

ІСТОРІЯ ТЕХНІКИ

УДК 94 (629.5) (477)

Н. О. Рижева

Миколаївський національний університет імені В. О. Сухомлинського

РОЛЬ КЕРІВНИКІВ РЕГІОНАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ В РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНИХ ОСЕРЕДКІВ ТА МІСТ ПІВДНЯ УКРАЇНИ (ПЕРША ПОЛОВИНА ХІХ ст.)

З'ясовано причини остаточної виробничої спеціалізації міст Півдня в першій половині ХІХ ст. і доведено, що їх розвиток становить невід'ємну складову частину історичного поступу України. На підставі аналізу певних джерел і літератури визначено роль головних командирів Чорноморського флоту й портів як у прийнятті рішень і реалізації завдань суднобудування, так і у розвитку південноукраїнського регіону.

Ключові слова: управлінські структури, Південь України, військово-морський порт, Чорноморський флот, адміралтейство, верфь.

Выяснены причины окончательной производственной специализации ряда городов Юга в первой половине ХІХ в. и доказано, что их развитие является неотъемлемой составляющей исторического развития Украины. На основе обработанных источников и литературы определена роль главных командиров Черноморского флота и портов как в принятии решений и реализации задач судостроения, так и в развитии Юга Украины.

Ключевые слова: управленческие структуры, Юг Украины, военно-морской порт, Черноморский флот, адмиралтейство, верфь.

In the article author aims to find out, why in the first half of the ХІХ century occurs the ultimate specialization of Southern cities and to prove, that their development is an integral component to the historical development of Ukraine. Based on outlined sources and literature it is argued that, the role of main commanders of the Black Sea fleet and ports in South Ukrainian region in decision-making and implementation of shipbuilding tasks became mainly leading.

Key words: management structures, Southern Ukraine, a naval port, The Black Sea Fleet, Admiralty, shipyards.

У першій половині ХІХ ст. досить динамічно відбувався процес концентрації значних людських й матеріальних ресурсів у тих містах Півдня України де йшло будівництво й були дислоковані кораблі Чорноморського флоту. Високий рівень кореляції між станом суднобудування й соціально-економічним розвитком регіону обумовлює необхідність дослідження відповідності можливостей верфей та міст, як осередків створення передових типів суден, потребам технічного прогресу та зовнішньополітичним завданням.

Автор запропонованої статті прагне з'ясувати, чому в першій половині ХІХ ст. відбувається остаточна спеціалізація певних міст Півдня за суднобудівною спеціалізацією та довести, що їх розвиток – невід'ємна складова частина історичного поступу України. У наш час залишається актуальним з'ясування ролі та ступеня особистої участі керівників регіонального управління Чорноморсько-флоту й портів у розвої суднобудівних осередків.

Поставлену проблему певним чином уже розглядали в наукових розвідках Б. Н. Зубова [6], Ю. С. Крючкова [8–10], Н. О. Рижевої [15; 16] і колективних роботах [7]. Проте ще потребують поглиблення та перегляду за сучасними маркерами української історичної науки деякі стереотипні акценти щодо ролі в розвитку південного регіону керівників Чорноморського флоту і портів першої половини XIX ст.

На початку розгляданого періоду на Півдні України вже була необхідна кількість портів, матеріально-технічна база яких перебувала в стадії формування. Відповідно до проголошеної морської доктрини, обумовленої оборонними завданнями, суднобудування та флот переживали складний період. Влада турбувалася лише про мінімальне підтримання суднобудівних осередків – Миколаєва, Севастополя, Херсона. Флот, на відміну від армії, потребував значних коштів на створення нових кораблів, верфей і портових споруд. Проте, розуміння морської політики в імперії безпосередньо відображалось на чорноморському суднобудуванні, що перебувало в стані стагнації. Про наявність кризи свідчило зосередження всього суднобудування в Херсоні. Верфі Миколаївського та Севастопольського адміралтейств втрачали виробничу дієздатність, що супроводжувалося і зменшенням кількості робітників [15].

