УДК 629.5 (091) (477)

Рижева Н.О., *Миколаївський державний університет ім. В.О.Сухомлинського*

Рижева Надія Олександрівна (1956 р.н.). У 1978 р. закінчила історичний факультет Миколаївського державного педагогічного інституту. Кандидат історичних наук, доцент МДУ ім. В.О.Сухомлинського. Коло наукових інтересів – *історія суднобудування, науки і техніки; проблеми розвитку національної інтелігенції.*

СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ СУДНОБУДІВНОЮ ПРОМИСЛОВІСТЮ УКРАЇНИ У 20-ті рр. XX ст.

У статті досліджується процес становлення та розвитку системи жорсткого централізованого регулювання суднобудівної промисловості.

The problems of foundation and development of the strict centralized regulation and management system in the shipbuilding industry are analyzed in the article.

Одним з найперспективніших секторів економіки України є кораблебудівна галузь, динамічний розвиток якої залежить від експлуатації якісно нових сучасних суден. Вимоги, які висуває третє тисячоліття до організації безпеки світового судноплавства, зумовлюють потребу комплексного вдосконалення усієї системи суднобудування від загальної структури її управління до впровадження передових технологій у виробництво. Широкомасштабне реформування даної галузі неможливе без урахування попереднього як позитивного, так і негативного досвіду. На особливу увагу заслуговують здобутки українського суднобудування у перші роки організації радянської системи управління промисловістю, яка ґрунтувалася на жорсткому, централізованому керуванні економікою. Вивчення цього досвіду може допомогти уникнути помилок минулого й окреслити перспективні напрями розвитку у майбутньому.

У літературі, що представляє історію суднобудування двадцятих років XX ст., досі ще не отримали висвітлення нові оцінні позиції тогочасних процесів [1]. Автор статті, прагнучи до конкретизації цієї проблеми за вимогами сьогодення, зупиняється перш за все на питаннях створення в Україні системи управління суднобудуванням і розвитком заводів, котрі забезпечували постачання кораблів і суден для морського флоту у двадцяті роки XX століття.

Україна була приєднана до радянської Росії у період громадянської війни за допомогою збройної сили, тому система установ, органів державної влади, розбудовувалася в ній адекватно до РСФРР. Відповідно до політики суворого централізованого регулювання й управління економікою Раднарком УСРР (з 1937 р. – УРСР), діючи на взірець уряду РСФРР, створює на початку 1919 р. Вищу Раду Народного Господарства (ВРНГ), яка мала окреслити всі напрямки виробництва і розподілу в промисловості. Проте реальних повноважень ця установа не уособлювала, бо вся повнота економічного регулювання в Україні зосереджувалася у ВРНГ радянської Росії (грудень 1917 р.). Зі створенням у РСФРР (1918 р.) Ради Праці й Оборони (РПО) ВРНГ здійснювала загальне керівництво економікою за галузевим принципом через Главки (головні комітети). Зокрема в управлінні Головметалу зосереджувалися важка промисловість і суднобудування, отож саме тут концентрувалося керівництво суднобудівними заводами УСРР.

У роки громадянської війни та іноземної військової інтервенції уряд Радянської Росії вважав суднобудівні підприємства України стратегічно важливими об'єктами. Згідно загальним політичним настановам більшовиків суднобудівні заводи республіки націоналізувались. Командування морськими силами Південно-західного фронту республіки використовувало їх технічний потенціал для ремонту і добудови

підводних і малих надводних кораблів [2].

З утвердженням радянської влади в Україні суднобудівна промисловість стає об'єктом пильної уваги нових державних структур. Насамперед це стосувалося заводів Миколаєва і Севастополя.

