



**РИЖЕВА**

**Надія Олександрівна,**

д. і. н., завідувач кафедри археології,  
давньої та середньовічної історії

Миколаївського національного  
університету ім. В. О. Сухомлинського

### **ВПЛИВ СВІТОВИХ НОВАЦІЙ НА КОРАБЛЕБУДУВАННЯ ПІВДНЯ УКРАЇНИ НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.**

*У статті розкриваються найголовніші зміни у світовому кораблебудуванні на початку ХХ ст. Визначаються напрями зміцнення суднобудівної бази Півдня України та етапи побудови лінійних кораблів напередодні Першої світової війни.*

*В статье раскрываются важнейшие изменения в мировом кораблестроении в начале ХХ ст. Определяются направления укрепления судостроительной базы Юга Украины и этапы построения линейных кораблей накануне Первой мировой войны.*

*The article explores the main changes in the world shipbuilding at the beginning of the XX th century. The ways of strengthening of the shipbuilding base at the south of Ukraine and the stages of building of the battleships on the eve of the First World war are highlighted in the article.*

Можливість вирішення наявних у сучасному українському суднобудуванні проблем пов'язана як з кардинальним удосконаленням матеріально-технічної бази, так і з визначенням перспективних типів кораблів. Саме тому звернення до набутоків попередніх періодів розвитку галузі дозволить запобігти певних прорахунків та більш ефективно йти вперед. Автор представленої статті вважає, що у даному контексті найбільш цікавим став початок ХХ ст., коли у відповідності з інноваційними змінами часу почалося створення принципово нових типів кораблів, які стали зразковими на багато років вперед.

На початку ХХ ст. провідні європейські країни починають боротьбу за перерозподіл світу і сфер впливу, що вимагало від претендентів на „світове панування” посилення військово-промислової індустрії та створення нової військово-морської техніки. Західноєвропейські країни вступили в гонку озброєнь. Саме з цього часу зазначений термін набуває смислового значення, усталеного сьогодні.

У світовому кораблебудуванні відбувається поступовий перехід до спорудження лінійних кораблів із головною артилерією з 8-12 гармат великого калібру, кардинальною зміною системи бронювання, підвищенням швидкості, бойової остійності й непотоплюваності. Низка технічних досягнень, що впроваджувалися у військово-суднобудування на початку ХХ ст., зробила можливим створення принципово нового типу корабля. Серед інноваційних досягнень слід назвати: парову турбіну, цементовану броню, електроприводи наведення, прилади центрального наведення гармат [1].

Найбільш послідовними прибічниками введення технічних новацій були англійські суднобудівники. 2 жовтня 1905 р. у Портсмуті відбулися офіційні закладини корабля, що отримав назву „*Dreadnought*” („Безстрашний”). Головну відмінність корпусу „Безстрашного” становили його пропорції і обводи, розраховані на досягнення високої на той час швидкості у 22,4 вуз. Корпус у середній частині був дещо випрямлений, і це надавало йому схожості з коробкою. Такі обводи зменшували бортову качку. Корабель мав повністю броньований борт, товщина якого сягала 280 мм. Водотоннажність становила 21 845 т. (проектна – 18110 т). Довжина – 160,6 м, ширина – 25 м, осадка – 9,4 м, 4 парових турбіни (далі – ПТ) Парсонса – 24700 к.с., 18 котлів, 4 гвинти. Артилерія головного калібру складалася з десяти 305-мм гармат, розташованих у баштах [2].

Спорудження „*Dreadnought*” відбувалося надзвичайно швидкими темпами: корпус вдалося сформувати усього за 4 місяці. Уже 10 лютого 1906 р. його підготували до спуску на воду. Добудування, установка озброєння й устаткування також проведено в надзвичайно короткі строки. 3 жовтня 1906 р.

„*Dreadnought*” вийшов на ходові випробовування, а ще за 2 місяці офіційно став до складу флоту Його Величності. Замість 3-3,5 років, протягом яких зазвичай споруджували кораблі такого класу, могутній броньований корабель народився, відповідно до легенди, „за один рік і один день”. Насправді збирання конструкції на стапелі розпочалося у травні 1905 року, а добудовні роботи завершилися лише на початку грудня 1906 р. Але й 19 місяців – це винятковий результат для того часу.

