

ЗАКЛАДЕННЯ ОСНОВ ПАНЦЕРНОГО СУДНОБУДУВАННЯ В РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ В 60-70-ТІ РОКИ ХІХ СТ.

Рижева Н. О., д-р істор. наук, доц.

(Миколаївський національний університет ім. В. О. Сухомлинського)

На тлі світових технічних новацій розкриваються реформи у суднобудуванні, що започаткували будівництво панцерних кораблів.

Реалії сучасного стану суднобудування в Україні потребують нагальної розробки державної програми розвитку галузі. Її створення передбачає урахування досвіду формування суднобудівних програм у найбільш складні періоди функціонування галузі. Цілком закономірним тому є звернення автора даної статі до набутків у реформуванні галузі у 60-70 рр. ХІХ ст. Саме в цей час – після Кримської війни 1853-1856 рр. – суднобудування опинилося у центрі реформаційних процесів як в Україні, так і в Російській імперії загалом. Накопичений у 60-70 рр. ХІХ ст. досвід суднобудування (позитивний 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. [1]. У даній роботі увага зосереджується на реформах та основних особливостях суднобудування 60-70 рр. ХІХ ст., тобто тих, що вплинули на подальше формування виробничої практики верфей України.

Крах флоту в Кримській війні засвідчив, що Морське міністерство займалося чим завгодно: прийняттям непродуманих директив, складанням фальшивих



звітів, засіданнями в комітетах, – тільки не розвитком флоту. Наслідком такої політики стає безперспективність кораблебудівних програм та побудова технічно застарілих типів кораблів.

Морське відомство після поразки в Кримській війні змушене було першим продемонструвати готовність

до реформ. Найвірогіднішим аргументом щодо необхідності змін стали світові технічні інновації. Відтак звернемо на них особливу увагу. В історії світового суднобудування 1850-1860-ті рр. мають виняткове значення. Саме у цей час двічі відбувалися великі технічні перевороти: спочатку вітрильні кораблі замінено паровими, а потім на зміну дерев'яному флоту прийшов панцерний.

Тривалий час фахівці західноєвропейського суднобудування перебували в пошуку нового типу військового судна. Необхідність скорочення кількості гармат, зменшення швидкості та маневреності кораблів за рахунок бронювання були перешкодою для будівництва панцерників. Кораблебудівники не мали бажання поступатися жодною з якостей дерев'яного корабля заради захисту його бронею. Проте швидке збільшення вогневої потужності корабельної та бере-

гової артилерії перетворили дерев'яний флот на беззахисний, особливо перед береговими багареями. Отже, технічний поступ за нового часу зробив бронювання кораблів нагальною потребою.

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 [2]. Дієво доведено, що „дерев'яні парові судна не можуть конкурувати в бою із панцерниками” [3].

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, стало завдання прискореного створення нової суднобудівної бази, здатної зводити панцерні кораблі [4].

Слід відзначити, що в 60-70-х рр. XIX ст. панцерне суднобудування Російської імперії сконцентрувалося навколо Санкт-Петербурга. Північні верфі якраз здобували досвід і нарощу-

вали свій виробничо-технічний потенціал із метою створення Балтійського панцерного флоту.

Суднобудівні верфі Півдня України, відповідно до статей Паризького мирного договору, втратили військово-стратегічне значення, а Чорноморський флот – бойове призначення. І хоча розробка та практична реалізація програм панцерного суднобудування для Балтійського флоту безпосередньо не стосувалася Чорноморського флоту, проте саме в цей час закладалися традиції для майбутнього суднобудування на Півдні.

У даний період промисловість Росії не могла змагатися в будівництві великих панцерників із приватною індустрією морських держав. Тільки в середині 60-х рр. XIX ст. (у 1863 р.) у країні починається серійне спорудження залізних кораблів і складаються традиції створення панцерників.

Зокрема в документах, прийнятих у 1860-1869 рр., за якими, власне, відбулося реформування структури Морського міністерства та системи організації державного суднобудування в Україні, 27 січня 1860 р. затверджено „Положення” щодо морського управління [5]. Прийняття документа супроводжувалося побажанням Олександра II взяти його за зразок, а „усім міністрам і головним керівникам, сподіваючись і покладаючись на їхнє піклування, досягти того ж і в довірених їм управліннях” [6].

