



ВОЗНИКНОВЕНИЕ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В УКРАИНЕ

Хотя история Украины насчитывает свыше тысячи лет, кораблестроение как вид технической деятельности сформировалось в Украине в конце XVIII века, и главная роль в этом принадлежит городам Николаеву, Херсону, Севастополю.

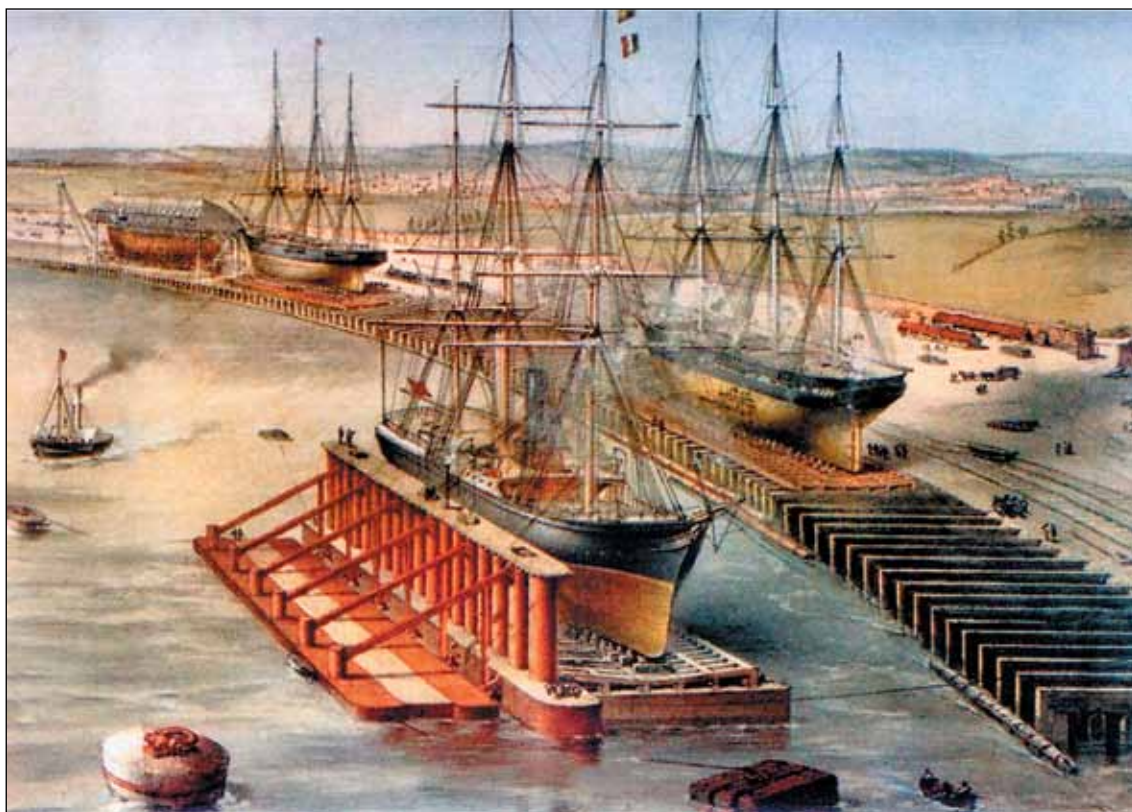
История судостроения Украины восходит к судостроению Киевской Руси, затем запорожских казаков. С момента вхождения Украины в состав России украинское судостроение тесно связано с развитием российского.

Первое морское учебное заведение в России было основано еще в 1701 году в Москве. Это была школа математических и навигационных наук, которая выпускала моряков, шкиперов, артиллеристов

и учителей. В 1715 году в Петербурге из старших курсов этой школы создается Морская академия. В 1752 году на базе Морской академии и гардемаринской роты основан Морской шляхетский кадетский корпус.

В 1798 году по указу российского императора Павла I в Петербурге и Херсоне создаются первые училища корабельной архитектуры. Однако вскоре училище в Херсоне (через пять лет, так до конца не сформировавшись) было закрыто. Из Петербургского училища возникло Высшее военно-морское инженерное училище имени Ф. Э. Дзержинского. В этих училищах впервые стали преподавать теорию кораблестроения и готовили специалистов для кораблестроения.

*Плавучий док
николаевского
Адмиралтейства*



В Николаеве первыми учебными заведениями, готовившими специалистов для адмиралтейства, стали Морское артиллерийское училище, основанное в 1793 году, Морской кадетский корпус (1794 г.), а также училище корабельной архитектуры (1798 г.). Они выпускали военных морских офицеров и технических специалистов, которые, пройдя обычный в то время путь обучения учениками мастеров-кораблестроителей на судовой верфи и получив образование за границей (Англия, Франция и др.), становились в дальнейшем строителями кораблей. Открытое в последующие годы Николаевское училище флотских юнг готовило шкиперов, фельдшеров и писарей, а для кораблестроительной верфи – мастеровых. Учебный флотский экипаж также готовил для адмиралтейства квалифицированных мастеровых.