„*Dreadnought*” настільки вплинув на уявлення про типи кораблів і характер морської війни, що саме це ім'я стало загальноживаним і позначило новий клас суден. Лінійні кораблі усіх країн почали поділяти на додредноути („*pre Dreadnoughts*”), дредноути, наддредноути. Експерти визначали бойову міць флотів в основному за кількістю дредноутів і наддредноутів. Створення „*Dreadnought*” мало величезне значення для світового кораблебудування. „Тепер усі морські держави, – писав І. Цветков, – могли одночасно стартувати у гонці морських озброєнь, а вирішення питання – хто кого випередить – залежало лише від розвитку економіки країни і потужності суднобудівної промисловості” [3].

Поява „*Dreadnought*” перекреслила колишні проекти кораблебудівників. Протягом 12 місяців по тому, як з'явився перший дредноут, у Європі не заклали жодного нового панцерника. Але надалі, лише за 5 років – із 1906 по 1910 рр. – спущено на воду або закладено близько 70 лінійних кораблів і крейсерів дредноутного типу.

Світовий технічний прогрес започаткував зміни у кораблебудуванні Російської імперії. Відзначимо, що наприкінці першого десятиліття ХХ ст. Росія остаточно визначила своїх імовірних супротивників у майбутній війні – Німеччину та Туреччину [4]. Зі зміною політичної кон'юнктури стратегічна роль Чорноморського регіону актуалізується, оскільки в 1910-1914 рр. Туреччина зміцнює свої військово-морські сили. У 1910 р. вона придбала десять бойових кораблів у Німеччині й Франції, а в 1911 р. підписала контракт із англійською фірмою „Віккерс” на будівництво дредноута „*Reshad V*”

(водотоннажність 21000 т зі швидкістю ходу 21 вуз.). У 1913-1914 рр. Туреччина домовляється з Англією про придбання ще двох дредноутів [5].

Отже, виникає нагальна необхідність створення передових морських сил задля зміцнення обороноздатності Півдня та збереження традиційної орієнтації на захоплення десантною експедицією протоки Босфор. 23 вересня 1910 р. Раді міністрів до розгляду була подана доповідь „Про асигнування коштів для посилення Чорноморського флоту” [6]. Відповідно до цього документа, ключовим завданням мало стати будівництво нових лінійних кораблів на Півдні. До цього планувалося залучити приватні заводи. 19 травня 1911 р. затверджується перспективна програма розвитку Чорноморського флоту, згідно з якою передбачалося будівництво 3-х лінійних кораблів (дредноутного типу – Авт.), 9 міноносців та 6 підводних човнів загальною вартістю 102 млн. 200 тис. руб. [7] Здійснити спорудження всіх лінійних кораблів планувалося в Миколаєві, де необхідно було обладнати елінги та суднобудівні й механічні майстерні. Поставлені завдання змушували провести значну роботу як щодо зміцнення суднобудівної бази Південного регіону, так і в тих галузях воєнної промисловості, що були пов’язані з кораблебудуванням. Нові політико-економічні акценти дозволяли Морському відомству збільшити фінансові вимоги. Наприклад, у 1910 р. міністерство отримало 112,7 млн. руб., а вже в 1913 р. 244,8 млн. руб. [8]

За суднобудівною програмою 1911 р. планувалося, як уже зазначалося вище, створення в Миколаєві трьох лінійних кораблів. Постановою Ради міністрів замовлення на будівництво кораблів розподілено так: два доручалося побудувати – „Російському суднобудівному товариству” („Россуд”) і один – „Товариству суднобудівних механічних і ливарних заводів у Миколаєві” (у місті підприємство називали – („Наваль”) [9].

17 жовтня 1911 р. у присутності Морського міністра І. Григоровича відбулися закладини трьох лінійних кораблів на ще недобудованих стапелях. На цій урочистій події були присутні майже всі жителі міста та консули іноземних держав [10]. Ще до закладання кораблів, 11 жовтня, „Найвищим

рішенням” прийнято їхнє іменування: „Императрица Мария” і „Император Александр III” („Россуд”) та „Екатерина II” („Наваль”).

В основу майбутнього проекту було покладено технічні умови, свого часу складені для балтійських дредноутів типу „Севастополь” (1909-1914 рр. – Балтійський завод, СПб.) [11]. 9 червня 1911 р. на засадах „конкурсного змагання”, практика якого утверджується в цей час, Морське міністерство направило технічні умови проектування чорноморських лінкорів з метою їх подальшого розробляння таким підприємствам: „Россуду”, „Навалю”, петербурзьким заводам – Балтійському й Адміралтейському та закордонним фірмам, зокрема Круппа, в Німеччині.

