

УДК 94 (629.5) (477)

БУДІВНИЦТВО ПАРОПЛАВІВ ЧОРНОМОРСЬКОГО ВОЄННО-МОРСЬКОГО ФЛОТУ (20 - 50 рр. XIX ст.)

Вдовиченко Є.В.

(Херсонський державний аграрний університет)

У статті проаналізовано особливості будівництва пароплавів Чорноморського воєнно-морського флоту та наведено їх конструктивні характеристики. Визначено роль керівного складу флоту, державних структур у формуванні виробничої бази верфей Півдня України. У відповідності до загального розвитку верфей обґрунтовано причини повільних темпів створення нових типів суден.

Ключові слова: *верф, Чорноморський флот, пароплав, парова машина, вітрильник, корабельна артилерія.*

Державотворчі процеси на пострадянському просторі наприкінці ХХ – початку ХХІ ст. концептуально змінили підходи до вивчення історичного поступу України й історії суднобудування у тому числі. Нові дефініції й методологічні принципи спонукають до перегляду сприйняття історії суднобудівної галузі на теренах України та наукового осмислення даної проблеми.

Кожен етап історії суднобудування на території України якісно відрізняється один від одного і через те має власне коло зацікавлених дослідників.

Певні аспекти вітрильного суднобудування на Півдні України узагальнено у працях А. А. Гребеншикової, М. А. Залесского, Ю. С. Крючкова, Н. О. Рижевої, А. А. Смірнова [1-5]. Проте, в українській історіографії період становлення парового суднобудування Чорноморського воєнно-морського флоту не знайшов комплексного дослідження, чим і пояснюється прагнення зробити його об'єктом вивчення.

Провідні воєнно-морські держави світу у першій третині ХІХ ст. звер-

тають особливу увагу на паровий флот. У 1831 році уряд Великобританії прийняв програму посиленого суднобудування і затвердив постанову про включення до складу воєнно-морських сил окремої ескадри, що складалася виключно з парових крейсерів [6]. Інша велика морська держава – Франція, стимульована планами британців, у кінці 30-х років ХІХ ст. також визначилася із напрямом розвитку техніки.

Одним із результатів стає програма побудови колісних пароплавів для флоту [7].

Певні завдання щодо створення принципово нових типів суден для Чорноморського флоту ставило й Морське міністерство Російської імперії. На Півдні України у 1820 – 1830 рр. пароплави будувалися у Миколаївському адміралстві: „Везувій” (1820 р.), „Метеор” (1825 р.), „Молния” (1826 р.), „Громносец” (1830 р.) [8].

Конструктивно-технічні характеристики, етапи будівництва цих пароплавів відображаються у спеціальній історичній літературі [9]. Звернемо увагу на зростання потужності парових машин на судах: із 32 к.с. на першому, і відповідно, на



наступних – 60 к.с., 80 к.с., 100 к.с. (механічні установки виготовлялися в Петербурзі на заводі К. Берда та на Іжорському заводі) [10].

Зростанню потужності механічних установок сприяли інтелектуальні новації майстрів щодо вдосконалення конструкцій суден та їх практичного впровадження. Так, корабельний майстер І. Разумов для полегшення корпусу пароплава „Молния” у підводній частині зовнішньої обшивки використав не дуб, а сосну. При тому, між сосною і мідною обшивкою вкладався прокладний матеріал зі спеціальної тонкої повсті англійського виробництва (згідно з постановою чорноморської виконавчої експедиції від 23 січня 1825 р.) [11].

Ефективне використання перших парових суден для перевезень адміралтейських вантажів між Херсоном і Миколаєвом показали перевагу «машинних установок» порівняно з вітрилами. Нові судна могли ходити і в штиль, і проти вітру. Головний командир Чорноморського флоту і портів О. С. Грейг (1775 – 1845 рр.) констатував результативність пароплавів: «Перший пароплав не тільки окупився протягом одного літа, але й залишив деякі суми в скарбниці» [12].