В 1862 году была учреждена портовая ремесленная школа, которая была основана вместо расформированной штурманской роты и 2-го учебного экипажа. В портовой ремесленной школе учеников обучали столярному, токарному, слесарному и кузнечному ремеслам и выпускали мастерами с распределением по мастерским.

Вот яркий пример. **Степан Иванович Чернявский** (1804–1868) – блестящий николаевский инженер-кораблестроитель. Успешно окончив в 1826 году Николаевское штурманское училище, он направляется в Англию



для получения кораблестроительного образования. После возвращения в Россию и службы в севастопольском Адмиралтействе в 1836 году переводится в Николаев, где в течение 17 лет занимается проектированием и строительством в общей сложности четырех десятков кораблей различных типов, в том числе таких линейных кораблей, как „Двенадцать Апостолов“, „Париж“, „Великий князь Константин“.



Линейный корабль „Двенадцать Апостолов“



Линейный корабль „Великий князь Константин“

Эти трехдечные 120–130-пушечные парусные гиганты по проектным параметрам и качеству постройки представляли собой вершинные достижения парусного кораблестроения того времени. Он один из первых в России разрабатывает проекты винтовых корветов и с целью изучения организации и технологии постройки винтовых металлических судов командируется в Англию и Францию.

Признанием таланта подполковника С. И. Чернявского стало направление его в 1855 году в Петербург для руководства проектированием и постройкой 125-пушечного линейного корабля „Император Николай I“ для Балтийского флота. В дальнейшем он является членом различных комис-

Линейный корабль „Париж“



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

сий и комитетов, в том числе по подводному плаванию. Выпускник Николаевского штурманского училища С. И. Чернявский, пройдя нелегкий жизненный путь от подпоручика до генерал-лейтенанта, стал председателем Кораблестроительного технического комитета и членом Морского учебного комитета в Петербурге.

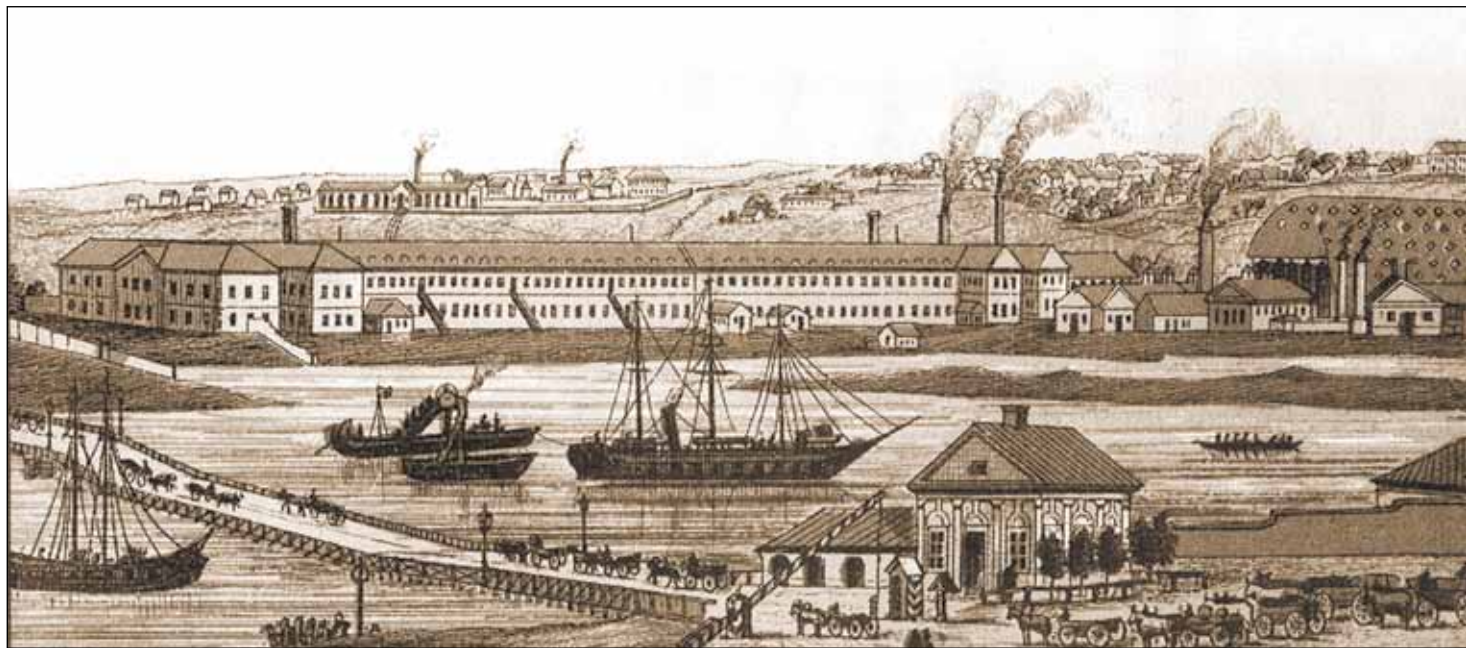
Из этого видно, что Николаевские учебные заведения в то время давали лишь начальное техническое образование, которое часто в дальнейшем совершенствовалось за границей. Впервые идея открытия в Николаеве высшего учебного заведения возникла в 60-х годах XIX века. В докладной записке об основании навигационных классов в связи с открытием торгового (коммерческого) морского порта городская общественность предлагала учредить в городе высшее учебное заведение, необходимое в морском деле. В ответ Министерство внутренних дел России считает необходимым создать в Николаеве Новороссийский университет. Первоначально этот проект был одобрен императором Александром II. Однако впоследствии в результате действий новороссийского и бессарабского генерал-гу-

