

Євген Вдовиченко*

**РОЛЬ ХЕРСОНСЬКОЇ ВЕРФІ У РОЗВИТКУ СУДНОБУДУВАННЯ
ПІВДНЯ УКРАЇНИ У 30–60-х рр. ХІХ ст.**

У статті проаналізовано стан та специфіку організації суднобудування херсонської адміралтейської верфі. Акцентовано увагу на технічну та матеріальну базу цивільного суднобудування. Сфокусовано погляд на організаційні засади й загальні принципи роботи виробничого осередку. Показано особливості державної підтримки торгового суднобудування. Відтворено стан приватнопідприємницького кораблебудування.

Ключові слова: Херсон, верф, М.С. Воронцов, р. Кошова, М. Бухтеев.

У другій чверті ХІХ ст. незважаючи на апробацію такого принципово нового засобу водного транспорту як пароплав, основним плавзасобом флоту на Півдні України залишаються вітрильно-дерев'яні судна. Безумовним лідером їх спорудження в Україні стає Херсонська купецька верф. У зазначений період на ній з'являються підприємці, для яких будівництво суден стає основною професією. Так, на початку ХІХ ст. купець 1-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 [9, арк. 31].

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 позначалося на роботі верфі [6, арк. 157 звор.].

*Кандидат історичних наук, в. о. доцента кафедри філософії і соціально-гуманітарних дисциплін Державного вищого навчального закладу «Херсонський державний аграрний університет».

Незадовільний рівень матеріально-технічної бази цивільного суднобудування в Херсоні відповідав загальному стану приватнопідприємницького суднобудування у 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: «Уряд усвідомлював, що для добробуту військового флоту досить важливий розвиток флоту комерційного, який, у разі потреби, доставляв би першому велику кількість досвідчених матросів і вітрильних суден для перевезення вантажів і десанту [15, 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 [13, с. 111-112].

У 1830 р. Новоросійський генерал-губернатор М.С. Воронцов (1782–1856 рр.) звернувся до Петербурга з проханням передати купецтву Херсонську адміралтейську верфь «для підтримки каботажного промислу на Чорному й Азовському морях» [15, 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 – Контори верфі (пропозицію про її створення висував ще в 1811 р. А. де Рішельє). На її утримання щорічно виділялося по 4750 руб. Передбачалася механізація виробництва, зокрема, на придбання для верфі крана направлялося 25 тис. рублів. Загалом на підтримку підприємницької ініціативи виділялася

сума в розмірі 150 тис. рублів [19, с. 41]. Цю постанову можна розглядати як поштовх до нового виробничого етапу Херсонської верфі.

Важливу роль у реорганізації верфі зіграв М.С. Воронцов. Князь, за свідченням А. Скальковського (1808–1898), вважав, що верф забезпечує як створення суден, так і дозволяє розвивати каботажне плавання у Чорноморському регіоні [17, 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 планового для спорудження судна розподіляла між майбутніми суднобудівниками земельні ділянки на території колишньої адміралтейської верфі або на лівому березі р. Кошової [5, 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 [5, 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 такими містами як Миколаїв та Одеса. Особливо вигідним у підприємців, що 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 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 адмірал О.С. Грейг (1775–1845) 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 ХІХ ст. розташували великий паровий лісопильний і борошномельний заводи... на місці трьох інших зруйнованих корабельних доків... – лісові склади Херсонських купців-лісопромисловців» [20, 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 встановлення щогл на судах уведено у лад 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 кілем банок 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 [4, с. 15-16]. Структура управління, створена в 1830–1834 рр., зберігалася без істотних змін протягом 70 років (до 1903–1904 рр.) [16, л. 57-65, 70-71, 79]. Проведений

комплекс організаційно-структурних змін зіграв позитивну роль у розвитку суднобудування у Херсоні.

У середині 30-х рр. XIX ст. Херсонська верф стає найбільшим центром суднобудування на всьому Півдні Російської імперії. Якщо на Ростовській верфі (найбільшій 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 [10, арк. 3 звор.]».