У розглянутий період визначається тенденція розширення функціонального призначення пароплавів. Якщо перші пароплави головним чином використовувалися як буксири, або як транспорти для перевозу деревини, то „Громоносець” за конструктивним рішенням і призначенням був 14-гарматним військовим пароплавом (зазначимо, що першим пароплавом з артилерійським озброєнням був „Метеор”, 1825 р.). Проте, кількість побудованих суден була невеликою. Основні причини такого становища слід вбачати не тільки у науковому та технічному відставанні країни, а й у наявності технічних недоліків пароплавів. У закритих батареях парових су-

ден могли діяти лише чотири середні гармати з кожного борту, а в інших портах – на носі та кормі гармати взагалі не ставилися. Крім того, парові судна не могли нести усі потрібні вітрила, що за уявленнями кораблебудівників вважалося неприпустимим. (Тільки 1845 року почали будувати парові фрегати менших розмірів, але з більш зручною дією гармат, що розміщувалися на закритій палубі) [13].

Военно-морський історик М. Л. Кладо (1862 – 1919 рр.) у роботі «Ведення в курс історії воєнно-морського мистецтва» стверджував, що відсутність у складі Чорноморського флоту парових суден пов’язана із позицією адмірала М. П. Лазарева, який у 30 – 40-х рр. був головним командиром Чорноморського флоту і портів. М. Л. Кладо писав: «Лазарєв не зумів наполягти на цьому, отже особистий склад не розумів значення здійсненого перевороту» [14].

На підставі наукового аналізу історичних реалій того часу, слід зауважити, що твердження М. Л. Кладо потрібно сприймати критично. Будівництво парових кораблів залежало від багатьох факторів, що пов’язувалися не тільки з особистими рішеннями головного командира флоту, а й із незадовільним фінансуванням Чорноморського флоту загалом.

Інший морський історик початку ХХ століття Є. І. Арєнс (1856 – 1931 рр.) у монографії «Морська сила та історія» навпаки дав досить схвальну оцінку діяльності М. П. Лазарева: «На зміну О. С. Грейгу, – пише історик, – прийшов Лазарєв, чудовий організатор і вихователь Чорноморського флоту не тільки на моральних, а й на національних засадах, що так вигідно відрізняло його від попередника-космополіта» [15]. Михайло Петрович, як прогресивно мислячий морський офіцер, жваво цікавився всіма новинками в області кораблебудування

та швидко переймав усі досягнення і втілював їх на верфях України [16].

Об'єктивний аналіз діяльності адмірала М. П. Лазарева доводить, що він був приборником вітрильних лінійних кораблів та фрегатів, що будувалися за зразками англійського кораблебудування. Зазначимо, що англофільство адмірала у більшості випадків впливало на його рішення щодо суднобудування та флоту. Перш за все, М. П. Лазарев керувався міркуваннями щодо якості побудови парових суден і механізмів, а також щодо трудощів, пов'язаних з доставками парових машин із Петербурзьких заводів до Миколаєва і Севастополя. Разом з тим його хвилювала недостатня кількість кваліфікованих механіків [17].

Невміння використовувати виробничі потужності Півдня України у процесі побудови пароплавів простежується на прикладі створення судна «Ясон». На початку 1830-х років для крейсера біля берегів Абхазії Окремий Кавказький корпус потребував воєнного пароплаву.

Відповідно до плану Морського міністерства побудову корабля у Миколаєві планували за рахунок коштів сухопутного відомства. Передбачалося, що корпус судна буде створено з кримського та польського дубу. Але на заваді реалізації нового проекту постали непередбачені труднощі. У Чорноморському відомстві не знайшлося спеціалістів з побудови котлів та паяння мідних труб. Управління Чорноморського флоту було змушене звертатися по допомогу до Іжорського заводу. Однак його керівництво у особі генерал-лейтенанта О. Я. Вільсона відмовилося від такого замовлення і порадило повністю побудувати пароплав за кордоном. Звернемо увагу, що і адмірал М. П. Лазарев, враховуючи відсутність на чорноморських верфях досвіду пароплавобудування, запропонував створити судно у Великобри-

танії (за зразком пароплавів типу «Monarch») [18].

