



**Рижева Надія Олександрівна** (1956 р.н.). У 1978 р. закінчила історичний факультет Миколаївського педінституту. Канд. істор. наук, доцент Миколаївського державного університету ім. В.О.Сухомлинського. Є автором біля 30 науково-методичних праць. Коло наукових інтересів – історія суднобудування, науки, техніки, проблеми розвитку національної інтелігенції.

## Народні музеї суднобудівних заводів Миколаєва – джерельна база історії суднобудування України XIX-XX ст.

*У статті розкривається історія розвитку суднобудування України на основі матеріалів, зібраних музеями суднобудівних заводів м. Миколаєва.*

*The article deals with the history of development of shipbuilding in Ukraine on the basis of materials gathered by museums of shipbuilding plants in Mykolaiv.*

У сучасний період, коли посилюється тенденція дослідження історії людства в цілому, краєзнавчі теми, регіональна історія не повинні відчувати зневажливо-поблажливого ставлення учених, тому що кожна краєзнавча, регіональна проблема не може не містити в собі проблеми глобального масштабу. В даному контексті дослідження фондів, експозицій, експонатів народних музеїв суднобудівних заводів набуває особливого значення. Джерельна музейна група дозволяє виявити на основі історії суднобудівних заводів загальне і часткове в розвитку цієї індустріальної галузі України в цілому.

Досліджуваному питанню присвячено кілька статей співробітників суднобудівних підприємств, працівників музеїв, що друкувалися головним чином в заводських багатотиражках. А.Л.Журавель, Л.М.Кучеренко, І.Р.Чумаков, В.Д.Непомняща, О.О.Зарецька, Л.М.Янковський висвітлювали етапні події історії заводів, трудо-

ві подвиги суднобудівників, представлені в експозиціях музеїв. Працівники обласного краєзнавчого музею В.А.Петров та Н.В.Ченська відобразили досвід роботи народних музеїв заводу ім. 61 Комунара, ВАТ “Дамен Шипгардс Океан” у професійно виконаних буклетах. Ця стаття ставить своєю метою розкрити історію розвитку суднобудування України на основі матеріалів зібраних музеями суднобудівних заводів м. Миколаєва.

В наш час у Миколаєві існують три народних музеї з історії суднобудування, які створено при заводі ім. 61 Комунара, Чорноморському суднобудівному заводі, ВАТ “Дамен Шипгардс Океан”. Аналізуючи експозиції народних музеїв, автор виходив із положення, що подібні музеї формувалися на дещо інших засадах, ніж державні. Сама назва “народний музей” свідчить про “аматорський” характер його створення, обмежений історією одного заводу. В той же час такий тип музею несе в собі ціннісні крупинки

інформації, що при відповідному аналізі дозволяють відновити важливі віхи історії суднобудування України. Підкреслимо, що працівники Миколаївського обласного краєзнавчого музею Л.Д.Хлопінська (директор музею), К.І.Дубенко (заступник директора із загальних питань), В.А.Петров (завідувач методичним відділом), Н.В.Ченська (науковий співробітник) та ін. в 80-90-ті роки ХХ ст. допомагали формувати та удосконалювати експозиції заводських музеїв, проводили необхідні наукові консультації для їх працівників. Поєднання високого професіоналізму співробітників краєзнавчого музею з громадською ініціативою, “аматорською” творчістю заводчан дозволило створити експозиції на основі цінних історичних документів, які є важливим джерелом для дослідників.

Найстарішим у Миколаєві зберігачем значної за обсягом та різноманітністю інформації є народний музей історії заводу ім. 61 Комунара. У 2003 році йому виповнилося 40 років. Музей розташований в будинку, який є пам'яткою історії міста і краю. Він побудований у 1835 році за сприяння адмірала М.П.Лазарева для зберігання моделей кораблів, які будувалися на Адміралтейській верфі. В наш час загальна площа будівлі музею становить 355 кв. м, сховища архіву музею – 21 кв. м.

“Оригінальність та документальність” – такий девіз в основу роботи було покладено ініціативною групою засновників музею, роботу якого більше 15 років очолював її перший громадський директор, інженер, капітан I рангу Я.Л.Журавель [1]. Формування фондів музею здійснювалося “народним” методом – робітники, інженерно-технічні спеціалісти, мешканці міста передавали до них пам'ятні реліквії, які систематизувалися у відповідності з історією заводу в хронологічному порядку. В наш час кількість експонатів, що зберігаються в музеї історії заводу ім. 61 Комунара, перевищує чисельність всіх експонатів інших “народних” музеїв суднобудівних заводів м. Миколаєва і становить 3850 екземплярів, які розміщено у п'яти залах.

Перший і другий зали присвячені історії міста, заводу, створенню парусних кораблів. Матеріали другого залу свідчать про початок переходу Миколаївського Адміралтейства у 20-60-ті роки ХІХ ст. від вітрильного до парового суднобудування, що підтверджується спеціальною літературою та іншими джерелами і дослідженнями з історії суднобудування [2].

Третій та четвертий зали музею, найбільші за експозиційною площею і насиченістю матеріалами, мають безпосереднє відношення до проблеми даної статті. Третій зал дозволяє визначити характер якісно нового періоду в історії суднобудування останньої чверті ХІХ ст. Будівництво панцирних кораблів, що було розпочате в ці роки, потребувало змін у технології виробництва, підвищення рівня кваліфікації робітників. Названий процес відображено на спеціальному стенді, який присвячено Портової ремісничій школі, створеній у 1862 році, що готувала для верфі професійні кадри робітників (ковалів, токарів, слюсарів тощо). Надані фотографії, оригінали атестатів випускників свідчать про високий рівень підготовки майбутніх робітників. “Крім практичних навичок, які учням прищеплювали з першого року навчання, у школі викладали російську мову, арифметику, геометрію, чистописання, креслення, малювання, Закон Божий” [3]. Музей має унікальне для нашого часу видання 1900 року “Наставление Закона Божого”, який осягали учні Портової школи.

