

взаимодействие поликристаллов на основе кубического нитрида бора с наплавленным металлом / В.Г. Алёшин, Ю.А. Муковоз, А.А. Смехнов и др. // Доклады АН УССР. Серия А. Физико-математические и технические науки. – 1988. – № 4. – С. 79–82. **74. Виноградов А.А., Муковоз Ю.А., Клименко С.А.** Особенности контактного взаимодействия обрабатываемого и инструментального материалов при точении наплавки ЛС5ХВ3МФС // Сверхтвёрдые материалы. – 1991. – № 2. – С. 42–46. **75. Покладий Г.Г., Олейников А.Б.** Оценка шероховатости обработанной поверхности газотермических покрытий // Там же. – 1988. – № 1. – С. 58–59. **76. Пат. 5507 України.** Способ определения суммарного припуска черного и чистового прохода / Э. В. Рыжов, С. А. Клименко, Л. Г. Полонский и др. – 1994. – Бюл. № 7-1. **77. Вибір умов механічної обробки порошкових захисних покриттів / Л.Г. Полонський, С.А. Клименко, Ю.О. Муковоз, В.Г. Сніцар // Вісник ЖІПІ. – 1996. – № 3. – С. 121–126. **78. Пилипенко О.М.** Вібраційна обробка газотермічних покриттів. – Черкаси: Сіяч, 2000. – 203 с. **79. Микола Васильович Новіков / Уклад. Н.І. Колодницька; Відп. ред. Н.Ф. Колесниченко. – К.: ІНМ НАН України, 2002. – 208 с. **80. Харламов Ю. А.** Обработка резанием деталей с покрытиями. – М.: ВНИИТЭМР, 1991. – 68 с. **81. Конструкции и эксплуатация резов, оснащённых сверхтвёрдыми материалами на основе нитрида бора: Методич. рекомендації. – М.: ВНИИТЭМР, 1987. – 72 с. **82. Пат. 201710 РФ.** Резец Полонских / Л. Л. Полонская, Г.А. Полонский, Л.Г. Полонский. – 1994. – Бюл. № 14. **83. Деклараційний пат. на винахід 49435А України.** Інструмент УБРЮ-1 для уцілювання та вирівнювання товщини газотермічних напилених покриттів і наплавень / Л. Г. Полонський, С. А. Клименко, Л. Танович та ін. – 2002. – Бюл. № 9. **84. Деклараційний пат. на винахід 46439А України.** Інструмент для викінчувально-зміцнювальної обробки / Л. Г. Полонський, В. В. Ковальов, С. А. Клименко та ін. – 2002. – Бюл. № 7.******

*Поступила в редколлегию 28.01.11*

УДК 94 (629.5)(477)

**Н. О. РИЖЕВА**, д. і. н., проф., Миколаївський національний університет  
**ЦИВІЛЬНЕ СУДНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ У ДРУГІЙ  
ПОЛОВИНІ 20-Х РР. ХХ СТ.**

У статті проаналізовано формування матеріально-технічної бази цивільного суднобудування та розглянуто перші результати у будівництві суден для морського та річкового флотів.

В статье проанализировано формирование материально-технической базы гражданского судостроения и рассмотрено первые результаты в строительстве судов для морского и речного флотов.

The formation of commercial shipbuilding's material-technical base is analyzed in the article and the first results in the construction of ships for maritime and river fleets are reviewed.

В наш час осмислення досвіду побудови суден, накопиченого в 20-ті рр. ХХ ст. дозволить реалізувати програми забезпечення морського та річкового флотів сучасними високотехнічними типами суден. Саме у 20-ті рр. було накопичено як позитивний, так і негативний досвід створення суден швидкими темпами.

У наявній літературі основні напрямки функціонування галузі в Україні в 20-х рр. ХХ ст. подаються у контексті промисловості всього СРСР [1] або аналізуються відповідно до стану окремих суднобудівних заводів республіки [2]. Автор даної статті на основі опрацьованих джерел досліджує провідні тенденції цивільного суднобудування в Україні, визначає можливості використання досвіду минулих років.