У Миколаєві в лютому 1920 р. (за місяць по встановленню влади більшовиків), згідно з рішенням ВРНГ, всі суднобудівні заводи міста підпорядковувалися єдиному централізованому управлінню [3]. З метою посилення контролю органів радянської влади над виробництвом суднобудівних заводів у квітні 1920 р. заводи "Руссуд", "Темвод" и "Ремсуд" об'єднуються в одне підприємство, що отримало назву "Тремсуд" (Трест морського суднобудування) [4]. Створюється єдине управління заводами "Наваль" і "Тремсуд", яке пізніше отримало назву Миколаївські державні заводи (Микдержзаводи). Вже у травні 1920 р. ВРНГ спільно з командуванням морських сил Російської радянської республіки ухвалюють рішення, за яким підприємствам міста ставили за обов'язок добудову двох підводних човнів типу "АГ", а також переобладнання трьох десантних кораблів типу "эльпидифор" (назви суден, кораблів подаються згідно з вихідною назвою російською мовою) на канонерські човни [5].

Зі встановленням радянської влади в Криму під контролем Наркомату з військових і морських справ почав функціонувати Севастопольський морський завод (Севморзавод), що раніше мав назву Севастопольський суднобудівний завод [6].

Процес подальшої централізації і підпорядкування суднобудівної промисловості України органам вищої влади РСФРР прискорився з підписанням союзного договору між УСРР і РСФРР (грудень 1920 р.), за яким створювалося кілька об'єднаних Наркоматів, у тому числі й ВРНГ. Об'єднання ВРНГ надавало апаратним структурам РНК РСФРР такі повноваження, що дозволяли повністю ігнорувати рішення українських державних установ. Насамкінець після утворення СРСР (грудень 1922 р.) ВРНГ УСРР, як і всі інші органи управління промисловістю республіки, регулювалася центральними установами з Москви.

У березні 1921 р. Раднарком РСФРР приймає постанову "Про державне суднобудування", згідно з якою у Головметалі ВРНГ засновувалося Управління суднобудуванням – Центросудбуд, котрому підпорядковувалися всі суднобудівні підприємства [7].

У серпні 1922 р. для керівництва південними машинобудівними та механічними заводами у Харкові був заснований Південний машинобудівний трест, до якого увійшли миколаївські суднобудівні заводи: "Наваль", "Тремсуд". Севморзавод знаходився під безпосереднім контролем відділу металу ВРНГ РСФРР. У жовтні того ж року Севморзавод, а потім і "Наваль" були переведені на господарчий розрахунок, але реальної економічної самостійності підприємства не набули. Таким чином, на початку 20-х років XX ст. відбулося завершення процесу утворення єдиного управління суднобудуванням з централізованим керівництвом з Москви [8].

Відзначимо, що суднобудування як одна з найскладніших галузей важкого машинобудування зазнало під час громадянської війни значних втрат (більшість підприємств зруйновані). Потрібні були великі кошти, котрих не було, тому відроджувалося воно повільніше, аніж інші галузі промисловості.

У 1921-1922 рр. партійно-радянське керівництво країни, не маючи можливості забезпечити підприємства України необхідним фінансуванням, основним "засобом" допомоги у відновленні суднобудування вважало організацію заходів ідеологічного впливу на трудові колективи і проведення неоплачуваних "суботників" та "недільників". На заводах Миколаєва та Севастополя регулярно проходили мітинги, на яких виступали відомі діячі комуністичної партії та радянської держави: М. Фрунзе, М. Калінін, Г. Петровський та ін. Їх виступи (так звана "агітаційно-роз'яснювальна робота") зводились до "виховання" у робітників "пролетарської свідомості", трудового ентузіазму і повної відданості в служінні "новій" соціалістичній Батьківщині. Утворювані на суднобудівних підприємствах партійні й комсомольські організації стали основною ланкою в реалізації директив партійно-радянського апарату – "виховання нового ставлення до праці" [9].

Відзначимо, працівники суднобудівних підприємств України розуміли, що в умовах повоєнної розрухи покладатися можна тільки на власні сили. Історичні джерела початку 20-х рр. XX ст. дозволяють стверджувати, що вирішальну роль у відновленні заводів відігравали не партійні й комсомольські організації, а робітники та службовці. До 1923 р. з державного бюджету не надходило ніяких асигнувань для ремонту і підтримки виробничих потужностей підприємств цієї галузі. Капітальний ремонт споруд та устаткування проводився заводами за рахунок мобілізації внутрішніх ресурсів [10].

