили військово-стратегічне значення, а Чорноморський флот – бойове призначення. На початку 1870-х рр. відбувається зміна концептуальних підходів до суднобудування на Півдні України, що безпосередньо пов'язане з новою політичною кон'юнктурою в Європі. Крах імперії Наполеона III 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.

Етап змін у суднобудуванні на території України збігся зі зміною програмних цілей у діяльності Морського міністерства. Генеральну лінію в суднобудуванні тоді визначав контр-адмірал Андрій Олександрович Попов (із 1872 р. – віце-адмірал). Ця, безумовно, талановита й енергійна людина зуміла, спираючись на підібраних

помічників, реалізувати більшість своїх ідей у галузі кораблебудування. "Разом із тим, – писав Р. Мельников, – діяльність А. Попова – яскравий приклад неминучої творчої кризи, до якої доходить кожен, хто професійну підготовку та широту поглядів намагається підмінити винятковою односторонністю та нетерпимістю до чужої думки" [15, с.75].

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". Щодо визначення місця спорудження майбутніх кораблів у регіоні особливого вибору не було. В Україні ще з часів вітрильного флоту провідним осередками великого суднобудування було казенне адміралтейство в Миколаєві. Отже, міське адміралтейство стало провідним у реалізації проекту А. Попова щодо створення двох панцерних кораблів із круглим корпусом: «Новгород» (спущено на воду 21.05.1873 р.); «Вице-адмірал Попов» (спущено на воду 25.09.1875 р.).

Етапи створення панцерників круглої форми у Миколаївському адміралтействі докладно представлені у літературі та періодичних виданнях кінця ХХ – початку ХХІ ст. [11, с.49-51; 2, с.4,8-14; 15, с.85-87; 35, с.132-133; 23, с.232-233]. Тому, за змістовною послідовністю нашого дослідження відтворимо тільки окремі сюжети, пов'язані зі значенням створення цих суден для загального удосконалення технології виробництва.

У спеціальній історичній літературі й досі немає однозначної оцінки цього типу кораблів для технічного поступу суднобудування та флоту [31; 32]. 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. Якщо на початку ХІХ ст. Чорноморському відомству у середньому на побудову вітрильних суден щорічно постачалося 600 т заліза [14, с.308], то за "нового" часу такі обсяги значно зросли. Так, тільки вага панцерника «Новгород» досягла 2500 т. 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 [24, с.270-271; 17, с.588; 22, с.22-27]. Інженери-кораблебудівники та робітники набули нових знань і досвіду, що працювало вже на перспективу.

70-ті роки ХІХ 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; сверління і розсвердлювання 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 суднові механізми монтувалися на стапелі тільки частково. Як правило, на воду судна спускали з готовністю 20-30%. Далі на добудовних 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 [37, с.316-328; 20, с.60-64; 21, с.49-53]. Оскільки металеві деталі, на відміну від дерев'яних, стало важко підганяти на стапелі на місці, виникла необхідність підвищити точність їх розкрою. З цією метою на верф'ях отримали розвиток плази – приміщення з рівно покрашеною підлогою, де обводи корпусу судна креслилися в натуральну величину. Необхідно відзначити, що плази на верф'ях були і раніше. До переходу на металеве суднобудування вони використовувалися для виготовлення лекал, за якими витесувалися шпангоути, штевні, рибінси. Проте, за нових умов на плазі відпрацьовувалося детальне креслення корпусу, що надалі ставало основою для побудови суден. Сучасні миколаївські дослідники історії суднобудування Б. Бугаєнко та А. Галь, розглядаючи особливості технології створення металевих суден пишуть: "за десятиріччя переходу від дерев'яного суднобудування до металевих технологія його змінилася більше, ніж за декілька попередніх сторіч" [6, с.202].

Отже, в історії суднобудування на Півдні України 70-ті роки ХІХ 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.