У аналізований період суднобудівні підприємства України, які забезпечували морське суднобудування склали Південний суднобудівний трест (ПСТ), до складу якого увійшли: миколаївські суднобудівні заводи ім. А. Марті і “Россуд”, Севастопольський морський завод (Севморзавод) та Одеський суднобудівний і судноремонтний завод ім. А. Марті [3]. Останній був створений на основі чинних в Одесі судноремонтних майстерень (колишнього РОПІТ) із частковим залученням виробничої бази заводу Белліно-Фендеріха, що спеціалізувався раніше на будівництві невеликих суден. Укрупнене підприємство (завод ім. А. Марті) зіграло велику роль у відтворенні Чорноморського цивільного торгового флоту [4].

Суднобудівні заводи України на той час за своїм технічним оснащенням вважалися найбільшими серед галузевих підприємств СРСР. Однак обсяг їх виробництва у 1925–1926 рр. не перевищував 30% від виробництва промисловості у 1913 р. Спрацювання технічного устаткування, що майже не поновлювалося з початку Першої світової війни, сягало 25–30%. [5]. Річкове суднобудування знаходилася ще у більш критичному стані. В Україні у розглядуваний період існувало дев'ять судноремонтних майстерень, які розміщувалися у Дніпробузькому басейні (Дніпро, Прип'ять, Десна). За рівнем технічного оснащення лише три можна було класифікувати як майстерні, здатні вести результативний ремонт суден. Інші, через примітивність обладнання, носили кустарний характер [6].

У середині 20-х рр. в промисловості України визначилися загальні позитивні зміни. Однак у суднобудівній галузі цього не спостерігалось. Отже, були потрібні кардинальні, термінові заходи для відновлення суднобудування. У серпні 1925 р. затверджується перша п'ятирічна програма розвитку морського торгового суднобудування в СРСР на 1925/26–1929/30 рр., згідно з якою основний акцент робився на створення транспортного морського флоту – лісовозів, рефрижераторів і нафтоналивних суден [7].

25 лютого 1927 р. ЦВК (Центральний виконавчий комітет) СРСР прийняв постанову про стан транспорту, згідно з яким намічалось “...підвищення капітальних вкладень на відновлення та будівництво річкового флоту” [8]. В листопаді 1927 р. РПО СРСР затвердив підготовлену Головометалом ВРНГ дворічну програму річкового суднобудування.

Необхідність створення нової технічної бази цивільного суднобудування України в другій половині 20-х рр. ХХ ст. обумовлювалася загальними соціально-політичними, економічними процесами, що відбувалися в республіці, перспективними програмами індустріалізації УРСР та СРСР у цілому. Саме тому з 1925 р. починається закладення і будівництво суден цивільного флоту [9]. Першими транспортними суднами, збудованими в Україні, були танкер “Красный Николаев” (перейменований потім в “Ембанефть”) і лісовоз “Михаил Фрунзе”. Танкер “Красный Николаев” був закладений 7 листопада 1925 р на Миколаївському суднобудівному заводі імені А. Марті. За даними проекту, нове океанське нафтоналивне судно ванта-

жопідійомністю 10 тис. т мало такі основні параметри: водотоннажність – 15 000 т, розміри: 137,6×17,74×10,42 м, потужність – 2500 к. с., швидкість – 10 вуз., 2 гвинти. Вперше в Україні набір корпусу судна здійснювався за поздовжньою системою, що сприяло збільшенню міцності за тієї ж ваги. Судно було повністю побудоване і здане флоту в липні 1929 р. Відповідно до виробничої програми на 1925–1926 рр. заводу виділялося 26 млн. карбованців, з них на розвиток суднобудування призначалося 50 % [10].

На стапелі Севморзаводу 14 листопада 1925 р., після п'ятнадцятирічної перерви, було закладено лісовоз “Михаил Фрунзе” (водотоннажність – 5 280 т, розміри: 89,6×13,1×6,0 м, потужність – 900 к. с., швидкість – 9 вуз., 1 гвинт) [11]. 10 червня 1927 р. він зійшов зі стапеля. Представник англійського “Ллойда”, що спостерігав за будівництвом судна, дав високу оцінку майстерності суднобудівників і охарактеризував якість виконаних робіт як таку, що відповідає міжнародним стандартам. Суднобудівне виробництво на Севморзаводі розширювалося швидко. У 1926 р., після упорядкування ще двох стапелів, закладаються рейдові шхуни “Пионер” і “Земляк”. У подальшому, як тільки стапелі звільнялися, на них закладалися нові судна. Водночас не припинялися й судноремонтні роботи [12].