Згідно з „Положенням”, відбувалося „розосередження управління”, при якому „місцевій владі” надавалася повна самостійність у вирішенні всіх питань. Миколаївський порт збережено як головний на Чорному морі, а Севастополь віднесено до портів другого роз-

ряду. У Миколаєві, як головному порту Чорноморського флоту (з 1856 р. Чорноморський флот називався флотилією), усю повноту влади мав головний командир порту, що безпосередньо підпорядковувався генерал-адміралу Костянтину Миколайовичу (обіймав цю посаду протягом 1855-1881 рр.), а щодо господарських питань – управляючому міністерством. Під керівництвом головного командира Миколаївського порту перебували всі портові установи: контора порту, комісаріатська, гідрографічна, артилерійська, медична та будівельна частини. Конторі порту підпорядковувалося кораблебудування [7].

Місцеві командири, які очолювали чорноморські портові управління, підпорядковувалися не центральній владі, а головному командиру в Миколаєві. Таким чином, уся виконавча діяльність щодо спорудження та ремонту суден передавалася портовим установам. У лютому 1860 р. головним командиром Миколаївського порту призначається генерал-ад'ютант Богдан Олександрович Глазенап (із 1861 р. віце-адмірал).

У жовтні 1864 р. у „заштатному місті Севастополь” скасовано посаду військового губернатора, оскільки „порт другого розряду” виводився з Миколаївсько-Севастопольського військового губернаторства. Севастополь спочатку увійшов до складу Сімферопольського, а потім – Ялтинського повіту Таврійської губернії [8]. У 1864 р. Миколаїв набуває статусу окремого військового губернаторства, очолюваного Б. Глазенапом, який більше одинадцяти років уособлював військово та цивільну владу (посади головного командира Миколаївського порту та Чор-

номорської флотилії і Миколаївського військового губернатора) [9].

„Положення” щодо морського управління 1860 р. не було завершальним у реорганізації керування кораблебудуванням на місцях. У грудні 1866 р. вийшов указ „Про головні підстави для реорганізації управління Морським відомством”. Цим указом засновувався Морський технічний комітет (МТК), на який покладалося вирішення технічних питань з проблем кораблебудування, розвитку артилерії, будівництва берегових споруд. Одночасно скасовувалися (у 1867 р.) кораблебудівний департамент і низка інших управлінських структур, зокрема господарські питання мали вирішуватися в портах. У червні 1867 р. „Положення про управління морським відомством” затверджено; його доповнив „Наказ щодо управління Морським відомством”, виданий у травні 1869 р. Основна мета нової реорганізації полягала в подальшій децентралізації управління та створенні сприятливих умов для діяльності портової влади [10]. Однак така ідея „залишилася на папері”. Слушним є твердження О. Шевирьова, що „розформувавши себе заради децентралізації, Морське міністерство не подбало про забезпечення умов для виконання головних своїх функціональних обов'язків – управління розвитком флоту” [11]. Скасування кораблебудівного департаменту позбавило Морське Міністерство можливості координувати та спрямовувати кораблебудівні роботи в масштабах усього відомства. Незважаючи на те, що Морське міністерство неодноразово заявляло, що не флот існує для нього, а воно для флоту, насправді підґрунтям усіх реформ, як і раніше,

були адміністративні зміни. Кораблебудування ж так і не посіло провідного місця у діяльності Морського міністерства. Успіхи в суднобудуванні були важливими для міністерського начальства насамперед як показники ефективності їх власної адміністративної діяльності. І це в той час, коли все більшого значення набувають економічні чинники, зумовлені подорожчанням кораблибудування, ускладненням його технічної бази. З технічним переворотом у суднобудуванні суттєво підвищилася вартість кораблів при загальному скороченні їхньої чисельності у складі флоту. Зросли вимоги до якості, оперативності й економічності будівництва суден.

У 60-ті – на початку 70-х рр. XIX ст. вирішення найважливіших стратегічних та оперативних завдань суднобудування було виключно з компетенції генерал-адмірала Костянтина Миколайовича, який прислухався лише до свого найближчого оточення. 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 вагомє перевищення кошторисної чи контрактної вартості” [12].

