

УДК 94 (629.5) (477)

## Розвиток та визначення спеціалізації військово-морських портів і адміралтейств півдня України у першій чверті XIX століття

Development and definition of the Southern Ukraine naval ports and admiralties specializations in the first quarter of XIX century

Євген Вдовиченко<sup>1</sup>

Eugene Vdovichenko

<sup>1</sup> Херсонський державний аграрний університет, Херсон, Україна, [evgenvdv82@mail.ru](mailto:evgenvdv82@mail.ru)

### Ключові слова:

Чорноморський флот, адміралтейство, О. Грейг, верф, елінги, військово-морський порт, управлінські структури, Південь України

**Анотація:** У статті проаналізовано значення суднобудування та Чорноморського військово-морського флоту у процесі формування економічного потенціалу і виробничої спеціалізації Півдня України. Визначено особливості функціонування бюрократичного апарату органів управління морськими справами. Звернуто увагу на діяльність головних командирів Чорноморського флоту і портів І. де Траверсе та О. С. Грейга. Досліджено основні технічні новації, що запроваджувалися в цей період: збільшення терміну експлуатації суден та удосконалення процесу їх ремонту. Сфокусовано погляд на модернізації виробничої бази (насамперед Миколаївського адміралтейства, а саме побудови та удосконалення елінгів, оснащення майстерень сучасними устаткуваннями). Визначено характер суднобудування та дій Чорноморського флоту у відповідності до розвитку світового суднобудування. Показано динаміку поповнення флоту новими кораблями та описано конструктивно-технічні зміни, що були внесені кораблебудівниками Півдня України до певних типів суден. Вказано на причини та закономірності економічної кризи Херсонського адміралтейства. В той же час, дізнаємося про матеріальне становище Севастополя у досліджуваний період. В епіцентрі уваги автора знаходиться криза феодально-кріпосницької системи господарювання, економічна відсталість, що впливали на рентабельність роботи верфей Півдня України.

### Key words:

The Black Sea Fleet, Admiralty, A. Greig, shipyards, slipways, a naval port management structures, Southern Ukraine

**Abstract—** The article deals with the importance of shipbuilding and the Black Sea Navy in the process of economic potential and production specialization in Southern Ukraine. The main features of the bureaucratic maritime affairs government functioning are defined. The attention is paid to the activities of the Black Sea Fleet and Ports commanders: I. de Traverso and A. Greig. The basic technical innovations that were introduced during this period were inquired: the extension of the vessels exploitation period and the improvement of their repairing process. The attention is also focused on the modernization of production facilities (especially Nikolaiev Admiralty, namely slipways improvement and construction, equipping workshops with modern facilities). The shipbuilding character and actions of Black Sea Fleet is defined in accordance with the development of world shipbuilding. The dynamic of the fleet replenishment with new ships is displayed. Structural and technical changes that were done by shipbuilders from southern Ukraine on certain types of vehicles are described. The causes and patterns of Kherson Admiralty economic crisis are specified. At the same time there is an opportunity to learn about the financial situation of Sevastopol during this period. In the focus of interest is the crisis of the feudal economic system, economic backwardness, which affected by the profitability of Southern Ukraine shipyards.

Багато поколінь дослідників у період перебування українських земель у складі Російської імперії, а згодом Радянського союзу, виявляли пильний інтерес до регіонального суднобудування у контексті історії Чорноморського флоту. Слід зазначити, що історія військово-морського флоту завжди була ідеологічно актуалізованою. Специфіка її полягала у поданні військово-морської сили як своєрідного еквівалента державної могутності, що певною мірою, завадило об'єктивному сприйняттю інноваційно-трансформаційних змін галузі, відповідальної за створення кораблів. На жаль в Україні майже відсутні ґрунтовні комплексні дослідження з історії вітрильного військового суднобудування. Певні аспекти з даної

проблематики на Півдні України узагальнено у працях В.Ф. Головачова, Б.Н. Зубова, Ю.С. Крючкова, Н.О. Рижевої, А.Г. Смірнова, А.Г. Сацького.