У середині 20-х рр. ХХ ст. зростаючі обсяги товаро-пасажирських перевезень річним транспортом інтенсифікували судноремонтні роботи. Однак, організація всього циклу робіт, методи обробки деталей у судноремонтних майстернях республіки були кустарними. Так, виробничі роботи здійснювані в Херсонських судноремонтних “Майстернях III Комінтерну”, в названий період значно перевищили їх технічні можливості, що досягалося пресингом позаекономічних важелів на робочий колектив [13]. За допомогою примітивного, технічно застарілого обладнання, встановленого у майстернях ще в кін. ХІХ – поч. ХХ ст. будувалися та реконструювалися парові, залізні та дерев'яні, парусні, моторні судна; ремонтувалися котли, двигуни всіх систем; здійснювалися котельні та механічні роботи [14]. Інтенсифікація виробництва без відповідної виробничої бази призводила до значного збільшення травматизму робітників. Відтак, подальше збільшення судноремонтних, суднобудівних робіт у херсонських майстернях було неможливим без кардинальної технічної реконструкції [15].

З ухваленням першого п'ятирічного плану розвитку економіки СРСР на 1928–1932 рр., запроваджені раніше програми суднобудування були змінені. Як складові частини народногосподарського плану вони затверджуються РПО: для річкового суднобудування – 16 березня 1928 р.; морського – 27 липня 1928 р.; Підкреслимо, усі програми були безпідставно переглянуті у бік збільшення [16]. Суднобудівні підприємства України повинні були виконати грандіозну програму. За першим варіантом плану “Південними заводами” передбачалась побудова 69 суден вантажопідійомністю понад 260 тис. т. Проте 3 листопада 1929 р. на об'єднаному засіданні президії ЦКК ВКП(б) та колегиї НК РКІ СРСР приймається рішення: “збільшити програму

побудови комерційних морських суден Південними суднобудівними заводами за п'ятирічку 1928/29–1932/33 рр. до 264 суден вантажопідіймністю у 544 520 т...” [17]. Заводи річкового суднобудування зобов'язувалися побудувати 534 судна. В 1928–1929 рр. програму було переглянуто з метою збільшення обсягу випуску суден [18]. Передбачалося побудувати для Дніпровського державного пароплавства: 52 товаро-пасажирських судна загальною потужністю 10 475 к. с.; 17 буксири потужністю 3 950 к. с.; 58 непарових суховантажних суден вантажопідіймністю 25 240 тис. т [19].

За першим п'ятирічним планом Миколаївський суднобудівний завод ім. А. Маргі зобов'язувався побудувати сім морських транспортних суден для цивільного флоту. Їх проекти розроблялися тут же, в конструкторському бюро. Передбачалося, що підприємство спеціалізуватиметься на цивільному суднобудуванні для Чорного моря, а також великому котлобудуванні, будівництві товарних вагонів і потужних дизелів [20].

Потреба у новому цивільному флоті сприяла відродженню іншого Миколаївського суднобудівного заводу – “Россуд”, який тривалий час, з 1923 по 1928 рр., знаходився на консервації. У жовтні 1928 р. Головне управління суднобудівної промисловості Наркомважпрому, відповідно до програми суднобудування, наміченої для УРСР, ухвалює рішення “включити “Россуд” до числа діючих” [21].

У 1929 р. підприємство отримує перше замовлення на спорудження двох нових суден – однотипних танкерів – “Моссовет” і “Азербайджан”. За проектом довжина головного танкера складала 128,9 м, ширина – 16,6 м, осадка – 8 м, повна водотоннажність – 13250 т, потужність механізмів 2800 к.с, швидкість, що розвивається, – 11 вуз. Будівництво цих суден реалізовувалося за надзвичайно скрутних умов. Під час консервації із заводу було вивезене майже все найкраще виробниче устаткування. Переважна частина знову прийнятих робітників не мала необхідної кваліфікації. Названі причини вплинули на темпи будівництва суден. Танкери спущені на воду практично одночасно: перший – у 1930 р., другий – у 1931 р., але до складу флоту вони увійшли зі значним часовим інтервалом – “Моссовет” у 1932 р., а “Азербайджан” лише у 1938 р. [22]. Серед причин повільного будівництва суден були і слабка матеріально-технічна база заводу, і низька кваліфікація робітників, і відсутність необхідного фінансування виробничого процесу.