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 кораблибудівної 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

комплекту 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) [13]. „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 рр. 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 динаміч-

ного 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 перейменований на „Пётр 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. [14]. Названі кораблі – російський та англійський – визнавалися найбільш досконалими морехідними панцерниками свого часу. „Пётр Великий” за деякими показниками (артилерійською потужністю, товщиною панцера та ін.) навіть перевищив „Devastation” [15]. Однак, у Росії успіх технічної думки не підкріпився виробничим результатом. Якщо „Devastation” поповнив англійський флот уже в 1873 р., то „Пётр Великий” введено до складу флоту тільки в 1877 р. Протягом 70-х – початку 80-х рр. в Англії тривало будівництво аналогічних та удосконалених кораблів такого типу, в той же час у

Росії „Пётр Великий” на довгі роки залишався єдиним, здатним до бою у відкритому морі, кораблем [16].

Отже, в історії суднобудування 60-70-ті рр. XIX ст. стали періодом переосмислення змісту виробничого навантаження верфей Російської імперії. Усвідомлюються як особливості панцерного суднобудування, так і відмінності його проектно-нормативної практики від тієї, що була в добу вітрильників.

ЛІТЕРАТУРА

1. Дмитриев Н. И., Колпычев В. В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей / Н. И. Дмитриев, В. В. Колпычев. – СПб. : Тип. Морского министерства, 1909. – С. 786–789, 1004–1030; Зубов Б. Н. Развитие кораблестроения на юге России / Б. Н. Зубов. – Калининград : Калининградское книжное изд-во, 1990. – С. 165–175, 230–240; 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. – С. 23–66; Шевырев А. П. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы / А. П. Шевырев. – М. : Изд-во МГУ, 1990. – 184 с.
2. William Koenig. Epic Sea Battles. – London : Octopus Books Limited, 1975. – P. 89–95; Rodney P. Carlisle. Where the Fleet Begins. 1898–1998. – Washington: Naval historical center, 1998. – P. 12–13; The New Encyclopaedia Britannica: Micropaedia. – V. 1. – Chicago: Encyclopaedia Britannica, Inc., 1994. – P. 327; V. 2. – Chicago: Encyclopaedia Britannica, Inc., 1994. – P. 595; V. 8. – Chicago: Encyclopaedia Britannica, Inc., 1994. – P. 258; Encyclopedia Americana. – V. 19. – Danbury : Scholastic Library Publishing, Inc., 2004. – P. 368–369.
3. Манн К. А. Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Николаевича 1855–1880 / К. А. Манн. – Ч. 1. – СПб., 1880. – С. 491–495.
4. Отчет по Морскому ведомству за 1856, 1857 и 1858 годы. – СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1860. – С. 220–222; Отчет по Морскому ведомству за 1860 г. – СПб. : Тип. Морского мин-ва, 1861. – С. 11, 14–15; Отчет о действиях Кораблестроительного департамента Морского министерства за 1860 год. – СПб. : Тип. Императорской академии наук, 1861. – С. 274–276.
5. Полное собрание законов Российской империи : Собрание второе. В 55 томах. – СПб., 1862. – Т. XXXV. – Отделение I. – 1860 год. – № 35386.
6. Всеподданнейший отчет по Морскому ведомству за первое двадцатипятилетие царствования государя императора Александра Николаевича. 1855–1880. – СПб. : Тип. Морского министерства, 1880. – С. 139.
7. Российский государственный архив древних актов (далее - РГАДА) – Ф. 1292. – Оп. 1. – Кн. 306. – Л. 5-5 об.; Чубинский В. Историческое обозрение устройства управления Морским ведомством в России / В. Чубинский. – СПб. : Тип. Морского министерства, 1869. – С. 259–265; Житков К. Г. Светлой памяти Великого Князя Константина Николаевича генерал-адмирала русского флота. (Биогр. очерк) / К. Г. Житков. – СПб. : Тип. Морского министерства, 1902. – С. 23–32; Всеподданнейший отчет по Морскому ведомству за первое двадцатипятилетие... – С. 138–140.
8. Ханацкий К. В. Памятная книжка Таврической губернии, изданная Таврическим губернским статистическим комитетом / К. В. Ханацкий. – Вып. I. – Симферополь, 1867. – С. 352; Левченко Л. Л. Історія Миколаївського і Севастопольського військового губернаторства (1805–1900 рр.) : навч. посібник / Л. Л. Левченко. – Миколаїв : Вид-во МДГУ ім. П. Могилі, 2006. – С. 79.
9. Глазенап Богдан Александрович // Общій морской список. – Ч. IX. – СПб. : Типография Морского министерства, 1897. – С. 583–588.