На початку XIX століття у процесі вирішення військово-політичних стратегій Російської імперії Чорноморський флот являвся найважливішою складовою та був відокремленою структурою. Керівник Чорноморського флоту підпорядковувався морському міністру, але мав більшу незалежність, ніж командир Балтійського флоту. Внаслідок географічної віддаленості від столиці темпи його розвитку та рівень забезпечення залежали від уваги головного командира до потреб портів регіону.

Загально визнано, що сила флоту значною мірою

залежить від кількості портів та їх стану, оскільки порти є головною базою військово-морських сил, де розміщуються органи управління, дислокуються основні сили та знаходиться ремонтна база. На початку періоду, що розглядається, на Півдні України вже була необхідна кількість портів – Миколаїв, Севастополь, Херсон, Ізмаїл, матеріально-технічна база, яких знаходилася на стадії формування. Обладнання портів грало найважливішу роль у всебічному забезпеченні бойової та повсякденної діяльності військово-морських сил.

У сучасному розумінні, військово-морський порт являє собою ділянку берега моря з прилеглою водною акваторією, що має рейди і гавані для стоянки кораблів, збереження вантажів, вантажно-розвантажувальних та інших робіт. Важливою функцією порту є наявність корабельної верфі для будівництва та ремонту суден. Призначення всякого порту, який має поблизу необхідну інфраструктуру, полягає у здійсненні комерційних заходів та військових завдань [1].

Відомий дослідник історії вітрильного Чорноморського флоту В.Ф. Головачов (1821–1904) визначав три головні складові військового порту: по-перше, гавань для суден – це пов'язано з географічним положенням порту; по-друге, верф – рівень функціонування якої залежить від зв'язку з внутрішніми районами країни, що ставить військовий порт у становище, близьке до потреб комерційного порту; по-третє, опорний пункт для військових дій, оскільки флот не може існувати без порту [2].

У 1802 році за указом імператора контроль за приведенням портів в порядок було покладено на Комітет, який зробив аналіз їх становища в імперії [3]. Затверджена імператором (14 листопада 1803 р.) доповідь Комітету стала законом [4] та, відповідно, керівництвом до дії планом портових перетворень, виконання якого покладалося на Півдні України на головного командира Чорноморського флоту і портів військового губернатора Миколаєва й Севастополя.

На чолі адміністрації Чорноморського флоту стояла Контора головного командира, яка у 1808 році була перейменована в державне Чорноморське адміралтейське управління, поставлене в залежність від міністра морських сил. Управління очолював головний командир Чорноморського флоту і портів, а неодмінними членами мали бути керуючі експедиціями і один флагман. Штати Чорноморського управління склалися з 16 осіб, розмір річної платні становив 65920 руб. Л. Безкровний відзначав, що часткова самостійність, надана управлінню позитивно позначалася на стані Чорноморському флоту [5].

Усі головні заклади Чорноморського флоту розташовувалися в чотирьох портах. У Миколаєві знаходилося головне адміралтейство. В місті розташовувався головний командир, експедицій та інші установи морського управління. У Херсоні знаходилося адміралтейство з будівництва невеликих суден. Севастополь мав окрему гавань, де містився весь корабельний флот, а також адміралтейство, що займалося ремонтом і будівництвом кораблів. Ізмаїл служив головним місцеперебуванням гребного флоту [6]. Крім того, Чорноморське управління для контролю за завантаженням та розвантаженням

транспортів, містило посередників в Одесі, Таганрозі, Керчі та Глибокої пристані в гирлі Дніпра.

Серед чорноморських портів Севастополь був найвигіднішим за географічним положенням, тому за пропозицією Комітету, саме в ньому слід було розмістити головний військовий порт і адміралтейство. Комітет вважав, що Севастополь необхідно залишити тільки військовим портом, від чого «припинилися б шляхи до розголошення про стан флоту і про різні заходи, що вживаються...» [7]. Оголошення Севастополя на початку 1804 року головним військовим портом Чорноморського флоту стало причиною повільного його розвитку, оскільки з міркувань безпеки комерційний порт був закритий [8]. У місті знаходилися тільки військово-морські сили і командний склад. Постійне завезення необхідних для міста матеріалів і товарів припинилося. Перевезення наземним транспортом обходилися дуже дорого, тому в Севастополь доставляли лише найнеобхідніше. У 1820 році в місті знову відкрився комерційний порт, але тільки для купецьких суден і човнів, що приходять з портів Чорного та Азовського морів [9].