Узимку 1920-1921 рр. трудові колективи суднобудівних підприємств (Севморзавод, "Наваль", "Тремсуд") власними силами відновлювали цехи, ремонтували обладнання, приводили до ладу територію. Відновлення відбувалося за надзвичайно важких умов. Загальна криза економіки в Україні після майже сімох років війни (з 1914 р.) призвела до критичних наслідків і коштувала життя багатьом робітникам. Страшні своїм откровенням статистичні дані про смертність у трудовому колективі Севморзаводу, де зазначено,

що у 1921 р. не дійшли до робочих місць: у січні – 3,82%, у травні – 5,35%, у липні -12%, у серпні – 16,3%. Як згадував пізніше керівник заводу В.В.Чорбо, "...бували дні, коли я підписував більше нарядів на труни, ніж на виробничі роботи" [11].

Подібне спостерігалося й на інших підприємствах. У 1921-1922 рр. суднобудівні заводи стали фронтом, де не було поранених, але рахували загиблих [12].

Вихід із ситуації, що склалася, знаходили самі заводи. Керівництво Севморзаводу з метою забезпечення робітників та службовців продовольчими товарами організувало кооператив "Відродження", у якому створили спеціальний фонд з виробів підприємства, котрі обмінювалися на продукти харчування [13].

Суднобудівні заводи розширювали асортимент і приймали всі пропоновані їм виробничі замовлення – ремонтували бронепоїзди, паровози, вагони, цистерни, виготовляли чавунні печі, парову і водяну арматуру, сокири, пилки та інший реманент для сільського господарства [14].

Однак пріоритетним напрямком у діяльності суднобудівних заводів залишалось профільне виробництво. Партійно-радянське керівництво, посилаючись на "загрозливу" зовнішньополітичну ситуацію, ізоляцію Радянської держави щодо інших західних країн, поставило завдання термінового відновлення військово-морських сил [15].

Відзначимо, що цивільне і військове суднобудування протягом досліджуваного періоду, як і до 1917 р., перебувало у підпорядкуванні різних відомств. ВРНГ, Наркомати шляхів сполучення і фінансів за допомогою відповідних управлінь, відділів, комітетів та акціонерних товариств контролювали все суднобудування, судноремонт і комерційний флот СРСР. Наркомат з військових і морських справ керував військовим флотом через Управління військово-морськими силами. Нарком у військових і морських справах одночасно був і головою Революційної військової ради СРСР [16].

На початку 20-х рр. XX ст. розробляється перша радянська військово-морська доктрина, у якій визначається теорія малої війни, орієнтована на активні оборонні дії флоту у власних прибережних водах. Бойові дії з більш сильним супротивником передбачалося вести шляхом нанесення стрімких ударів з легких надводних кораблів, підводних човнів і морської авіації [17]. Означена доктрина не враховувала фінансово-економічних можливостей розореної війною країни, стану суднобудівної бази, складного становища Чорноморського флоту. Так, у 1924 році на Чорному морі залишалися в строю лише крейсер, есмінець, 2 міноносці, 3 канонерські і 5 підводних човнів, 15 тральщиків і 3 допоміжні кораблі [18].

Про реальне становище у військово-морських силах на Чорному морі свідчать і такі факти: у ході воєнних дій 1914-1920 рр. Чорноморський флот був практично знищений: 161 судно затоплене, а вцілілі військові і торгові судна опозиційні сили, що воювали з Радянською владою, повели в іноземні порти.

За умов, що склалися, Рада Праці й Оборони прийняла рішення сформувати на Чорному морі спеціальне управління (ЭПРОН) з підйому затонулих суден [19]. Усі наявні кораблі поділялися на категорії, зокрема діючі, резервні, довгострокового зберігання, збережені в порту, особливого призначення, у капітальному ремонті, у стадії добудовування, призначені для добудування, недобудовані, здані для ліквідації [20].

