

## СУДНОБУДУВАННЯ ТА ЧОРНОМОРСЬКИЙ ФЛОТ НА ПОЧАТКУ ХІХ ст.

*У статті розглянуто загальний стан суднобудування Півдня України на початку ХІХ ст. Досліджуються прогресивні технічні новації у побудові кораблів Чорноморського флоту. Аналізуються економічні зміни та структурно-організаційні реформи центральних інститутів управління флотом. З'ясовується вплив вільного капіталу та приватної ініціативи на організацію чорноморського суднобудування.*

**Ключові слова:** адміралтейство, суднобудування, Чорноморський флот, верф, Південь України.

Суднобудування синтезує досягнення багатьох галузей науки та техніки, накопичених протягом тисячоліть. Тому цілком закономірним є інтерес до історії названої галузі, що простежується в дослідженнях з багатьох проблем, у тому числі існуючих. Незважаючи на доволі значну кількість робіт з проблем суднобудування, в українській історіографії комплексних досліджень щодо аспектів його поступу на вітчизняних теренах, недостатньо, чим і пояснюється прагнення автора зробити історію суднобудування об'єктом дослідження. Даний період знайшов відображення у працях В.Ф. Головачова, Ю.С. Крючкова, В.В. Захарова, А.А. Смірнова, М.Б. Зубова, А.Г. Сацкого.

На початку ХІХ ст. стан суднобудування на Півдні України слід сприймати в контексті загальних науково-технічних змін, що відбувалися у цей період у світі. Внаслідок промислового перевороту в західноєвропейських країнах відбувається становлення машинного виробництва. Революція у промисловості сприяла якісним змінам у технології побудови водного транспорту. Основним економічним стимулом стає розвиток внутрішньої та зовнішньої торгівлі.

Суднобудування у Російській імперії не могло не сприймати прогресивні світові технічні новації, які відповідно впливали на загальне удосконалення виробництва. На суднах вводиться обов'язкове залізне болтове кріплення частин корпусу. У листопаді 1799 р. в Херсонському адміралтействі спускається на воду 74-х гарматний корабель «Св. Прасковея» (закладено 1798 р.), підводна частина якого вперше в історії чорноморського суднобудування обшита мідними листами [1]. На необхідність упровадження такого заходу в кораблебудуванні Півдня звернув увагу Ф. Ушаков (1745–1817 рр.). У серпні 1798 р. він мав можливість оглянути будівництво турецьких кораблів у Константинополі та порівняти їх якість зі споруджуваними суднами у чорноморських адміралтействах. «Усі вони, – констатував Ф. Ушаков, створені з гарного витриманого лісу, усі обшиті міддю. У той же час наші тяжко сиділи на воді, їх підводна частина – обшита сосновими дошками, товщиною у цілий дюйм, покрита мушлями та водяними наростами» [2].

У лютому 1800 р. з'являється імператорська постанова з вимогою обов'язково обшивати мідними листами підводну частину «кораблів та 50- і 44-х гарматних фрегатів», що споруджуються в Південних адміралтействах [3]. Мідна обшивка підводної частини була більш радикальним засобом захисту кораблів від обростання й проточування хробаками (у розглянутий період зовнішня обшивка у підводній частині випалювалася або обмазувалася різними сумішами). Практична реалізація цієї ухвали ускладнювалася повільним розвитком важкої промисловості та обмеженими можливостями приватного капіталу у Російській імперії. Наслідком такого стану стає висока вартість та дефіцит листової міді, що перешкоджала її широкому використанню у суднобудуванні. Гіпертрофована роль державних інститутів у Російській імперії накладала свої особливості на процеси модернізації суднобудування. Держава не поступалася контролем за ходом економічного вдосконалення перед більш розвиненими приватними соціально-економічними структурами цивільного суспільства. Прагнення за будь-яку ціну зберегти контроль над процесами економічних змін супроводжувалося реформуванням центральних інститутів управління. На початку ХІХ ст. державно-адміністративні реформи і відповідно перетворення у суднобудуванні пов'язані з діяльністю Олександра І (1777–1825 рр.) (вступив на престол у 1801 р.). 8 вересня

1802 р. вийшов «Маніфест про створення міністерств» за яким створюється «Міністерство Морських сил» (перейменоване у 1815 р. на «Морське міністерство» [4]. У подальшому з'являється низка указів стосовно суднобудування та військово-морського флоту [5].