В історичній літературі, починаючи з праць Ф. Веселаго, прийнято вважати, що Чорноморський флот та порти в першій чверті XIX століття переживали певні періоди застою та піднесення. Перший з них пов'язували з І. де Траверсе (1802–1809), а другий – з О. Грейгом (1816–1833). У 1809 – 1816 роках командувачі флотом і портами мінялися дуже часто, мало не щорічно, що заважало їх поступальному розвитку [10]. Крім того, Вітчизняна війна 1812 року відвернула чималі сили і кошти від військово-морського флоту в цілому. Але, якщо позитивний вплив О. Грейга на стан Чорноморського флоту та портів Півдня ніким не заперечується, то період управління І. де Траверсе оцінюється по-різному. Проте, зібраний автором матеріал доводить, що маркіз робив досить багато для розвитку портів та адміралтейств.

Розпорядливість І. де Траверсе отримала реалізацію, перш за все, у Миколаєві та Севастополі. У Миколаєві в 1803 році були засновані депо карт з бібліотекою і кабінетом рідкостей, друкарня і літографія, а також майстерня морехідних інструментів, для якої побудували особливу будівлю. У ті ж роки в Миколаєві відкрилося училище флотських юнг, покращилося навчання в штурманському училищі. І. де Траверсе клопотав про заснування Чорноморського кадетського корпусу, але отримав відмову [11]. Під час війни з Туреччиною (1806–1812) він здійснив ряд заходів для захисту Миколаєва від нападу ворожого флоту. На Волоській косі і Глибокій пристані були спроектовані тимчасові батареї, розроблено проект відновлення потьомкінського блок-форту на насипному острові проти Очакова. На цих укріпленнях були влаштовані гармати на поворотних платформах [12].

У 1808 році І. де Траверсе виклопотав дарування Миколаєву «чотирирічної відкупної суми» – 240 000 руб., проценти з якої щорічно склали 14400 руб. На ці гроші він сподівався збудувати казарми, присутні місця, пристань, школи [13].

У Севастополі І. де Траверсе планував зробити масштабну перебудову портових приміщень: звести нові

будинки для адміралтейства, морських команд і офіцерів. Розмістити «військове містечко» передбачалося на місці розташування Корабельної слобідки, тобто на узвишші, що знаходиться на східній стороні Південної бухти (на березі, протилежному місту). Командир назвав спроектовану ним частину міста «Новим Ахтіяром». Неподалік від Корабельної бухти він планував розташувати адміралтейство, а в глибині її побудувати елінги і сухі доки для капітального ремонту підводної частини військових суден. Док планувалося розмістити в самому поглибленні Південної бухти, а по її берегах влаштувати судові магазини. Проект, складений 2 квітня 1803 року, відправили на розгляд до Морського міністерства, але його не затвердили у зв'язку зі значною вартістю передбачуваних будівель [14].

У 1807 році І. де Траверсе підняв питання про дозвіл комерційним суднам привозити в Севастополь різні товари, так як у основного населення Криму, татар, промислових підприємств не було, і ціни на всі предмети першої необхідності в місті були значно вище петербурзьких. Заперечення отримані від Міністерства морських сил повторювали аргументи Комітету від 1803 року, який стверджував, що прихід комерційних суден заборонено «за несумісності їх пропуску для торгівлі у військовому порту». Проте, у 1808 році було дозволено відкрити комерційний порт поблизу Севастополя в Балаклаві.