Початок панцирного суднобудування представлено в музеї моделлю “Вице-адмірал Попов”. Нагадаємо, корабель мав оригінальну круглу форму. На відміну від першого корабля такого типу “Новгород”, початковий етап збирання якого проходив у Санкт-Петербурзі, панцирник “Вице-адмірал Попов” був повністю збудований на Миколаївській Адміралтейській верфі. До моделі, яка виставлена в музеї, дається змістовна технічна характеристика, що супроводжується фотостендом про кораблі такого типу, які отримали назву “поповка”. Певний пізнавальний інтерес має і такий речовий експонат, як відрізок корабельної броні 234 мм завтовшки з панцирника “Вице-адмірал Попов”, який зберігся до наших днів.

Рідкісним є макет елінгу № 7, який було створено в 30-ті рр. ХІХ ст. Елінг № 7 став “родоначальником” усіх панцирних кораблів, збудованих на заводі у 1883-1906 рр. Вичерпна характеристика елінгу знаходиться у книзі Н.І.Дмитрієва і В.В.Колпичева [4]. Спеціальний стенд музею представлений фотографіями з описом всіх панцирників, спущених на воду з цього елінгу, – “Екатерина II” (1886 р.); “Дванадцять Апостолов” (1890 р.); “Три Святителя” (1893 р.); “Ростислав” (1895 р.); “Князь Потемкін Таврический” (1900 р.). Як свідчать матеріали музею, останнім ескадреним панцирником, спущеним

на воду з елінгу № 7, в Адміралтействі став корабель “Евстафій” (1906 р.). Панцирне кораблебудування технічно грамотно представлено моделлю корабля “Князь Потемкін Таврический”, яка супроводжується оригіналами креслень окремих його деталей, фотоматеріалами про моменти будівництва, про спуск панцирника на воду.

В експозиції музею кінця XIX – початку XX ст. є матеріали технічної культури, робочий інструмент: молот, складальний ключ, клин, молоток для розміток, зубило, ніжний горн та ін.

Цінну джерельну інформацію несе такий оригінальний документ музею, як “Розклад початку і кінця роботи на Миколаївському Адміралтействі до 1911 р.”. На жаль, в документі не вказано, з якого року діяв даний “Розклад...” Джерело свідчить про раціональне використання денного часу на підприємстві. З 18 листопада по 1 січня (в період короткого світлового дня) робочий день складав 7,5 годин; з 1 березня по 1 листопада кількість робочих годин на день досягала 10. Потрібно відзначити, загалом кількість робочих годин на рік, як свідчить “Розклад...”, не набагато перевищувала вісім годин на день.

Початок XX ст. в історії найстарішого Миколаївського суднобудівного заводу пов’язаний зі значними перетвореннями. Музейна експозиція за допомогою фотоматеріалів, оригіналів документів висвітлює період докорінної реконструкції Адміралтейства, створення “Російського суднобудівного товариства” – “Руссуда”. Структурно-організаційні зміни, технічна реконструкція, будівництво нових цехів, майстерень простежуються спеціальним експозиційним стендом “План-схема заводу – верфі “Руссуд”, створеного в 1911-1913 рр. на південній частині “Адміралтейства”, і схема використання будівель, споруд північної частини “Адміралтейства” в 1911-1918 рр.”. Експозиція інформує про розміщення цехів, стапелів, адміністративних, допоміжних приміщень заводу “Руссуд”.

Унікальним експонатом музею, що характеризує технічну міць нового заводу “Руссуд”, є макет стапелів № 1 та № 2, який супроводжується таким описом: “Два стапелі з елінгами № 1 і № 2 – головні споруди заводу “Руссуд”, збудовані Російським суднобудівним товариством у 1911-1913 рр. на місці старих Адміралтейських елінгів № 1 – № 5”. Особливо підкреслюється: “З моменту побудови до нашого часу вони використовуються за призначенням”. Додаткова ін-

формація з науково-популярної літератури дозволяє зробити висновок – введення стапелів № 1 і № 2 дозволило “...забезпечити будівництво лінійних кораблів водотоннажністю до 30 тисяч тонн” [5]. На той час такі кораблі вважалися найбільшими в світі.

В архіві музею зберігаються фотографії безпосереднього учасника будівництва заводу “Руссуд” інженера А.К.Зворикіна, які несуть найціннішу інформацію про етапи створення підприємства. Фотознімки фіксують процес будівництва в 1911-1913 рр.: стапелів № 1, № 2, електростанції, залізничної колії, плавучого крану, будівлі плазу та ін. Масштабною фотопанорамою “Руссуд – 1913 р.” показано загальний вигляд заводу після реконструкції та будівництва. Вищезгадана інформація про етапи створення “Руссуда” 1911-1913 рр. знаходить ґрунтовне підтвердження у книзі А.А.Малярчука “Верф на Інгулі”: “Завод “Руссуд”, збудований у 1911-1913 рр., за технічним рівнем і особливо за організацією суднобудівного виробництва був одним із кращих, якщо не найкращим, серед усіх державних і приватних верфей Європи” [6]. Доцільно відзначити, що директором заводу “Руссуд” з моменту його створення був М.І.Дмитрієв, професіонал високого рівня, один із авторів книги “Суднобудівні заводи і суднобудування в Росії та за кордоном” (1909), який добре знав технічний рівень усіх суднобудівних заводів Європи та світу [7].

