

УДК 94(470)“19”

**КОРАБЛІ ЗАКОРДОННОЇ ПОБУДОВИ
В РОСІЙСЬКОМУ ФЛОТІ У ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XIX ст.****О. В. Морозов****(Академія митної служби України, м. Дніпропетровськ)**

Стаття розкриває особливості замовлення та побудови кораблів за кордоном для воєнного флоту Російської імперії в першій половині XIX ст. Акцентується увага на таких проблемах: технологічні особливості замовлення парових суден, специфіка контролю за побудовою судна на закордонних верфях, мотивація купівлі кораблів за кордоном тощо. Розглянуто фінансові аспекти закордонних замовлень.

Раскрыто особенности заказов и постройки кораблей за границей для военно-морского флота Российской империи в первой половине XIX в. Акцентируется внимание на таких проблемах: технологические особенности заказов паровых судов, специфика контроля за постройкой судна на иностранных верфях, мотивация покупки кораблей за границей и т. д. Рассмотрены финансовые аспекты заграничных заказов.

Article opens features of orders and construction of the ships abroad for navy of the Russian Empire in the first half of the XIX century. The attention is focused on such problems as: technological features of orders of steam vessels, specifics of control of vessel construction on foreign shipyards, motivation of purchase of the ships abroad etc. Financial aspects of foreign orders were considered.

Ключові слова. Міжнародна торгівля, флот, морський агент, суднобудування, пароплавофрегат.

Вступ. Міжнародна торгівля охоплює величезну товарну номенклатуру, починаючи від звичайних споживчих товарів до обладнання для атомних електростанцій. Водночас торгівля таким технічно складним товаром, як воєнний корабель, практично залишається лакуною в історичних дослідженнях, дозволяє актуалізувати цей напрямок історичних студій і з поступовою розробкою джерельної бази реконструювати зовнішньоторговельні відносини.

Постановка завдання. Мета статті – аналіз внутрішніх факторів, що впливали на рішення російського уряду замовляти у західноєвропейських суднобудівельних фірм кораблі та допоміжні судна для власного флоту. З початком формування воєнних флотів на регулярній основі в другій половині XVII ст. у зовнішній торгівлі з'являється сегмент, який пропонував державам такий вид товару, як воєнний корабель. У Росії з початком становлення власного суднобудування та в умовах об'єктивного технологічного відставання імпорту кораблів відіграв важливу роль для виконання суднобудівельних програм, особливо в першій чверті XVIII ст. Так, у період 1711–1718 рр. в Англії та Голландії придбано 22 кораблі лінійного та фрегатського рангів¹. Якщо у першій чверті XVIII ст. під час імпорту кораблів метою було максимально швидко збільшити корабельний склад в умовах Північної війни, то в першій половині XIX ст. головним стало завдання ознайомлення з новими технологіями та впровадження їх на російських верфях. Крім того, в XIX ст. формується міжнародно-правова система придбання такого товару, як воєнний корабель.

Результати дослідження. Розгляд цього питання наводить нас ще на одну проблему – ступінь готовності російського управлінського апарату до сприйняття технічного прогресу й впровадження його в господарську та військову сфери. Справа в тому, що замовлення кораблів за кордоном у першій половині XIX ст. було пов'язано з освоєнням в експлуатації та виробництві парової машини на території Росії. Зважаючи на новизну парової справи

© О. В. Морозов, 2013

¹ Морозов О. В. Імпорт іноземних кораблів для російського флоту в першій чверті XVIII ст. // П'ята міжнародна наукова школа-семинар “Історія торгівлі податків та мита” 27–28 жовтня 2011 р. – Дніпропетровськ. – Тези доповідей. – К., 2011. – С. 48–49.

для російських реалій, чиновники побоювалися. Саму ідею впровадження парової машини в морському та річковому транспорті керівництво держави не відкидало й прагнуло знайти шляхи впровадження сили пару в економіку за менш ризикованим варіантом. Серед чиновників вищого рангу, які доклали максимальних зусиль з даного питання, були міністр внутрішніх справ О. П. Козодавлев і міністр шляхів сполучення Ф. П. Деволант. Особливо слід відзначити О. П. Козодавлева, палкого прихильника промислової модернізації Росії, який, починаючи з 1815 р., докладав значних зусиль для створення пароплавного виробництва². Як наслідок, четвертою країною після Північноамериканських Сполучених Штатів (ПАСШ), яка стала на шлях побудови пароплавів у 1815 р., була Росія (другою в 1809 р. – Канада, третьою у 1812 р. – Великобританія). Але за часом здійснення морських рейсів парових суден Росія займає перше місце (рейс Джорджа Додда з Глазго до Лондона (1816 р.) зазвичай вважається першим морським рейсом, а вперше рейс Петербург-Кронштадт було здійснено в 1815 р.)³.