Головною причиною такої ситуації стали феодально-кріпосницькі засади виробництва та самодержавна влада, яка, намагаючись посилити свій вплив на Півдні України, проводила адміністративно-територіальні реформи, із якими пов'язані в подальшому кардинальні зміни в діяльності адміралтейств даного регіону. Відповідно до наказу від 15 травня 1803 р. Херсон отримує статус губернського міста й стає промислово-комерційним осередком [14, т. XXVII. – № 20760; 22, с. 40]. Наказом від 20 березня 1805 р. до посади головного командира Чорноморського флоту й портів додано посаду Миколаївського і Севастопольського військового губернатора. В одну адміністративну одиницю об'єднано міста й селища, пов'язані з військовим флотом і суднобудуванням. Губернаторство йменувалося як «Миколаївське і Севастопольське військово-губернаторство» (із такою назвою воно існувало до 1864 р.). Управління губернаторства звільнялося від територіальної підлеглості цивільним державним структурам Херсонської і Таврійської губерній [11, с. 42–43].

Провідні установи Чорноморського флоту були сконцентровані в декількох містах. У Миколаєві було розташоване головне адміралтейство. Загальну координацію суднобудуванням і флотом здійснювала канцелярія головного командира Чорноморського флоту, «залежна від Міністра морських сил» (тут і далі переклад наш – *Н. Р.*) [13, с. 53]. У місті були – головний командир, експедиції та інші установи морського відомства. У Херсоні розташовувалося адміралтейство з будівництва невеликих суден. У Севастопольській гавані було розміщено весь корабельний флот, а також адміралтейство, яке займалося ремонтом і будівництвом кораблів. В Ізмаїлі перебував гребний флот [4, с. 256]. Для контролю за завантаженням і розвантаженням транспорту Чорноморське управління мало посередників в Одесі, Таганрозі, Керчі та Глибокій пристані в гирлі Дніпра.

Отже, за призначенням міста Півдня України можна диференціювати так: Севастополь і Миколаїв виконують військово-морські завдання; Херсон – торговельно-промислові. 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 (1753–1831) (Жан-Батист де Траверсе, француз-емігрант, який походив зі старовинного дворянського роду). У 1805 р. він став першим військовим губернатором Миколаєва і Севастополя [17, Ф. 227, оп. 1, спр. 90, арк. 391].

Через географічну віддаленість від центральних регіонів імперії темпи розвитку міст і рівень забезпечення суднобудівних осередків залежали від уваги го-

ловного командира Чорноморського флоту й портів, який ще й займав посаду військового губернатора Миколаєва і Севастополя.

Акцентуємо увагу на тому, що діяльність І. де Траверсе на цих посадах у 1802 – 1809 рр. оцінюють неоднозначно. В історичній літературі здебільшого йдеться про те, що Чорноморський флот і міста Півдня в той період майже не розвивалися [6, с. 206]. Проте джерела [16; 19] свідчать, що маркіз досить багато зробив для розвитку портів й адміралтейств.

Діяльність І. де Траверсе найбільш комплексно реалізовано у Миколаєві та Севастополі. У 1803 р. у Миколаєві відкрито депо карт із бібліотекою і кабінетом рідкісних речей, друкарню і літографію, майстерню морехідних інструментів, для якої було побудовано окрему будівлю. Було також відкрито училище флотських юнг і покращено навчання в штурманському училищі. У 1808 р. І. де Траверсе домогся виділення Миколаєву «чотирирічної відкупної суми» – 240 000 руб., проценти з якої щорічно становили 14 400 руб. На ці гроші він хотів збудувати казарми, «присутні місця», пристань, школи [11, с. 55–56].

Севастополь серед усіх чорноморських портів мав найкраще географічне положення. На початку 1804 р. місто оголошують головним військовим портом Чорноморського флоту, що уповільнило його розвиток, оскільки з міркувань безпеки комерційний порт було закрито [14, Т. XXVIII.–№ 21171]. У місті перебували тільки військово-морські сили і командний склад. У 1807 р. І. де Траверсе ставить питання про дозвіл комерційним суднам постачати в Севастополь товари, оскільки корінне населення Криму – татари – промислових підприємств не мало, і ціни на товари першої необхідності в місті були значно вищі за петербурзькі. У 1808 р. влада дозволяє відкрити комерційний порт біля Севастополя в Балаклаві.