Результативність роботи верфі підтверджує низка даних. Морські й річкові судна, що виходили у 30-ті рр. XIX ст. з Херсонського порту до чорноморських портів Росії і за кордон, були побудовані на місцевій верфі. Відповідно до підрахунків відомого у той час у Росії держаного діяча, вченого Г. Неболсіна (1811–1896), «у каботажному плаванні між Одесою, Миколаєвом і Херсоном використовуються усі без винятку судна, споруджені у Херсоні». Окрім того, більшість плавучих засобів належала херсонським підприємцям [14, 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» [4, с. 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 – требаком будувалися великі торговельні судна – бриги й корвети. Тільки з 1833 р. до 1842 р. на верфі споруджено 177 суден загальною вантажопідйомністю 29350 тонн. Зі стапелів було спущено на воду цілий торговельний флот: 7 корветів, 43 бриги, 127 требаків. Загальна вартість цих суден склала більше 2293 263 рублів [3, с. 277]. Названі судна побудовано безпосередньо в Херсоні на Карантинному острові.

Збільшення обсягів суднобудування супроводжувалося як вдосконаленням конструкційно-технологічних рішень 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 шиї «у нагороду, – як говорилося в наказі, – відмінної його ретельності й особливих трудів на користь нашого суднобудування...» [7, арк. 88 звор.]. Зберігся опис М. Бухтєєва спорудження суден на херсонській цивільній верфі, який свідчить про значні труднощі в організації будівництва. Вони пов'язані, перш за все, з небажанням деяких підприємців ураховувати 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 око і вправність замінює науку» [2]. 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» [3, 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 по Чорному та Азовському морям та переважно грузитися хлібом, лісом і залізом [1, с. 309].

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 [11, с. 17]. Змінюється й характер виробництва: замість круглих і середніх споруджуються, в основному, невеликі судна [18, с. 345].

Викликають інтерес дані про стан цивільного суднобудування у Херсоні в період Кримської війни (1853–1856) та перші повоєнні роки. На відміну від казенних адміралтейств, які переживали у цей період кризи, тому, що повністю залежали від військових замовлень, темпи цивільного суднобудування зростають. Із початком Кримської війни робота херсонської верфі знову активізується. Транспортні судна, споруджені на р. Кошовій і невеликих приватних верфях нижньодніпровського району, забезпечували потреби армії в усіх необхідних поставках.

У повосенний період зі збільшенням обсягів водних транспортних перевезень потреба в цивільних суднах також зростає. Царський уряд, Морське військове відомство, відмовляючись перебудовувати роботу Миколаївського адміралтейства, своєю непродуманою політикою практично призводить 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» [21, 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 з 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 [8, арк. 1-1 звор., 34]. У 50-ті рр. ХІХ ст. одеське купецтво – лідер Азово-Чорноморської торгівлі – основні замовлення зі спорудження великих і середніх торговельних суден розміщували на херсонській купецькій верфі. Так, у 1857 р. зі 100 суден, приписаних до одеського порту, третина побудована в Херсоні [12, с. 216-225]. Одеська верф виконувала, в основному, судноремонтні роботи, обсяг суднобудування тут був незначним, при тому споруджувалися тільки невеликі торговельні судна.

Процес суднобудування на херсонській верфі на початку другої половини ХІХ ст. відбувався за наступними 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 побудовано найнятими майстровими. Коли судно було створено, його оглядав штатний корабельний майстер контори херсонської купецької верфі (у чині офіцера). Після огляду, за належної міцності й придатності для плавання, судно могло експлуатуватися [22, с. 101, 11-123].

За свідченням О. Афанасьєва-Чужбинського (1817–1875), херсонські суднобудівники відзначалися 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» [1, с. 309].

Таким чином, у другій половині ХІХ ст. Херсон став найбільшим центром суднобудування на Півдні України, де створювалося до 80% каботажних та річкових суден. Верф, будучи мануфактурним виробництвом у межах феодално-кріпосницької економіки, цілком довела свою функціональну

Є. Вдовиченко. Роль херсонської верфі у розвитку суднобудування Півдня України...