бернатора А. Г. Строганова и попечителя Одесского учебного округа Н. И. Пирогова Александр II изменил свое первоначальное решение и в 1865 году Новороссийский университет открывается в Одессе.

Идея о развитии в городе высшего образования не оставляет николаевцев, и в 1868 году николаевский военный губернатор Б. А. Глазенап предлагает учредить в Николаеве политехнический институт. Но и в этот раз, несмотря на настойчивые четырехлетние усилия губернатора и городской общественности, основать в Николаеве Новороссийский политехнический институт не удалось. Причиной отказа послужило решение правительства России об устройстве в Харькове технологического института.

В 90-х годах XIX века судостроительная промышленность Николаева, морской торговый флот ощущают нехватку технических специалистов и учреждение технических учебных заведений вновь становится актуальным. Главный инспектор кораблестроения Российской империи Н. Е. Кутейников в докладе „О высших школах судостроения“ в 1897 году писал, что в России совершенно не организо-

*Николаевское
Адмиралтейство*



**ВОЗНИКНОВЕНИЕ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ В УКРАИНЕ**

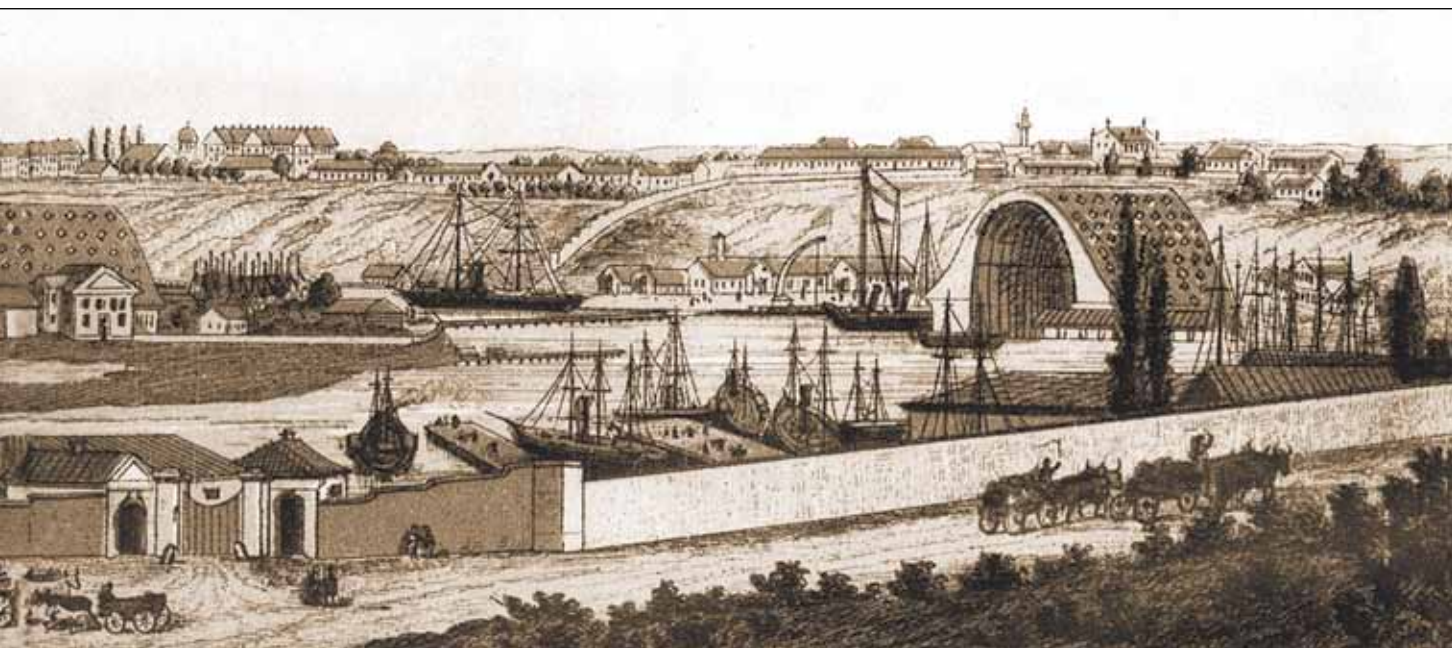
вана подготовка специалистов для торгового судостроения.