І. де Траверсе, починаючи з 1805 року здійснював тривале листування щодо зміцнення укріплень міста з боку «сухого шляху». Він направив до Санкт-Петербургу пропозицію про будівництво нових і реконструкції існуючих батарей, у тому числі, трьох – на північному і двох – на південному берегах рейду. Запропоновані заходи виявилися настільки необхідними, що маркіз наказав приступити до робіт не чекаючи відповіді зверху. Його дії отримали схвалення. У 1806 році, після початку російсько-турецької війни, І. де Траверсе запропонував побудувати додатково ще 17 приморських батарей. З метою захисту міста і порту з суші, передбачалося звести два великих укріплення і чотири редути, крім того, побудувати казарми, склади. Вартість будівництва, відповідно до підрахунків, склала 929 283 руб. Відгук на проект склав інспектор інженерного департаменту генерал-інженер П. Сухтелен (1751–1836). Він визнав достатнім мати в Севастополі дев'ять укріплень, які в дворічний термін слід було привести в порядок, на що було потрібно 389 045 руб. У 1808 році закінчилася реконструкція існуючих, а у 1810 році – будівництво нових батарей. Проведені роботи сприяли значному зростанню вогневої міці приморської оборони Севастополя [15]. За роки управління Чорноморським флотом та Севастопольським портом І. де Траверсе розробив і здійснив ряд важливих проектів з поліпшення та зміцнення порту і фортеці, але не всі вони отримали схвалення глави морського відомства.

Після закінчення російсько-турецької війни відбуваються деякі адміністративні зміни в керівництві Чорноморським флотом і портами. У 1813 році вводиться нова посада, – крім командирів головних портів, – призначаються помічники у званні директора над портом. 15 березня 1813 року директором чорноморських пор-

тів призначено капітан-командора П. Рожнова. У березні 1816 року головний командир Чорноморського флоту і портів віце-адмірал Н. Язиков пішов у відставку, а на його місце призначений віце-адмірал О. Грейг. На посаду командира Севастопольського порту (флотського начальника) призначили контр-адмірал П. Биченського.

Ф. Веселаго писав, що О. Грейг знайшов Чорноморський флот і порти в «безвідрадному» і запущеному стані, майже все вимагало негайних і значних виправлень, а багато чого і зовсім не було. Такий критичний стан він пов'язував із бездіяльністю І. де Траверсе [16]. С. Огородников (1835–1909) вважав, що за період управління маркізом І. де Траверсе Чорноморський флот було доведено до такого жалюгідного стану, що коли адмірал О. Грейг вступив до командування «він знайшов флот у кризовому стані; офіцерів невігласів, кораблі гнілі, погано озброєні, і флагманів і капітанів, що бояться вночі плавати» [17]. Варто зауважити, що до призначення О. Грейга, маркіз І. де Траверсе вже близько семи років не керував Чорноморським флотом. Протягом цього часу в портовому управлінні один одного змінювали різні особи. Отже, звинувачення на адресу І. де Траверсе не можливо визнати об'єктивними. Зауважимо, що війна 1812 року залишила важкий відбиток, пов'язаний зі скороченням асигнувань на флот.

Новий командувач, оглянувши флот відзначив, що майже всі судна мають застарілу конструкцію: «Валки, неповороткі, обшиті в підводній частини сосновими 1-дюймовими дошками на повсті, погано забезпечені по оснащенню і озброєнню, з цегляними печами для варіння їжі». Зіткнувся О. Грейг і «з малодосвідченими службовцями на суднах флоту, з браком фахівців і матеріалів в адміралтействі» [18].

Командувач домігся переведення чорноморського архіву з Петербурга до Миколаєва, завдяки чому в портовому управлінні значно полегшилося ведення архівних довідок [19]. У Миколаївському адміралтействі з'явилися парові машини. На верфі встановили крани для підйому щогл, у майстернях замість деревного починають використовувати кам'яне вугілля, що значно здешевило залізобудівні роботи. Продовжувалося будівництво маяків, розпочате при І. де Траверсе, йшли роботи по гідрографії берегів. Для телеграфного сполучення між Севастополем і Миколаєвом побудували семафорні вежі.