результативність і сформувала певний виробничий колектив. Високою була й майстерність суднобудівників, які зробили значний внесок у розвиток вітчизняного суднобудування. Херсонська верф характеризувалася переплетенням інтересів промислового капіталу щодо розвитку транспортних операцій та потребами держави в суднах торговельного флоту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Афанасьев-Чужбинский А. С. Собрание сочинений. Т. 7 : Поездка в Южную Россию. Ч I : Очерки Днепра. – 2-е изд. – СПб. : Изд-во Г. Гоппе. Тип. Е. Гоппе. – 1893. – С. 309.
2. Бухтеев М. Статистическое описание Черноморского мореплавания / М. Бухтеев // Одесский вестник. – 1840. – 14 сентября.
3. Бухтеев М. Торговое судостроение в Херсоне / М. Бухтеев // Журнал мануфактуры и торговли. – 1843. – № 8. – С. 273–277.
4. Городские поселения в Российской империи. – Т. 5. – Ч. 2. – СПб. – К. Вульфа. – 1865. – С. 15–20.
5. Державний архів Одеської області (далі – ДАОО). – Ф. 1. – Оп. 191. – Спр. 29 (1833). – Арк. 31–38.
6. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 191. – Спр. 30 (1835). – Арк. 157 звор.
7. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 191. – Спр. 31 (1832). – Арк. 185 ; Спр. 29 (1833). – Арк. 88 звор.
8. ДАОО: Ф. 1. – Оп. 196. – Спр. 80 (1858). – Арк. 1-1 звор., 34.
9. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 220. – Спр. 24 (1805). – Ч. III. – Арк. 31.
10. ДАОО. – Ф. 147. – Оп. 1. – Спр. 45. – Арк. 3 звор.
11. История торговли и промышленности в России. – Т. II. – Вып. IX. – Торговое мореплавание. – СПб. – Типография императорского училища глухонемых. – 1913. – С. 17.
12. Мельницкий В. Русский коммерческий флот по 1-е января 1858 г. / В. Мельницкий // Морской сборник. – 1859. – № 3. – С. 216–225 (Неофиц. отд.)

13. Неболсин Г. Статистические записки о внешней торговле России / Г. Неболсин. – Часть II. – СПб., Тип. департамента внешней торговли. – 1835. – С. 111–112.

14. Неболсин Г. Статистические записки о внешней торговле России / Г. Неболсин. – Часть I. – С. 83, 87.

15. Огородников С. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства, за сто лет его существования (1802–1902 гг.) / С. Огородников. – СПб. – Тип. Морского министерства. – 1902. – С. 122.

16. Российский государственный исторический архив. – Ф. 95. – Оп. 4. – Д. 508. – Л. 57–65, 70–71, 79.

17. Скальковский А. А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края : 1796 –1823 / А. А. Скальковский /. – Ч. 1. – Предисловие. – С. VII– X ; Ч. 2. – Примечание. – С. 174.

18. Херсон в историческом и статистическом отношении // Журнал для чтения воспитанникам военно-учебных заведений. – 1854. – Т. VI. – С. 345.

19. Херсону 200 лет. 1778–1978. Сборник документов и материалов / Ред. кол. : В. П. Завгородний (отв. ред.) и др. – К. – Наукова думка. – 1978. – С. 41.

20. Чирков А. Описание строений в бывших: Херсонской крепости и адмиралтействах, при состоянии их с 1808-го по 1825 год, к топографическим планам оных / А. Чирков // Записки Одесского общества истории и древностей. – Т. XII. – Одесса. – 1881. – С. 481.

21. Шмидт А. Материалы для географии и статистики России. – Ч. 2. – С. 826.

22. Яковлев Ф. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. – СПб. – Тип. Морского министерства. – 1863. – С. 101–101, 111–123.

В статье анализируется состояние и специфика организации судостроения херсонской адмиралтейской верфи. Акцентировано внимание на техническую и материальную базу гражданского судостроения. Сфокусирован взгляд на организационные и общие принципы работы производственной

ячейки. Показаны особенности государственной поддержки торгового судостроения. Воспроизведено состояние частнопредпринимательского кораблестроения.

Ключевые слова: Херсон, верфь, М. С. Воронцов, р. Кошевая, М. Бухтеев.

The article analyzes the condition and specifics of the shipbuilding management of Kherson Admiralty Shipyard against the background of the general state of private and entrepreneurial shipbuilding in the Russian Empire. It displays the role of leaders of Southern Ukraine in the early XIX century in the course of origin and formation of Kherson shipyard (for example, of Governor-General of Novorosiisk M. S. Vorontsov). The attention is given to the technical and material base of the civil shipbuilding. The attention is also focused on the organizational and general principles of the production center operation, on the data confirming the effectiveness of shipyard work already in the 30s of the XIX century, and on its transformation into the largest center of shipbuilding throughout the South of the Russian Empire. The article presents the special aspects of the state support of the trade shipbuilding. It establishes the condition of the private and entrepreneurial shipbuilding, shows major problems in the organization of construction, monitoring the quality of ships, constructed by the shipyard shipwright in the city of Kherson. On the whole, it is stated that in the second half of the XIX century the city of Kherson had become the biggest shipbuilding center in the South of Ukraine, where up to 80% of the coastal and river ships were built.

Key words: Kherson, shipyard, M. S. Vorontsov, the river Koshova, M. Bukhtieiev.