Традиційно в музеї історія заводу відображена моделями кораблів. До числа таких експонатів слід віднести модель лінійного корабля “Імператрица Мария”, який переконливо свідчить про високий технічний рівень заводу “Руссуд”. Інші види музейних джерел дозволяють прослідити етапи побудови даного корабля. В цьому плані цінну інформацію несуть оригінали фото: “Початок спорудження лінкора на стапелях, що будуються 1912 р.”, “Корабель “Імператрица Мария” перед спуском”, “Спуск на воду лінкора “Імператрица Мария”, жовтень 1913 р.”, “Цар Микола II на палубі корабля “Імператрица Мария” в 1915 р., перед виходом у море”. Розширюють інформаційне поле оригінали креслень і технічних характеристик лінійних кораблів типу “Імператрица Мария”. Відзначимо, що добудова заводу “Руссуд” та будівництво лінкора йшло одночасно (корабель закладено у жовтні 1911 р., спущено на воду в жовтні 1913 р.).

Створення нових типів могутніх кораблів вимагало будівництва великого плавучого доку для їх обслуговування та ремонту. В експозиції музею міститься оригінал “Контракту на побудову плавучого доку 30000 т вантажністю”. Фотоінформація дозволяє прослідкувати етапи його будівництва на заводі. Справляє враження технічна характеристика найбільшого в світі плавучого доку, створеного “Руссудом”: “Плавучий док Г/П – 30000 т. На п’яти понтонах Г/П – 6000 т кожен. Водотоннажність – 13618 т. Довжина – 170,1 м. Ширина – 50,92 м. Глибина занурення – 17 м. Закладений в 1913 р., зданий в експлуатацію в 1916 р.”.

Фотодокументами, речовими пам’ятками музею відображена робота заводу в роки Першої світової війни і у період революційних подій 1917-1920 рр. Відзначимо наявність “соціалістичних” підходів до оцінки ряду історичних подій минулого, що пояснюється збереженням експозиції, створеної в радянський період. Переоформлення музею відповідно до нових історичних оцінок незалежної Української держави ще не відбулося.

Експонуються матеріали про період консервації заводу в 20-ті рр. XX ст. і його відродження у 1927-1929 рр. Початок відродження суднобудування відображено моделлю танкера “Азербайджан” (закладений в 1929 р.), чим підкреслюється, що першим замовленням заводу в радянський період стало цивільне судно для торгового флоту.

У третьому залі центром уваги є різного виду джерела, пов’язані з відображенням людського фактора в діяльності заводу ім. 61 Комунара. Стенд фотодокументів вводить в історію прізвища кращих робітників: Шавинського, Федорова, Ізопольського, Федіна, Васеева та ін. Відзначимо, що “аматорський” характер формування експозиції, на жаль, відобразився у відсутності ініціалів (імен та по батькові) кращих заводчан. У той же час це пояснюється тим, що мова йшла про людей, добре відомих не тільки на заводі, але й у Миколаєві. У контексті розкриття людського фактора особливий інтерес представляють виставлені в музеї подарунки робітникам “За успіхи, досягнуті у змаганні та праці” – портсигари, патефон, іменні годинники. Зазначимо, традиція нагородження “За відмінну роботу” годинниками зародилася на заводі ще в період спуску першого корабля “Святой Николай”. Музей експонує перший настінний годинник-

ходики 1790 р. та годинник фірми Г.Беккера 1817 р., який продовжує працювати й тепер.

Історія військового суднобудування 30-х рр. XX ст. представлена в музеї традиційною об’ємною експозицією – моделями двох підводних човнів типу “Малютка” та “Щ-1” (“Щука”), які ілюструють впровадження на заводі передових технічних досягнень, цілнормувальної технології в суднобудуванні. Експозицію про довоєнне суднобудування музей завершує моделлю ескадреного міноносця “Сообразительный”, яку супроводжує така інформація: “Корабель закладений в м. Миколаєві 15.10.1936 р.; спущений на воду 26.08.1939 р.” Спеціальний стенд музею – фотоматеріали, військові документи – розповідає про бойовий шлях цього корабля. Міноносець “Сообразительный” 7 червня 1941 р. став до лав кораблів Чорноморського флоту. В 1943 р. його екіпаж удостоєний звання “Гвардійський”.

Участь кораблів у бойових операціях Другої світової війни засновники експозиції супроводили таким повідомленням: “Кораблі, створені комунарівцями, за своїми тактико-технічними характеристиками не тільки не поступалися аналогічним, що знаходилися на озброєнні військово-морських флотів ведучих держав, але й перевершували їх”.

Макетом “Зварюваного суднопідйомного понтону” відкривається експозиція 4-го залу, яка представляє повоєнну продукцію підприємства. У 1945-1946 рр. їх було збудовано 64 шт. Історичні джерела, література свідчать, що понтони – перша продукція із застосуванням електрозварювальних апаратів [8].

У музеї розміщені моделі суден для цивільного флоту серійного виробництва: головного китобійного судна “Мирный”, рефрижератора типу “Сибирь”, рефрижератора типу “Бухта Русская”. Науково-популярна, спеціальна література дозволяє розширити рамки інформації про судна, створені колективом заводу ім. 61 Комунара у другій половині XX ст. Із 1955 по 1965-рр. було спущено на воду 93 одиниці китобійних суден [9]. Із 1961 по 1972 рр. на підприємстві збудовано 47 одиниць суден типу “Сибирь” [10]. У 1968 р. на міжнародній виставці “Інрибпром-68” рефрижератор цієї серії “...був відзначений дипломом першого ступеня й визнаний одним із найкращих у світі” [11]. Рефрижератори типу “Бухта Русская” – одні з останніх серійних суден, що будувалися на підп-



приємстві з квітня 1983 року, в яких відобразилися нові технічні й технологічні рішення [12].