Отже, новий пароплав, що отримав ім'я «Ясон», побудувала компанія «Butterley Companу» у Лондоні. Водотоннажність судна складала 415 т, рух забезпечували дві горизонтальні машини з балансирами і два залізних парових котли. Слід зазначити, що на «Ясоні» вперше в російському флоті встановили 68-ми фунтові бомбичні гармати, що напередодні пройшли випробування в англійському флоті. М. П. Лазарев вважав бомбичну гармату найбільш ефективною для дій проти горців. Крім того, адмірал сподівався, що у випадку великої війни така гармата принесе користь усьому Чорноморському флоту. У 1837 – 1839 рр. в Англії закуплено ще три пароплави типу «Ясон». Вони увійшли до лав Чорноморського флоту у період Кримської війни («Могучий», «Молодець», «Колхида») [19].

Найважливішими етапами становлення чорноморського пароплавання і посилення боєздатності флоту вважаються 1842 – 1843 рр. та 1847 р. Обов'язковою умовою комплектування Чорноморського флоту пароплавами стає відповідність їх проектів специфіці Північночорноморського регіону. Закуплені у 40-ві роки пароплавофрегати «Одесса», «Крым», «Херсонес» та «Бессарабия» повністю відповідали умовам чорноморського регіону півдня України. Конструктивно-технічною особливістю таких суден (водотоннажністю 1305 т.) стали незбалансовані парові машини заводу Г. Моделя та Дж. Фільда загальною потужністю 260 к. с., та мідні парові котли зі спеціальними свистками для показання раптового зниження рівня води.

Генерал-інтендант Балтійського флоту М. М. Васильєв 17 лютого 1844 року запропонував Кораблебудівному та Обліковому комітетам перейняти нововведення з пароплавофрегатів,

закуплених для Чорноморського флоту, на кораблі Балтійського флоту. Серед переваг нових суден він звернув увагу на такі: «пари розводяться незвичайно швидко, а саме при холодній воді не більш як за 50 хвилин, що доводить відмінне обладнання котлів... На покрівлях циліндрів влаштовані клапани для викидання води, яка могла накопичуватися зверху поршня від охолодження парів, вони відкриваються за умов того ж тиску, що і запобіжні клапани котлів...» [20].

На початку 40-х рр. XIX ст. єдиним війсьним пароплавофрегатом Чорноморського флоту була «Бессарабия» (копія англійського «Суслорс»). У вересні 1845 року М. П. Лазарев звернувся до імператора з проханням про будівництво ще одного пароплава потужністю 400 к. с. У 1848 році, такий пароплавофрегат було побудовано у Великобританії. На новому судні («Владимир») було вирішено одну з найважливіших проблем парового бойового флоту Російської імперії – артилерійське озброєння. Замість важкої 68-ми фунтової бомбової гармати масою 11,3 т. встановили полегшену (9,5 т.) такого ж калібру, із бортовою масою у 6,5 т. Побудований в Англії пароплавофрегат «Владимир» відзначився під час Кримської війни перемогою у першому бою парових суден [21].

Із огляду на активний розвиток парового металевого суднобудування за кордоном, головне Чорноморське управління також здійснило спробу створення подібних суден. Згідно з рапортом М. Лазарева начальнику Головного морського штабу Російської імперії О. Меншикову (28 жовтня 1847 р.) передбачалося „спорудження в Миколаївському порту пробного залізного пароплава на 90 к.с. і 2 баржі...” [22]. Першим заходом стає доручення М. Лазарева капітану 1-го рангу В. Корнілову звернутися «до відомих в Англії будівельників залізних

суден і заводчиків для збору необхідної інформації, щоб спорудити в Миколаївському адміралтействі майстерню» для металевих суден [23]. Відповідно до вимог командування до верфі було доставлено необхідне обладнання й інструменти. У 1849 р. у Миколаєві закладається вітрильне залізне судно «Буг» (спущено на воду в 1850 р.), а через два роки однотипне – «Березань». Будівництво зазначених суден започаткувало залізне суднобудування на Півдні України [24]. Однак, створення необхідної виробничої бази для парового залізного суднобудування в Україні відбулося лише в 70-х рр. XIX ст.