Во всей промышленности России специалистов с высшим и средним техническим образованием было недостаточно. По данным 1885 года, из 22322 руководителей промышленных предприятий только 1607 (7,2 %) человек имели такое образование. При этом третья часть из них были иностранцы. Это привело к возникновению в России новых высших и средних технических заведений. Так, в 1898 году были основаны Киевский и Варшавский политехнические институты. В 1894 году в Николаеве открывается первое в Украине железнодорожное училище особого типа – с усиленным преподаванием предметов строительной специальности, ныне Николаевский техникум железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова.

В 1902 году открывается Петербургский политехнический институт с коммерческим, кораблестроительным, электромеханическим отделениями (решение об учреждении принято в 1901 году). Впоследствии кораблестроительное отделение было реорганизовано в Ленинградский кораблестроительный институт (ныне

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет). Именно поэтому в 2001 году в Санкт-Петербурге отмечалось столетие кораблестроительного образования в России. Обращаем внимание, что при определении даты возникновения кораблестроительного образования в России исторические факты открытия навигационной школы в 1701 году в Москве и Петербургского училища корабельной архитектуры в 1798 году российская судостроительная общественность не приняла во внимание. Перечисленные выше учебные заведения готовили квалифицированных морских военных офицеров, в основном ориентированных на эксплуатацию кораблей, и их выпускники шли в военно-морской флот. Было признано, что системное профессиональное кораблестроительное образование ведет начало от даты основания кораблестроительного факультета Петербургского политехнического института в 1901 году.

В 1901 году Министерство народного просвещения России сообщило об учреждении в городе Николаеве с 1 июня 1902 года среднего механико-технического





Среднее механико-техническое училище (1900-е годы)

(впоследствии политехнического) училища четырехклассного типа.

Так уж случилось, но основание среднего механико-технического училища оказалось связанным с личным участием императора Николая II. Описание этой истории находим в очерке Н. В. Цехановича.

В отчете за 1895 год генерал-губернатор Николаева вице-адмирал Н. В. Копытов (1833–1901 гг.) докладывал, что на местных фабриках и заводах наблюдается „полное отсутствие!” русских механиков со средней подготовкой. Император, прочтя отчет, подчеркнул слово „отсутствие”, сделав на полях отметку „отчего?”.

В связи с этим кабинет министров предложил министру финансов дать сведения и предложения в объяснение такого „печального явления”.

Министр, статс-секретарь С. Ю. Витте сообщил, что до 1895 года в России было лишь пять средних технических учебных заведений и количество лиц, их окончивших, было незначительно. По мнению министра, „в интересах русского производства” было бы желательным развитие отечествен-

ного среднего технического образования.

Несмотря на столь высокое внимание, дело об учреждении среднего механико-технического училища начало решаться довольно медленно. Многочисленные комиссии, бюрократические заседания – кому отдать предпочтение: Николаеву или Одессе.

Первым директором училища стал коллежский советник инженер-механик В. А. Углецкий, а затем с 1906 года – инженер-механик И. С. Некрасов.

Училище готовило специалистов среднего технического уровня по механической, электромеханической, судостроительной и строительной-дорожной специальностям. При училище существовала также низшая ремесленная школа. Учебные занятия начались в сентябре 1902 года. Это училище впервые в истории Николаева стало готовить специалистов практического кораблестроительного направления. С этого момента кораблестроительное образование в Николаеве не прекращалось до настоящего времени. Выпускники училища и института в основном



составили техническую интеллигенцию судостроительного производства Украины (заводов, научно-исследовательских и проектных организаций).

Интенсивная судостроительная деятельность николаевских заводов, рост численности занятых на них работников, активное участие специалистов заводов в проектировании новейших по конструкции кораблей в предвоенные и военные годы все более настойчиво требовали решения проблемы обеспечения местной судостроительной промышленности своими высококвалифицированными кадрами.

В военный 1916 год предпринимается четвертая по счету попытка открыть политехнический институт в Николаеве с такими отделениями, как техническо-санитарное для подготовки специалистов в области благоустройства городов (водопровод, канализация, бани, холодильники, рынки, освещение, вентиляция, трамваи и т. п.), агрономическое, кораблестроительное, электротехническое, экономическое.

Городская дума планировала отвести для этих целей 20 десятин земли для здания института и 200 десятин для учебных мастерских; выделить один миллион рублей для строительства.

Предполагалось, что после окончания войны возникнет оживленный спрос на суда коммерческого морского и каботажного флота, пополнение которого будет затруднено, если заранее не подготовить необходимый штат корабельных инженеров и механиков. Николаев – центр судостроения на Черном море – имеет выход в Средиземное море и океаны, поэтому „естественно полагать, что именно в Николаеве должен быть устроен институт с кораблестроительным отделом“.

В Петроград было послано со-

ответствующее ходатайство, вокруг которого развернулась прямо-таки интригующая детективная история. Представитель Николаевской управы телеграфирует из Петрограда 3 января 1917 года: „Ввиду ходатайства Одессы об открытии такого же института, произойдет борьба. Необходимо поспешить с изготовлением обоснованной докладной записки с приведением статистических данных, мотивируя пользу намеченных отделений с указанием средств, ассигнованных городом. Управляющий учебным отделом обещал по получении Записки командировать в Николаев представителя Министерства, чтобы обсудить совместно с городом детали вопроса“.