Визначальним напрямком у суднобудуванні заводу ім. 61 Комунара другої половини XX ст. є військове суднобудування. В народному музеї історії підприємства це відображено традиційним об'ємним експонатом – моделями. Більшість із 11 моделей, виставлених у 4-му залі, не супроводжується, на жаль, повною технічною характеристикою. Музейна експозиція, що формувалася в радянські часи в умовах “секретності” військового суднобудування та “засекреченості” самого заводу, не могла містити інформацію з даної проблеми.

Провідне місце у музейній експозиції з історії заводу другої половини XX ст. належить документам, матеріалам про людей – творців підприємства та його продукції. Спеціальний стенд із фотографіями присвячений робітничим династіям: Ничипуренків, Шориних, Пономаренків, Грабових, Кирюхіних та ін.; від чотирьох до дев'яти поколінь, які пов'язали свою багаторічну трудову діяльність із заводом. Стенди із фотографіями героїв праці, вимпели, грамоти, медалі, значки передовиків виробництва зберігають для історії імена кращих заводчан.

У музейній експозиції п'ятого залу відображене визнання високого рівня заводу – це подарунки підприємству від трудових колективів, міст, держав, із якими мав виробничі зв'язки завод ім. 61 Комунара. Зазначимо, створення цієї своєрідної експозиції почалося у 1988 р., в період святкування 200-річного ювілею підприємства, але її поповнення продовжується й зараз. Більшість виставлених експонатів відображає суднобудівну й морську тематику.

В цілому народний музей історії заводу ім. 61 Комунара зміг зберегти найцінніший матеріал, який відображає технічні особливості, властиві тільки виробничому процесу даного підприємства. У 3-му і 4-му залах, які висвітлюють історію заводу кінця XIX – XX ст., представлені моделі 18 військових та 13 цивільних суден, чим ще раз звертається увага на превалювання військового кораблебудування над усією іншою продукцією, що випускається на підприємстві.

Отож, музей, головне завдання якого – збереження історії заводу ім. 61 Комунара, не обмежується своїм призначенням. Цінність представлених джерел з історії заводу досить велика, одночасно експозиція музею відображає й загально значимі риси історії суднобудування Мико-

лаєва, України, Росії в цілому. Інформаційна функція експозиції як джерела з історії суднобудування підвищується й тим, що це перший народний музей такого профілю в Україні.

Народний музей історії Чорноморського суднобудівного заводу був створений у 1975 р. У 80-ті рр. XX ст. експозиція формувалася під керівництвом колишнього головного технолога заводу, громадського директора музею Л.А.Пляскова. До її створення були залучені В.О.Золотарьова, Н.Б.Колтиго (працівники підприємства). У 1997 р., в період святкування 100-річного ювілею заводу, експозиція музею, у фондах якого нараховувалося 2338 експонатів, була переглянута. Підкреслимо, що до її розробки, поряд з робітниками підприємства – В.Д.Безвіконним, О.О.Зарецькою, В.Ф.Паховим, були залучені й працівники краєзнавчого музею. Так, К.І.Дубенко (що на той час була завідувачем сектором фондів музею суднобудування та флоту) провела науково-пошукову роботу й на основі періодичної преси та архівних матеріалів документально підтвердила дату створення заводу.

Сьогодні загальна площа музею складає 216 кв. м. Вся експозиція розміщується в одному залі, експонати якого в хронологічному порядку відтворюють становлення, розвиток заводу, історію суднобудування в цілому.

Архівними, документальними матеріалами, періодикою кінця XIX ст., фотографіями акціонерів – засновників підприємства музейна експозиція показує початок створення в 1895-1897 рр. “Анонімного товариства суднобудівних, механічних і ливарних заводів у місті Миколаєві”, яке фінансувалося за рахунок франко-бельгійських капіталів. Підприємство стало “...одним з найкрупніших приватних суднобудівних заводів Росії” [13]. У спеціальній вітрині музею виставлена миколаївська газета “Южанин” від 11 жовтня 1897 р., в якій під рубрикою “Местная хроника” повідомлялося: “...9 жовтня відбудеться освячення суднобудівних, механічних і ливарних заводів у Миколаєві”. В офіційних документах завод часто скорочено називали французьким словом “Наваль” (морський) [14].

Фотоматеріали експозиції відтворюють основні ділянки виробничих цехів, елінів, відділів, механічних майстерень, збудованих на заводі. Зі старих фотографій відтворена “Схема розташування будівель заводу – 1897-1907 рр.”. Представлений в музеї архівний документ від 1901 р.

свідчить: “Суднобудівні, механічні та ливарні заводи м. Миколаєва, обладнані і відкриті у жовтні 1897 р., розташовані на лівому березі річки Бугу і займають територію в 54 десятини” [15].

У логічній послідовності експозиційні стенди музею інформують про організаційно-структурні зміни на заводі. В 1907 р. відбувається об’єднання з “Наваль” механічного і котельного заводу, який називався Чорноморським [16]. Об’єднання миколаївських підприємств сприяло концентрації промисловості і створенню могутнього суднобудівного заводу на півдні України. За свідченням спеціалістів, на 1909 р. “Наваль” був “збудований і обладнаний згідно з останніми технічними вдосконаленнями. “Миколаївські суднобудівні, механічні та ливарні заводи” є для Росії першим прикладом побудови найбільшого і різнопланового підприємства відразу” [17].