### **Джерела та література**

1. Американский деревянный монитор *Monadnock* // Морской сборник. – 1864. – №6. – (Неофиц. отд. Броненосное судостроение).
2. Андриенко В.Г. *Круглые суда адмирала Попова*. – СПб.: Гангут, 1994.
3. Арбузов В.В. Броненосцы «Петр Великий» и «Девастейшн» // Судостроение. – 1984. – №7.
4. Белавенец П.И. *Нужен ли нам флот и значение его в истории России*. – СПб., 1910.
5. Броненосные флоты Европы // Морской сборник.– 1868. – №3. – (Неофиц. отд. Броненосные суда).
6. Бугаенко Б.А., Галь А.Ф. *История судостроения: в 3 ч. – Ч.2. Становление парового и металлического судостроения*. – Николаев: НУК, 2007.
7. Бурачек П.С. *Заметки о флоте*. – Ч.1. – СПб.: Тип. Морского м-ва, 1910.
8. Военное кораблестроение в России в 1864 г. // Морской сборник. – 1865. – №10. – (Неофиц. отд.).
9. Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. *Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей*. – СПб.: Тип. Морского м-ва, 1909.
10. Доценко В.Д. *История военно-морского искусства*. – Т.1. Галеры, парусники, броненосцы. – М.: Изд-во «Эксмо»; Terra Fantastica, 2003.
11. Залесский Н.А. *Круглые суда адмирала Попова* // Судостроение. – 1971. – №12.
12. Зубов Б.Н. *Развитие кораблестроения на юге России*. – Калининград: Калининградское кн. изд-во, 1990.
13. И.О. *Сведения о делопроизводстве по железному судостроению* // Морской сборник.– 1865. – №4. – (Неофиц. отд. Броненосное судостроение).
14. *История отечественного судостроения: в 5 т. – Т.1: Парусное деревянное судостроение* / В.Д. Доценко, И.В. Богатырев, Г.А. Вахарловский, П.А. Кротов, А.Г. Сацкий. – СПб.: Судостроение, 1994.

15. 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.
16. Лурье А., Маринин А. Адмирал Г.И. Бутаков. – М.: Воениздат, 1954.
17. Манн К.А. Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Николаевича 1855-1880. – Ч.1. – СПб., 1880.
18. Моисеев С.П. Список кораблей русского парового и броненосного флота. – М.: Воениздат, 1948.
19. Мордовин П. Русское военное судостроение в течении последних 25 лет. 1855-1880 г. // Морской сборник. – 1881. – №7. №11. – (Неофиц. отд.).
20. Нарусбаев А.А. Становление и развитие металлического судостроения в России // Судостроение. – 1989. – №3.
21. Нарусбаев А.А. Судостроение – XXI век. – Ленинград: Судостроение, 1988.
22. Николаевский плавучий и перемещающийся док // Морской сборник. – 1877. – №2. – (Неофиц. отд.).
23. Николаевцы. Энциклопедический словарь (1789-1999). – Николаев: «Возможности Киммерии», 1999.
24. Обзор деятельности морского управления в России. 1855-1880. – Ч.2. – СПб.: Тип. Морского м-ва, 1880.
25. Отчет Кораблестроительного департамента Морского министерства за 1866 год. – СПб.: Тип. Морского м-ва, 1867. – Отд.1.
26. Отчет о действиях Кораблестроительного департамента Морского министерства за 1860 год. – СПб.: Тип. Императорской академии наук, 1861.
27. Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. – СПб.: Тип. Морского м-ва, 1860.
28. Отчет по Морскому ведомству за 1860 г. – СПб.: Тип. Морского м-ва, 1861.
29. Отчет по Морскому ведомству за 1879-1883 годы. – СПб.: Тип. Морского м-ва, 1885.
30. Проба итальянского фрегата Ансона // Морской сборник. – 1866 – №5. – (Неофиц. отд. Броненосное судостроение)
31. Рижева Н.О. Панцерні кораблі круглої форми // Морська держава. – 2007. – №1. – С. 22-27.
32. Рижева Н.О. Початок панцерного суднобудування в Україні (опис інформаційних першоджерел та аналітичних розвідок) // Історія української науки на межі тисячоліть: Зб. наук. праць / Відп. ред. О.Я. Пилипчик. – Вип.15. – 2004. – С. 150-162.
33. Рыкачев Д. Французский броненосный флот // Морской сборник.– 1864. – №2. – (Неофиц. отд. Броненосное судостроение).
34. Спуск английского броненосного судна Pallas // Морской сборник. – 1865. – №4. – (Неофиц. отд. Броненосное судостроение).
35. Тарас А. Е. Энциклопедия броненосцев и линкоров. – М.: АСТ, Мн.: Харвест, 2002.
36. Шершов А.П. История военного кораблестроения. – М.-Л.: Воениздат, 1940.
37. Шершов А.П. Устройство и теория корабля. – Ленинград: Гострансиздат, 1936.
38. Encyclopaedia Americana. – V.19. – Danbury: Scholastic Library Publishing, Inc., 2004.
39. Koenig William. Epic Sea Battles. – London: Octopus Books Limited, 1975.
40. Rodney P. Carlisle. Where the Fleet Begins. 1898-1998. – Washington: Naval historical centre, 1998.
41. The New Encyclopaedia Britannica: Micropaedia. – Chicago: Encyclopaedia Britannica, Inc., 1994.