Начавшаяся февральская революция 1917 года прервала решение этого вопроса.

Как известно, участие николаевских судостроителей в революциях начала века, драматических коллизиях гражданской войны и в сопротивлении оккупации города германскими войсками составляет важнейшую часть общественно-политической жизни нашего, да и не только нашего, края – всей Украины.

Важно подчеркнуть, что проявившаяся с начала века тенденция развития современного технического образования в Николаеве даже в этих сложных условиях практически не прерывалась, что говорит о глубинных причинах этого явления.

Революционные события 1917 года, гражданская война только временно отодвинули на второй план идею открытия в городе высшего технического учебного заведения, но не сняли ее. А с другой точки зрения, может быть, и ускорили, ибо нет каких-либо данных о том, что были предпосылки положительного решения этой проблемы в ближайшем будущем.



Как бы там ни было, но в 1917 году после февральской революции в сложной политической и экономической обстановке Николаевское среднее механико-техническое училище преобразуется в политехническое училище.

Происходит это в августе 1917 года на основании постановления Временного Правительства от 30 мая того же года о преобразовании Николаевского среднего механико-технического училища и низшей ремесленной школы при нем в Николаевское политехническое училище с ремесленной школой при нем и открытии в училище трех отделений – механического, судостроительного и дорожно-строительного.

В июле 1920 года, уже в советское время, Николаевское политехническое училище было реорганизовано в Николаевский индустриальный техникум, который впоследствии был преобразован в Николаевский кораблестроительный институт (ныне Национальный

университет кораблестроения имени адмирала Макарова).

В послевоенные годы были открыты филиалы Николаевского кораблестроительного института вначале в Севастополе (1952 г.) – впоследствии Севастопольский приборостроительный институт, а ныне Государственный университет, а затем и в Херсоне (1967 г.). В последние годы были открыты также филиалы НКИ–УГМТУ–НУК в Керчи (1991 г.), Киеве (1991 г.), а затем в Первомайске (1995 г.), Феодосии (1996 г.), Токмаке (1999 г.), Киеве (2000 г.).

На основании исторических фактов, подтверждающих то, что впервые обучение кораблестроительным профессиям в Николаеве началось в сентябре 1920 года и непрерывно продолжается до настоящего времени, можно утверждать, что в сентябре 2010 года исполняется 90 лет Национальному университету кораблестроения имени адмирала Макарова.

Становление Николаевского кораблестроительного института. Первые годы деятельности. Индустриальный техникум на правах высшего учебного заведения (1920–1925 гг.)

Можно удивляться тому, с какой настойчивостью вопрос о высшем техническом учебном заведении продолжает ставиться городской общественностью даже в трудные годы первой четверти XX века.

В 1918 году, как только закончилась германская оккупация Николаева, член городской управы Цыпкевич вносит на рассмотрение городской Думы предложение об открытии политехнического института, мотивируя тем, что „теперь, когда началось строительство государственной жизни, следует вновь возродить этот вопрос, настолько энергично двинуть его вперед, что-

бы успех мог считаться обеспеченным”.

На данное предложение последовал ответ киевского Министерства торговли и промышленности, согласно которому основание политехникума за счет государственных средств не намечается. Для устранения на Юге Украины недостатка в специалистах-техниках на общественные средства открывается политехнический институт в Одессе.

Тем не менее по городу ходят довольно фантастические слухи о скорой организации Николаевского политехнического института. Так, летом 1919 года (4 июля)

перед самым захватом Николаева деникинцами газета „Известия Николаевского совета рабочих, красноармейских и краснофлотских депутатов“ сообщает, что к открытию Николаевского политехнического института Киевским комиссариатом отдела просвещения будут приняты все меры, в Николаев будут направлены лучшие преподавательские силы из крупных университетских городов Украины. Ныне существующие в Одессе и Херсоне политехнические институты будут целиком или частично переведены в Николаев в качестве первоначальной базы местного института. Предлагалось местному отделу просвещения представить в Киев, в отдел высших школ, смету ремонта помещения для института и план работ с соответствующим заключением местного совнархоза. И только через два года после окончательного установления советской власти в Николаеве происходит это столь долго ожидаемое в городе событие. Но как просто и буднично оно выглядит. Нет ни

„высочайших“ указаний, ни министерских предписаний.

Коллегия подотдела по профессиональному образованию при Николаевском губернском отделе народного образования 16 июля 1920 года в протоколе своего заседания записала: „Слушали: 1) вопрос об открытии института в Николаеве. Постановили: 1) считать институт в Николаеве открытым в составе 3-х отделений: механического, судостроительного и инженерно-строительного.

В институт принимаются лица, окончившие политехническое училище и имеющие год практического стажа, и студенты, перешедшие на IV курс бывших институтов, имеющие в общей сложности один год практики“.