До 1830-х рр. у корабельних штатах військових флотів Англії, Франції та Росії пароплави не знаходили собі місця. Так, перший пароплав “Везувій” для Чорноморського флоту (включений до його складу в 1820 р.) побудував через прагнення головного командира Чорноморського флоту А. С. Грейга зекономити державні кошти. Зокрема, транспортування корабельного лісу приватними підрядниками по Дніпру для чорноморських верфей у 1817–1818 рр. обходилося бюджету в 60 тис. руб. Обґрунтовуючи необхідність побудови пароплава для буксирування лісу, Грейг писав: “Сие судно в состоянии везти за собой до 30 тыс. пудов лесу, имея ходу до 4 верст в час, и как расстояние между Николаевым и Херсоном 95 верст, то лес сей может быть привезен за одни сутки. И нет сомнения, что пароход в один год возвратит более нежели употребленные для него издержки”⁴.

Наприкінці першої чверті XIX ст. морське керівництво Росії продовжувало розглядати пароплав як допоміжний транспортний портовий засіб. Аналогічних поглядів на цей вид судна дотримувались в Англії та Франції. Проблема полягала не в консерватизмі військових моряків, а в низьких оперативно-тактичних характеристиках парового судна порівняно з бойовими кораблями (а саме: автономність, мореплавання, сила артилерійського вогню, нестача інженерних кадрів для їх обслуговування тощо) і головне – відсутності досвіду використання пароплава в боях стримували його повноцінне сприйняття. Однак процес удосконалення механічних установок відбувався дуже швидко. Так, якщо в 1820-х рр. потужність пароплавних парових машин не перевищувала 90 індикаторних сил, то до 1830-х рр. вона зросла вже до 260 індикаторних сил, почали з’являтися установки по 450 сил. Технічний прогрес відкрив шлях пароплаву до корабельного штату флотів.

Скажімо, суднобудівна програма 1826 р. планувала для Балтійського флоту побудову 9 пароходофрегатів і 12 малих пароплавів. Одним зі стимулів до форсування побудови парових суден для російського флоту стали події в Османській імперії в 1831–1833 рр. У 1831 р. розпочався відкритий конфлікт між єгипетським пашею Мухамедом-Алі та його сюзереном султаном Махмудом II. 21 січня 1832 р. османський уряд звернувся до Росії за військовою допомогою. Для захисту Константинополя вийшла ескадра Чорноморського флоту (4 лінійні кораблі, 3 фрегати, 2 бриги) з десантом на борту в складі 3-ї бригади 26 піхотної дивізії⁵. У районі Босфору російські кораблі зіткнулися зі складними гідрографічними умовами, що погіршували маневрування лінійних кораблів та висадку десанту. Це змусило флотське керівництво уважніше поставитися до корисності в складі флоту парових

² Черненко В. А. Пароход Берда – первый в России // Гангут : сб. ст. – СПб., 2006. – Вып. 38. – С. 32, 38.

³ Данилевский В. В. Первые русские пароходы. К 125-й годовщине постройки первого парохода в России // Морской сборник. – 1941. – № 1. – С. 53.

⁴ История отечественного судостроения IX–XIX вв. : в пяти томах. – СПб. : Судостроение, 1994. – Т. I: Парусное деревянное судостроение / В. Д. Доценко, И. В. Богатырёв, Г. А. Вахарловский, П. А. Кротов, А. Г. Сацкий. – С. 320.

⁵ Гребеницкова Г. А. Андреевский флаг над древним Босфором // Гангут. – 2007. – Вып. 43. – С. 3–31.