Після розгляду всіх поданих ескізних проектів Морське міністерство обрало ті, що пропонувалися „Товариствами” Півдня. Високий рівень проектів „Россуду” та „Навалю” пояснювався тим, що конкуренти залучили до розробки своїх документів фахівців із підприємств, які мали багаторічний досвід. „Россуд” задіяв технічне бюро Балтійського заводу (С.-Петербург), а „Наваль” скористався послугами фірми „Віккерс” (Англія) [12]. Позитивна оцінка проектів зобов’язувала „Товариства” здійснити їх остаточну розробку.

На початку листопада 1911 р. „Наваль” і „Россуд” подали в міністерство „проекти лінійних кораблів для Чорного моря” [13]. Проект „Россуду” отримав „щонайвищу” оцінку. 23 грудня 1911 р. Морський міністр І. Григорович розпорядився іменувати всі лінкори, що будуються для Чорноморського військового флоту, лінійними кораблями типу „Императрица Мария”. Контракти Морського міністерства з заводами укладено в той час, коли будівництво лінкорів ішло повним ходом. Необхідні документи підписані з „Россудом” у березні 1912 р., а з „Навалем” – у червні того ж року. „Россуд” зобов’язувався дати на ходові випробування свої кораблі 20 серпня 1915 р., а „Наваль” – не пізніше 20 серпня 1914 р. Контрактна вартість кораблів склала: на „Россуді” – 19 719 654 руб. (за кожен), на „Навалі” – 20 000 000 руб. Вартість панцера, артилерії, приладів управління вогнем та ін. визначалася для кожного з кораблів окремо [14]. При тому „Наваль” мав виготовити для власного лінкора

баштові установки, турбіни й допоміжні механізми.

Будівництво чорноморських дредноутів вимагало надзвичайно інтенсивної роботи від колективів миколаївських заводів, бо одночасно зі спорудженням лінійних кораблів на „Россуді” необхідно було створити, а на „Навалі” реконструювати матеріально-технічну базу суднобудування.

У 1912 р. на „Навалі” швидкими темпами будувалися й переоснащувалися: стапель для лінійного корабля; баштова, суднобудівна, котельня, турбінна, мідно-котельня, цинкова майстерні; центральна електрична й компресорна станції; механічні майстерні; кузня й обрубувальна при чавуноливарній майстерні; гідравлічна станція для суднобудівного відділу; нова артилерійська технічна контора. З кінця 1911 р. по квітень 1913 р. у реорганізацію підприємства вкладено 5,5 млн. руб. [15] У роботі з переобладнання „Навалю” брала участь англійська фірма „Віккерс”, що надіслала інженерів і техніків. У травні 1913 р. заводоуправління „Навалю” інформувало командира Миколаївського порту про переобладнання підприємства і завершення запланованих будівельних робіт. Усі майстерні заводу за своїм технічним рівнем відповідали новим виробничим завданням. На цей час загальна вартість будівель, що належали „Навалю” склала 4353110 руб., а майна у цехах – 4068616 руб. (у суднобудівній майстерні вартість майна досягла 1518902 руб.) [16].

У період, що розглядається, активно будувався й „Россуд”. Нова верф створювалася на засадах кооперації, шляхом інтегрування інтелектуальних і виробничих сил усередині країни та залучення закордонних фахівців. Проект верфі за сприяння англійської фірми „Джон Браун і К” розробили петербурзькі архітектори й інженери. Відповідно до контракту з Харківським паровозобудівним і механічним заводом, відбулося виготовлення й монтаж металоконструкцій елінгу, головної корпусної майстерні, а також більшості мостових кранів, іншого устаткування. Контракт на зведення основних споруджень верфі – стапелів, майстерень, плаза, корпусу електричної станції та ін. – укладено у вересні 1911 р. з інженером шляхів сполучення

М. Брайкевичем. До 15 липня 1912 р. він зобов'язався виконати основні роботи власними силами (робітниками, машинами й інструментом). Угода передбачала фінансову та юридичну відповідальність підрядника за якість будівельних робіт і використаних матеріалів, які мали „цілком відповідати своєму призначенню” [17]. Перша черга заводу була готова у травні 1913 р. У рекордно короткий термін з'явилося підприємство, обладнане за останнім словом техніки, на якому можна було створювати судна будь-якої водотоннажності.