Відповідно до вимог часу Траверсе планував провести в Севастополі масштабну перебудову портових приміщень: звести нові будинки для адміралтейства, морських команд і офіцерів. Біля Корабельної бухти він передбачав розмістити адміралтейство, а в її глибині побудувати елінги і сухі доки для капітального ремонту підводної частини військових суден. Проект, складений 2 квітня 1803 р., відправили на розгляд до Морського міністерства, але його не затвердили. Головним аргументом у відмові стала традиційна відсутність фінансування [4, с. 217].

Потрібно визнати, що І. де Траверсе за роки перебування на посаді військового губернатора Миколаєва і Севастополя здійснив та запропонував низку важливих проектів із поліпшення інфраструктури міст, але не всі вони отримали схвалення глави морського відомства [19, с. 49–54].

Ініціативи І. де Траверсе сприяли активізації в 1806 р. суднобудівних робіт в усіх адміралтействах Півдня України. Севастопольське адміралтейство у вересні 1806 р. отримує замовлення на спорудження хоча б одного корвета. Проте виробнича база верфі не відповідала тогочасним вимогам. Тому передбачалося оснащення будівельного елінгу, підготовка фахівців, забезпечення процесу спорудження судна необхідними матеріалами, заготівля деревини з місцевих кримських лісів. Цикл виробничих підготовчих робіт тривав понад два роки. У листопаді 1808 р. закладено 18-гарматний корвет «Крим». Спорудженням керував корабельний підмайстер І. Юхарін. Через чотирнадцять місяців, у січні 1810 р., корвет спустили на воду.

У Херсоні закладають кораблі – 74-гарматний рангу «Анапа» і 110-гарматний «Полтава». У Миколаєві розпочинається будівництво двох бригантин й однієї яхти [2, с. 458–459, 536–537, 598–599].

Саме І. де Траверсе запроваджує в суднобудуванні України стандарти західноєвропейського комерційного підприємництва. Він вводить нетрадиційний для Російської імперії економічний прийом, який тоді отримав назву «підряд», – будівництво суден у Херсоні та Миколаєві за рахунок залучення приватної підприємницької ініціативи й капіталу [16, с. 183–186]. Проте в середині 10-х рр. XIX ст.

темпи роботи всіх адміралтейств Півдня різко знижуються, що свідчило про кризу усієї системи суднобудування. Уряд Росії відмовлявся розглядати провал кораблебудівної програми в контексті загального стану економіки імперії. Найприйнятнішим виходом у системі повного контролю державних структур над всіма сферами життя імперії стає зміна очільника Чорноморського відомства. У 1816 р. головним командиром Чорноморського флоту й портів і військовим губернатором Миколаєва й Севастополя призначено віце-адмірала Олексія Самуїловича Грейга. В історії суднобудування Півдня України діяльність О. Грейга (1775–1845) займає значний період – близько вісімнадцяти років^[5].

Починаючи з Ф. Веселаго, відомого в кінці XIX ст. знавця історії суднобудування, прийнято вважати, що Чорноморський флот і міста перебували в цей час у розквіті, а всі попередні невдачі пов'язують із бездіяльністю І. де Траверсе [3, с. 384–385, 443]. Потрібно зауважити, що до призначення О. Грейга сам І. де Траверсе близько семи років вже не займав посаду військового губернатора Миколаєва і Севастополя і не керував Чорноморським флотом. Протягом цього часу в управлінні один одного змінювали різні особи. Отже, критику на адресу І. де Траверсе неможливо визнати об'єктивною. Крім того, війна 1812 р. мала важкі наслідки, пов'язані зі скороченням асигнувань на флот.

Із призначенням 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 діючі. У Севастопольському адміралтействі до середини 20-х рр. XIX ст. подовжують другий стапель і будують новий – третій. Із його появою в адміралтействі з'являється реальна можливість створення великих багатогарматних фрегатів довжиною понад 40 м^[7; 8].

За ініціативою О. Грейга в усіх адміралтействах Півдня України надзвичайно продуктивно функціонували креслярські майстерні, у яких розраховували основні розміри кораблів, їх водотоннажність, остійність, розробляли робочі креслення деталей корпусу, вітрильного оснащення й суднових пристроїв, узагальнювали досвід регіонального, російського й іноземного суднобудування. У цей період було вжито низку реальних заходів щодо збільшення терміну служби суден.