Структурно-організаційні зміни супроводжувалися окресленням перспектив розвитку суднобудування і ролі флоту. До затвердженого «Комітету для створення флоту» увійшли компетентні фахівці військово-морських сил [6]. Комітет, проаналізувавши загальний стан суднобудування й флоту, визнав його незадовільним. Зібрані ним матеріали свідчать про значне відставання суднобудування в Росії від західноєвропейських темпів його розвитку. Порівняльні дані з англійськими суднобудуванням показали технічну відсталість Адміралтейства, низьку кваліфікацію робітників, неефективність примусової праці [7]. Комітет досить багато попрацював над упорядкуванням суднобудування, але його діяльність обмежувалася реформами лише адміністративної частини. Досягнення ж у техніці – головному здобутковій галузі – залишалися за іноземними корабельними інженерами, що перейшли на службу за часів попередніх царювань, та їхніх талановитих учнів у адміралтействах [8].

Основною причиною такої ситуації був феодально-кріпосницький стан виробництва та самодержавна влада, про що у документах Комітету нічого не говорилося. В існуючих на той час суспільно-економічних умовах погляди російського імператора на флот визначали і політику держави, щодо суднобудування.

Олександр I відводив флоту другорядну роль, вважаючи армію основою в реалізації державної зовнішньої політики. Флот, порівняно з армією, вимагав значних коштів на створення нових кораблів, верфей і портових споруд. Думку Олександра I підтвердив і Комітет: « Росії бути не можна в числі головних морських країн, та у тому ні потреби, ні користі не вбачається» [9].

Загальні уявлення, щодо морської політики в імперії безпосередньо відбилися на чорноморському суднобудуванні, що переживало стан стагнації. Весь обсяг суднобудівних робіт зосередився у Херсонському адміралтействі, де у 1802 р. спустили на воду тільки один 110-ти гарматний корабель «Ратный» [10].

Концентрація суднобудування у Херсоні негативно впливала на бази Миколаївського та Севастопольського адміралтейств. Верфі втрачали виробничу дієздатність, що супроводжувалося і зменшенням кількості робітників.

У 1802 р. головним командиром Чорноморського флоту й портів призначено адмірала маркіза Івана Івановича де Траверсе (Жан-Батист де Траверсе, француз-емігрант, що походив зі старовинного дворянського роду, (1753–1831 рр.). У 1805 р. він став першим військовим губернатором Миколаєва і Севастополя [11]. Діяльність І. де Траверсе на посту головного командира Чорноморського флоту й портів (1802–1811 рр.), а потім на посаді Морського міністерства Російської імперії (більше 16 років), оцінюється в історичній літературі XIX–XX ст. неоднозначно. «На Чорному морі, – пише радянський контр-адмірал Б.Зубов, – маркіз прослужив дев'ять із половиною років, при ньому погіршилися флотські й адміралтейські справи» [12]. Такий вердикт щодо діяльності І. де Траверсе, задекларований радянською історичною школою, не відповідає об'єктивним історичним фактам. Дотримуючись основної політики імперського уряду, що, як уже зазначалося вище, відводив, флоту другорядну роль, маркіз І. де Траверсе зумів організувати роботу Миколаївського й Севастопольського адміралтейства, а також інтенсифікувати суднобудування в Херсоні [13].