У процесі будівництва лінійних кораблів технічні бюро заводів продовжували розробку детальних креслень і специфікацій. За порадою представників англійської фірми „Віккерс” інженери технічної контори „Навалю” відійшли від затверджених креслень „Россуду” для лінкорів типу „Императрица Мария” (щоб запобігти „хронічної хвороби” – перевантаження кораблів російської побудови). Тому створений на „Навалі” корабель „Екатерина II” відрізнявся від прототипу збільшеною водотоннажністю та розмірами [18].

Побудова лінкорів у Миколаєві вимагала надзвичайно високих темпів роботи, що було можливим за умов злагодженості у функціонуванні всіх ланок. За виробничою спеціалізацією та устаткуванням заводи доповнювали один одного: у „Россуду” – сучасні стапелі, у „Навалі” – потужні механічні, котельні, баштові та інші майстерні. Така технічна орієнтація об'єктивно стимулювала інтеграційні процеси в діяльності заводів. Лише за спільної, скоординованої роботи конкуренти могли отримати значний прибуток і, відповідно, стати діловими партнерами. Обидва „Товариства” розраховували в майбутньому на рівноцінні замовлення від Морського міністерства.

У квітні 1913 р. між „Россудом” і „Навалем” укладено угоду, відповідно до якої передбачалося створення спеціального керівного „центрального” комітету з трьох чоловік: одного від „Навалю”, другого від „Россуду” і третього на вибір перших двох. Згідно з документом: „Дії та рішення центрального комітету ставали остаточними і обов'язковими” для обох „Товариств” [19].

19 жовтня на „Россуді” відбулася знакова подія для всього

суднобудування Півдня – спуск першого дредноута Чорноморського флоту „Императрица Мария” [20]. Будівництво лінійного корабля таких розмірів змінило технологію виробництва. Як зазначив директор заводу М. Дмитрієв, „ручне” клепання та свердління відійшли „у минуле”. Під час формування корпусу дредноута „клепання листів, свердління їх і т.д. проводилось виключно пневматичними молотками і машинами для свердління”. На корпус дредноута витратили 5,5 млн. заклепок загальною вагою до 600 т. Підкреслюючи необхідність застосування нових технологій, директор заводу навів такий приклад: „Для перевезення цієї кількості заклепок довелося б скористатися 40 вагонами”. Виготовлення великих корпусних деталей і суднового обладнання було пов’язане, перш за все, з ливарним технологічним процесом. Широко використовувалися поковки із чорного та кольорових металів. Створення суднових машин і обладнання спонукало до запровадження на підприємстві металообробних верстатів різних типів. Так нові форми організації виробництва стали об’єктивною реальністю.

Перші чорноморські дредноути з’явилися на флоті в роки війни. „Императрица Мария” стала до складу флоту в червні 1915 р., „Екатерина II” (у червні 1915 р. перейменовано на „Императрица Екатерина Великая”) спущена на воду „Навалем” у травні 1914 р., увійшла до складу флоту в жовтні 1915 р. Будівництво третього лінійного корабля „Император Александр III” на „Россуді” затяглося. Війна порушила ритмічність поставок підприємств – контрагентів. Новий корабель, який спущено на воду в квітні 1914 р., став до складу Чорноморського флоту вже під назвою „Воля” в червні 1917 р. (у 1919 р. лінкор перейменували на „Генерал Алексеев”). Четвертий чорноморський дредноут – „Император Николай I” – закладено на „Навалі” 9 червня 1914 р. (офіційні закладини відбулися 15.04.1915 р. у присутності імператора Миколи II), повинен був стати найбільшим кораблем такого класу на Чорному морі. Передбачалося, що новий лінкор буде з такими тактико-технічними елементами: водотоннажність – 27300 т, довжина – 188 м, ширина – 28,9 м, осадка – 9 м., ПТ потужністю 29700 к.с., швидкість ходу – 21 вуз. Бронювання:



борт 102-305 мм, башти 305 мм, палуба 38-75 мм. „Император Николай I” став останнім лінійним кораблем, що будувався на Півдні за часів монархічної Російської імперії. Згідно з укладеним у серпні 1914 р. договором, виконавець зобов’язувався привести лінкор на ходові випробовування не пізніше березня 1917 р. Однак остаточне формування лінійного корабля (спущено на воду 05.10.1916 р.) вже не відбулося. Корпус „Демократии” (так після Лютневої революції називався останній чорноморський дредноут), одинадцять років простояв біля заводської стіни. У червні 1927 р. його відправлено на буксирі до Севастополя, де за 18 місяців розібрано [21].