Із Петербурга до Миколаєва переводять чорноморський архів, завдяки чому в портовому управлінні була значно спрощена процедура надання архівних довідок [1, с. 372]. У Миколаївському адміралтействі починають працювати парові машини. Продовжувалося, розпочате при І. де Траверсе, будівництво маяків, йшли роботи з гідрографії берегів. Для телеграфного сполучення між Севастополем і Миколаєвом побудовано семафорні вежі.

Однією з найважливіших подій в історії суднобудування України того періоду стає впровадження у виробничу практику верфей принципово нового «продукту» світового технічного прогресу – парових суден. Перші парові судна в Україні побудовано в Миколаївському адміралтействі: «Везувій» (1820), «Метеор» (1825), «Молнія» (1826), «Громоносець» (1830). [2, с. 498–499; 22, с. 30–32].

Під керівництвом головного командира Чорноморського флоту й портів система підрядного суднобудування на Півдні України набула подальшого розвитку. У Херсоні й Миколаєві з'явилися підрядники, в основному великі постачальники чорноморських адміралтейств. Тільки в Миколаєві за 1818–1828 рр. завдяки приватнопідприємницькій ініціативі побудовано три нові верфі: «Срібний док» – підрядник М. Серебряний; «Маркусів елінг» – підрядник М. Варшавський; «Спаське адміралтейство» – підрядник О. Перовський. У 1818–1825 рр. підрядники освоюють будівництво всіх типів середніх і дрібних суден: бригів, канонерських човнів, транспортів, катерів. Робота верфей обумовила формування значної групи вільнонайманих робітників. У 1830 р. – на верфях підприємців працювало понад 3 тис. вільнонайманих майстрових^[18, с. 140]. Отже, приват-

нопідприємницька ініціатива та капітал сприяла результативному розвитку суднобудування на Півдні.

На початку 20-х рр. XIX ст. Херсон як колишній центр кораблебудування України переживав кризу. На стапелях верфі з 1815 р. перебувало не більше одного лінійного корабля. Це пояснювалося економічними перевагами створення суден у Миколаївському адміралтействі. Розчищення інгульського фарватеру, забезпечення систематичної доставки лісу на верфі міста пароплавами обумовили реальну можливість концентрації кораблебудування в Миколаєві. У 1827 – 1829 рр. виробничу суднобудівну базу Херсонського адміралтейства переводять до Миколаєва [24, с. 226].

У місті О. Грейг дозволив залишити лише ті об'єкти, що забезпечували виробничу діяльність ливарного й канатного заводів, а також щоглових тесль, які займалися виготовленням щогл для кораблів, які будували в Миколаєві. До початку 1829 р. основну частину адміралтейських і берегових команд Морського відомства вивели з Херсона.

У 1819 р. А. Грейг надсилає рапорт відносно необхідності створення нових укріплень Севастопольського порту, але його ініціатива не знайшла підтримки в Морському міністерстві (знову через брак коштів). Із загостренням російсько-турецьких відносин у 1821 р. питання підняли знову, його вирішенням зайнявся Комітет із покращення укріплень Севастопольського порту. На будівництво, яке тривало до 1827 р., виділили 75 тис. руб. Матеріальне забезпечення і функціонування Севастополя практично повністю залежало від перебування в ньому флоту. Разом із поступовим збільшенням військово-морських сил виростало і місто. У нотатках П. Сумарокова (1803) йшлося про те, що жителі міста (за невеликим винятком) – відставні штаб- та обер-офіцери, купці і міщани, а більшість – військовослужбовці, чисельність яких досягає 20 тисяч [21, ч. 1, с. 194–195].

Місто не мало жодних джерел прибутку, такі необхідні речі, як хліб, дрова і сіно до нього привозили з віддалених місць за високими цінами. Городяни скаржилися на брак питної води. Джерела води належали приватним власникам. Містяни просили відкрити порт для прийому іноземних кораблів, що поліпшило б життя мирного населення і флотських служителів.

Завдяки ініціативам О. Грейга життя у місті дещо покращилося. У Севастополі розташовувалися магістрат і поліція. У 1824 р. було закладено громадський сад «від морського відомства». Кожна житлова казенна будівля в порту мала конкретне призначення. Усього налічувалося 29 будинків для чиновників, караул, канцелярії та казарми для розміщення «флотських й інших команд морських служителів числом до 10 000 чоловік» [4, с. 235].