На Севморзаводі відбувалося подібне. Прийнятий для підприємства перший п'ятирічний план із суднобудування також складався без необхідної проєкції на конкретну виробничу ситуацію. Планувалося побудувати і здати 6 рейдових шхун, 2 пасажирські теплоходи, 2 вантажні і 12 малих пароплавів різного призначення для Чорноморського флоту, а також 24 рибальські траулери. Належало добудувати і раніше закладені теплоходи. Зазначені планові завдання не відповідали матеріально-технічній базі підприємства, становлення якої почалося лише з 1930 р., зокрема після ухвалення спеціальної постанови РПО СРСР про реконструкцію Севастопольського

морського заводу. Нереальна суднобудівна програма, планована радянськими державними управлінськими структурами, була приречена на провал, уникнути якого вдалося шляхом заміни суднобудування на розширення обсягу судноремонтних робіт [23].

Проте, як свідчать статистичні дані за 1929–1931 рр., суднобудівні роботи на підприємстві й за цих складних обставинах постійно нарощували темпи. У 1929 р. торговому флоту здана рейдова шхуна “Піонер” (закладена у 1926 р; водотоннажність 1890 тонн); у 1930 р. – “Земляк”, “Батрак”, “Работник”, “Судком” і “Местком”. Наступного року Чорноморське пароплавання отримало 2 пасажирські теплоходи “Дельфин” і “Чайка”. У 1931 році на заводі будуються 5 річкових буксирів, криголам “Байкал” та ін. [24].

На початку 1927 р. Одеський суднобудівний завод ім. А. Марті також розпочинає будівництво суден. Тут заклали дві перші шхуни “Серп” і “Молот” (аналогічні рейдовій шхуні “Піонер” Севморзаводу). Всього таких суден за 13 років було побудовано заводом вісім. У 1928 р. підприємство починає будівництво невеликих катерів – теплоходів, що призначалися для перевезення пасажирів [25].

У річковому суднобудуванні перегляд та корективи програм випуску суден призвели до різкої невідповідності планових показників з виробничо-технічними можливостями суднобудівної бази. В Україні дана проблема була особливо актуальною. У реалізації проголошених партійно-радянським керівництвом планів прискореної індустріалізації СРСР, промисловий потенціал республіки займав провідне місце. Розвиток економічних зв'язків країни передбачав комплексне використання водних артерій УРСР за допомогою передового річкового флоту. Якісні зміни в річковому суднобудуванні УРСР у кінці 20-х–поч. 30-х рр. ХХ ст. обумовлювалися і будівництвом у республіці Дніпровської гідроелектростанції. Не розглядаючи проблему екологічних наслідків для України, відзначимо, що створення цієї штучної гідротехнічної споруди мало безумовне значення для безперервного судноплавства по всьому Дніпру. Нові перспективні можливості розвитку річкового транспорту підвищили експлуатаційно-технічні вимоги до суден внутрішніх водних шляхів, виробничої бази річкового суднобудування УРСР.

У кінці 1927 р. РНГ УРСР приймає рішення про спеціалізацію київського заводу “Ленінська кузня” (до 1924 р. Південно-Російський машинобудівний завод) на річковому суднобудуванні. Відзначимо, що вже на початку ХХ ст. підприємство випустило перші річкові судна [26].

Згідно з планом першої п'ятирічки, завод зобов'язувався побудувати 60 буксирних колісних пароплавів і 18 тентових барж. Причому, вже в 1929 році потрібно було здати в експлуатацію 31 судно. Як свідчать джерела, підприємство без необхідних кваліфікованих кадрів, відповідної судноремонтної бази, опинилося в “прориві”. Виконуючи виробничі завдання, колектив заво-

ду і в міцні зимові морози не зупиняв будівельні та монтажні роботи [27]. У тимчасових, спеціально побудованих майстернях, було зібрано перші 10 металічних тентових (з дахом, який відкривається) суховантажних барж вантажопідйомністю по 250 т кожна з клепанним корпусом (довжина палуби 35,6 м, ширина 8,8 м, висота борта 1,6 м). У 1929 р. Дніпровському пароплавному здається в експлуатацію серія тентових барж (Пр. СБ-1, СБ-2).