У 1804 р. Херсонське адміралтейство спускає на воду 76-ти гарматний корабель «Правый» [14]. Судно характеризувалося конструктивно-технічними новаціями, – його проект не передбачав традиційного диференту на корму, а дозволяв плавання судна на рівному кілі. Здобуті кораблем конструктивні особливості викликали дискусії серед флагманських офіцерів, чорноморських суднобудівників та були враховані ними у майбутньому [15].

У листопаді 1802 р. видається Височайший указ (із приводу реалізації постанови від 11 грудня 1796 р.) відповідно до якого адміралтействам пропонувалося надавати: проектні креслення планованих до спорудження нових кораблів; розрахунки необхідних матеріалів, робочої сили; графік побудови суден із початковим і кінцевим термінами. Після закінчення роботи корабельні майстри мали подавати технічні звіти й фінансові кошториси здійснених витрат [16]. Встановлюються поетапні терміни спорудження кораблів протягом трьох років: «У перший рік заготівля лісу, а в наступні два здійснювати саму побудову суден» [17]. У березні 1805 р.

затверджується нормативний документ «Про кораблебудування з приналежними до нього майстернями по Чорноморському флоту», згідно з яким для адміралтейств Півдня України встановлювалися розрахунки тривалості спорудження суден різних типів. Відповідно до документа оптимальний термін побудови був три роки, як і для балтійських. У той же час зменшувалася, порівняно з балтійськими, кількість майстрових, зайнятих у Чорноморських адміралтействах. У Севастополі та Миколаєві кількість робітників мала дорівнювати 2520 [18].

У процес суднобудування впроваджується ряд організаційно-технічних новацій: в адміралтействах затверджується посада корабельного директора для контролю за використанням матеріалів; при верфях створюються креслярські, а самі верфі забезпечуються підйомними кранами й шпилями. Однак, названі заходи проводилися із властивою феодально-кріпосницькій системі незграбністю [19].

Проаналізовані документи свідчать, що увага уряду Російської імперії до адміралтейств Півдня України підсилювалася виключно під час загострення зовнішньополітичної ситуації в регіоні [20]. У досліджуваній період, з початком російсько-турецької війни 1806–1812 рр. відбуваються загальні зміни у організації суднобудування. Воєнні дії імперії в Чорноморському регіоні змусили уряд вжити заходи щодо зміцнення флоту й, відповідно, активізації кораблебудування [21].

1806 р. доцільно вважати значним у роботі адміралтейств Півдня України. У Херсоні закладається первісток нової серії кораблів 74-х гарматного рангу «Анапа» і 110-ти гарматний «Полтава». У Миколаєві після восьмирічної перерви (в 1797 р. було закладено останнє транспортне судно) розпочинається будівництво двох бригантин і однієї яхти. Севастопольське адміралтейство у вересні 1806 р. отримує постанову про бажаність «спорудження на перший випадок хоча б одного корвета» з використанням місцевої кримської деревини [22].

У 1807–1808 рр. суднобудівні роботи адміралтейств Півдня України поступово активізуються. У Херсоні починають створювати такі кораблі: три 74-х гарматні (1807 р.) і один 110-ти гарматний (1808 р.). У Миколаєві в листопаді 1808 р. закладається 12-ти гарматний корвет «Або» [23]. Відновлення суднобудівних робіт у Севастопольському адміралтействі проходило паралельно з інтенсивними судноремонтними роботами на кораблях Чорноморського флоту (нагадаємо, севастопольці більше 10 років не займалися суднобудуванням). Проте виробнича база цього осередку не була на рівні потреб Нового часу [24]. Тому у комплекс організаційних робіт входило оснащення будівельного елітну, підготовка фахівців, забезпечення спорудження судна необхідними матеріалами, заготівля деревини з місцевих кримських лісів. Цикл виробничих підготовчих робіт тривав більше двох років. У листопаді 1808 р. закладається 18-гарматний корвет «Крым» (довжина 27,7 м, ширина 8,7 м, глибина трюму 3,1 м). Спорудженням керував підмайстер І. Юхарін. Через чотирнадцять місяців у січні 1810 р., корвет спустили на воду [25].