Третьим пунктом повестки дня было открытие в Николаеве „техникума с отделениями: 1) по сельскохозяйственному машиностроению; 2) по общему машиностроению; 3) судостроительным; 4) электротехническим; 5) инженерно-строительным с подотдела-



Индустриальный техникум (1920-е годы)



ми: а) художественно-строительным; б) дорожно-строительным; в) инженерно-санитарным; д) административно-хозяйственным; б) железнодорожным с подотделами: а) службы тяги; б) дорожно-строительным и в) дорожно-эксплуатационным”.

Срок представления программ был установлен 26 июля 1920 года. От этого решения прослеживается начало истории кораблестроительного института, судостроительного, строительного техникумов (ныне колледжей) и возрождение деятельности железнодорожного техникума.



Достройка кораблей на "Акционерном Обществе Николаевских Заводов и Верфей" (начало XX века)

Напряженная работа по составлению программ, учебных планов, комплектации студентами и приглашению преподавателей завершается только к началу учебного года, и 18 сентября 1920 года в Николаеве приступил к занятиям политехнический техникум¹ с отделениями: судостроительным, механическим, электротехническим и дорожно-строительным. Он включается в сеть высших технических

¹ Н. В. Цеханович в „Историческом очерке возникновения Николаевского кораблестроительного института“ пишет об открытии индустриального техникума, однако Е. Г. Серебряков называет его политехническим техникумом, в документах, выданных выпускникам, указан „Политехнический техникум“, есть название „Техникум кораблестроительный“, на печати указано просто „Николаевский техникум“. В дальнейшем будем придерживаться Е. Г. Серебрякова, занимавшего в период с 1920 по 1940 год должность заместителя директора техникума и института по учебной части.

учебных заведений Украины по общему республиканскому бюджету.

Эта дата знаменует собой начало высшего технического образования в Николаеве, завершая многократные безуспешные попытки николаевской общественности открыть местное высшее учебное заведение – сначала Новороссийский университет (1862–1864 гг.), затем Новороссийский политехнический институт (1868–1879 гг.), далее технологический институт (1902 г.) и, наконец, политехнический институт (1916–1918 гг.).

Николаевский политехнический техникум в соответствии с существующим до 1930 года в Советской Украине положением работал на правах высшего учебного заведения, и его выпускникам присваивалась квалификация инженера. Курс обучения в техникуме предусматривался трехлетний.

На 1 сентября 1920 года в политехническом техникуме обучался 251 студент. Из них 85 – студенты 1, 2 и 3-го курсов механического отделения, 37 – 1-го и 2-го курсов судостроительного, 84 – 1, 2 и 3-го курсов дорожно-строительного и 45 – 1-го и 2-го курсов электромеханического.

Состав студентов формировался из лиц, окончивших среднее механико-техническое училище и трехгодичные политехнические школы. Студенты должны были иметь годичный производственный стаж.

Эти школы вели свое происхождение от вечерних технических курсов, которые в 1918 году были преобразованы в политехнические, дававшие среднее техническое образование.

В 1920 году в Николаеве организован самостоятельный вечерний рабочий техникум вместо ранее существовавших вечерних политехнических курсов. В 1923 году при Николаевском политехническом техникуме открыт рабфак



с дневной формой обучения. Тем же решением коллегии подотдела по профессиональному образованию при Николаевском отделе народного образования политехническому техникуму присваивается имя профессора К. А. Тимирязева (1843–1920 гг.), известного русского естествоиспытателя-дарвиниста, одного из основоположников научной школы физиологии растений, члена-корреспондента Российской академии наук, раскрывшего энергетические закономерности фотосинтеза, блестящего популяризатора науки и публициста. После революции он без колебаний перешел на сторону советской власти, был депутатом Моссовета.

Материалов по первым годам деятельности нового учебного заведения в архиве института осталось мало в связи с его эвакуацией во время Великой Отечественной войны.

Первый выпуск состоялся в январе 1921 года: было аттестовано 20 специалистов, в том числе 13 инженеров-строителей, окончивших дорожно-строительное отделение, и семь инженеров-механиков. Среди первых выпускников техникума судостроителей не было.

В 1921/22 учебном году в связи с голодом в городе, эпидемией тифа и холеры число студентов в техникуме значительно уменьшилось, ибо они, как и другие жители города, спасаясь от голода и болезней, уходили в села. За это время техникум покинула почти половина студентов, и на 1 июля 1922 года их число составляло 121 человек. Это было для всех тяжелое время. В течение 1920–1923 годов население города уменьшилось со 108 до 81 тысячи человек, т. е. на 25 %.

В сентябре 1922 года состоялся второй выпуск техникума. Полный курс в этом году окончили всего 32 человека: на механическом отделении 8, судостроительном 4, дорожно-строительном 17 и электротехническом 3.

В начале следующего учебного года (1922–1923 гг.) из-за уменьшения общего числа студентов в техникуме, продолжавшегося голода, а также по экономическим причинам (не было денег, плата за обучение производилась по директивам Губнаробраза, были ликвидированы как самостоятельно существующие электромеханическое и судостроительное отделения. В техникуме осталось два отделения: механическое (1, 2 и 3-й курсы) с подотделением судостроительным одного (3-го) курса и дорожно-строительное (2-й и 3-й курсы). Общее число студентов в это время увеличилось всего лишь до 147 человек: на механическом отделении (1, 2 и 3-й курсы) – 115, судостроительном подотделении (3-й курс) – 7, дорожно-строительном (2-й и 3-й курсы) – 25.