У 1928 р. почали будувати і перший буксирний пароплав, довжина корпусу якого 54,6 м, ширина – 7,15 м (висота борта 2,3 м; потужність 250 к. с.). Він був зібраний в котельному цеху заводу. Урочиста закладка на заводі верфі пройшла в листопаді 1928 р. Передбачалося створення нового передового виробничого комплексу. На території розміщення верфі – Рибальському півострові – споруджувалися плаз, кузня, деревообробна, столярна, слюсарна, малярна, корпусні майстерні, котельна, насосна і трансформаторна станції та інші споруди. До верфі підвели залізницю. В 1930 р. основні цехи виробничого комплексу було здано в експлуатацію [28].

У кінці 20–поч. 30-х рр. ХХ ст. в Херсоні проходили аналогічні процеси створення нової суднобудівної та судноремонтної бази. Вважалося, що обов'язковими у становленні херсонського суднобудування повинні бути завдання п'ятирічного плану, при складанні якого враховувалося вигідне географічне положення міста – кінцевого пункту дніпровської водної артерії. Зі створенням Дніпрогесу значення Херсону, як великого порту та бази річкового суднобудування надзвичайно зросло [29]. Однак, як уже говорилося раніше, виробничі потужності судноремонтних “Майстерень III Комінтерну”, з напівкустарним, спрацьованим обладнанням, старими, непридатними приміщеннями, не могли створити новий передовий флот, здійснити повний обсяг ремонтних робіт діючих суден.

У 1928 р. Дніпровським управлінням річкового транспорту розробляється план реконструкції старих майстерень і програма будівництва нового заводу [30]. Здійснення технічної реконструкції передбачалося провести без зупинки основної виробничої діяльності майстерень. Скоротити судноремонтні роботи в умовах зростання обсягів вантажних перевезень по Дніпру було неможливим. За планом 1930 р. передбачалося, що “Майстерні III Комінтерну” проведуть судноремонтні роботи на суму в 465 тис. крб., але вже у листопаді обсяг виконаних робіт склав 1 млн. 429 тис. крб., або 350 % від запланованого [19, 7 листопада]. Якщо у жовтні 1929 р. ремонт суден у Херсонських майстернях здійснювало 173 чол., у середині 1930 р. – 584 чол., то вже у грудні 1930 р. – 869 чол. [31].

Створення нової суднобудівної бази в Херсоні могло бути забезпечено передовим підприємством, будівництво якого почалося в кінці 1930 р. Зведення заводу проходило в складних умовах: необхідне фінансування та

належне технічне керівництво були відсутні, не вистачало кваліфікованих спеціалістів. Більшість робітників – це селяни ближніх сіл. Відсутність фінансово-економічної бази призвело до зриву планових строків будівництва [32].

Відзначимо, що в кінці 20-х рр. ХХ ст. невідповідність виробничо-технічного рівня суднобудівних підприємств плановим партійно-державним розрахункам було загальною тенденцією даної галузі. У жорсткій адміністративно-командній системі директивно-планового управління галуззю підприємства України, що спеціалізувалися на цивільному суднобудуванні, розвивалися згідно із загальними тенденціями радянської економічної структури. Непродумана, явно завищена програма, недостатнє фінансування та відсутність необхідних кваліфікованих кадрів призвели до цілком закономірного результату – зриву реалізації планових завдань. За 1928–1932 рр. суднобудівними заводами СРСР було передано замовникам всього 78 морських транспортних суден загальною вантажопідйомністю 240 тис. т або 36–40 % запланованого [33]. У той же час Радянський уряд закупив за кордоном для цивільного флоту 58 суден вантажопідйомністю близько 260 тис. т. Отже, суднобудівна промисловість СРСР забезпечила тоннаж морського транспортного флоту менше ніж на 50 % [34].