Створення О. Грейгом необхідних умов для суднобудування дало позитивні результати. Якщо на початку XIX ст. у всіх адміралтействах Півдня (Херсонському, Миколаївському, Севастопольському) кораблі будували на 11 стапелях, то в 1832 р. тільки в Миколаєві було 11 чинних елінгів¹⁹, с. 77; 23, с. 477–481]. У Севастопольському адміралтействі функціонувало 3 стапелі. Виробничі потужності верфі дозволяли споруджувати поряд із малими й середніми суднами багатогарматні фрегати й великовантажний транспорт.

У той же час саме поняття – будівництво військово-морських сил – передбачало як створення бойових кораблів, так і формування всього військово-промислового комплексу. З огляду на загальну технічну відсталість Російської імперії та тривалі фінансові труднощі створення повноцінного суднобудівного комплексу на Чорному морі ставало надзвичайно складним завданням.

Традиційно у спеціальній історичній літературі виконання масштабних планів пов'язують з ім'ям М. Лазарева, якого в лютому 1832 р. було призначено начальником штабу Чорноморського флоту. Призначення Лазарева збіглося із загостренням відносин між регіональним керівником – О. Грейгом і центральним

управлінням, перш за все О. Меншиковим (начальник Головного морського штабу Російської імперії). Виник конфлікт інтересів, прагнення О. Грейга до самостійного прийняття рішень постійно наштовхувалося на дріб'язковий контроль чиновників морського міністерства. Конфлікт став деструктивним фактором для всіх управлінських структур південного суднобудування та флоту [17, арк. 18–19 зв.]. Наголосимо, що М. Лазарев, на відміну від О. Грейга, підтримував досить гарні ділові стосунки з О. Меншиковим, якого вважали другом сім'ї Миколи І. Начальник Головного морського штабу Російської імперії безпосередньо контактував із імператором. Саме тому більшість рапортів М. Лазарева передавали Миколі І із наголошенням на важливості заходів, упроваджуваних Михайлом Петровичем на Півдні.

Зазначимо, що надання Чорноморському адміністративному управлінню можливості прийняття самостійних рішень стало нагальною потребою часу. На початку 30-х рр. XIX ст. адміралтейства Півдня знизили темпи суднобудування. У 1833 р. єдиним новим кораблем стала «Варшава». В 1832 – 1834 рр. не побудовано жодного нового фрегата, що можна пояснити слабкою матеріально-технічною базою осередків суднобудування [2, с. 462–463, 476–477].

Удосконалення виробничої бази верфей стало нагальною потребою часу. Адміралтейства України – Миколаївське та Севастопольське – потребували швидкої модернізації. Назріли завдання будівництва сухих доків і нових елінгів, зведення берегових укріплень, оснащення майстерень новітнім обладнанням. Прискорити темпи виконання названих завдань Чорноморське керівництво спонукали й технічні новації, упроваджені в суднобудування та флот провідних морських держав.

За ініціативою М. Лазарева в Миколаєві будують: ливарний завод, механічну кузню з паровим молотом, новий канатний завод, дві триповерхові казарми для флотських екіпажів, конопатну майстерню, кам'яну стіну, що загороджувала адміралтейство з обох берегів Інгулу, кам'яні набережні в елінгах.

Головний командир уводить обов'язкове виготовлення моделей суден і започатковує їх використання в навчанні основам кораблебудування. Для збереження моделей зводять спеціальне приміщення. В адміралтействі створюють колекцію креслень споруджуваних суден.

Потреби швидкого оновлення Чорноморського флоту з метою довести його до необхідної чисельності спонукали М. Лазарева до відновлення стапеля Спаського адміралтейства. У головному адміралтействі було оновлено елінги. Два з них, в історії адміралтейства вони відомі під № 4 і № 7, було «зведено на кам'яному фундаменті», покрито наметовими дахами й оточено стінами з великими отворами. Крім того, «чотири елінги для невеликих суден» покрито дахами. Реконструкцію елінгів і встановлення над ними перекриттів було зроблено дуже якісно. Саме вони в кінці XIX на початку XX ст. стають придатними для створення в Миколаєві панцирників (після побудови нових дерев'яних стапелів та їх подовження) [12, с. 51–70].

М. Лазарев наполегливо вирішував проблеми модернізації матеріально-технічної бази суднобудування в Севастополі. Найбільш переконливо про це свідчить створення нового адміралтейства та введення в дію найновітніших технологічних судноремонтних споруд. Верф міста в основному виконувала функцію ремонтної бази.