Музейна “Фотопанорама заводу – 1912 р.” дає наочне уявлення про специфічне розташування підприємства за так званим “веерным типом”, “за яким усі цехи, розміщені в один ряд, пов’язувалися між собою залізничною колією” [18]. Загальна протяжність внутрішньозаводської залізничної колії становила 25 верст (26,7 км) [19].

Моделлю ескадреного міноносця “Заветный” в музеї відображено першу суднобудівну продукцію заводу. Модель супроводжують такі дані: “Міноносець “Заветный”: довжина – 60 м; ширина – 6,4 м; осадка 1,8 м; водотоннажність – 350 т; швидкість ходу – 25 вузлів. Екіпаж – 4 офіцери, 66 матросів. Збудований у 1903 р.”. Додаткова інформація, отримана із науково-популярної літератури з історії заводу, дозволяє зробити висновок, що вже на початку XX ст. рівень матеріально-технічної бази заводу був досить високим. За порівняно короткий термін – з 1901 по 1905 рр. були збудовані 5 міноносців, 4 торговельні судна, парова шхуна, буксирний пароплав, 2 землечерпалки [20].

Наукову цінність складають фотоматеріали музейних планшетів про паралельний випуск заводом допоміжної машинобудівної продукції. Підприємство виконувало замовлення на виробництво залізничних вагонів, мостів, котлів, різних механізмів і металоконструкцій. Фотографіями “Перший потяг, що від’їздить на випробування”, “Міст для Волго-Вятської залізниці” та іншими простежується становлення заводу.

Виставлена в музеї модель ескадреного панцирника “Князь Потемкин Таврический” відо-

бражає період спільної діяльності двох миколаївських суднобудівних підприємств. У цій статті (при висвітленні експозиції музею історії заводу ім. 61 Комунара) вказувалося, що панцирник будувався на миколаївському Адміралтействі. Однак це підприємство не мало обладнання, необхідного для виготовлення машин та механізмів. Заводу “Наваль”, у зв’язку із цим, були замовлені “...дві вертикальні парові поршневі машини, ...22 котли ...а також два баштові пристрої, виконані заводом за власними кресленнями” [21]. Про виконання заводом замовлення розповідає спеціальна музейна виставкова вітрина, в якій експонуються оригінали документів бригадира-складальника заводу “Наваль” К.Л.Чернова, який брав участь у виготовленні механізмів для панцирника. В експозиції музею знаходиться й оригінал – “Атестат”, яким було відзначено К.Л.Чернова адміністрацією заводу за відмінну роботу “...при офіційному випробуванні механізмів ескадреного панцирника “Князь Потемкин Таврический”. Розширюючи інформаційне поле про цей період діяльності заводу, науково-популярна література подає такі відомості: “Після успішного завершення роботи на “Потемкине” уже не було заперечень при оформленні контрактів на подібні роботи на ескадрених панцирниках “Евстафий”, “Иоанн Златоуст” і крейсери “Кагул”, що будувалися на “Руссуді” [22].

На основі виставлених у музеї документів можна прослідкувати традиції, що склалися на заводі. В цьому плані є цікавим оригінал “Запрошення”, текст якого ми подаємо повністю: “Механічний відділ Товариства суднобудівних, механічних та ливарних заводів м. Миколаєва має за честь уклінно просити Вас вшанувати своєю присутністю молебень з нагоди початку збирання парових машин для крейсера “Кагул”, який будується, що відбудеться у приміщенні Відділу в суботу, 23 червня 1901 р., о 4 годині по полудню”. В експозиції представлені й інші “Запрошення”, що свідчить про встановлення на підприємстві “гарної традиції” – супроводжувати всі важливі події (закладку, спуск корабля, збирання машин та механізмів) “своєрідним” урочистим ритуалом, обрядом.

Моделлю лінкора “Императрица Екатерина II” (закладений у 1911 р., спущений на воду в 1914 р.) музей висвітлює новий етап технічного вдосконалення підприємства, пов’язаний з будівництвом військових кораблів, “гігантів” свого

часу. Експозиційні документи зберегли для історії фотографії такої важливої події, як “Закладка лінійного корабля “Екатерина ІІ”, 17.10.1911 р.”, оригінали “Запрошення на обід” з нагоди його закладки, папки для технічної документації корабля. Додаткова інформація, отримана зі спеціальної літератури, свідчить, що “на заводі “Наваль” була організована розробка власних робочих креслень лінкора...” [23].

Експозиційний документ від 1912 р. “Контракт з товариством Миколаївських заводів і верфей на будівництво чотирьох ескадрених міноносців для Чорного моря зі швидкістю 34 вузли” дозволяє зробити висновок, що виробничі потужності заводу “Наваль” продовжували зростати. Так, міноносці будувались одночасно з лінкором “Императрица Екатерина ІІ”. Відзначимо, міноносці були збудовані за проектним кресленням, яке створила технічна контора заводу [24]. В музеї представлені оригінали технічних даних і “Специфікації” міноносців “Дерзкий”, “Беспокойный”, “Гневный”, “Пронзительный”.

Окрім лінкорів, міноносців, завод будував і підводні човни. Прикладом цього є експозиційна модель підводного човна “Краб” (зданий у 1915 р.), яку технічно грамотно і логічно продумано ілюструють фотодокументи про інженера-конструктора заводу “Наваль” М.П.Налетова – творця першого в світі підводного мінного загороджувача, а також креслення підводного човна, спогади К.Н.Доспехова – робітника, учасника будівництва “Краба”, фотографія всього технічного персоналу будівельників корабля.