суден. Починаючи з 1829 р. до флоту включаються пароходофрегати, побудовані на балтійських і чорноморських верфях. Але перехід до парового суднобудування в Росії стикнувся з комплексною проблемою, що сповільнювала цей процес. Самого бажання вищого керівництва держави та Морського міністерства впроваджувати паровий двигун було недостатньо. Вирішувалися завдання загальної модернізації держави та суспільства. А еволюційна модернізація – це тривалий багатоетапний шлях, який потребував максимального технологічного та інженерно-конструкторського запозичення в економічно передових державах. Тому одночасно зі створенням пароплавного виробництва Морське міністерство відряджало за кордон флотських інженерів для навчання та отримання досвіду. Так, у 1835–1836 рр. ознайомлення з новітніми досягненнями у галузі пароплавобудування Англії та Голландії здійснював капітан Корпусу корабельних інженерів М. Н. Гринвальд (1795–1856 рр.). Після повернення з відрядження він очолив будівництво пароплавофрегата “Богатир”. Слід зазначити, що функції збору та передачі до Росії інформації про технічні новації зарубіжного пароплавобудування виконували дипломати й військові аташе, також вони сприяли укладанню контрактів щодо будівництва корабля на закордонних верфях. Зокрема генеральний консул Росії в Єгипті полковник Дюгамель повідомив не тільки основні елементи англійського пароплава “Ніл”, але й зауваження єгипетських фахівців про недоліки, виявлені на переході через Атлантику і Середземне море та протягом перших місяців експлуатації. Як наслідок, “Ніл” взяли за зразок під час будівництва “Богатиря”⁶.

У зв’язку з недостатнім розвитком у ті роки російського машинобудування, що стримувало масштаби впровадження парових котлів і машин у вітчизняне військово-суднобудування, частину пароплавів доводилося замовляти в Англії та ПАСШ, а парових механізмів – у Голландії та Англії. Однак у другій половині 1830-х рр. фіксувалися випадки, коли британська влада створювала штучні перешкоди для російських інженерів, які ознайомлювались із технологіями на англійських верфях, тому й вирішили звернутися за технічною допомогою до нового заокеанського суперника Англії – ПАСШ. Певний досвід у цьому був. 1830 р. там придбали для Балтійського флоту транспортне вітрильне судно “Америка” і спеціально замовлений у Філадельфії корвет “Князь Варшавский”. Після укладення в 1839 р. контракту на побудову 16-гарматного пароплавофрегата “Камчатка” 16 квітня 1840 р. здійснили його закладку. Для американців це було надзвичайне замовлення. Раніше в ПАСШ парових суден водотоннажністю більше 2000 т не будували. Головним підрядником виступила приватна верф Вільяма Брауна в Нью-Йорку⁷. Організаційним нововведенням, яке стало обов’язковим для російського Морського міністерства, починаючи з цього замовлення, було запровадження посади старшого спостерігача за будівництвом корабля. Як правило, на цю посаду призначався стройовий офіцер флоту, котрий повною мірою відповідав за виконання контрактних умов, спостерігав і контролював будівництво корабля, розпоряджався витратою коштів, очолював приймальні випробування корабля. Зазвичай йому штатно підпорядковувалися два спеціалісти: інженер-суднобудівник та інженер-механік. Першим спостерігачем в історії російського флоту став капітан першого рангу І. І. фон Шанц (1802–1879 рр.). У 1841 р. пароплавофрегат “Камчатка” прийшов до Кронштадта, де отримав артилерійське озброєння. Вартість спорудження “Камчатки”, за офіційними відомостями, становила 677,4 тис. руб. сріблом (у тому числі механізми – 435 тис. руб.). Фактично вартість пароплавофрегата “Камчатка” відповідала вартості побудови і спорядження двох вітрильних 120-гарматних лінійних кораблів класу “Дванадцять апостолов”. При цьому левова частка вартості нового пароплавофрегата припадала на паросилову установку корабля. До 1845 р. для Балтійського флоту в Англії був побудований пароплавофрегат “Владимир” (водотоннажність – 1215 т, потужність машини 350 інд. сил.). Корабель побудовано в Ліверпулі на верфі Бери Кертіс і Кеннеді. Крім цього, для Чорноморського флоту замовили в Англії п’ять пароплавофрегатів, а також три гвинтових військових пароплави. Два з них – “Воин”

⁶ Головин Ю. И. Пароходофрегаты Балтийского флота // Гангут. – 2005. – № 36. – С. 44–59.

⁷ Андриенко В. Г. Пароходофрегат “Камчатка” – первый красавец на флоте // Гангут. – 2012. – № 70. – С. 4, 6.

і “Витязь” – до вересня 1853 р. вже перебували в будівництві. На це було асигновано 1200 тис. руб. сріблом⁸.