Не маючи фінансів на швидке відновлення флоту, радянське керівництво спиралося на демагогічні заяви, метою яких було отримати матеріальну підтримку, неоплачувану фізичну енергію робітників і селян. У грудні 1921 р. на VI Всеукраїнському з'їзді Рад пролунав заклик до робітників і трудового селянства республіки "усіляко" сприяти відродженню морських сил на Чорному морі.

Перед такими заводами України як Севморзавод і "Наваль" (наприкінці 1922 р. останній перейменований на суднобудівний завод імені А.Марті) було поставлене завдання відновити і добудувати вже наявні кораблі.

У 1922 р. завод імені А.Марті добудував, провів випробовування і здав флоту два підводні човни типу "АГ", піднятий з дна моря в районі Одеси ескадрений міноносець "Занте", який отримав назву "Незаможник", що уповні логічно, адже відродження корабля було неможливим без фінансової допомоги селян України, бо на державні асигнування корабель відремонтували лише на 60% (не вистачало ще 30 млн. руб.). Всеукраїнська центральна комісія незаможних селян (ВЦ КНС) ухвалила провести серед сільської бідноти республіки збір 100 тис. пудів хліба. Гроші від продажу зерна були передані на завершення будівництва корабля [21].

Слід відзначити, що партійно-радянські структури неодноразово вирішували проблеми зміцнення промисловості, армії і флоту СРСР за рахунок коштів робітників і селян.

У зазначений період на заводі ім. А.Марті розпочалася добудова ескадрених міноносців "Корфу" і "Левкас" (які відповідно отримують назви "Петровский" і "Шаумян"). До жовтня 1917 р. ці кораблі мали готовність 50-70%, після добудови у 1925 р. вони були спущені на воду [22].

Відновлення, ремонт і добудова кораблів, суден для Чорноморського флоту, виготовлення котлів, дизелів та інших машинобудівних виробів, а також непрофільної продукції не могли завантажити повністю виробничі потужності

заводу. У 1924 р. його технічне обладнання використовувалося не більше ніж на 40% [23].

Критичною була ситуація і на миколаївських суднобудівних і судноремонтних заводах, що входили до складу "Тремсуду". У 1921-1922 р. тут завершили добудування шести "эльпидифоров" – багатоцільових допоміжних суден, закладених у 1916-1917 рр., які використовувалися як канонерські човни і тральщики. У зв'язку із гострою необхідністю в суднах для перевезення рідкого палива, два "эльпидифора" були добудовані як танкери. Проводилися роботи з дообладнання чотирьох підводних човнів типу "АГ" [24]. На початку 1923 р. після спуску підводного човна АГ-26 на підприємствах були вичерпані всі матеріально-технічні ресурси. Відсутність необхідного фінансування змусило правління миколаївських державних заводів прийняти (квітень 1923 р.) рішення про переведення "Тремсуда" на режим консервації. Суднобудівний цех колишнього "Руссуда" став частиною заводу імені А.Марті, куди переводилися робітники, передавалися залишкові плавзасоби і матеріали. До кінця 1923 р. ще тривала добудова "эльпидифоров" і консервація обладнання, частина якого передавалася Харкову для нового тракторного заводу [25].

Відновлення кораблів Чорноморського флоту стає одним з основних напрямків діяльності Севморзаводу. У зазначений період ремонтувалися катери, есмінці, тральщики, підводні човни. На замовлення акціонерного товариства "Рудметалторг" розбиралися старі військові кораблі, у тому числі "Синоп", "Пантелеймон" ("Потёмкин"). Відбувалось сортування брухту: придатні для використання механізми, електроустаткування, арматуру знімали без ушкоджень; чавун, сталь, бронзу, мідь сортували окремо. Це була важка, але вкрай потрібна робота за умов відродження металургійної промисловості. За п'ять років на заводі розібрали сім панцирних кораблів, підводний човен, а також плавучий док [26].

У 1922-1923 рр. першим великим замовленням Севморзаводу було відновлення і капітальний ремонт для Чорноморського флоту крейсера "Коминтерн" (колишня назва – "Память Меркурия"). Ушкодження на крейсері були настільки значними, що фахівці, оглянувши корабель, резюмували: відновлення неможливе (були підірвані головні машини, котли, водонепроникні переборки). Однак, усупереч думки фахівців, завод розпочав ремонт крейсера, і його капітальний ремонт започаткував новий етап в історії Севморзаводу.