У роки, що розглядаються, на заводі починає створюватися своя оригінальна школа проектувальників-кораблебудівників. Підтвердженням цьому є музейна інформація про В.П.Костенка – видатного вченого, теоретика, практика, головного корабельного інженера, технічного керівника заводу. У 1912-1922 рр. “...під його керівництвом велося проектування й будівництво більше 150 кораблів і суден” [25].

Аналіз матеріалу музею з історії Чорноморського суднобудівного заводу в період революційних подій 1917-1920 рр. дозволяє автору цієї статті зробити висновок, що (як і в народному музеї історії заводу ім. 61 Комунара) зміни теоретичних підходів, практичних положень в експозиції, у відповідності до вимог нової незалежної Української держави, ще не відбулися.

Радянський період історії розвитку заводу в 20-30-ті роки ХХ ст. представлено традиційним

об’ємним експонатом – моделями п’яти військових кораблів: ескадреного міноносця “Незатриманий” (1923 р.), крейсерів “Червона Україна” (1927 р.) та “Ворошилов” (1940 р.), підводних човнів серій “М” та “С” (будувалися у 30-ті роки).

Фотодокументи експозиції несуть цінну наукову інформацію про випуск суден для народного господарства, зокрема, першого нафтоналивного судна “Эмбанефть” (збудоване у 1929 р.) [26]. На основі матеріалів, що включають “Запрошення на спуск нафтовоза “Эмбанефть”, можна прослідкувати збереження на заводі традиції урочистого спуску корабля.

Фотостенди, вітрини, вітражі всебічно відображають характер роботи заводу в міжвоєнний період: “Складання трамвайних вагонів”, “Складання турбін”, “Судовий котел”, “Залізничні цистерни” – такі моменти виробничої діяльності збережені на фотографіях. Музей має різноманітний документальний матеріал (фото, креслення, речові пам’ятки) про розгорнуту на заводі в 30-ті роки ХХ ст. технічну реконструкцію. Творці експозиції цей матеріал супроводжують таким положенням: “За планом реконструкції заводу подовжуються стапелі, будується набережна у великому басейні, робиться перепланування цехів, оновлюється обладнання для різання металу, у виробництві запроваджується електрозварювання”.

У повному обсязі в експозиції музею представлений документальний матеріал. Пам’ять про кращих працівників підприємства зберігають фотографії Ф.Ф.Комащенко, С.І.Глушка, Е.Ф.Кужела, М.В.Фаустова, О.М.Макарова, Л.Г.Белушенко (перша на заводі жінка-зварювальник у 1939 р.) та інших “переможців змагань”, “ударників праці”.

Окремий стенд присвячений талановитому робітникові М.М.Бекову, який прийшов на завод у 1909 р. [27], де відстежується вся його трудова діяльність. М.М.Беков брав участь у будівництві підводного човна “Краб”, встановлював двигуни на судні “Эмбанефть”, отримав “Патентну грамоту” на винахід паралельних тисків (1929 р.), керував роботами по будівництву підводних човнів у 30-ті роки.

Дослідникам історії розвитку суднобудування України будуть цікаві не тільки представлені в експозиції показники виробничої діяльності, але й документи про життя трудового колективу в цілому. В музеї зберігаються оригінали афіш,

концертних програм оркестру заводу під управлінням Г.Ф.Мінілова, фотографії “Робітничого українського хору заводу” (1924 р.), “Першого робітничого симфонічного оркестру”, “Першої заводської футбольної команди” (зайняла перше місце на Всесоюзній спартакіаді у 1936 р.).

Унікальним експонатом – макетом “Блоку цехів по виробництву траулерів” – експозиція музею підкреслює поступальний розвиток заводу в другій пол. XX ст. Макет дає об’ємне уявлення про всі складові виробничого процесу. В нього входили: чотири стапельні позиції будівництва траулерів, чотири цехи, одинадцять ділянок та інші допоміжні служби. Продумана високотехнічна організаційна структура “Блоку цехів по виробництву траулерів”, що постійно удосконалювалася, дозволила підприємству створити в 50-90-ті роки XX ст. більше чотирьохсот траулерів [28].

Творці експозиції з історії заводу старанно підійшли до підбору виставлених в музеї моделей суден, що будувалися на підприємстві для цивільного флоту в другій половині XX ст. Кожна із дев’яти моделей (китобаз “Советская Украина” (1959 р.), науково-дослідницьке судно “Академик Сергей Королев” (1970 р.) та ін.) представляє унікальне судно, рідкісне як в українському радянському, так і світовому суднобудуванні.

Військове кораблебудування технічно грамотно, експозиційно продумано представлено в музеї моделями трьох поколінь авіаносних кораблів, що будувалися на заводі. Перша – модель протичовнового крейсера “Ленинград” (1969 р.); друга – важкого авіаносного крейсера “Київ” (1975 р.); третя – важкого авіаносного крейсера “Адмирал флота С.К.Кузнецов” (1990 р.). З причин “секретності” експозиційний матеріал не відображає всіх специфічних рис, складностей, особливостей будівництва військових кораблів.

Більша частина документального матеріалу з історії заводу присвячена людям трудового колективу другої половини XX ст. Стенди зберігають для історії імена всіх директорів заводу, передовиків виробництва, кращих інженерів, робітників: В.М.Корчагіна, П.Г.Цимиха, Л.К.Захарчука, Г.О.Волочинського, П.М.Щербаківа, М.А.Сорочана та ін.