У середині XIX ст. більшість бойових пароплавів Чорноморського флоту становили дерев'яні судна. Тільки у 1848 р. Окремий Кавказький корпус отримав залізний пароплав «Ельбрус». У 1851 р. для вантажних перевезень придбано шхуну «Аргонавт». Названі пароплави будувалися в Англії. Нажаль, Миколаїв та Севастополь так і не стали базою створення залізних пароплавів. Така політика Морського міністерства Російської імперії негативно вплинула на загальну боєздатність Чорноморського флоту.

У звіті управляючого Морським міністерством великого князя Костянтина Миколайовича (1827 – 1892 рр.) за 1853 рік фіксувалося: «Посилена діяльність у портах і взірцевий порядок, у якому знаходилася портова частина ще з часів управління Чорноморським флотом покійного адмірала Лазарева, дали можливість озброїти на Чорному морі сильний і відмінно обладнаний флот. Навіть найслабша частина Чорноморського флоту, пароплавна, була достатньо сильною для протидії турецькому паровому флотові, чий успіх під керівництвом англійських офіцерів були значними і хвилювали Чорноморське Управління, яке через нестачу місцевих механічних закладів замовляло і будувало парові

воєнні судна у Англії» [25]. Цим звітом великий князь незадовго до початку Кримської війни констатував технічну відсталість суднобудівної бази.

Держава не виділяла кошти на технічне переобладнання верфей. Наслідком такої політики стає припинення пароплавобудування у Миколаєві в середині 40-х рр. XIX ст. Перевагу почали надавати купівлі пароплавів в Англії.

На початок Кримської (Східної) війни 1853 – 1856 рр. Чорноморський флот майже повністю залежав від англійської суднобудівної бази. Керівництво Морського міністерства не мало чіткого уявлення про шляхи комплектування бойового флоту паровими суднами за рахунок верфей півдня України.

У порівнянні з Чорноморським флотом Російської імперії у складі військово-морських сил провідних західноєвропейських держав відбулися значні зміни. Наприклад, із дев'яноста воєнних пароплавів французьких вій-

ськово-морських сил третину становили залізні судна [26]. Головні причини незадовільної комплектації Чорноморського флоту паровими залізними суднами крилися у кризовому стані гірничої та металургійної промисловості, повільному розвитку машинобудівної бази.

Отже, відсутність необхідної матеріально-технічної бази, висококваліфікованих спеціалістів (судових механіків, машиністів) апіорі призводила до відставання у будівництві пароплавів. Якщо впровадження нових технологій у виробничу практику верфей України відбувалося синхронно з європейськими центрами суднобудування, то у подальшому будівництво воєнних парових суден йшло повільно. У 20 – 50 рр. XIX ст. управлінські структури Російської імперії відмовлялися йти на реформування економіки, від якої безпосередньо залежали перспективні можливості суднобудування.

ЛІТЕРАТУРА

1. Залесский Н. А. „Одесса” выходит в море / Н. А. Залесский. – Ленинград: Судостроение, 1987. — 126 с.
2. Смирнов А. А. Первая программа постройки Черноморских линейных кораблей / А. А. Смирнов // Судостроение. – 1991. – № 1. - С. 67 – 69.
3. Крючков Ю. С. История Николаева: от основания до наших дней / Ю. С. Крючков. – Николаев: „Возможности Киммерии”, 1996. – 300 с.
4. Гребенщикова Г. А. Черноморский флот перед Крымской войной 1853-1856 годов. Геополитика и стратегия / Г. А. Гребенщикова. – СПб., Издатель М. А. Леонов, ООО „Коиплекс”, 2003. – 80 с.
5. Рижева Н. О. Історія суднобудування на теренах України (від давніх часів до новітніх часів) : монографія / Н. Рижева. – К. : ПП Сергійчук М. І., 2008. – 476 с.
6. John Fincham. A History of Naval Architecture. – London. – 1851. – P. 32, 328.
7. E. A. M. Laing. The Introduction of the Paddle Frigates into the Royal Navy. – *Mariners Mirror*. – 1980. – P. 331-343.
8. Веселаго Ф. Список русских воєнних судов с 1668 по 1860 год / Ф. Веселаго. – СПб. : Тип. Морского министерства, 1872. – С. 498 – 499.
9. Малярчук А. А. Верфь на Ингуле. / А. А. Малярчук – Ленинград: Судостроение, 1989. – С. 30 – 32; Гребенщикова Г. А. – Указ. соч. С. 39-40; Рижева Н. – Ук. соч. С. 188-190.
10. Веселаго Ф. Список русских воєнних судов с 1668 по 1860 год / Ф. Веселаго. – СПб. : Тип. Морского министерства, 1872. – С. 498-499.
11. Постановления о улучшении кораблестроения адмиралом Грейгом, в разное время сделанные. – Николаев: Черноморское Депо-Карт, 1830. – С. 14.
12. Державний архів Миколаївської області. – Ф. Р. 5858. – Оп. 1. – Спр. 143. – Арк. 88.