Річковий флот СРСР отримав за першу п'ятирічку від суднобудівної промисловості 184 самохідних судна загальною потужністю 57 тис. к. с., 245 несамохідних судна вантажопідйомністю близько 600 тис. т., 7 суден технічного флоту та 319 катерів. Дніпровське державне пароплавання України поповнилося лише на 11 одиниць нових парових суден [35]. Суднобудівне виробництво не вийшло на планові показники, а можливості річкового флоту навіть не досягли дореволюційного рівня [36].

Науковий підхід до аналізу виконання перших планів розвитку суднобудування доводить, що жодна з програм не була реалізована. Причиною цього стала відсутність реальних, економічно обґрунтованих розробок перспективного планування. Недостатнє бюджетне фінансування суднобудівної промисловості робило нереальним виконання прийнятих планів і не дозволяло забезпечити повне завантаження суднобудівних заводів. В той же час, об'єктивно оцінюючи підсумки цивільного суднобудування в Україні у другій половині 20-х рр., варто підкреслити: підприємства вийшли з глибокої кризи; в основному, було створено нову виробничу базу галузі.

**Список літератури:** 1. *История отечественного судостроения*: в 5 т. / Под ред. акад. И.Д.Спаского. – СПб. : Судостроение, 1995. – Т. 3. – 560 с.; 1996. – Т. 4 – 560 с.; Яковлев И. И. *Корабли и верфи*. Издание 2-е / И. И. Яковлев. – Ленинград : Судостроение, 1973. – 360 с.; *Речной транспорт СССР. 1917–1957: Сб. статей о развитии речного транспорта СССР за 40 лет.* – М. : Изд-во “Речной транспорт”, 1957. – 474 с. 2. *Корабельная летопись*. Севастопольский морской завод / [В. В. Виноградов, Т. А. Гаврилова, Н. Е. Голубев и др.] ; ред. А. А. Череватый. – Севастополь : Арт-принт, 2003. – С. 535 с.; Плясков Л. А. *Наш Черноморский. 1897–1987* /