Наприкінці 1808 р., Чорноморський флот мав усього шість лінійних кораблів, що перебували в строю (за штатами цього часу передбачалося – 21). Таку чисельність флоту І. де Траверсе вважав недостатньою. В умовах постійного дефіциту державного фінансування, що поглиналося безперервними війнами Російської імперії, головний командир Чорноморського флоту й портів запроваджує в суднобудування України стандарти західноєвропейського комерційного підприємства. В організацію чорноморського суднобудування він вводить нетрадиційний для Російської імперії економічний прийом, який у той період отримав назву «підряд», – створення суден за рахунок залучення приватної підприємницької ініціативи й капіталу. Відповідно до плану головного командира Чорноморського флоту й портів передбачалися такі спорудження з підряду: у Херсоні – фрегата й транспорту; у Миколаєві – корвета й двох транспортних суден. У Херсоні у зв'язку з відсутністю вільних площ в адміралтействі для підрядного суднобудування планувалося створити спеціальну верф [26]. Першим підрядником у Херсоні стає один із найбільших адміралтейських постачальників лісу радник комерції Абрам Ізраїльович Перетц (1770–1833 рр., син рабина, народився в місті Любартове, що в Галичині) [27]. Підприємницька діяльність А. Перетца на цей період була багатоплановою, а її висока результативність у соляних промислах Криму позитивно відзначилася відомим істориком XIX ст. – А. Скальковським (1808–1898 рр.) [28].

Відповідно до укладеного у квітні 1809 р. контракту (довіреною особою А. Перетца стає купець Л. Львов) підрядник зобов'язувався за допомогою найнятих майстрових звести два стапелі

та з власних матеріалів побудувати корпуси двох суден. Відповідальність за правильність їх спорудження й спуск покладали на адміралтейство, яке для управління роботами виділяло корабельного майстра. Столярні, малярські й конопатні роботи виконувалися адміралтейськими службовцями з державних матеріалів. Місцем розташування верфі стає карантинний острів «при річці Кошовій». Наприкінці жовтня 1809 р. на відведеній території відбулася закладка 32-х гарматного фрегата «Африка» й транспорту «Рион» Спорудженням керував корабельний майстер М. Суровцев [29].

У середині 1809 р. в організаційній структурі управління адміралтействами й суднобудуванням Півдня України відбуваються зміни. І. де Траверсе призначається керівником Морського міністерства і переїжджає до Петербурга, хоча юридично залишається на своїй посаді. Функції головного командира Чорноморського флоту й портів виконує віце-адмірал М. Язиков. У 1811 р. І. де Траверсе затверджено на посаді Морського міністра. Новим головним командиром Чорноморського флоту й портів обирається віце-адмірал Р. Галл (англієць за походженням), але його толерантність щодо прийняття обов'язків призводить до нових змін. У листопаді 1811 р. на посаді головного командира Чорноморського флоту і портів військового губернатора Миколаєва й Севастополя затверджується М. Язиков [30].