1845 рік для російського парового суднобудування став етапним. Морське міністерство законодавчо затвердило положення, згідно з яким на лінійних кораблях і фрегатах установлювалися парові машини тільки з гребним гвинтом. Аналогічне рішення в цьому ж році прийняли в Англії та Франції. Випробування першого англійського гвинтового лінійного корабля “Бленхейм” відбулося в 1847 р. Перший російський гвинтовий фрегат “Архимед” був спущений на воду в 1848 р.⁹ Щодо впровадження металевого суднобудування, то тут також довелося навчатися, замовляючи зразки за кордоном. У 1838 р. в Англії були замовлені металеві пароплави “Ладога” і “Невка”. Перший залізний пароплав “Виборг” зійшов зі стапеля тільки в 1855 р.

Після закінчення Східної війни 1853–1856 рр. російський флот активізував технічне переоснащення, при цьому основними контрагентами поставок військових кораблів залишилися Англія, Франція, ПАСШ. Зазвичай замовляли одиничні екземпляри кораблів з метою отримати найсучасніший зразок для власної суднобудівної промисловості.

У 1858 р. були прийняті з Бостонських верфей два військові транспорти “Японець” і “Манчжур”, призначені для служби на Амурі й Тихому океані. Маючи водотоннажність 1380 т, вони озброювалися вісьмома гарматами й давали хід 8 вузлів під парами та 11 вузлів під вітрилами. Спостереження за будівництвом і прийманням суден у Бостоні проводила комісія, очолювана капітан-лейтенантом П. Кроуном, російським морським агентом в ПАСШ. До місця служби в Ніколаєвськ-на-Амурі транспорти прибули в 1859 р. Тут же будувався гвинтовий фрегат “Генерал-адмірал”. Його випробуванням керував капітан I-го рангу І. А. Шестаков. У червні 1859 р. фрегат прибув до Кронштадта¹⁰.

1858 р. у Бордо був прийнятий у казну гвинтовий корвет “Баян”. 1857–1859 рр. в Англії для Балтійського флоту побудували гвинтові шхуни “Бакан”, “Вежа”, “Секстан” та “Компас”. Останнім імпортом придбанням для Балтійського флоту перед початком нової броненосної ери у світовому кораблебудуванні став кліпер “Гайдамак”, збудований за суднобудівною програмою 1857 р. Він належав до другої серії російських кліперів. Перші шість кораблів цього класу, типу “Розбійник”, побудовані в 1858–1856 рр. в Архангельську, відмінно себе зарекомендували в океанських походах. 2 березня 1859 р. в Англії, за поданням морського агента, графа Є. В. Путятіна, лейтенант А. А. Пещуров уклав контракт із заводом Г. Пітчера в Нортфліті на спорудження нового дерев’яного парового кліпера, він же став і спостерігачем за його будівництвом. 20 грудня 1861 р. А. А. Пещуров підписав приймальний акт, і кліпер 29 грудня 1861 р. відправився для несення служби на Далекий Схід¹¹.

Висновки. Таким чином у першій половині XIX ст. імпорт бойових кораблів став важливим сегментом зовнішньої торгівлі, де головним замовником була держава. Придбання за кордоном такого наукоємного товару, як бойовий корабель, потребувало запровадження нових видів міжнародно-правових документів, а також інституту контролю та прийняття замовлення. Таким новим інститутом стала посада спостерігача за будівництвом судна за кордоном. Серед причин, що змушували російський уряд у першій половині XIX ст. замовляти кораблі за кордоном, слід назвати основну: придбання одиничних екземплярів як технологічного зразка для подальшого впровадження новинок суднобудування на вітчизняних заводах. У результаті ці екземпляри були значно дорожчі кораблів, які серійно будувалися на російських верфях.

⁸ Грибовский В. Ю. Броненосные фрегаты “Севастополь” и “Петропавловск” – первые русские мореходные броненосцы // Гангут. – 2013. – № 73. – С. 3–12.

⁹ История отечественного судостроения IX–XIX вв. : в пяти томах. – Т. I : Парусное деревянное судостроение. – С. 404.

¹⁰ Сорокин А. И., Краснов В. Н. Корабли проходят испытания. – Л. : Судостроение, 1985. – С. 49, 50.

¹¹ Ликин Ю. А. Одиссеи клипера “Гайдамак” // Гангут. – 2009. – № 51. – С. 59, 60.