Зобов'язання щодо відновлення крейсера у швидкий термін – до свята 1 травня 1923 р. – і переважно за рахунок внутрішніх ресурсів заводу досить уміло використовувалися у пропагандистській роботі партійно-радянського апарату. 17 січня 1923 р. відбулися загальні збори робітників та службовців, де була виголошена доповідь працівника політуправління про роль Червоного Чорноморського флоту в захисті кордонів Радянської Росії [27].

Цілком зрозуміло, що не декларативні гасла зіграли вирішальну роль у справді швидко виконаному ремонті корабля, а бажання колективу заводу відновити основне виробництво – суднобудування і судноремонт. Незважаючи на те, що не вистачало запасних частин і доводилося використовувати механізми зі старих лінкорів ("Евстафий" і "Иоанн Златоуст"), а циліндри головних машин були зняті з однотипного крейсера "Богатырь", колектив працював з високою продуктивністю, результативністю. Капітальний ремонт шести водотрубних котлів крейсера зроблено всього за 6 місяців у той час, як у довоєнний період подібний ремонт виконувався за 8 місяців [28]. Історія зберегла прізвища кращих представників заводського колективу: майстра В.Данилочкіна, старшого складальника П.Четуєва, складальників Є.Нефьодорова, І.Лопачука, бригадира слюсарно-складального цеху М.Бегосинського, а також слюсаря В.Гусєва й ін. [29]. Крейсер "Коминтерн", що став флагманом відродженого Чорноморського флоту, 1 травня 1923 р. був приведений у повну технічну готовність. На належному якісному і швидкому ремонті корабля позначилися професіоналізм і відповідальне ставлення до роботи більшості членів трудового колективу підприємства.

Відзначимо, що цей чинник є одним з найважливіших з-поміж компонентів, які сприяли відновленню суднобудівної промисловості, він був визначальним на підприємствах даної галузі в Україні упродовж усього досліджуваного періоду.

У 1923-1924 рр. судноремонт на Севморзаводі становив усього 10% від загального обсягу робіт, а обладнання підприємства було завантажене на 40%. Завод за своїми виробничими потужностями міг надати роботу 6 тис. осіб, однак працювало менше половини. Нечисленні військовий і торговий флоти не забезпечували його (як і миколаївські суднобудівні заводи) необхідними замовленнями [30].

Суднобудівні заводи України до середини 20-х рр. XX ст. за своїм технічним оснащенням вважалися найбільшими серед галузевих підприємств СРСР і мали чималий досвід у відновлюванні суден. Протягом 1925-1926 рр. валова продукція суднобудівних заводів в УРСР становила 28,4% від загальносоюзного у цій галузі [31]. Однак обсяг їх виробництва не перевищував 30% від виробництва промисловості у 1913 р. Спрацювання технічного устаткування, що майже не поновлювалося з початку Першої світової війни, сягало 25-30%.

З 1922-1925 рр. на всю суднобудівну промисловість СРСР було виділено усього 7,5 млн. руб. або 14-15% вартості спрацювання основних фондів, що виключало можливість відновлення виробничих потужностей заводів [32].

У 1925 р. в промисловості України загалом визначилися позитивні зміни. Однак у суднобудівній галузі цього не спостерігалося: без великих державних замовлень вона перебувала в стані стагнації. Були потрібні кардинальні, термінові заходи для відновлення суднобудування. Радянське керівництво бачило вихід із ситуації, що склалася, у суворому плануванні і визначенні перспективних заходів розвитку галузі.

У 1923 р. Центральне управління річкового транспорту – Головвод – розробило загальну схему перспективного плану відновлення річкового флоту на 1923-1932 рр., у якому визначалася програма розвитку річкового суднобудування. У вересні 1924 р. РПО затверджує програму ремонту кораблів Військово-Морського флоту СРСР на 1924-1925 бюджетний рік. У серпні 1925 р. затверджується перша перспективна 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. Отже, перспективне планування в суднобудуванні почалося до складання п’ятирічних планів розвитку народного господарства України й СРСР у цілому [33].