Саме з його діяльністю пов'язується подальша організація підрядного суднобудування в адміралтействах Півдня України. У розглянутий період Херсонське й Миколаївське адміралтейство мали сім елінгів (відповідно – 5 і 2) [31]. Такі потужності не гарантували швидкого спорудження лінійних кораблів та фрегатів, не всі елінги були в належному виробничому стані. Тому вже в серпні 1809 р. М. Язиков запропонував Морському міністерству започаткувати на Півдні України будівництво з підряду не лише малих і середніх суден, але й лінійних кораблів. Центр великого підрядного кораблебудування пропонувалося розташувати у Миколаєві, створивши для цього нову верф. Можливості практичного впровадження нових форм організації суднобудування (підряд) обговорювалися на «Височайшому» рівні. Дозвіл на проведення «експерименту» було отримано від Олександра I за таких умов: підрядник повинен був звести елінг, у якому зобов'язувався завершити у 1811 р. будівництво одного корабля. У квітні 1810 р. контракт на спорудження корабля підписується з Л. Львовим який, як і раніше був довіреною особою А. Перетца. Підприємець зобов'язувався звести корпус 74-х гарматного корабля. За умовами контракту ним споруджувалися поблизу Миколаївського адміралтейства елінг із пристанями та необхідні будівлі на загальну суму 657 790 руб. Відповідальність за комплексне будівництво покладалося на адміралтейство, що виділяло корабельного майстра й фахівців для нагляду за ковальськими та теслярськими роботами. Адміралтейство зобов'язувалося виконати широкий спектр робіт, які вимагали високої кваліфікації майстрових: столярні, малярські, конопатні, а також обшивку судна міддю. У листопаді 1810 р. на новому елінгу закладено 74-х гарматний корабель «Кульм» [32]. Будівництво «Кульма» на першій підрядній верфі в Миколаєві отримало висвітлення в спеціальних роботах, опублікованих наприкінці ХХ – початку ХХІ ст. [33].

У жорстких умовах феодално-кріпосницької системи приватна ініціатива і можливості вільного капіталу оперативного реагувати на потреби виробництва не могли реалізуватися у повному обсязі. Порушення термінів доставки лісу, відсутність в адміралтействі заліза й традиційні для кріпосницької Російської імперії кадрові проблеми привели до зриву контрактних зобов'язань. Спорудження корабля завершили з порушенням встановленого Олександром I терміну: не у 1811 р., а лише у 1813 р. Так, будівництво «Кульму» було довготривалим, але якщо порівняти темпи побудови даного корабля підрядним способом з іншими кораблями такого типу, що споруджувалися у Миколаївському адміралтействі, то можна точно пересвідчитися у його (підряду) перевагах. Наведемо, у якості ілюстрації даної тези, динаміку побудови у 10-ті рр. ХІХ ст. трьох 74-х гарматних кораблів: «Лесной» створювався адміралтейством протягом 1 року 7 місяців і 29 днів (з 6 листопада 1809 р. до 5 липня 1811 р.); корабель «Кульм» будувався з підряду А. Перетца 2 роки 11 місяців 10 днів (з 24 листопада 1810 р. до 4 листопада 1813 р.); судно «Николай» споруджувалося адміралтейством 4 роки 6 місяців 21 день (з 25 листопада 1811 р. до 16 червня 1816 р.) [34].

Враховуючи необхідність побудови підрядником нового елінгу та корабля, термін спорудження «Кульма» був значно коротшим, ніж однотипного «Николай». Свідченням високої якості побудованого з підряду «Кульма» можна вважати термін його перебування у складі

Чорноморського флоту – 1813–1826 рр. (для порівняння – «Николай» – 1816–1827 рр. [35]. У жовтні 1814 р. Миколаївське адміралтейство прийняло від підрядника елінг, пристані, магазини й інші споруди. Окрім того, одночасно зі створенням у Миколаєві 74-х гарматного корабля підприємець А. Перетц у Херсоні побудував з підряду три 32-х гарматних фрегати й великий транспорт. Таким чином, вже перший експеримент із впровадженням в суднобудування підприємницької ініціативи засвідчив явну перевагу приватнокапіталістичного способу організації праці порівняно з казенним, заснованим на феодално-кріпосницьких відносинах.

На початку 10-х років XIX ст. Севастопольське адміралтейство отримує замовлення на спорудження брига. Після проведення підготовчих робіт і розробки документації (креслення здійснювали у Петербурзі) у червні 1811 р. закладається 16-ти гарматний бриг «Мингрелія» (довжина 269 м., ширина 8,5 м, глибина інтрюму 4 м). Створення брига затяглося більш, ніж на два роки (спущено на воду в липні 1813 р.). З поміж причин порушення термінів була і хибна практика адміралтейства переводити після літніх морських кампаній практично всіх робітників зі споруджуваних суден на виконання ремонту кораблів діючого флоту [36].