Радянський період представлений і традиційним музейним матеріалом цього часу – медалями, вимпелами, грамотами, пам’ятними сувенірами тощо.

Отже, як свідчить викладений матеріал, музей історії Чорноморського суднобудівного заводу досить повно відобразив у своїй експозиції всі етапи становлення і розвитку підприємства, показав його найбільш важливі особливості й характерні риси для всього суднобудування України.

Народний музей ВАТ “Дамен Шипярдс Океан” створено у 1971 р. на честь 20-ї річниці підприємства. На II Всеукраїнській науково-практичній конференції “Український технічний музей: історія, досвід, перспективи”, що відбулася в травні 2003 р., його було кваліфіковано як один із кращих в Україні [29].

Експозиція музею ВАТ “Дамен Шипярдс Океан” розташована у приміщенні площею 378 кв. м та нараховує 714 експонатів, що мають безпосереднє відношення до історії суднобудування і несуть джерельну інформацію з історії заводу. Музейна колекція, розміщена у чотирьох залах, вражає вигадкою, талантом її засновників. Тематично-експозиційний план, запропонований громадською радою, яку очолював колишній директор заводу І.Р.Чумаков, свідчить про певний професіоналізм, продумане оформлення залів, що пояснюється й залученням талановитих людей до створення експозиції музею. Усі його зали містять важливу інформацію з історії суднобудування: перший присвячено історії Миколаєва – міста корабелів; другий, третій та четвертий відображають основне призначення заводу – цивільне суднобудування, виробництво різних типів суден: барж, рефрижераторів, лісовозів, траулерів, великотоннажних кораблів тощо. Взагалі у музеї представлено моделі 22-х типів суден, збудованих на заводі, зокрема нових. До них належить модель несамохідної суховантажної баржі, збудованої на заводі у 1951 р. Усього суднобудівниками було спушено на воду 42 одиниці таких барж.

Моделлю самохідного судна, створеного у 1958 р., ознаменовано новий етап виробничої діяльності заводчан, який знайшов відображення в експозиційних матеріалах. Через рік, у 1959 р., колектив заводу спустив на воду новий рефрижератор типу “Таврія”, модель якого експонується у музеї. Додаткову інформацію про неї несуть фотоматеріали, оригінали дипломів, документи про поточно-позиційний метод побудови рефрижераторів типу “Таврія”. У 1962 р. комітет ВДНГ СРСР відзначив завод дипломом за розробку і впровадження нової техніки й тех-



нології у будівництві суден типу “Таврія”. Усього на підприємстві було збудовано 45 одиниць суден такого типу.

Оригінальний, притаманний тільки музею цього заводу експонат – діорама “Спуск на воду судов методом сбрасывания”. Діораму доповнюють атрибути, пов’язані з процесом бокового спуску суден: полоззя, клини та ін.

У музейній експозиції представлено модель рибопромислових суден типу “Алтай”. Вона демонструє новизну суден, призначених для вилову та переробки риби в умовах півночі, які не мали аналогів у СРСР, були рідкісними у світовому суднобудуванні. Із 1968 по 1975 рр. на заводі було збудовано 32 судна такого типу.

В експозиції знайшов своє відображення найважливіший період в історії заводу “Океан” – широкомасштабна реконструкція, яка відбувалася в кінці 60-х – початку 70-х рр. XX ст. Етапи реконструкції визначалися “Мережним графіком будівництва сухого дока заводу “Океан” 1971-1972 рр.” Названий експонат представлено в оригіналі. Порівнюючи його з іншими експонатами музею, можна виявити динаміку галузевої державної програми “Море”. Відомо, що програма реконструкції підприємства була виконана успішно. Важливим етапом її реалізації стало створення у 1972 р. головного великотоннажного рудовоза “Зоя Космодемьянская”, модель якого також представлено у музеї. Основні розміри рудовоза “Зоя Космодемьянская” такі: довжина – 214 метрів, ширина – 31,8 м, висота – 16,8 м, водотоннажність – 62 тис. тонн. Рудовоз здатен помістити у своїх трюмах вміст 1250 сотокатонних залізничних вагонів. Підкреслимо – будівництво судна й сухого дока вперше у вітчизняному суднобудуванні відбувалось практично одночасно [30].

Експозиція музею містить інформацію про будівництво рудовозів, освоєння технології будівництва суден-нафтовозів типу “Борис Бутoma”. Названий корабель представлено діорамою художника В.О.Пономарьова та конструктора В.П.Гузя “Виведення нафторудовоза “Борис Бутoma” з дока”. “Борис Бутoma” – найбільше із збудованих на “Океані” суден. Його основні розміри: довжина – 258,2 м, ширина – 39,8 м, висота борта – 21,4 м. У дев’ять трюмів, об’ємом понад 12,8 тис. кубічних метрів кожний, можна завантажити 100 тис. тонн вантажу (нафти, руди, вугілля, зерна) [31]. У 1978 р. колектив заводу за створення нафторудовоза дед-

вейтом 100 тис. тонн (типу “Борис Бутoma”) було відзначено дипломом Державного Комітету СРСР з науки і техніки, оригінал якого представлено в музеї.

На стендах музею в документах, фотоматеріалах, пресі тих років відображено й світове визнання технологічної новизни, якості продукції суднобудівної промисловості України, виражене в замовленнях закордонними державами суден заводу “Океан”. Із 1965 по 1991 р. на експорт було збудовано 11 кораблів.