У Миколаєві, О. Грейгом була вирішена проблема розчищення фарватеру для безпечного проходження суден. Традиційно, вихід кораблів з адміралтейства Миколаєва відбувся на камелях. У 1818 – 1827 роках в адміралтействі розробляються проекти й застосовуються на практиці нові землечерпальні машини. Відбувається відмова від машин, що діяли за допомогою мускульної сили та створюються нові, які працювали за допомогою парової машини [20]. Введення в експлуатацію нових машин дозволило поглибити інгульський фарватер для проведення великих лінійних кораблів. У 1824 році відбулося проходження без камелей нового 80-ти гарматного корабля «Пантелеймон» [21]. Головний командир, у зв'язку з цим, констатував «успіх у поглибленні інгульського фарватеру і доведення його до такої глибини, що судна усіх рангів

можуть проходити його без усілякої сторонньої допомоги» [22]. Ця подія стала наслідком еволюції технічного прогресу і важливим кроком у розвитку кораблебудування на Чорному морі. Протягом майже 28 років, (із кінця 10-х років XIX ст.), керував проходженням кораблів з Миколаєва до Очакова офіцер корпусу флотських штурманів І. Григоренко [23].

Серед технічних новацій запроваджених в Адміралтействах слід виділити ті, що спрямовувалися на збільшення терміну експлуатації суден та удосконалення процесу їх ремонту.

Наприкінці XVIII – початку XIX століття у процесі експлуатації суден Чорноморського флоту виявилися серйозні недоліки в технології кілювання. Сутність кілювання полягала в тому, що коли судна неможливо було витягти на берег, ремонт кораблів і фрегатів великого розміру проводили безпосередньо на воді, накренивши їх до ступеня оголення кілю. Проведення в адміралтействах вже двох-трьох подібних операцій негативно позначалося на міцності корпусу: послаблювалися його конструкції, розхитувався рангоут, відповідно скорочувався термін служби корабля. Така операція, окрім того, що забирала багато часу, в цілому була небезпечна для суден. Під час стягування на воду вже готового корпусу завжди виникала загроза нового ушкодження днищевої обшивки.

Олексій Самуїлович уважно слідкував за появою та апробацією у західноєвропейському суднобудуванні принципово нової підйомної споруди. У 1819 році англієць Томас Мортон винайшов «особливий пристрій для виведення суден з води» і запатентував його як «переносні полози Мортонна». Полози за допомогою невеликих коліс рухалися вздовж злегка похилих залізних рейок. На полози можна було вмістити кілька суден водотоннажністю від 300 до 500 т. Ремонт одного корабля не перешкоджав виходу іншого. Судна витягали на берег за допомогою шпиль, котрий обертала команда від 10 до 20 осіб. Винахід, що отримав у Англії назву Slip, а в Росії – мортонів елінг, швидко став затребуваним майже усіма британськими верф'ями.

У 1825 році О. Грейг запропонував побудувати в адміралтействах Півдня України такі елінги для ремонту портових суден [24]. У Миколаївському адміралтействі спорудження мортонного елінгу розпочалося в 1827 році (подібний елінг передбачалося побудувати і в Севастополі). Суднопідйомний механізм замовлено в Англії; частина металомістких елементів виготовлено на Іжорському і Херсонському заводах. Перше випробування елінгу відбулося у жовтні 1830 року. Транспорт «Сухум-Кале», що важив близько 300 т, з повним оснащенням, озброєнням і необхідними запасами на борту був витягнутий «на берег» зусиллями всього 20 чоловік, що працювали на шпиль [25].

На початку 20-х років XIX століття Херсонське адміралтейство, як колишній центр суднобудування України, переживало кризу. На стапелях верфі з 1815 року споруджувалося не більше одного лінійного корабля, а в окремі періоди елінги стояли порожні. Це пояснювалося економічними перевагами створення суден у Миколаївському адміралтействі. Розчищення інгульського фарва-

теру, виділення спеціальних пароплавів, що забезпечували систематичну доставку лісу на верфі міста, обумовили реальну можливість концентрації кораблебудування в Миколаєві.