Отже, напередодні Першої світової війни суднобудування в Україні безпосередньо корелювалося із темпами розвитку великої капіталістичної промисловості та мілітарними вимогами до бойових кораблів, що визначалися провідними морськими державами світу. Суднобудівні підприємства України освоїли в цей час будівництво наймогутніших типів кораблів.

### *Список використаної літератури*

1. *Шапиро Л. С.* Самые быстрые корабли / Л. С. Шапиро. – Ленинград : Судостроение, 1989. – С. 56-63.
2. *William Koenig.* Epic Sea Battles. – London : Octopus Books Limited, 1975. – Р. 146; *Тарас А. Е.* Энциклопедия броненосцев и линкоров / А. Е. Тарас. – М. : АСТ, Мн. : Харвест, 2002. – С. 396, 414.
3. *История* отечественного судостроения : в 5 т. – СПб. : Судостроение, 1995. – Т. 3 : Судостроение в первой четверти XX в. (1906–1925) / Цветков И. Ф. – С. 11.
4. *Петров М.* Подготовка России к мировой войне на море / М. Петров. – М. ; Л. : Воениздат, 1926. – С. 237–241.
5. *Російський* державний архів військово-морського флоту (м. Санкт-Петербург, далее – РГА ВМФ), ф. 418, оп. 1, д. 668, л. 2-8; *Лорей Г.* Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. / Г. Лорей. – М. : Госвоениздат, 1937. — С. 54,70–71.
6. *Петров М.* Указ. соч. – С. 139.
7. РГА ВМФ, ф. 418, оп. 1, д.668, л. 66,74-75; *Собрание* узаконений и распоряжений правительства. – СПб., 1911. Отд. 1. № 103.
8. *Всеподданнейший* доклад по Морскому министерству за 1910 год. – СПб. : Тип. Морского м-ва, 1911. – С. 94; *Всеподданнейший* отчет по Морскому министерству за 1913 год. – СПб. : Тип. Морского м-ва, 1914. – С.117.

9. *Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО), ф. 300, оп. 1, спр. 6, арк. 1–7; Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1913 год. – СПб. : Тип. Морского м-ва, 1914. – С. 124–125.*
10. *Григорович И. К. Воспоминания бывшего Морского министра / И. К. Григорович ; под ред. И. Ф. Цветкова. – СПб. : Дева, 1993. – С. 69.*
11. *Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота / С. П. Моисеев. – М. : Воениздат, 1948. – С. 62–63.*
12. *Цветков И. Ф. Линкор „Октябрьская революция” / И. Ф. Цветков. – Л. : Судостроение, 1983. – С. 117–118.*
13. *РГА ВМФ, ф.418, оп. 1, д. 1666, л. 2.*
14. *ДАМО, ф. 297, оп. 1, спр. 156, арк. 98–120 ; Спр. 632, арк. 13–20 зв.; Ф. 300, оп. 1, спр. 11, арк. 24–31, спр. 119, арк 2–8 зв.; Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1913 год. – СПб. : Тип. Морского м-ва, 1914. – С. 139.*
15. *Шацилло К. Ф. Государство и монополии в военной промышленности России (конец XIX — 1914 г.) / К. Ф. Шацилло. – М. : Наука, 1992. – С. 190.*
16. *ДАМО, ф. 297, оп. 2, спр. 73, арк. 22 зв., 35; Кац Р. С. Черноморский судостроительный. 1898–1972 / Р. С. Кац , О. М. Златопольская, А. И. Смирнов. — Ленинград : Судостроение, 1973. – С. 86.*
17. *ДАМО, ф. 300, оп. 1, спр. 22, арк. 4–7; Спр. 135, арк. 2-4.*
18. *РГА ВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 1666, л. 49; Д. 1731, л. 2–51, 60 об.; Д. 1751, л. 1–10; Цветков И. Ф. Указ. соч. – С. 120, 129.*
19. *ДАМО, ф. 300, оп. 1, спр. 240, арк. 2; РГА ВМФ, ф. 1248, оп. 1, д. 7, л. 50–50 об., 61–62.*
20. *Военно-морские торжества в Николаеве // Трудовая газета. – 1913. – 20 окт.*
21. *Моисеев С. П. Указ. соч. – С. 286–287.*