Одночасно з розробкою програм запроваджується низка заходів щодо технічного забезпечення призначених до будування кораблів і суден. 20 червня 1923 р. ВЦВК і Раднарком прийняли постанову про заснування Російського регістру, пізніше перетвореного на Регістр СРСР – юридичного органу технічного нагляду і класифікації цивільних морських суден. У листопаді цього ж року Реввійськрадою СРСР був затверджений науково-технічний комітет Управління Військово-Морськими Силами. У березні 1925 р. у складі Суднотресту створили Центральне технічне бюро, перетворене пізніше на Центральне бюро з морського суднобудування – першу самостійну проектно-конструкторську організацію радянського суднобудування [34].

У 1925-1926 рр. вище партійне і радянське керівництво почало форсувати розвиток важкої індустрії країни. Зі зростанням промислового виробництва і будівництвом нових заводів збільшувалася необхідність розвитку морського і річкового транспорту. Значна частина зовнішньої торгівлі здійснювалася морським шляхом. Витрати валютних коштів на індустріалізацію компенсувалися нарощуванням обсягів вивозу нафти, лісу і харчових продуктів через морські порти засобами торгового флоту. Здешевити перевезення вантажів, уникнувши високих фрахтових розцінок, можна було шляхом збільшення чисельності суден морського і річкового флоту. Саме це і визначило першочерговість становлення комерційного, торгового суднобудування.

Як зазначалося вище, 14 серпня 1925 р. Рада Праці й Оборони затвердила перший п'ятирічний план розвитку суднобудування на 1925/26-1929/30 рр. Даний факт, як у радянській, так і в сучасній спеціальній літературі з історії суднобудування, вважається початком нового етапу розвитку суднобудівної промисловості в цілому: адже до цього періоду підприємства України займалися відновленням, капітальним ремонтом і добудуванням кораблів, закладених до 1917 р., а з 1925 р. починається закладення і будівництво суден цивільного флоту [35].

Першими транспортними суднами, збудованими в Україні, були танкер “Красный Николаев” (перейменований потім в “Эмбанефть”) і лісовоз “Михаил Фрунзе”. У практиці радянського суднобудування створення нових кораблів, як правило, ідеологічно обігравалося партійно-радянською номенклатурою. І закладення, і спуск корабля присвячувалися знаменним подіям в історії соціалістичної держави. Усіляко заохочувалися, пропагувалися дострокові спуски кораблів до “знаменних” для радянської історії дат [36].

Танкер “Красный Николаев” був закладений на Миколаївському суднобудівному заводі імені А. Марті 7 листопада 1925 р., у день святкування восьмої річниці Жовтневого перевороту. Судно було повністю побудоване і здане флоту в липні 1929 р. Відповідно до виробничої програми на 1925-1926 рр. заводу виділялося 26 млн. руб., з них на розвиток суднобудування призначалося 50% [37].

Підприємство розширювало і виробництво непрофільної продукції. Так, у 1927 р. завод отримав велике замовлення на виготовлення залізничних відкритих двовісних вагонів вантажопідйомністю 20 т і залізничних цистерн клепаної конструкції вантажопідйомністю по 50 т кожна для перевезення нафтопродуктів. Будувалися також дизелі і парові котли для електростанцій та ін. Одночасно завод починає реконструкцію виробництва й підготовку до запуску в експлуатацію мартенівського цеху (зупиненого в роки громадянської війни) [38].

На стапелі Севморзаводу 14 листопада 1925 р. після п'ятнадцятирічної перерви було закладено лісовоз “Михаил Фрунзе” [39]. Головним будівельником був призначений корабельний інженер М.Звягін. Замовлення на перше судно виконувалося за важких умов. Паралельно з будівництвом лісовоза дообладнувалися крановим господарством стапелі, виготовлялося необхідне оснащення, прокладалися під’їзні колії. Через

затримку в надходженні необхідної документації не вдалося вчасно подати замовлення на постачання матеріалів та устаткування. До того ж заводи-контрагенти нерідко зривали строки необхідних постачань. Фахівцям підприємства доводилося шукати вихід на місці. Так, не дочекавшись надходження гребного і проміжного валів з Балтійського заводу (м. Ленінград), суднобудівники змушені були використовувати вали з розібраного лінкора "Императрица Мария".