Спущені на воду в Херсоні фрегат «Штандарт» (1824) і 74-х гарматний лінійний корабель «Іоанн Златоуст» (1825), по суті, завершують період військового кораблебудування в місті. У 1827 – 1829 роках за розпорядженням головного командира Чорноморського флоту й портів О. Грейга виробнича суднобудівна база Херсонського адміралтейства переводиться до Миколаєва [26]. На момент ухвалення рішення про ліквідацію Херсонського адміралтейства на його території розташовувалося три корабельних і два фрегатних елінги, дві верфі – одна для побудови суден менших рангів, друга – для спорудження й ремонту камелів. До складу адміралтейства входило кілька десятків виробничо-технічних будівель, зокрема кузня на двадцять горен, шлюпкава, вітрильна, ливарна, купорна, помпова, котельна, малярська, літарна, блокова, різьбарська, столярна, лекальна й креслярська майстерні та ін. Крім того, магазини, казарми, вітряний пильний млин, басейн для зберігання дубового і щоглового лісу, парильні для згинання лісу. Усього в топографічному плані Херсонського адміралтейства на 1825 рік позначено 78 різних споруд на декілька мільйонів рублів [27].

Зі значних матеріальних цінностей, що були в Херсоні, О. Грейг дозволив залишити лише те, що було потрібно для виробничої діяльності ливарного й канатного заводів, а також щоглових тесль, задіяних на виготовленні щогл для кораблів, які споруджувалися в Миколаєві. До початку 1829 року основну частину адміралтейських і берегових команд Морського відомства вивели з Херсона [28].

У Севастополі звали сухий док, кам'яні триповерхові казарми, госпіталь з церквою, заснували морську бібліотеку. У Херсоні побудували ливарний завод, що скоротив витрати на доставку мідних і чавунних виробів з далеких заводів.

У 1819 році О. Грейг представив рапорт про нові укріплення Севастопольського порту, але його ініціатива не знайшла підтримки в Морському міністерстві (знову посилювались на брак коштів). У зв'язку із загостренням російсько-турецьких відносин в 1821 році питання підняли знову, його рішенням зайнявся Комітет з виправлення укріплень Севастопольського порту. На будівництво, яке тривало до 1827 року, було виділено 75 тисяч рублів. Значну частину суми – 50 тисяч руб. вдалося заощадити, використовуючи дешеву і безкоштовну робочу силу – праця арештантів, солдатів і робітників. На екстрені роботи залучалися армійські нижні чини – 67 147 чоловік; майстрові військово-робітничих рот – 1100 і робітники – 62 000; флотські службовці – 2055; арештанти кріпаки – близько 114 000, флотські – 34 885. Солдати і матроси отримували в день по 10 коп., майстрові з військово-робітничих рот – по 15–20 коп., звичайні робітники – по 10–15 коп. Арештанти працювали безкоштовно. Загальна сума заробітної плати склала близько 17 тисяч рублів. На укріпленнях щодня працювало 600 осіб, майже половину становили арештанти. Всі матеріали

для будівництва заготовлялися на місці, а для перевезення вантажів використовувалися наявні судна [29]. Подібна організація будівництва служить яскравим прикладом вміння керівництва, продуманого розподілу коштів і людських ресурсів для досягнення поставлених завдань.

Матеріальне існування і процвітання Севастополя в досліджуваній період залежало практично повністю від перебування в ньому флоту. В описі Севастополя губернським землеміром П. Чуйко (у 1798 році) вказувалося на наступні проблеми порту і міста: положення міста між двома гаванями на піднесеному і гористому місці сприяє його розвиток – будувати великі будівлі ніде; казенні будови і багато «партикулярні» збудовані з дикого бутого або з тесаного каменю, дахи покриті черепицею; у воді спостерігається серйозний недолік [30]. Разом з поступовим збільшенням військово-морських сил виростав і Севастополь. У подорожніх нотатках П. Сумарокова (1803) зазначалося, що жителі, виключаючи малого числа відставних штаб та обер-офіцерів, купців і міщан, складаються з військовослужбовців, чисельність яких досягає до 20 тисяч людей [31].