К концу 1922/23 учебного года в техникум приняты ранее выбывшие по различным причинам студенты и учащиеся других высших учебных заведений, всего 23 человека. Среди них на механическое отделение – 19 студентов, на судостроительное подотделение – 2, на дорожно-строительное – 2.

Третий выпуск состоялся в 1923 году. И в этом выпуске число инженеров-кораблестроителей незначительно: всего 8 инженеров из 66 (12,1 %). На механическом отделении было выпущено 42 инженера (63,6 %), дорожно-строительном – 16 (24,3 %).

В 1923/24 учебном году в техникуме учились (на 1 июня 1924 года) 214 человек на 1, 2 и 3-м курсах механического отделения и 3-м курсе дорожно-строительного отделения.

Четвертый выпуск состоялся в сентябре 1924 года. Тогда был выпущен 31 инженер. Из них 14 инженеров-механиков, 17 (54,8 %) инженеров-строителей и ни одного кораблестроителя.

С 1920 по 1924 год окончили



полный курс обучения 118 человек, в том числе по отделениям: механическому – 57, дорожно-строительному – 46, судостроительному – 12, электротехническому – 3.

В эти тяжелые годы голода и разрухи судостроительные заводы переживали время спада основного вида производства – судостроения: новые заказы практически отсутствовали, велась лишь постройка старых. В 1923 году завод „Руссуд“ консервируется. Это находит отражение и в отмеченных выше колебаниях выпуска специалистов-кораблестроителей. Но не все выпускники становились квалифицированными инженерами. В то время существовала следующая система присвоения квалификации инженера. Выпускник должен был подтвердить свою квалификацию и проработать в течение года по специальности. После предоставления отчета о пройденном производственном стаже при положительном отзыве с производства ему присваивали или подтверждали квалификацию инженера. В 1924 году таких выпускников было лишь 26 человек. Из них 19 механиков, три судостроителя, три дорожно-строительных инженера и один электромеханик.

В 1924 году ликвидируется самостоятельно существующее дорожно-строительное отделение в составе единого 3-го курса. Однако выпуск инженеров-строителей продолжается и дальше, по всей видимости, за счет ранее выбывших. Так, в 1925 году было выпущено 38 (35,5 %) инженеров-строителей из 107 выпускников. Затем в 1926 и 1927 годах инженеров-строителей не выпускали. В 1928 и 1929 годах было аттестовано соответственно 18 (15,7 %) из 115 и 20 (17,5 %) из 114 выпускников. После этого выпуска инженеров-строителей не было.

В начале 1924/25 учебного

года политехникум был переименован в индустриальный техникум, и в нем опять открывается судостроительный подотдел механического отделения в составе 3-го курса. В этот период студенты 1-го и 2-го курсов занимаются по программам, общим для специальностей механиков и кораблестроителей. В выпуске 1925 года (107 человек) 10 (9,4 %) инженеров-кораблестроителей, 59 (55,1 %) инженеров-механиков и 38 (35,5 %) инженеров-строителей.

Интересно отметить: учебный год делился на три триместра (по три месяца учебы каждый).

Известно, что Николаевский политехнический, а затем индустриальный техникум со всеми находящимися при нем учреждениями (рабфаком, профтехнической школой, школой рабочих подростков) помещался в собственных зданиях, расположенных по улице Кузнечная, дом 3 (ныне Скороходова, 5). Представление об условиях учебы тех лет дает сохранившийся в делах Николаевского областного государственного архива „Исторический очерк существования Николаевского индустриального техникума имени профессора Тимирязева“.

Помещения техникума включали в себя учебный корпус, жилой дом и мастерские. Учебный корпус – это двухэтажное здание с подвальными помещениями. Общая площадь его составляла 667 кв. саженей². В этом корпусе находились 12 аудиторий, физические и научные кабинеты, библиотека с читальней, клуб и служебные помещения, столовая и кухня рабфака, две жилые квартиры для технического персонала техникума и рабфака.

В 1924/25 учебном году было намечено одно из пустующих помещений подвального этажа оборудовать под испытательную станцию

² 1 кв. сажень равен около 4,55 кв. м.

электродвигателей и механическую лабораторию для практических занятий по сопротивлению материалов. Для новых лабораторий средствами мастерских техникума были изготовлены детали и узлы для постройки разрывной испытательной машины.

Жилой дом представлял собой двухэтажное здание общей площадью 386 кв. саженей. В 1924 году в нем находились квартиры администрации техникума и общежитие рабфака. Другая часть здания ранее пострадала от пожара и нуждалась в ремонте.