Людський фактор, що забезпечив успіх створення, реконструкцію заводу, будівництво унікальних суден, відображено в усій музейній експозиції. Це такі імена: А.Дишлевої, І.Мавров, С.Спиця, Г.Кучер, О.Яковлев, Л.Дудка, М.Радченко, В.Гвоздь, В.Зубанич, О.Рожков, В.Гусь, Ю.Старих, Б.Склонний та ін. У музеї є спеціальний стенд, присвячений заводській династії Цветухіних. Основоположником її є Роман Пилипович, який почав працювати на заводі з 1953 р. в цеху № 20; з 1962 р. він майстер цього цеху. У сім’ї Цветухіних дванадцять чоловік пов’язали своє життя із заводом як кадрові робітники, інженерно-технічні спеціалісти. Загалом династія віддала заводу 180 років свого життя.

Інформацію про людей заводу доносять дві унікальні книги. Перша – “Керівники підприємства”, своєрідним доповненням до якої є фотографії усіх шести директорів заводу “Океан”, вмонтовані у штурвал символічного корабля. Друга – “Справи й люди твої, “Океане”, містить інформацію про кращих представників заводу. У цих книгах можна знайти вичерпні відомості про справи людей, труднощі, з якими стикалися суднобудівники, та шляхи їх подолання.

Народний музей ВАТ “Дамен Шипардс Океан”, зберігаючи історію заводу, науково-технічні досягнення в суднобудуванні, що мають світове визнання, є однією з найважливіших джерельних баз дослідження проблем історії становлення та розвитку суднобудівної промисловості в Україні.

Створення музеїв при суднобудівних підприємствах відображає значення цього інституту як зберігача комплексної історії заводів, а саме – історії технології виробництва, процесу комплектації трудових колективів, професійних кадрів. Формування музеїв при заводах проходило за схожими принципами, які характерні для державних музеїв. Однак визначальною рисою народних музеїв є аматорська спрямованість збору фондових матеріалів.

## Література

1. Малайчук А.А. Верфь на Ингуле. – Л.: Судостроение, 1989. – С. 358-360; Непомнящая В. Музею истории завода – 40 лет // Верфь на Ингуле. Газета ГП - Судостроительный завод им. 61 Коммунара. – 2003. – 22 мая.
2. Малайчук А.А. Вказ. пр. – С. 35-51; Выборный П., Гуйван В., Журавель А. Имени 61 Коммунара. – Одесса: Маяк, 1973. – С. 30-49; История Отечественного судостроения: В 5 т. – СПб.: Судостроение, 1994. – Т. 1. – С. 369-409.
3. Малайчук А.А. Вказ. пр. – С. 59.
4. Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. – СПб., 1909. – С. 860-863.
5. Бугаенко Б.А., Галь А.Ф., Костенко Н.М. Николаевский кораблестроительный: Очерк истории института – университета. – Николаев: УГМТУ, 1995. – С. 31.
6. Малайчук А.А. Вказ. пр. – С. 86.
7. Там само. – С. 80.
8. Там само. – С. 215, 309.
9. Корабли – наша гордость. (Указатель замечательных и выдающихся кораблей и судов, построенных за два века существования верфи на Ингуле 1790-1990 гг.) / Составитель А.А.Кравченко. – Николаев, 1990. – С. 28-31.
10. Там само. – С. 32-33.
11. Малайчук А.А. Вказ. пр. – С. 275.
12. Там само. – С. 368.
13. Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. Вказ. пр. – С. 798.
14. Кац Р.С., Златопольская О.М., Смирнов А.И. Черноморский судостроительный. 1898-1972. – Л.: Судостроение, 1973. – С. 10.
15. Державний архів Миколаївської області, ф. 297, оп. 2, спр. 8а, арк. 30.
16. Кац Р.С., Златопольская О.М., Смирнов А.И. Вказ. пр. – С. 62; Плясков Л.А., Кучеренко Л.М. Наш черноморский. 1897-1987. – М.: Мысль, 1989. – С. 18.
17. Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. Вказ. пр. – С. 799.
18. Плясков Л.А., Кучеренко Л.М. Вказ. пр. – С. 5.
19. Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. Вказ. пр. – С. 811.
20. Плясков Л.А., Кучеренко Л.М. Вказ. пр. – С. 25.
21. Кац Р.С., Златопольская О.М., Смирнов А.И. Вказ. пр. – С. 15.
22. Плясков Л.А., Кучеренко Л.М. Вказ. пр. – С. 27.
23. Бугаенко Б.А., Галь А.Ф., Костенко Н.М. Вказ. пр. – С. 33.
24. Там само.
25. Кац Р.С., Златопольская О.М., Смирнов А.И. Вказ. пр. – С. 79.
26. Там само. – С. 192.
27. Там само. – С. 80.
28. Плясков Л.А., Кучеренко Л.М. Рожденный в краю корабельном. – К.: Компьютерные системы, 1997. – С. 177.
29. Янковский Л. Музей – хранитель истории и традиций // Океан. Газета трудового коллектива ОАО "Дамен Шипардс Океан". – 2003. – 29 июля.
30. Чумаков И.Р., Яценко А.К. "Океан": слово о заводе. – Одесса: Маяк, 1991. – С. 46, 85; Янковский Л. Я поведу тебя в музей заводской // Океан. – 2002. – 12 июня; Його ж. Й док, и рудовоз // Там само. – 2003. – 24 января.
31. Чумаков И.Р., Яценко А.К. Вказ. пр. – С. 90; Янковский Л. Я поведу тебя в музей заводской // Океан. – 2002. – 26 июля.

*Надійшла до редколегії 05.12.2003 р.*