Отже, у середині 10-х років XIX ст. темпи роботи адміралтейств Півдня швидко спадають, що свідчило про надсерйозну кризу в усій системі суднобудування. В умовах безупинних воєн, що велися Російською імперією [37], основні матеріально-виробничі потужності адміралтейств Півдня поглиналися ремонтом кораблів. На спорудження суден відпускалася недостатня кількість коштів. Нововведення не встигали давати реальних результатів. Кораблі будувалися за старими кресленнями, які самі фахівці-суднобудівники вважали невдалими [38]. Загалом, адміралтейства України перебували у стані кризи і не могли забезпечити Чорноморський флот новими типами суден.

#### Список використаних джерел та літератури:

1. Российская национальная библиотека. Отдел Рукописей. – Ф. 550. Q – IV – 296; Материалы для истории русского флота. Ч. XVI. – СПб.: Тип. Морского министерства. – 1902. – С. 493.
2. Головачев В. Ф. История Севастополя, как русского порта /В. Ф. Головачев /. – СПб.: Печатано в типографии департамента уделов, 1872. – С. 205.
3. Материалы для истории русского флота. - Ч. XVI. – С. 485.
4. Полное собрание законов Российской империи (далее ПСЗ): Собрание первое. – Т. XXVII. – №20406; Т. XXXIII. – № 26028.
5. ПСЗ. – Собр. 1. – Т. XXVII. – №20456; №20503; №20682; №20859; Т. XXVIII. – №21653; №21663.
6. Чубинский В. Историческое обозрение устройства управления морским ведомством в России / В. Чубинский. – СПб.: Тип. Морского министерства, 1869. – С.124-125.
7. Доклад Комитета, для образования флота учрежденного, о переменах в управлении Морского департамента. – СПб.: Типография Морского министерства, 1805. – 163 с.; Доклад Комитета, для образования флота учрежденного, о устройении Адмиралтейств-коллегии с ее частями. – СПб.: Типография Морского министерства, 1805. – 165 с.
8. История российского флота. Современная версия. / Отв. Редактор Н. Дубенюк. – М.: «Эксмо», 2006. – С. 252.
9. Аренс Е. И. История русского флота. Царствование императора Александра I / Е.И. Аренс/ – СПб.: Литография, 1899. – С. 18.
10. Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. / Ф. Веселаго /. – СПб., 1872. – С.454-457.
11. Российский государственный военно-исторический архив: Ф. 846. – Оп. 16. – Д. 5950. – Л. 58 об.; Афанасьев Д. К истории Черноморского флота (1768 –1816) / Д. Афанасьев / Русский архив. – Вып. 2. – С. 255 – 256.
12. Зубов Н. Б. Развитие кораблестроения на юге России. / Н. Б. Зубов /. – Калининград: Кн. изд-во, 1990. – С. 114.
13. Скориков Ю. А. Севастопольская крепость / Ю. А. Скориков /. – СПб., 1997. – С. 53-55.
14. Аркас З. Действия Черноморского флота с 1798 по 1806 гг. (Продолжение) / З. Аркас //. – Записки Одесского общества истории и древностей. – Одесса, 1863. – Т. V. – С. 899.
15. История отечественного судостроения IX – XIX вв. В пяти томах. – Т. 1.: Парусное деревянное судостроение / В. Д. Доценко, И. В. Богатырев, Г. А. Вахарловский, П. А. Кротов, А. Г. Сацкий. – СПб.: Судостроение, 1994. – С. 288.
16. Материалы для истории русского флота. Ч. XVI. – С. 23.