У першій половині XIX ст. у всіх морських країнах Європи ремонт суден проводили в доках. Проте центри суднобудування на Півдні таких споруд не мали. Розміщення корабля в доці дозволяло проводити роботи на палубах, бортах та за кілем без пошкодження всього корпусу і рангоутної деревини.

У 30–40-ві рр. у Севастополі основний обсяг робіт зі створення сухих доків виконували під керівництвом адмірала М. Лазарева. Загальний контроль за бу-

дівництвом усього комплексу доків здійснював спеціально створений Комітет із будівництва сухих доків [20, с. 95–97]. Перші кораблі почали вводити в севастопольські доки лише в 1851 р. Цілком закономірно, що за такий довгий період будівництва севастопольський доковий комплекс встиг застаріти, і на середину XIX ст. уже не відповідав вимогам часу.

На початку 50-х рр. у Миколаєві адміралтейство було оснащено вдосконаленими механічним, машинним і машинно-котельним цехами, де виготовляли обладнання для вітрильних суден і пароплавів. Завдяки таким заходам вже не потрібно було замовляти його на приватних заводах в інших містах імперії та доставляти потім до Миколаєва.

Серед новацій кінця 40-х – початку 50-х рр. слід виділити проект будівництва пароплавного заводу в Миколаєві з майстернями для виготовлення великих потужних парових машин (проект затверджено 30 травня 1849 р.). Практичне виконання проекту затягувалося, відповідно до передбачуваних перспектив на будівництво заводу було відведено не менше чотирьох років [16, с. 230–235].

Отже, аналіз викладених матеріалів дозволяє стверджувати, що з середини 30–40-х рр. XIX ст. на Півдні України почалося формування принципово нової матеріально-технічної бази, на основі якої відбувалася інтенсифікація кораблебудування. Завдяки діяльності головних командирів Чорноморського флоту й портів розвивалися міста, удосконалювалася їх інфраструктура, будувалися оборонні споруди. Регіональне керівництво приділяло увагу поліпшенню умов життя робітників адміралтейств і міст у цілому, що сприяло остаточному закріпленню виробничої спеціалізації регіону. Проте технічний прогрес на Заході стрімко набрав обертів. Швидке зростання темпів розвитку вже й так достатньо розвиненої суднобудівної промисловості морських країн Європи оперативно забезпечувало кораблебудування. У той же час у Російській імперії поява принципово нових суден і формування судноремонтної бази були, здебільшого, на стадії становлення.

Бібліографічні посилання

1. **Афанасьєв, Д. М.** К истории Черноморского флота (1816 – 1853) [Текст] / Д. М. Афанасьєв // Рус. архив. – 1902. – Вып. 3. – С. 369–458.
2. **Веселаго, Ф.** Список русских военных судов с 1668 по 1860 год [Текст] / Ф. Веселаго. – СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1872. – 797 с.
3. **Веселаго, Ф.** Краткая история русского флота [Текст] / Ф. Веселаго. – СПб. : Тип. В. Демакова, 1893. – Вып. 1. – 302 с; 1895. – Вып. 2. – 160 с.
4. **Головачев, В. Ф.** История Севастополя как русского порта [Текст] / В. Ф. Головачев. – СПб.: Тип. департамента уделов, 1872. – 258 с.
5. Грейг Алексей Самуилович [Текст] // Общій морской список. – СПб., 1890. – Ч. 3. – С. 433–437.
6. **Зубов, Б. Н.** Развитие кораблестроения на юге России [Текст] / Б. Н. Зубов. – Калининград : Калининград. книж. изд-во, 1990. – 383 с.
7. Корабельная летопись. Севастопольский морской завод [Текст] / В. В. Виноградов [и др.] ; ред. А. А. Череватый. – Севастополь : Арт-принт, 2003. – 534 с.
8. **Крючков, Ю. С.** Алексей Самуилович Грейг [Текст] / Ю. С. Крючков. – М. Наука, 1984. – 104 с.
9. **Крючков, Ю. С.** Спасское адмиралтейство в Николаеве: из истории строительного дела на Украине [Текст] / Ю. С. Крючков // Очерки истории естествознания и техники. – 1990. – Вып. 38. – С. 72–83.
10. **Крючков, Ю. С.** История Николаева: от основания до наших дней [Текст] / Ю. С. Крючков. – Николаев : Возможности Киммерии, 1996. – 300 с.
11. **Левченко, Л. Л.** Історія Миколаївського і Севастопольського військового губернаторства (1805–1900 рр.) [Текст]: навч. посіб. / Л. Л. Левченко. – Миколаїв : Вид-во МДГУ ім. П. Могили, 2006. – 300 с.
12. **Малярчук, А. А.** Верфь на Ингуле [Текст] / А. А. Малярчук. – Л. : Судостроение, 1989. – 405 с.