Про труднощі життя в Севастополі можна дізнатися з вимог севастопольських купців від 16 листопада 1822 року «Про надання місту пільг і вигоди». За їх даними, число жителів Севастополя досягало 25 тисяч чоловік, переважна більшість становили військові команди, а громадян: купецтва, міщанства, відставних дворян і різночинців, проживало не більше 500 осіб. Місто не мало ніяких джерел прибутку. В його межах були відсутні луки, придатні для заготівлі сіна, не вистачало землі для вирощування хліба, не було й лісів. Отже, такі необхідні речі, як хліб, дрова і сіно до міста привозили з віддалених місць за високими цінами. Жителі скаржилися на брак питної води. Джерела води належали приватним власникам. Городяни просили відкрити порт для прийому іноземних кораблів, що поліпшило б життя мирного населення і флотських служителів [32].

Завдяки ініціативам та діяльності О. Грейга життя у місті дещо покращилося. У 1822 році відкрилася бібліотека для морських офіцерів. За добровільною згодою вони залишали на її користь по одній копійці з кожного рубля платні. Робота бібліотеки підтримувалась командуванням флоту. У місті знаходився магістрат, поліція і городова дума. У 1824 році створюється громадський сад «від морського відомства». Переправу через рейд службовців здійснювали на двох катерах. Інших городян перевозили на вільнонайманих суднах, кількість яких складала близько 20. Кожна житлова казенна будівля в Севастопольському порту мала конкретне призначення: для приїжджаючих осіб, зване палацом; для флотського начальника; училище флотських юнг; будівля загальних зборів для іспитів; бібліотека. Всього налічувалося 29 будинків для чиновників, караул, канцелярії та казарми для розміщення «флотських й інших команд морських служителів числом до 10000 чоловік» [33].

За наказом О. Грейга було збудовано дві кам'яні двоповерхові казарми на 2500 чоловік. Передбачалося побудувати ще одну. Решта, – казарми і магазини, – екіпажські, комісаріатські і провіантські, майстерні в адміралтействі – залишалися старими. Адмірала та деякі ка-

пітани кораблів проживали в казенних будинках, також ветхих, а морські офіцери і чиновники наймали для проживання квартири в місті [34].

На початку 1826 року у Севастополі, як писав О. Грейг, нараховувалося 2000 кам'яних будинків. Проте, місто продовжувало відчувати нестачу питної води: «Один колодязь тільки в адміралтейській бухті задовольняє всіх жителів, флот ж наливається водою з колодязів, розташованих по берегах бухти, яких багато, але взагалі вода солона і недобра» [35].

Отже, міста Півдня України де концентрувалося суднобудування та флот, у першій чверті XIX ст. не мали необхідної підтримки. Лише завдяки активній діяльності головного командира Чорноморського флоту і портів О. Грейга розвивалися міста, удосконалювалася їх інфраструктура, покращувалося кораблебудування, будувалися оборонні споруди. Регіональне керівництво приділяло увагу поліпшенню умов життя населення міст, робітників адміралтейств, моряків та офіцерів флоту.

#### **Джерела та література:**

1. Морской энциклопедический справочник: в 2 т. – Т. 1 / под ред. Н. Н. Исанина. – Л. – Судостроение. – 1986. – С. 141.
2. Головачев В. Ф. История Севастополя, как русского порта / В. Ф. Головачев. – СПб. – Печатано в типограф. департамента уделов. – 1872. – С. 256.
3. Российский государственный архив военно-морского флота: Ф. 148. – Оп. 1. – Д. 11. – Л. 3 – 10 об.
4. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Первое. 1649–1825 гг.: в 45 т. – СПб. – Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1830. – Собрание первое. – Т. XXVII. – №21039.
5. ПСЗ. – Собр. 1. – Т. XXIX. – №22952.
6. Российская национальная библиотека. Отдел Рукописей. – Ф. 216 Д. 70. – Л. 39 – 40 об.
7. РГАВМФ: Ф. 148. – Оп. 1. – Д. 11. – Л. 72, 83.
8. ПСЗ. – Собр. 1. – Т. XXVIII. – №2171.
9. ПСЗ. – Собр. 1. – Т. XXVII. – №28164.
10. Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. / Ф. Веселаго /. – СПб. – 1872. – С. 454 – 457; Грейг Алексей Самуилович // Общий морской список. – СПб. – Типография Морского министерства. – 1890. – Ч. III. – С. 433–437; Траверсе И. И. // Общий морской список. – СПб. – Типография Морского министерства. – 1890. – Ч. V. – С. 215–216; Шмидт А. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Херсонская губерния / А. Шмидт. – Ч. 2. – СПб. – Тип. Калиновского. – 1863. – 874 с.
11. Афанасьев Д. К истории Черноморского флота (1816 – 1853 гг.) / Д. Афанасьев. – Русский архив. – Вып. 3 – С. 255 – 256.
12. Крючков Ю. С. История Николаева: от основания