17. Веселаго Ф. Краткая история русского флота / Ф. Веселаго /. – Вып. 2. – СПб.: Типография В. Демакова, 1893. – С. 310.
18. ПСЗ. – Собр. 1. – Т. XXVIII. – №21663.
19. Шершов А. П. История военного кораблестроения / А.П. Шершов. – СПб.: Полигон, 1994. – С. 222.
20. История российского флота. Современная версия... – С. 274-293.
21. Аркас З. Продолжение действий Черноморского флота с 1806 по 1856 гг. (Окончание) / З. Аркас // – Записки Одесского общества истории и древностей. – Одесса, 1867. – Т. VI. – С. 401-425.
22. Головачев В.Ф. Указ. соч. – С. 226.
23. Чернышев А. А. Российский парусный флот: Справочник в 2-х томах./ А. А. Чернышев. – Т.1 – М.: Воениздат, 2002. – С. 33.
24. Российский государственный архив военно-морского флота: Ф. 166. – Оп. 1. – Д. 4053. – Л. 72, 83.
25. Зубов Н. Б. Указ. соч. – С. 137.
26. Сацкий А.Г. Подрядное судостроение в Николаеве / А. Н. Сацкий // Судостроение. – 1989. – №8. – С. 51.
27. Николаевцы. Энциклопедический словарь (2000 персоналий, 1500 портретов и иллюстраций). – Николаев: Возможности Киммерии, 1999. – С. 258.
28. Скальковский А. А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края: 1796 –1823 / А.А. Скальковский /. – Ч. 2. Одесса: Гор. типогр., 1836. – С. 90.
29. Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. – С. 474-475, 544-545.
30. Языков Николай Львович // Общий морской список. – Ч. V. – СПб. – Типография морского министерства, 1890. – С. 412-414.
31. Сарычев Г.А. Город Херсон и при нем военный порт с Адмиралтейством / Г.А. Сарычев // – Записки издаваемые Государственным Адмиралтейским департаментом, относящиеся к мореплаванию, Наукам и Словесности. – СПб.: Морская типография, 1826. – С. 239; Крючков Ю. С. Начало Николаева и судостроения в городе / Ю. С. Крючков / Именованье – город Николаев. – Составитель Л. Ф. Траспов. – Николаев: «Дикий Сад», 1989. – С. 35.
32. Чернышев А.А. Указ. соч. – С. 113.
33. Сацкий А.Г. Система подрядов Черноморского ведомства / А.Г. Сацкий // IV Миколаївська обласна краєзнавча конф.: Історія. Етнографія. Культура. Нові дослідження. – Миколаїв, 2002. – С.60-62.
34. Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. – С. 458-459.
35. Чернышев А.А. Указ. соч. – С. 113.
36. Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. – С. 510-511.
37. История российского флота. Современная версия... – С. 254-321.
38. Державний архів Миколаївської області: Ф. Р. 5858. – Оп. 1. – Спр. 143. – Арк. 45.

## **E. VDOVICHENKO**

### **SHIPBUILDING AND BLACK SEA FLEET AT THE BEGINNING XIX-th CENTURY**

*The article deals with the overall of shipbuilding in Southern Ukraine in the early XIX-th century. Technical innovations in the construction of the Black Sea Fleet are explored. The economic changes, structural and organizational reforms of the central institutions are analyzed. The importance of free capital and private initiatives in the Black Sea shipbuilding is ascertained..*

**Keywords:** *admiralty, shipbuilding, Black Sea Fleet, Shipyard, Southern Ukraine.*

## **Е.В. ВДОВИЧЕНКО**

### **СУДОСТРОЕНИЕ И ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ В НАЧАЛЕ XIX в.**

*В статье рассмотрено общее состояние судостроения на юге Украины в начале XIX в. Исследуются прогрессивные технические новации в построении кораблей Черноморского флота. Анализируются экономические изменения и структурно-организационные реформы центральных институтов управления флотом. Выясняется значение свободного капитала и частной инициативы в организации черноморского судостроения.*

**Ключевые слова:** *адмиралтейство, судостроение, Черноморский флот, верфь, Юг Украины.*