13. Петров М. А. Обзор главнейших кампаний и сражений парового флота. / М. А. Петров. – Ленинград. – 1927. – С. 4-5.

14. Кладо Н. Л. Введение в курс истории военно-морского искусства. / Н. Л. Кладо. – СПб. – 1910. – С. 45.

15. Аренс Е. И. Морская сила и история / Е. И. Аренс. – СПб. – 1912. – С. 84.

16. Так само. – С. 84.

17. Флот эпохи Николая I Режим доступа: [Электронный ресурс]: <http://sailhistory.ru/russskiy-flot-vo-vtoroyu-polovine-xix-veka.html>.

18. Залесский Н. А. Указ. соч. — С. 81-82; Гребенщикова Г. А. Указ. соч. – С. 40-41.

19. Веселаго Ф. Указ. соч. – С. 498-501.

20. Гребенщикова Г. А. Указ. соч. – С. 43-44.

21. Первый в истории бой паровых судов [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://flot.com/history/events/vladimir.htm>

22. Лазарев М. П. Документы. – Т. 3. – М.: Военмориздат, 1961. – С. 209-211, 279.

23. Лазарев М. П. Ук. соч. – С. 280-281.

24. Приложения к отчету по Морскому ведомству за 1860 г. Т.1. Приложение №3. – СПб.: Тип. II-го Отделения собственной Е.И.В. Канцелярии, 1861.– С. 124-125.

25. РГА ВМФ. – Ф. 19. – Оп. – 1. – Д. – 363. – Л. 11 об.

26. Штенцель А. История войн на море с древнейших времен до конца XIX века / А. Штенцель. – М. – 2002. – С. 340.

Vdovichenko E.V. Shipbuilding for Black sea steamship navy Russian empire in the 20-50 years of the xix century. *The article deals with the analysis of the main features of shipbuilding Black Sea naval fleet and gives their structural characteristics. It defines the role of managing the fleet and government agencies in shaping industrial base shipyards southern Ukraine. In accordance with the general development of shipyards reasonably cause the slow pace of development of new types of vessels.*

Keywords: *shipyard, the Black Sea Fleet, steamer, steam engine, sail, ship artillery.*

Вдовиченко Е.В. Строительство параходов для Черноморского военноморского флота российской империи в 20-50 гг. XIX в. *В статье проанализированы особенности строительства параходов Черноморского военноморского флота и приведены их конструктивные характеристики. Определена роль руководящего состава флота и государственных структур в формировании производственной базы верфей Юга Украины. В соответствии с общим развитием верфей обоснованно причины медленных темпов создания новых типов судов.*

Ключевые слова: *верфь, Черноморский флот, параход, паровая машина, парусник, корабельная артиллерия.*

УДК 628.84 (09)

СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК КОНДИЦІОНЕРОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХХ СТОЛІТТЯ

Ушенко П.А.

(Національний технічний університет “Харківський політехнічний інститут”)

Проведений аналіз чинників, що впливали на становлення та розвиток кондиціонеробудування в Україні. Розкрито процес формування та розвитку цієї нової галузі машинобудування у СРСР у другій половині ХХ століття.

Ключові слова: *кондиціонеробудування, кондиціонер повітря, Харківський завод “Кондиціонер”, науково-дослідницька діяльність, науково-дослідний інститут “Кондиціонер”.*