

СУДНОБУДУВАННЯ ЯК СКЛАДОВА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО
ТА ТЕХНІЧНОГО ПРОГРЕСУ

(Рецензія на монографію Н.О. Рижевої „Історія суднобудування на теренах України від давніх до новітніх часів”. – Київ: ІП Сергійчук М.І., 2008, 476 с.)

Крючков Ю.С., д.т.н., проф.

(Академія наук суднобудування України)

Україна, що входила до складу СРСР, була унікальним економічним регіоном із високорозвиненою суднобудівною промисловістю. На її території знаходилося десять потужних суднобудівних заводів (три у Николаєві, по два у Херсоні, Керчі і по одному у Києві, Севастополі та Феодосії), три судноремонтних заводи військово-морського флоту, чотири суднобудівних ЦКБ (у Николаєві, Києві, Херсоні та Севастополі), потужні заводи газотурбобудування та дизелебудування, філії лєнінградських ЦКБ, НДІ, ЦНДІ (ЦНДІ-45, ЦНДІ-138, ЦНДІ-48), НДІ гідроакустики у Києві. Все це дійсно становило потужний суднобудівний потенціал країни (лише миколаївські заводи забезпечували 25% суднобудування СРСР), який історично склався в силу того, що Україна має протяжну приморську зону, та на її території з давніх часів існувало кораблебудування.

Зазначені вище обставини не дозволяють історикам залишити поза увагою тему дослідження процесу становлення і розвитку суднобудування в Україні та обумовлюють її актуальність.

Монографія Н.О.Рижевої, що є логічним продовженням докторської дисертації, — це перша історична розвідка, у якій широко та ґрунтовно досліджено історію розвитку суднобудування на території України. За весь час існування державного суднобудування у Північному Причорномор'ї (від середини XVIII ст. до сьогодення) написано лише одну докладну книгу „Развитие кораблестроения на Юге России” Б.М. Зубова, що присвячена достатньо вузькому періоду (кін. XVIII — поч. XX ст.) та охоплює лише „вузьку смугу” при-

чорноморського кораблебудування. Книга Надії Олександрівни побудована як „у глибину століть” (від античності до 1914 рр.), так і в „ширину” – на всю територію сучасної України.

У першому розділі автор книги зробила глибокий історико-критичний огляд опублікованої літератури з теми дослідження.

Звернемо увагу на головні науково-змістовні розділи. У другому розділі Н.О. Рижева здійснює ґрунтовний аналіз історії суднобудування у Північному Причорномор'ї в епоху античності, переконливо вказавши, що воно існувало у таких містах як Ольвія, Тіра, Херсонес та ін., оскільки греки-колонізатори були „людьми моря” і не могли не будувати суден для зв'язку з метрополією та економічного обміну товарами, виробленими ними. У цьому ж розділі розглянуто ранньослов'янське суднобудування, що простягнулося вглиб території Київської Русі. Воно технічно дуже було тісно пов'язане з досвідом вікінгів, і це відобразилося не лише у формі, але і в конструкції суден. Запорозьке суднобудування, звичайно, успадкувало вироблений століттями досвід давніх слов'ян, які вперше „освоїли” Чорне море в епоху Київської Русі. Цю „спадкоємність” поколінь автор монографії широко розкрила у другому розділі.

Досліджуючи епоху вітрила (середина XVIII – середина XIX ст.), якій присвячений третій розділ книги, Н.О. Рижева досконало вивчила роль таких суднобудівних центрів як Миколаїв, Херсон та Севастополь у створенні потужного Чорноморського флоту. Наведений порівняльний аналіз західно-

європейського та російського причорноморського суднобудування наочно показав, що вітчизняні судна та кораблебудування в цілому, незважаючи на кріпосницьку державу, ні в чому не поступалися західноєвропейським. Особливий інтерес та цінність представляє у цьому розділі вперше ґрунтовно поданий матеріал про цивільне суднобудування та величезний внесок у його розвиток Херсонських приватних верфей. На безумовну увагу заслуговує також глава про приватнокапіталістичне (підрядне) суднобудування, яке, як наочно представлено у книзі, було більш ефективним, ніж державне.

Четвертий розділ присвячено створенню панцерно-міноносного флоту, для якого основними базами стали приватні заводи, такі як РТПіТ у Севастополі та „Наваль”, „Россуд” у Миколаєві. Залучення приватного капіталу в суднобудування дозволило створити у цих містах найсучасніші за технікою та технологіями широкопрофільні заводи. „Наваль”, об’єднавшись із Чорноморським механічним та „Россудом” почав випускати практично все необхідне для суднобудування: кораблі, парові котли, дизелі, парові турбіни, допоміжні механізми, гармати, гарматні вежі, снаряди тощо. Тоді ж на миколаївських верф’ях розпочалося будівництво таких складних суден як підводні човни (за вітчизняними та зарубіжними проектами), включаючи перший у світі підводний мінний загороджувач

„Краб”. Усе це докладно висвітлено у книзі. Але, на жаль, революції та громадянська війна зруйнували потужну суднобудівну промисловість, яка і в наш час, після розпаду СРСР, перебуває на межі занепаду.

Оцінюючи книгу в цілому, зазначу її ґрунтовну наукову й інформативну цінність. Перевагою дослідження є історична об’єктивність та відсутність кон’юнктурних прагнень. Необхідно також відзначити і те, що рецензована книга є першою монографією з історії суднобудування, що написана українською мовою, якою автор володіє досконало.

І на закінчення, декілька слів про автора книги. Спільні наукові інтереси – дослідження історії суднобудування – дозволили мені понад сім років уважно спостерігати за професійним зростанням Н.О. Рижевої як історика та „вростанням” її у проблеми суднобудування. За декілька років вона ґрунтовно вивчила усі тонкощі суднобудівної термінології, включаючи навіть деталі, необхідні у межах її дослідження. Н.О. Рижева опрацювала усі архіви, бібліотеки та фонди музеїв колишнього Радянського Союзу у Миколаєві, Санкт-Петербурзі, Москві, Києві, Одесі, Херсоні та Севастополі. Здобутки Н.О.Рижевої зроблять вагомий внесок у науку, історико-науковий потенціал наших наукових та громадських бібліотек.

РЕСТАВРАЦІЯ ПАМ’ЯТНИКОВ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ

Шевченко П.М., Башкирцева О.С.

(Луганская областная организация УООПИК)

Тяжелый танк Марк V (Мк-V) стал последним массовым танком Первой мировой войны. Сегодня это уникальный памятник военной техники. В свое время два танка Мк-V с бортовыми номерами 9186 и 9344, принимавшие уча-

стие в Гражданской войне, были направлены в Луганск и установлены в 1938 г. у памятника Борцам революции. В 1987 году проводилась частичная реконструкция мемориального комплекса, танки были временно сняты и вновь ус-