до наших дней / Ю. С. Крючков. – Николаев. – «Возможности Киммерии». – 1996. – С. 57.; Левченко Л. Л. Історія Миколаївського і Севастопольського військового губернаторства (1805 – 1900 рр.). – Навч. посібник / Л. Л. Левченко. – Миколаїв. – Вид-во МДГУ ім. П. Могили. – 2006. – С. 54.



**Вдовиченко Євген Володимирович** – викладач кафедри філософії та соціально-гуманітарних дисциплін Херсонського державного аграрного університету.

13. Державний архів Миколаївської області: Ф. Р. 230. – Оп. 1. – Спр. 143. – Арк. 2-3.
14. Головачев В. Ф. Указ. соч. – С. 217.
15. Скориков Ю. А. Севастопольская крепость / Ю. А. Скориков. – СПб. – Стройиздат. – 1997. – С. 49 – 54.
16. Россия и Турция. От возникновения политических между ними отношений до Лондонского трактата 13/25 марта 1871 г. (включительно): Исторический очерк / Бухаров Д. – С.-Пб. – Тип. Ф. С. Сущинского. – 1878. – С. 384 – 385, 443.
17. Огородников С. Ф. Действия русского флота в войне с Турцией в 1807 г. / С.Ф. Огородников // Морской сборник. – 1908. – №11. – С. 5 – 6;
18. Афанасьев Д. Указ. соч. – С. 370.
19. Там же. – С. 372.
20. Державний архів Миколаївської області: Ф. Р. 5858. – Оп. 1. – Спр. 143. – Арк. 87.
21. ДАМО: Ф. Р. 5858. – Оп. 1. – Спр. 1., 2. – Арк. 119.
22. Афанасьев Д. Указ. соч. – С. 376.
23. ДАМО: Ф. Р. 5858. – Оп. 1. – Спр. 1., 2. – Арк. 120.
24. ДАМО: Ф. Р. 5858. – Оп. 1. – Спр. 143. – Арк. 43.
25. 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. – Судостроение. – 1994. – С. 344.
26. Чубинский В. Историческое обозрение устройства управления Морским ведомством в России / В. Чубинский. – СПб. – Тип. Морского министерства. – 1869. – С. 226.
27. Сарычев Г. А. Город Херсон и при нем порт с Адмиралтейством // Записки, издаваемые Государственным Адмиралтейским Департаментом, относящиеся к Мореплаванию, Наукам и Словесности. Часть XI / Г. А. Сарычев. – СПб. – Морская типография. – 1826. – С. 306.
28. Чубинский В. Указ. соч. – С. 226.
29. Скориков Ю.А.Указ. соч. – С. 61 – 62.
30. Севастополю 200 лет. 1783 – 1983. Сборник документов и материалов / [сост. Ванеев Г. И., Кондранов И. П., Коротков М. А., Фомина Н. Н.] . – К. – Наукова думка. – 1983. – С. 32 – 33.
31. Сумароков П. И. Досуги крымского судьи или второе путешествие в Тавриду. Ч. 1-2 / П.И. Сумароков. – СПб. – печатано в Императорской тип. – 1803-1805.– Ч. 1 – 1803. – 226 е.; 4.2. – 1805. – 244 с.
32. Севастополю 200 лет. 1783 –1983. – С. 33-34.
33. Головачев В. Ф. Указ. соч. – С. 235
34. Головачев В. Ф. Указ. соч. – С. 233
35. Чубинский В. Указ. соч. – С. 226 – 227.