Л. А. Плясков, Л. М. Кучеренко. – М. : Мысль, 1989. – 382 с.; Херсонский судостроительный завод. Очерк истории / [В. Н. Антпенко, Ф. М. Багненко, В. А. Войтенко и др.] ; Г. И. Цыганков (сост.). – Симферополь : Таврида, 1994. – 400 с.; Байбаков А. Б. Героїчні сторінки / А. Б. Байбаков, Р. С. Кац – К. : Політвидав, 1968. – 115 с. **3. Нарусбаев А. А.** Судостроение в годы первых пятилеток / А. А. Нарусбаев // Судостроение. – 1977. – № 11. – С. 87. **4. Одесса.** Очерк истории города героя / Под ред. С. М. Ковбасюк. – Одеса : Одесское изд-во, 1957. – 319 с. **5. Макеенко М. М.** Очерк развития машиностроения СССР в 1921–1928 гг. – Кишинев : Карта молдовеняеске, 1962. – С. 85.; История отечественного судостроения... – Т. 3. – С. 482. **6. Речной транспорт СССР. 1917–1957...** – С. 241–243. **7. Хроника** Отечественного судостроения и мореплавания // Судостроение. – 1980. – № 9. – С. 60; Зубов Б. Н. Судостроение в годы первых пятилеток / Б. Н. Зубов., А. А. Нарусбаев // Экономика судостроительной промышленности. – 1987. – № 3. – С. 5. **8. Строительство** флота. Этапы развития речного транспорта // Речной транспорт. – 1982. – № 8. – С. 4–5. **9. История** отечественного судостроения... – Т. 4. – С. 5; Нарусбаев А. А. Судостроение в первые годы Советской власти / А. А. Нарусбаев // Судостроение. – 1987. – № 1. – С. 50. **10. Кац Р. С.** Черноморский судостроительный. 1898–1972 / Р. С. Кац, О. М. Златопольская, А. И. Смирнов. – Ленинград : Судостроение, 1973. – С. 184–185; Державний архів Миколаївської області (далі ДАМО). Ф. 578, оп. 1, спр. 803, арк. 48–52, 218–218 зв.; Красный Николаев // Газета Николаевского окружкома КП(б)У, Окрисполкома. – 1925. – 12 ноября. **11. Усольцев В. С.** Построены кораблями Севастополя / В. С. Усольцев. – Севастополь : Ахтиар, 1995. – С. 51. **12. Корабельная** летопись... – С. 170–172; Корабелы Севастополя / [Л. Г. Бегунов, Д. В. Кузмин, И. В. Попова]; ред. кол. Н. В. Багринцев – Ленинград : Судостроение, 1983. – С. 105–110. **13. Державний архів** Херсонської області (далі ДАХО). Ф.Р. 428, оп. 1, спр. 77, арк. 8–9, 9 зв. **14. Вся Херсонщина** в адресах на 1926 г. Статистико-экономический и информационный справочник. – Херсон, 1926. – 248 с. – Раздел «Объявления». – С. 8. **15. ДАХО.** Ф.Р. 697, оп. 1, зв. 23, спр. 986, арк. 9, спр. 1477, арк. 3 зв.–6, 40, 102. **16. Зубов Б. Н.** Судостроение в годы первых пятилеток ... – С. 6. **17. Державний архів** Миколаївської області. Ф. 578, оп. 1, спр. 1008, арк. 53 зв. 54. **18. История** отечественного судостроения... – Т. 4 – С. 8. **19. ДАХО.** Ф.Р. 697, оп. 1, спр. 986, арк. 35. **20. Десять лет** советского судостроения. – Ленинград, 1932. – С. 9; Кац Р. С. Черноморский судостроительный. 1898–1972...С. 190–191. **21. ДАМО.** ФР 578, оп. 1, спр. 1008, арк. 53. **22. Корабли** – наша гордость. (Указатель замечательных и выдающихся кораблей и судов, построенных за два века существования верфи на Ингуле 1790 – 1990 гг.). – Николаев, 1990. – С. 22. **23. Корабелы** Севастополя... – С. 112, 128. **24. Корабелы** Севастополя... – С. 113; Усольцев В. С. Указ. соч... – С. 61–64. **25. Шевченко Ф. М.** Юбилей Черноморского торгового флота / Ф. М. Шевченко, Н. А. Залесский // Судостроение. – 1985. – № 1. – С. 69–70. **26. Пікульська А.** Завод “Ленінська кузня”: Минуле і сьогодення. Короткий історичний нарис / А. Пікульська, Е. Тротяк. – К., 2002. – С. 5–6. **27. “Ленинская** кузница” судостроительный завод. – К. : Киевская правда, 1946. – С. 46. **28. Харченко И. П.** Развитие ордена Ленина завода “Ленинская кузница” / И. П. Харченко, В. Н. Кононенко, Р. К. Степанюк // Технология судостроения. Научно-технический и производственный сборник. Центральный научно-исследовательский институт технологии судостроения. – 1980. – № 3. – С. 5. **29. ДАХО.** Ф.Р. 697, оп. 1, спр. 986, арк. 7 зв., 9. **30. Там само.** Ф.Р. 697, оп. 1, спр. 1477, арк. 102–124. **31. Звіт** про роботу Херсонської міської Ради VII скликання за 1928/29 і 1929/30 роки. – Херсон, 1931. – С. 63.; Наддніпрянська правда // Орган Херсонського МПК КП(б)У, міськради та міськпрофради. 1930, 23 грудня. **32. Червоний** штурвал // Орган партійних комітетів та профспілок пристані “Херсон” та суднобудівного заводу ім. Комінтерну. 1930, 11 грудня; 1931, 25 січня, 31 березня. **33. Нарусбаев А. А.** Становление Отечественного гражданского судостроения / А. А. Нарусбаев // Судостроение. – 1993. – № 11–12. – С. 63. **34. История** отечественного судостроения... – Т. 4. – С. 10. **35. Історія** народного господарства Української РСР: у 3 т., 4-х книгах. – Т. 2. / [В. О. Голобуцький, М. Д. Горбоватий, Г. І. Ковальчак і др.]; відпов. ред. Дерев'якін Т. – К. : Наукова думка, 1984. – С. 272. **36. История** отечественного судостроения... – Т. 4. – С. 10; Нарусбаев А. А. Судостроение в годы первых пятилеток... – С. 88.

Надійшла до редколегії 1.02.11