Мастерские и силовая станция занимали в двухэтажном здании площадь 1058 кв. саженей. Здесь на нижнем этаже размещались механическая, слесарная, литейная и кузнечная мастерские, на верхнем – столярная мастерская и отделение слесарной мастерской. Три комнаты на верхнем этаже занимала школа рабочих подростков. В пристройке к главному корпусу мастерских была оборудована силовая станция. Она занимала один этаж с подвальным помещением.

В первые годы руководство техникума постоянно менялось, его возглавляли в какой-то мере временные специалисты, часто пришедшие со стороны. Так, первым управляющим индустриальным техникумом по совместительству был А. И. Омельченко, работавший в Николаевском народном образовании инструктором по профессионально-техническому образованию. Он возглавлял техникум с 1920 по 1922 год. Занятый своими прямыми служебными обязанностями, он, как вспоминал впоследствии Е. Г. Серебряков, совсем не руководил деятельностью только что начавшего свою жизнь молодого втуза, передав руководство заместителю по учебной части инженеру

М. А. Чубарову³. За безучастное отношение к работе втуза и за самовольную переброску оборудования мастерских в Херсонский политехнический институт для организации „показательной” мастерской там А. И. Омельченко был снят с поста управляющего Николаевским индустриальным техникумом.

Сменил его в июне 1922 года один из основателей среднего механико-технического училища в 1902 году, а впоследствии управляющий Николаевским железнодорожным техникумом путей сообщения **Леонид Леонардович Шлейхер**, оставаясь по совместительству инспектором профтехнического образования при Николаевском наробразе. В период его руководства были восстановлены мастерские и некоторые лаборатории, в том числе теплотехническая. В феврале 1924 года Л. Л. Шлейхер переведен Губпрофобромом в Одессу управляющим одним из вечерних техникумов.



Управляющий Николаевским политехническим (индустриальным) техникумом Л. Л. Шлейхер (1922–1924 гг.)

12 февраля 1924 года на должность и. о. управляющего индустриальным техникумом после его переименования в техникум кораблестроения назначается **Евгений Георгиевич Серебряков**, с сохранением основной своей должности заведующего учебной частью.

Е. Г. Серебряков – инженер путей сообщения, имел к этому времени 12 лет педагогического стажа и девять лет практической работы на производстве, преподавал в техникуме такие учебные дисциплины, как инженерные со-

³ М. А. Чубаров – бывший преподаватель среднего механико-технического училища.



Управляющий Николаевским индустриальным (кораблестроительным) техникумом М. Н. Черкасов (1925–1927 гг.)



Управляющий Николаевским кораблестроительным техникумом (машиностроительным и кораблестроительным институтом) С. Г. Ильяшенко (1929–1932 гг.)

оружия и их проектирование, водные сообщения и гидротехнические сооружения и их проектирование, научная организация труда и техника безопасности. Он руководил техникумом до мая 1925 года. В свой первый период управления техникумом, а ему пришлось дважды возглавлять это учебное заведение, Е. Г. Серебряков уделяет внимание двум вопросам – улучшению организации

учебного процесса и развитию мастерских. Налаживается связь с Народным комиссариатом просвещения УССР (НКП УССР) в Харькове, учебные планы становятся более стабильными, они полнее отражают специфику принятых в техникуме специальностей технического инженерного образования. Для ускорения развития учебно-производственной базы втуза мастерские начинают выполнять сторонние заказы.

В 1923/24 учебном году преподавательский персонал техникума состоял из 21 человека и 15 преподавателей рабфака при техникуме. Административный персонал включал

в себя три человека (о времена!): управляющий техникумом, политический комиссар и декан машиностроительного отделения.

Политическим комиссаром техникума был **Сергей Владимирович Захаров**, который окончил

Московский университет, имел шесть лет педагогического стажа и преподавал политминимум как в техникуме (10 учебных часов в неделю), так и на рабфаке (два учебных часа в неделю). Он же был деканом рабфака.

Деканом механического отделения был инженер-механик **Александр Яковлевич Золотарев**, который к этому времени имел два года педагогического стажа и четыре года практической работы. Его учебная нагрузка составляла 12 учебных часов в неделю. Он преподавал начертательную геометрию, сопротивление материалов и вел практические занятия по сопротивлению материалов и техническому черчению.

В 1926/27 учебном году индустриальный техникум реорганизуется в кораблестроительный техникум с увеличением срока обучения от трех до четырех лет. В 1929 году Николаевский техникум кораблестроения был объединен с Николаевским вечерним рабочим техникумом и получил название Николаевского машиностроительного института.

В 1930 году Николаевский машиностроительный институт объединяется с судостроительным факультетом Одесского политехнического института. В результате организуется Николаевский кораблестроительный институт.

В 1922–1923 годах управляющим техникумом был профессор Д. Д. Филиппов, в 1925–1927 годах – М. Н. Черкасов, который также вел учебную работу (читал лекции по технологии металлов). Затем исполнение обязанностей управляющего техникумом (1927–1929 гг.) было вторично возложено на Е. Г. Серебрякова. С 1929 по 1932 год управляющим кораблестроительным техникумом был С. Г. Ильяшенко. В этот период, в 1930 году, впервые втуз получает наименование института.