### **Анотація**

Відповідно до змін технологій світового суднобудування простежуються новітні тенденції у кораблебудуванні на Півдні України.

## Summary

In accordance with the changes in the world shipbuilding new tendencies are observed in the south of Ukraine.

УДК 94(477.7) "19-20"

Г.Ф. Турченко

### **НАЦІОНАЛЬНІ ІДЕНТИЧНОСТІ ТА ТЕРИТОРІАЛЬНИЙ ПАТРІОТИЗМ (НА МАТЕРІАЛАХ ПІВДНЯ УКРАЇНИ ПОЧАТКУ ХХ ст.)**

Дослідження українського національного руху і сьогодні залишається одним з найактуальніших завдань історичної науки. В останні роки в цій проблемі виокремився регіональний напрямок. З'явилася значна кількість досліджень – статей, монографій, кандидатських і докторських дисертацій, присвячених національно-культурній і політичній історії південноукраїнського регіону на початку ХХ ст. [Див. напр.: 1-5].

Палітра національно-культурного і суспільно-політичного життя Південної України початку ХХ ст. характеризувалася складним переплетенням різноманітних чинників. Вона була представлена українським національним рухом, рухами національних меншин регіону, загальноімперськими та територіальними (регіональними) тенденціями. Тільки за умови комплексного розгляду усіх складових можливе об'єктивне дослідження суспільно-політичних рухів у регіоні.

В той же час для ряду сучасних наукових розробок характерна певна безсистемність у дослідженні цієї проблеми. З'явилася маса публікацій, у тому числі і дисертаційних досліджень, присвячених аналізу окремих фрагментів чи сюжетів з історії суспільно-політичного життя регіону. Діяльність політичних партій, громадських організацій чи то окремих осіб розглядається у відриві від загальнополітичного контексту, не враховуючи всі складові поняття "суспільно-політичні рухи" та їх взаємовпливи. Дослідники відриваючи окремі фрагменти з загального контексту, не замислюються над їх місцем в системі. Такий підхід є спрощеним. Він не дозволяє визначити справжню роль досліджуваного руху чи організації в системі суспільно-політичних рухів південноукраїнського регіону як певної цілісності.

У даній статті здійснена спроба окреслити можливості наукового аналізу суспільно-політичних рухів та визначити співвідношення національних ідентичностей та територіального патріотизму у південноукраїнському регіоні на початку ХХ ст.

На специфіку суспільно-політичного життя Півдня безумовно впливав багатонаціональний склад його населення. За даними Всеросійського перепису 1897 р. в Катеринославській, Херсонській і Таврійській губерніях проживало 6 295,1 тис. жителів. Домінуючий етносом був український [6, с.62-64]. Український географ С. Рудницький результати перепису 1897 р. використав як базу для визначення (з врахуванням природного приросту) чисельності населення України і його національного складу на 1914 р. У наведеній нижче таблиці 1, складеній на підставі його підрахунків, представлені дані, які свідчать, що напередодні війни найчисленнішою етнічною групою Півдня були українці (56,7%). Другою за чисельністю групою були росіяни, далі йшли євреї, німці, греки, молдавани, татари і турки, поляки, болгари та ін.