10 червня 1927 р. лісовоз "Михаил Фрунзе" 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.

Колектив заводу здійснював також випуск непрофільної продукції. У березні 1926 р. після тривалої перерви знову розпочалося виробництво котлів: за неповних два роки їх було створено більше п'ятдесяти. У механічних і гарячих цехах виготовлялися відцентрові електронасоси, помпи різних типів, брашпелі й інше устаткування [40].

Військово-морські інтереси СРСР, що ґрунтувались на доктрині "активної оборони", вимагали оновлення і поповнення корабельного складу Чорноморського флоту. Рада Праці й Оборони 26 листопада 1926 р. затверджує першу кораблебудівну шестирічну "Програму розбудови Морських РСЧА на 1926/27-1931/32 рр.", що засвідчила перехід від капітального ремонту і відновлення кораблів до будівництва нових [41]. Відповідно до названої програми у березні 1927 р. на Миколаївському заводі імені А. Марті були закладені перші радянські підводні човни типу "Д" ("Декабрист"), а у вересні цього ж року почалося спорудження двох сторожових кораблів для Чорноморського флоту – "Шторм" і "Шквал". На підприємстві була завершена (березень 1927 року) добудова крейсера "Червона Україна" (колишній "Адмирал Нахимов"), закладеного в 1913 р. [42].

У 1925-1926 рр. будівництво нових суден розпочали заводи річкового суднобудування, які до того забезпечували лише першочергові роботи щодо відновлення суден річкового транспорту. У листопаді 1927 р. РПО розглянула і затвердила підготовлену Головметалом ВРНГ дворічну програму річкового суднобудування.

Отже, з 1925 р. починається новий етап у суднобудівній промисловості України. Вперше після воєнних потрясінь, державно-політичних змін, глибокої економічної кризи на заводах закладаються майже одночасно два судна для цивільного флоту. Усе це доводить, що будівництво морського флоту в республіці досягло темпу результативної активності.

У зв'язку з ухвалою 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.; військового кораблебудування – 4 лютого 1929 р. Підкреслимо, усі програми були безпідставно переглянуті у бік збільшення [43].

Література

1. История отечественного судостроения: В 5 т. / Под ред. акад. И.Д.Спасского. – СПб.: Судостроение, 1995. – Т. 3. – 560 с.; Т. 4. – 1996. – 560 с.; Корабельная летопись. – Севастополь: Арт-Принт, 2003. – С. 164-172; Яковлев В.И.Корабли и верфи. Изд. 2-е. – Л.: Судостроение, 1973. – С. 259-275.
2. Корабелы Севастополя. – Л.: Судостроение, 1983. – С. 85-87; Кац Р.С., Златопольская О.М., Смирнов А.И. Черноморский судостроительный – 1898-1972. – Л.: Судостроение, 1973. – С. 162-167.
3. Крючков Ю.С. История Николаева – от основания до наших дней. – Николаев: Возможности Киммерии, 1996. – С. 164.
4. Малярчук А.А. Верфь на Ингуле. – Л.: Судостроение, 1989. – С. 140.
5. История отечественного судостроения. – Т. 3. – С. 481.
6. Корабельная летопись. – С. 164.
7. Хроника Отечественного судостроения и мореплавания // Судостроение. – 1980. – № 9. – С. 59-60.
8. Макеенко М.М. Очерк развития машиностроения СССР в 1921-1928 гг. – Кишинев: Картя молдовеняске, 1962. – С. 24-25, 33-37.
9. Краснознаменный Черноморский флот. – М.: Воениздат, 1987. – С. 135; Кац Р.С., Златопольская О.М., Смирнов А.И. Указ. соч. – С. 173.
10. Історія народного господарства Української РСР: У 3 т., 4 кн. – Т. 2. – К.: Наук. думка, 1984. – С. 158.
11. Корабельная летопись. – С. 166.
12. Кац Р.С., Златопольская О.М., Смирнов А.И. Указ. соч. – С. 173; Выборный П., Гуйван В., Журавель А. Имени 61 коммунара. – Одесса: Маяк, 1973. – С. 161; Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО), ф. 577, оп. 1, спр. 204, арк. 21, 45-47.
13. Корабелы Севастополя. – С. 95-99.
14. Кац Р.С., Златопольская О.М., Смирнов А.И. Указ. соч. – С. 176; Корабелы Севастополя. – С. 96.
15. История отечественного судостроения. – Т. 3. – С. 485.
16. Берхин И.Б. Военная реформа в СССР (1924-1925 гг.). – М.: Воениздат, 1958. – С. 229.
17. История отечественного судостроения. – Т. 3. – С. 485.
18. 18. Афонин Н.Н. Становление ВМФ СССР // Судостроение. – 1987. – № 1. – С. 53.