10. ПСЗ. Собр 2. – СПб., 1868. – Т. XLI. – Отд. II. – 1866 год. – № 44010; Собр. 2. – СПб., 1871. – Т. XLII. – Отд. I. – 1867 год. – № 44714; Морской сборник. – 1867. – № 1. – С. 19–26 (Офиц. отд.); Положение об управлении Морским ведомством // Морской сборник. – 1867. – № 8. – С. 40–49 (Офиц. отд.); Учреждение правления портами // Морской сборник. – 1867. – № 8. – С. 50–59 (Офиц. отд.); Чубинский В. Указ соч. – С. 275–289.
11. Шевырев А. П. Указ. соч. – С. 81.
12. История отечественного судостроения. В пяти томах. – Т. 2. – С. 20.
13. Отчет Кораблестроительного департамента Морского министерства за 1866 год. – СПб.: Тип. Морского мин-ва, 1867. – Отд. 1. – С. 2–33; Манн К. А. Указ. соч. – С. 499; Бурачек П. С. Заметки о флоте / П. С. Бурачек. – Ч. 1. – СПб.: Тип. Морского мин-ва, 1910. – С. 222; Военное кораблестроение в России в 1864 г. // Морской сборник. – 1865. – № 10. – С. 263–334. – (Неофиц. отд.); И.О. Сведения о делопроизводстве по железному судостроению // Морской сборник. – 1865. – № 4. – С. 309–316 (Неофиц. отд.).
14. Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота / С. П. Моисеев. – М.: Воениздат, 1948. – С. 52–53; Тарас А. Е. Энциклопедия броненосцев и линкоров / А. Е. Тарас. – М.: АСТ, Мн.: Харвест, 2002. – С. 59, 134.
15. Мордовин П. Русское военное судостроение в течении последних 25 лет. 1855–1880 гг. / П. Мордовин // Морской сборник. – 1881. – № 11. – С. 158 (Неофиц. отд.); Манн К. А. Указ. соч. – С. 540–544; Арбузов В. В. Броненосцы „Петр Великий” и „Девастейшн” / В. В. Арбузов // Судостроение. – 1984. – № 7. – С. 60–62.
16. Отчет по Морскому ведомству за 1879–1883 годы. – СПб.: Тип. Морского мин-ва, 1885. – С. 42.

Рыжева Н.А. Заложение основ панцерного судостроения в Российской империи в 60-70 гг. XIX ст. *На фоне мировых технических новаций раскрываются реформы в судостроении, положившие начало в строительстве панцирных кораблей.*

Ryzheva N.A. Foundation of bases of armored shipbuilding in the Russian empire in 60-70 the XIX century. *The reforms in shipbuilding, that initiated the construction of armored vehicles are disclosed on the background of the world's technological innovations*

УДК

ВПЛИВ БАХМУТСЬКОГО ПОВІТОВОГО ЗЕМСТВА НА РОЗВИТОК СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА (1859-1916 рр.)

Татаринів С.Й., канд. істор. наук

(АЕТФ Української інженерно-технічної академії)

У статті розглядається діяльність Бахмутського земства по виконанню положень Реформи 1861 р., землекористування і оподаткування, заходів по забезпеченню населення продовольством на випадок засухи і епізоотій, сприяння залісенню балок, бджільництву, садівництву, впорядкуванню сіл. Вивчені заходи Столипінської реформи в повіті по переселенню до Казахстану, Середньої Азії, Сибіру в 1910-1916 рр.

Питання впливу земських установ на розвиток сільського господарства Російської імперії вивчалоя з початку Реформи 19 лютого 1861 р. та створення земств у працях істориків, економістів, державних діячів другої половини XIX-початку XX століть [1-7].