13. **Огородников, С. Ф.** Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.) [Текст] / С. Ф. Огородников. – СПб. : Тип.я Морского мин-ва, 1902. – 263 с.
14. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Первое. 1649–1825 гг. [Текст]: в 45 т. / составлено под рук-вом М. М. Сперанского. – СПб. : Тип. II Отд. Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1830.
15. **Рижева, Н. О.** Створення та удосконалення технологічного комплексу з будівництва та ремонту суден в адміралтействах України в кін. XVIII — поч. XIX ст. [Текст] / Н. О. Рижева // Іст. зап. / Східноукр. нац. ун-т ім. В. Даля. – 2005. – Вип. 9. – С. 160–173.
16. **Рижева, Н. О.** Історія суднобудування на теренах України (від давніх часів до новітніх часів) [Текст]: монографія / Н. О. Рижева. – К. : ПП Сергійчук М. І., 2008. – 476 с.
17. Російський державний архів Військово-морського флоту (м. Санкт-Петербург) – Ф. 315, спр. 775 [Текст].
18. **Сацкий, А. Г.** Роль кораблестроения и флота в развитии городов Северного Причерноморья в конце XVIII – первой половине XIX в. [Текст] / А. Г. Сацкий // Город и горожане России. – М., 1991. – С. 135–147.
19. **Скориков, Ю. А.** Севастопольская крепость [Текст] / Ю. А. Скориков. – СПб. : Стройиздат, 1997. – 320 с.
20. Собрание законов и постановлений до части Морского управления относящихся, 1852 год. [Текст]. – СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1852. – Кн.1. – 135 с.
21. **Сумароков, П. И.** Досуги крымского судьи или второе путешествие в Тавриду [Текст]: в 2 ч. / П. И. Сумароков. – СПб. : Печатано в Императорской тип., 1803 – 1805. – Ч. 1. – 226 с.; Ч.2. – 244 с.
22. Херсону 200 лет. 1778–1978. Сборник документов и материалов [Текст] / М. И. Давыдов [и др.] ; отв. ред. В. П. Завгородний. – К. : Наук. думка, 1978. – 405 с.
23. **Чирков, А.** Описание строений в бывших: Херсонской крепости и адмиралтейства, при состоянии их с 1808 по 1821 гг., к топографическим планам оных [Текст] / А. Чирков // Зап. Одес. о-ва истории и древностей. – О., 1881. – Т. XII. – С. 477–481.
24. **Чубинский, В.** Историческое обозрение устройства управления Морским ведомством в России [Текст] / В. Чубинский. – СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1869. – 313 с.

Надійшла до редколегії 14.01.2016

УДК 629.76 (09)

В. С. Савчук

Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара

НАУКОВО-КОНСТРУКТОРСЬКА ШКОЛА: ЗАГАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ТА ЇЇ ХАРАКТЕРНІ РИСИ Й ОСОБЛИВОСТІ У ВІТЧИЗНЯНІЙ РАКЕТНО-КОСМІЧНІЙ ГАЛУЗІ

Розглянуто підходи до визначення поняття «науково-конструкторська школа», які склалися в історико-науковій літературі України та Росії. Показано еволюцію цього поняття та його тісний зв'язок з поняттями «науково-технічна школа» та «науково-виробнича школа». Акцентовано увагу на особливостях і характерних рисах вітчизняних науково-конструкторських шкіл.

Ключові слова: науково-конструкторська школа, науково-технічна школа, науково-виробнича школа, еволюція поняття, характерні риси.

Рассмотрены подходы к определению понятия «научно-конструкторская школа», сложившиеся в историко-научной литературе Украины и России. Показана эволюция этого понятия и его тесная связь с понятием «научно-техническая школа»