19. Волковинский В. Украина восстанавливает Черноморский флот // Морской сборник. – 1979. – № 1. – С. 45.
20. Афонин Н.Н. Становление ВМФ СССР // Судостроение. – 1987. – № 1. – С. 52.
21. Волковинский В. Указ. соч. – С. 45-46.
22. Пляскова Л.А., Кучеренко Л.М. Наш Черноморский. 1897-1987. – М.: Мысль, 1989. – С. 88; Зубов Б.Н., Нарусбаев А.А. Судостроение в годы первых пятилеток // Экономика судостроительной промышленности. – 1987. – № 3. – С. 4.
23. Пляскова Л.А., Кучеренко Л.М. Указ. соч. – С. 89.
24. ДАМО, ф. 577. оп. 1, спр. 198, арк. 1-1зв; Зубов Б.Н., Нарусбаев А.А. Указ. соч. – С. 4.
25. Выборный П., Гуйван В., Журавель А. Указ. соч. – С. 117.
26. Корабельная летопись. – С. 167.
27. Державний архів міста Севастополя. Ф. 253, оп. 2, спр. 430, арк. 32-36.
28. Корабельная летопись. – С. 168-169.
29. Севастопольский морской. Очерк / Редакционная коллегия: Гарбузов А.К., Горелик Т.И. и др. – Симферополь: Таврия, 1976. – С. 28; Корабелы Севастополя. – С. 99-100.
30. Корабельная летопись. – С. 169-170; Корабелы Севастополя. – С. 102-103.
31. Макеенко М.М. Указ. соч. – С. 85.
32. История отечественного судостроения. – Т. 3. – С. 482.
33. Хроника Отечественного судостроения и мореплавания. – С. 60; Зубов Б.Н., Нарусбаев А.А. Указ. соч. – С. 5.
34. Зубов Б.Н., Нарусбаев А.А. Указ. соч. – С. 5.
35. История отечественного судостроения. – Т. 4. – С. 5; Нарусбаев А.А. Судостроение в первые годы Советской власти // Судостроение. – 1987. – № 1. – С. 50.
36. Красный Николаев. – 1925. – 11, 13 июня; 12 ноября; 1927. – 21, 24 мая.
37. Кац Р.С., Златопольская О.М., Смирнов А.И. Указ. соч. – С. 184-185; ДАМО, ф. 578, оп. 1, спр. 803, арк. 48-52, 218-218 зв.; Красный Николаев. – 1925. – 12 ноября.
38. Кац Р.С., Златопольская О.М., Смирнов А.И. Указ. соч. – С. 185-186; Пляскова Л.А., Кучеренко Л.М. Указ. соч. – С. 94-97.
39. Усольцев В.С. Построены корабелами Севастополя. – Севастополь: Ахтиар, 1995. – С. 51.
40. Корабельная летопись. – С. 170-172; Корабелы Севастополя. – С. 105-110.

Надійшла до редколегії 18.11.2004 р.